

Úřední věstník

Evropské unie

L 315

České vydání

Právní předpisy

Svazek 50

3. prosince 2007

Obsah

I Akty přijaté na základě Smlouvy o ES a Smlouvy o Euratomu, jejichž uveřejnění je povinné

NAŘÍZENÍ

- ★ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 1
- ★ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě 14
- ★ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1372/2007 ze dne 23. října 2007, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 577/98 o organizaci výběrového šetření pracovních sil ve Společenství ⁽¹⁾ 42

SMĚRNICE

- ★ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ze dne 23. října 2007, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury 44
- ★ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojevodoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství 51

⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

Cena: 18 EUR



Akty, jejichž název není vytištěn tučně, se vztahují ke každodennímu řízení záležitostí v zemědělství a obecně platí po omezenou dobu. Názvy všech ostatních aktů jsou vytištěny tučně a předchází jim hvězdička.

I

(Akty přijaté na základě Smlouvy o ES a Smlouvy o Euratomu, jejichž uveřejnění je povinné)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1370/2007

ze dne 23. října 2007

o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na články 71 a 89 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru (1),

s ohledem na stanovisko Výboru regionů (2),

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy (3),

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Článek 16 Smlouvy potvrzuje místo, které zaujímají služby obecného hospodářského zájmu mezi společnými hodnotami Unie.

(2) Podle čl. 86 odst. 2 Smlouvy podniky pověřené poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu podléhají pravidlům obsaženým v uvedené smlouvě, zvláště pravidlům hospodářské soutěže, pokud uplatnění těchto pravidel nebrání právně nebo fakticky plnění zvláštních úkolů, které jim byly svěřeny.

(1) Úř. věst. C 195, 18.8.2006, s. 20.

(2) Úř. věst. C 192, 16.8.2006, s. 1.

(3) Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 14. listopadu 2001 (Úř. věst. C 140 E, 13.6.2002, s. 262), společný postoj Rady ze dne 11. prosince 2006 (Úř. věst. C 70 E, 27.3.2007, s. 1) a postoj Evropského parlamentu ze dne 10. května 2007. Rozhodnutí Rady ze dne 18. září 2007.

(3) Článek 73 Smlouvy představuje *lex specialis* ve vztahu k čl. 86 odst. 2. Stanoví pravidla pro kompenzace závazků veřejné služby v odvětví pozemní dopravy.

(4) Hlavními cíli bílé knihy Komise ze dne 12. září 2001 „Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout“ je zaručit bezpečné, účinné a vysoce kvalitní služby v přepravě cestujících prostřednictvím regulované hospodářské soutěže, která rovněž zajistí transparentnost a fungování veřejných služeb v přepravě cestujících, a to s ohledem na sociální a environmentální faktory a faktory regionálního rozvoje, nebo s cílem nabídnout zvláštní tarifní podmínky určitým kategoriím cestujících, například důchodcům, a odstranit nerovnosti mezi dopravními podniky z různých členských států, které mohou vést k podstatnému narušení hospodářské soutěže.

(5) Mnoho služeb v pozemní přepravě cestujících, které jsou z hlediska obecného hospodářského zájmu nezbytné, nemůže být v současné době provozováno na obchodním základě. Příslušné orgány členských států musí mít možnost zasáhnout s cílem zajistit poskytování těchto služeb. Mechanismy, které mohou tyto orgány využívat pro zajištění poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, jsou zejména tyto: udělování výlučných práv provozovatelům veřejných služeb, poskytování finančních kompenzací provozovatelům veřejných služeb a vymezení obecných pravidel v oblasti provozování veřejné dopravy, která se týkají všech provozovatelů. Pokud si členské státy zvolí, v souladu s tímto nařízením, možnost vyloučit z oblasti působnosti tohoto nařízení určitá obecná pravidla, měl by se použít obecný režim pro státní podpory.

- (6) Mnoho členských států přijalo alespoň pro část svého trhu veřejné dopravy právní předpisy upravující udělování výlučných práv a uzavírání smluv o veřejných službách, a to na základě transparentního a spravedlivého výběrového řízení. V důsledku toho značně vzrostl obchod mezi členskými státy a někteří provozovatelé veřejných služeb dnes poskytují veřejné služby v přepravě cestujících ve více než jednom členském státě. Vývoj vnitrostátních právních předpisů však vedl k používání různých postupů a ke vzniku právní nejistoty, pokud jde o práva provozovatelů veřejných služeb a povinnosti příslušných orgánů. Nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 ze dne 26. června 1969 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách⁽¹⁾ se nezabývá způsobem, jakým by smlouvy o veřejných službách měly být ve Společenství uzavírány, ani okolnostmi, za nichž by měly být předmětem nabídkového řízení. Je tedy třeba aktualizovat právní rámec Společenství.
- (7) Provedené studie a zkušenosti členských států, ve kterých existuje hospodářská soutěž v odvětví veřejné dopravy již několik let, ukazují, že při použití přiměřených ochranných opatření umožňuje zavedení regulované hospodářské soutěže mezi provozovateli poskytování lákavějších, modernějších a levnějších služeb, aniž by byli provozovatelé veřejných služeb omezeni v plnění zvláštních úkolů, které jim byly přiděleny. Tento postup byl schválen Evropskou radou v rámci tzv. lisabonského procesu ze dne 28. března 2000, kterým se Komise, Rada a členské státy vyzývají, aby v rámci svých příslušných pravomocí „urychlily liberalizaci v odvětvích, jako je... doprava“.
- (8) Trhům přepravy cestujících, které jsou deregulovány a na kterých neexistují výlučná práva, by mělo být umožněno zachovat si svou povahu a způsob fungování, pokud jsou tato povaha a způsob slučitelné s požadavky Smlouvy.
- (9) Aby mohly organizovat veřejné služby v přepravě cestujících způsobem nejlépe odpovídajícím potřebám veřejnosti, musí mít všechny příslušné orgány možnost volně vybrat provozovatele veřejných služeb, s ohledem na zájmy malých a středních podniků, za podmínek stanovených tímto nařízením. K zajištění uplatňování zásady transparentnosti, zásady rovného zacházení s konkurenčními provozovateli a zásady proporcionality při poskytování kompenzací či udělování výlučných práv je třeba ve smlouvě o veřejných službách mezi příslušným orgánem a vybraným provozovatelem veřejných služeb vymezen povahu závazků veřejné služby a dohodnutou odměnu. Forma nebo označení této smlouvy se mohou lišit podle právních systémů členských států.
- (10) Na rozdíl od nařízení (EHS) č. 1191/69, jehož oblast působnosti zahrnuje veřejné služby v přepravě cestujících po vnitrozemských vodních cestách, se nepovažuje za vhodné, aby byla v tomto nařízení upravena otázka uzavírání smluv o veřejných službách v tomto specifickém odvětví. Organizace veřejných služeb v přepravě cestujících po vnitrozemských vodních cestách, a pokud se na ně nevztahují zvláštní právní předpisy Společenství, v teritoriálních mořských vodách tedy podléhá dodržování obecných zásad Smlouvy, nezvolí-li si členské státy možnost použití tohoto nařízení pro tato specifická odvětví. Ustanovení tohoto nařízení nebrání začlenění služeb v přepravě po vnitrozemských vodních cestách a v teritoriálních mořských vodách do širší městské, příměstské nebo regionální sítě veřejné přepravy cestujících.
- (11) Na rozdíl od nařízení (EHS) č. 1191/69, jehož oblast působnosti zahrnuje služby v nákladní dopravě, se nepovažuje za vhodné, aby se toto nařízení vztahovalo na uzavírání smluv o veřejných službách v tomto konkrétním odvětví. Organizace služeb v nákladní dopravě by tedy po dobu tří let ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost měla podléhat dodržování obecných zásad Smlouvy.
- (12) Z hlediska práva Společenství není podstatné, zda budou veřejné služby v přepravě cestujících provozovány veřejnými nebo soukromými podniky. Toto nařízení je založeno na zásadě neutrality, pokud jde o úpravu vlastnictví podle článku 295 Smlouvy, na zásadě svobody členských států vymezit služby obecného hospodářského zájmu podle článku 16 Smlouvy a na zásadách subsidiarity a proporcionality podle článku 5 Smlouvy.
- (13) Některé služby, často spojené s konkrétní infrastrukturou, jsou provozovány především z důvodu svého historického nebo turistického významu. Na tyto služby, jejichž účel se od poskytování veřejné přepravy cestujících značně liší, se tak nevztahují pravidla a postupy použitelné na požadavky veřejné služby.
- (14) Pokud jsou příslušné orgány odpovědné za organizaci sítě veřejné dopravy, může tato organizace vedle skutečného provozování dopravních služeb zahrnovat celou řadu dalších činností a povinností, které mohou příslušné orgány svobodně vykonávat samy, nebo jejich vykonávání zcela či částečně svěřit třetí osobě.

(1) Úř. věst. L 156, 28.6.1969, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (EHS) č. 1893/91 (Úř. věst. L 169, 29.6.1991, s. 1).

- (15) Dlouhodobé smlouvy mohou vést k uzavření trhu na období delší, než je nezbytné, čímž může dojít ke snížení příznivých účinků konkurenčního tlaku. Aby se co nejméně narušovala hospodářská soutěž a při tom se zachovala kvalita služeb, měly by být smlouvy o veřejných službách uzavírány na dobu určitou. Prodloužení takové smlouvy by mohlo být podmíněno kladným přijetím ze strany účastníků dopravy. V této souvislosti je nezbytné stanovit možnost prodloužení smluv o veřejných službách o maximálně polovinu jejich původní doby trvání, pokud musí provozovatel veřejných služeb investovat do aktiv, jejichž doba amortizace je výjimečně dlouhá, a, z důvodu jejich zvláštního charakteru a obtížů, v případě nejbližších regionů, jak jsou vymezeny v článku 299 Smlouvy. Navíc pokud provozovatel veřejných služeb investuje do infrastruktury nebo do kolejových vozidel a vozidel částky výjimečně vysoké a pokud je smlouva uzavřena na základě spravedlivého nabídkového řízení, mělo by být možné i delší prodloužení.
- (16) Pokud by uzavřením smlouvy o veřejných službách došlo ke změně provozovatele veřejných služeb, měly by mít příslušné orgány možnost žádat po vybraném provozovateli veřejných služeb uplatňování směrnice Rady 2001/23/ES ze dne 12. března 2001 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se zachování práv zaměstnanců v případě převodů podniků, závodů nebo částí podniků nebo závodů⁽¹⁾. Uvedená směrnice nebrání členským státům zachovávat podmínky přechodu jiných práv zaměstnanců, než jsou práva, na která se vztahuje směrnice 2001/23/ES, a tak případně brát v úvahu sociální normy zavedené vnitrostátními právními a správními předpisy, kolektivními smlouvami nebo dohodami uzavřenými mezi sociálními partnery.
- (17) Při zachování zásady subsidiarity mohou příslušné orgány zvolit způsob, jakým stanoví sociální a kvalitativní kritéria s cílem udržet a zvýšit normy kvality pro závazky veřejné služby, například ohledně minimálních pracovních podmínek, práv cestujících, potřeb osob se sníženou pohyblivostí, ohledně ochrany životního prostředí, bezpečnosti cestujících a zaměstnanců, jakož i závazků vyplývajících z kolektivních smluv a jiných předpisů a dohod týkajících se pracovišť a sociální ochrany na místech, kde je služba poskytována. Aby zajistily transparentní a srovnatelné podmínky hospodářské soutěže mezi provozovateli a aby odvrátily rizika sociálního dumpingu, mohou příslušné orgány stanovit zvláštní sociální normy a normy kvality služeb.
- (18) S výhradou příslušných ustanovení vnitrostátního práva se může jakýkoliv místní orgán, nebo v případě jeho neexistence jakýkoli orgán s celostátní působností, rozhodnout, že bude na území, které spravuje, poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících sám, nebo že jejich poskytováním pověří bez nabídkového řízení vnitřního provozovatele. S cílem zajistit rovné podmínky hospodářské soutěže však musí tato možnost zajištění služeb z vlastních zdrojů podléhat přísné kontrole. Požadovanou kontrolu by měl vykonávat příslušný orgán nebo skupina příslušných orgánů poskytující integrované veřejné služby v přepravě cestujících společně nebo prostřednictvím svých členů. Navíc by příslušný orgán poskytující vlastní přepravní služby nebo vnitřní provozovatel měl mít zakázáno účastnit se nabídkových řízení mimo územní působnost uvedeného orgánu. Orgánu, jehož kontrole vnitřní provozovatel podléhá, by také mělo být umožněno zakázat tomuto provozovateli účast v nabídkových řízeních organizovaných na jeho území. Omezení činností vnitřního provozovatele nejsou v rozporu s možností přímého uzavírání smluv o veřejných službách, týkají-li se přepravy po železnici, s výjimkou jiných druhů drážní dopravy, jako jsou metro nebo tramvaj. Přímé uzavírání smluv o železniční přepravě těžkých nákladů ponechává nedotčenu možnost příslušných orgánů uzavřít s vnitřním provozovatelem smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících týkající se jiných druhů drážní dopravy, jako jsou metro nebo tramvaj.
- (19) Uzavírání smluv na subdodávky může přispět k účinnější veřejné přepravě cestujících a umožňuje účast jiných podniků, než je provozovatel veřejných služeb, se kterým byla uzavřena smlouva o veřejných službách. S ohledem na nejlepší využití veřejných financí by však měly mít příslušné orgány možnost stanovit podmínky pro uzavírání smluv na subdodávky v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících, zejména v případě služeb provozovaných vnitřním provozovatelem. Subdodavatel by dále neměl být zbaven možnosti účastnit se nabídkových řízení na území v působnosti kteréhokoli příslušného orgánu. Výběr subdodavatele příslušným orgánem nebo jeho vnitřním provozovatelem je třeba provést v souladu s právem Společenství.
- (20) Pokud se orgán veřejné správy rozhodne, že svěří poskytování služeb obecného zájmu třetí osobě, musí vybrat provozovatele veřejných služeb v souladu s právem Společenství týkajícím se veřejných zakázek a koncesí, jak je stanoveno v článcích 43 až 49 Smlouvy, jakož i se zásadami transparentnosti a rovného zacházení. Ustanoveními tohoto nařízení nejsou dotčeny zejména povinnosti orgánů veřejné správy na základě směrnice o zadávání veřejných zakázek, pokud smlouvy o veřejných službách spadají do jejich působnosti.

(¹) Úř. věst. L 82, 22.3.2001, s. 16.

- (21) Měla by být zaručena účinná právní ochrana nejen pro smlouvy uzavírané podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb⁽¹⁾ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek na stavební práce, dodávky a služby⁽²⁾, ale také pro jiné smlouvy uzavírané podle tohoto nařízení. Účinný postup přezkumu musí být v případě potřeby srovnatelný s příslušnými postupy stanovenými ve směrnici Rady 89/665/EHS ze dne 21. prosince 1989 o koordinaci právních a správních předpisů týkajících se přezkumného řízení při zadávání veřejných zakázek na dodávky a stavební práce⁽³⁾ a ve směrnici Rady 92/13/EHS ze dne 25. února 1992 o koordinaci právních a správních předpisů týkajících se uplatňování pravidel Společenství pro postupy při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a telekomunikací⁽⁴⁾.
- (22) Některá nabídková řízení vyžadují, aby příslušné orgány definovaly a popsaly komplexní systémy. Tyto orgány by proto měly být při uzavírání smluv v těchto případech oprávněny po předložení nabídek vyjednávat podrobnosti s některými nebo se všemi případnými provozovateli veřejných služeb.
- (23) Nabídkové řízení na smlouvy o veřejných službách by nemělo být povinné, pokud se smlouva týká nízkých částek nebo malých vzdáleností. U větších částek nebo vzdáleností by v této souvislosti měly mít příslušné orgány možnost zohlednit zvláštní zájmy malých a středních podniků. Příslušným orgánům by nemělo být dovoleno rozdělit smlouvy nebo sítě za účelem vyhnutí se nabídkovému řízení.
- (24) Pokud existuje nebezpečí přerušování poskytování služeb, měly by být příslušné orgány oprávněny zavést mimořádná krátkodobá opatření, než bude uzavřena nová smlouva o veřejných službách v souladu se všemi podmínkami pro uzavírání těchto smluv podle tohoto nařízení.
- (25) Veřejná přeprava cestujících po železnici vyvolává specifické otázky v oblasti investičního zatížení a nákladů na infrastrukturu. V březnu 2004 Komise předložila návrh změny směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství⁽⁵⁾, aby byl všem železničním podnikům Společenství zajištěn přístup k infrastruktuře všech členských států pro účely provozování služeb mezinárodní osobní dopravy. Cílem tohoto nařízení je stanovit právní rámec pro poskytování kompenzací nebo výlučných práv v případě smluv o veřejných službách, a nikoliv další otevírání trhu železničních služeb.
- (26) Pokud se jedná o veřejné služby, umožňuje toto nařízení každému příslušnému orgánu v rámci smlouvy o veřejných službách, aby si vybral svého provozovatele veřejných služeb v přepravě cestujících. S ohledem na různorodost územní organizace jednotlivých členských států mohou být příslušné orgány v odůvodněných případech oprávněny uzavírat smlouvy o veřejných službách v přepravě po železnici přímo.
- (27) Kompenzace poskytovaná příslušnými orgány k pokrytí nákladů vzniklých při plnění závazků veřejné služby musí být vypočítána způsobem vylučujícím její poskytnutí v nadměrné výši. Pokud má příslušný orgán v úmyslu uzavřít smlouvu o veřejných službách bez nabídkového řízení, měl by rovněž dodržovat podrobná pravidla zajišťující, že výše kompenzace je přiměřená, a zohledňující požadavek účinnosti a kvality služeb.
- (28) Vhodným zohledněním veškerých účinků plnění závazků veřejné služby na poptávku po veřejných službách v přepravě cestujících ve vzorci pro výpočet uvedeném v příloze mohou příslušný orgán a provozovatel veřejných služeb prokázat, že nedošlo k nadměrnému poskytnutí kompenzací.
- (29) Uvažují-li příslušné orgány o uzavření smluv o veřejných službách, s výjimkou mimořádných opatření a smluv týkajících se malých vzdáleností, měly by přijmout opatření nezbytná k zveřejnění této skutečnosti nejméně jeden rok předem, aby mohli případní provozovatelé veřejných služeb zareagovat.
- (30) Přímou uzavírání smluv o veřejných službách by měly podléhat zvýšené transparentnosti.

(1) Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Rady 2006/97/ES (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 107).

(2) Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 114. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Rady 2006/97/ES.

(3) Úř. věst. L 395, 30.12.1989, s. 33. Směrnice ve znění směrnice 92/50/EHS (Úř. věst. L 209, 24.7.1992, s. 1).

(4) Úř. věst. L 76, 23.3.1992, s. 14. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/97/ES.

(5) Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/103/ES (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 344).

- (31) Jelikož budou příslušné orgány a provozovatelé veřejných služeb potřebovat čas, aby se přizpůsobili ustanovením tohoto nařízení, měla by být přijata přechodná opatření. S ohledem na postupné uzavírání smluv o veřejných službách podle tohoto nařízení by měly členské státy předložit Komisi během šesti měsíců po uplynutí první poloviny přechodného období zprávu o pokroku. Komise může na základě těchto zpráv navrhnout vhodná opatření.
- (32) Během přechodného období mohou příslušné orgány zavádět ustanovení tohoto nařízení v různé době. Proto je možné, že se během tohoto období nabídkových řízení na smlouvy o veřejných službách na trzích, které byly rychleji otevřeny regulované hospodářské soutěži, budou účastnit provozovatelé veřejných služeb z trhů, na které se ještě nevztahují ustanovení tohoto nařízení. Aby se přiměřenými opatřeními předešlo jakékoli nerovnováze při otevírání trhu veřejné dopravy, měly by mít příslušné orgány možnost v druhé polovině přechodného období odmítnout nabídky předložené podniky, u kterých není více než polovina z celkové hodnoty jimi poskytovaných veřejných dopravních služeb udělena v souladu s tímto nařízením, pokud toto odmítnutí není diskriminační a pokud tak bylo rozhodnuto před vypsáním nabídkového řízení.
- (33) V bodech 87 až 95 rozsudku ze dne 24. července 2003 ve věci C-280/00 Altmark Trans GmbH ⁽¹⁾ Soudní dvůr Evropských společenství rozhodl, že kompenzace za veřejné služby nepředstavují zvýhodnění ve smyslu článku 87 Smlouvy, pokud jsou splněny čtyři kumulativní podmínky. Pokud nejsou uvedené podmínky splněny a jsou splněny obecné podmínky pro použití ustanovení čl. 87 odst. 1 Smlouvy, představují kompenzace za veřejné služby státní podporu a vztahují se na ně články 73, 86, 87 a 88 Smlouvy.
- (34) Kompenzace za veřejné služby se mohou v odvětví pozemní osobní dopravy ukázat jako nezbytné pro to, aby podniky odpovědné za veřejné služby fungovaly podle zásad a za podmínek, které jim umožňují plnit jejich úkoly. Tyto kompenzace mohou být za určitých podmínek slučitelné se Smlouvou podle článku 73 Smlouvy. Zprvu musí být poskytnuty za účelem zajištění poskytování služeb, které jsou službami obecného zájmu ve smyslu Smlouvy. Z druhé, aby se předešlo neodůvodněnému narušení hospodářské soutěže, nemohou překročit výši, která je nezbytná k pokrytí čistých nákladů vzniklých při plnění závazků veřejné služby, s přihlédnutím k příjmům získaným z této činnosti a přiměřenému zisku.
- (35) Kompenzace poskytnuté příslušnými orgány v souladu s tímto nařízením tedy mohou být osvobozeny od požadavku předchozího oznámení podle čl. 88 odst. 3 Smlouvy.
- (36) Tímto nařízením se nahrazuje nařízení (EHS) č. 1191/69, a proto je třeba uvedené nařízení zrušit. Třileté přechodné období napomůže postupnému ukončení kompenzací u veřejných služeb v nákladní dopravě, které nejsou povoleny Komisí podle článků 73, 86, 87 a 88 Smlouvy. Jakákoliv jiná kompenzace v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících než ta, která spadá pod toto nové nařízení, jež by mohla představovat státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy, by měla být v souladu s články 73, 86, 87 a 88 Smlouvy, včetně jakéhokoli příslušného výkladu Soudního dvora Evropských společenství, a zvláště jeho rozhodnutí ve věci C-280/00 Altmark Trans GmbH. Při posuzování takových případů by proto Komise měla použít zásady podobné zásadám stanoveným v tomto nařízení nebo případně v jiných právních předpisech v oblasti služeb obecného hospodářského zájmu.
- (37) Toto nařízení se vztahuje na nařízení Rady (EHS) č. 1107/70 ze dne 4. června 1970 o poskytování podpor dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách ⁽²⁾. Uvedené nařízení je považováno za překonané, neboť omezuje použití článku 73 Smlouvy, aniž by poskytovalo odpovídající právní základ pro povolování současných investičních programů zejména ve vztahu k investicím do dopravní infrastruktury v rámci partnerství veřejného a soukromého sektoru. Mělo by proto být zrušeno, aby bylo možné řádně používat článek 73 Smlouvy na neustálý vývoj v odvětví, aniž by tím bylo dotčeno toto nařízení nebo nařízení Rady (EHS) č. 1192/69 ze dne 26. června 1969 o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků ⁽³⁾. S cílem dále usnadnit používání příslušných pravidel Společenství předloží Komise návrh pokynů o státní podpoře pro investice do železnic, včetně investic do infrastruktury v roce 2007.
- (38) Komise vypracuje zprávu za účelem vyhodnocení provádění tohoto nařízení a vývoje poskytování veřejné přepravy cestujících ve Společenství, zejména kvality veřejných služeb v přepravě cestujících a účinků přímého uzavírání smluv o veřejných službách. K této zprávě budou v případě nezbytnosti přiloženy odpovídající návrhy na změnu tohoto nařízení,

⁽¹⁾ Sb. rozh. 2003, s. I-7747.

⁽²⁾ Úř. věst. L 130, 15.6.1970, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 543/97 (Úř. věst. L 84, 26.3.1997, s. 6).

⁽³⁾ Úř. věst. L 156, 28.6.1969, s. 8. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 1791/2006 (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 1).

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Účel a oblast působnosti

1. Účelem tohoto nařízení je definovat, jak mohou příslušné orgány v souladu s pravidly práva Společenství zasahovat do odvětví veřejné přepravy cestujících, aby zajistily poskytování služeb obecného zájmu, které jsou mimo jiné četnější, bezpečnější, kvalitnější nebo levnější než služby, které by mohly nabídnout samotné tržní mechanismy.

Za tímto účelem vymezuje toto nařízení podmínky, za nichž příslušné orgány poskytují kompenzace při ukládání nebo sjednávání závazků veřejné služby provozovatelům veřejných služeb za vzniklé náklady nebo udělují výlučná práva za plnění závazků veřejné služby.

2. Toto nařízení se vztahuje na vnitrostátní a mezinárodní provozování veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici či jiným druhem drážní dopravy a po silnici, s výjimkou služeb, které jsou provozovány zejména z důvodu svého historického nebo turistického významu. Členské státy mohou toto nařízení použít pro veřejné služby v přepravě cestujících po vnitrozemských vodních cestách, a aniž by bylo dotčeno nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7. prosince 1992 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž) ⁽¹⁾, teritoriálních mořských vodách.

3. Toto nařízení se nepoužije na koncese na stavební práce ve smyslu čl. 1 odst. 3 písm. a) směrnice 2004/17/ES nebo čl. 1 odst. 3 směrnice 2004/18/ES.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- a) „veřejnou přepravou cestujících“ služby v přepravě cestujících obecného hospodářského zájmu, které jsou veřejnosti nabízeny nediskriminačním způsobem a nepřetržitě;
- b) „příslušným orgánem“ orgán nebo skupina orgánů veřejné správy členského státu nebo členských států, jenž má pravomoc zasahovat do veřejné přepravy cestujících v dané územní oblasti, nebo jakýkoli jiný orgán mající takovou pravomoc;

- c) „příslušným místním orgánem“ příslušný orgán, jehož územní působnost není celostátní;
- d) „provozovatelem veřejných služeb“ veřejný nebo soukromý podnik nebo skupina podniků provozující veřejné služby v přepravě cestujících nebo jakýkoli jiný veřejný subjekt, který poskytuje veřejné služby v přepravě cestujících;
- e) „závazkem veřejné služby“ požadavek, který vymezí nebo stanoví příslušný orgán k zajištění veřejné služby v přepravě cestujících v obecném zájmu, který by provozovatel na základě svých vlastních obchodních zájmů bez odměny nepřevzal vůbec nebo převzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek;
- f) „výlučným právem“ právo opravňující provozovatele veřejných služeb k provozování některých veřejných služeb v přepravě cestujících na určité trase, síti nebo v určité oblasti, s vyloučením dalších takových provozovatelů;
- g) „kompenzací za veřejné služby“ jakákoli výhoda, zejména finanční, kterou přímo nebo nepřímo poskytne příslušný orgán z veřejných zdrojů během období provádění závazku veřejné služby nebo v souvislosti s tímto obdobím;
- h) „přímým uzavřením smlouvy“ uzavření smlouvy o veřejných službách se stanoveným provozovatelem veřejných služeb bez jakéhokoli předchozího nabídkového řízení;
- i) „smlouvou o veřejných službách“ jeden nebo několik právně závazných aktů potvrzujících dohodu mezi příslušným orgánem a provozovatelem veřejných služeb, jejímž cílem je svěřit provozovateli veřejných služeb řízení a provozování veřejných služeb v přepravě cestujících, které spadají pod závazky veřejné služby; podle práva členského státu může smlouva rovněž sestávat z rozhodnutí přijatého příslušným orgánem:
- které má formu zvláštního zákona nebo podzákoného právního aktu nebo
 - které obsahuje podmínky, za kterých příslušný orgán poskytuje služby sám nebo jejich poskytování svěří vnitřnímu provozovateli;
- j) „vnitřním provozovatelem“ právně samostatný subjekt, nad kterým vykonává příslušný místní orgán, nebo v případě skupiny přinejmenším jeden příslušný místní orgán, kontrolu podobnou té, kterou vykonává nad svými vlastními útvary;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 364, 12.12.1992, s. 7.

- k) „hodnotou“ hodnota služby, trasy, smlouvy o veřejných službách nebo režimu kompenzací pro veřejnou přepravu cestujících odpovídající celkovému odměňování, bez DPH, provozovatele nebo provozovatelů veřejných služeb, včetně jakýchkoli kompenzací, které vyplatily orgány veřejné správy, a příjmů pocházejících z prodeje jízdenek, které nejsou vráceny zpět příslušnému orgánu;
- l) „obecným pravidlem“ opatření, které se nediskriminačním způsobem použije na všechny veřejné služby v přepravě cestujících stejného druhu ve stanovené územní oblasti, za kterou odpovídá příslušný orgán;
- m) „integrovanými veřejnými službami v přepravě cestujících“ vzájemně propojené dopravní služby ve vymezené územní oblasti s jednotnou informační službou, systémem jízdného a jízdním řádem.
- b) objektivním a transparentním způsobem předem stanovit
- i) ukazatele, na základě kterých se vypočítá platba případné kompenzace, a
- ii) povahu a rozsah případných udělených výlučných práv
- způsobem, který zabraňuje nadměrnému poskytnutí kompenzací. V případě smluv o veřejných službách uzavřených v souladu s čl. 5 odst. 2, 4, 5 a 6 se tyto ukazatele stanoví takovým způsobem, aby žádná kompenzace nemohla překročit částku nezbytnou pro pokrytí čistého finančního dopadu na náklady a příjmy, který nastal při plnění závazků veřejné služby, s přihlédnutím k příjmům provozovatele veřejných služeb získaným z této činnosti a přiměřenému zisku;

Článek 3

Smlouvy o veřejných službách a obecná pravidla

1. Pokud příslušný orgán rozhodne o udělení výlučného práva nebo poskytnutí kompenzace jakékoli povahy za plnění závazků veřejné služby jím vybranému provozovateli, provede to v rámci smlouvy o veřejných službách.

2. Odchylně od odstavce 1 se na závazky veřejné služby, jejichž účelem je stanovení maximálních tarifů pro všechny cestující nebo určité kategorie cestujících, mohou vztahovat obecná pravidla. V souladu se zásadami stanovenými v člancích 4 a 6 a v příloze poskytne příslušný orgán provozovatelům veřejných služeb kompenzaci za čisté finanční dopady, pozitivní nebo negativní, na náklady a příjmy, které vznikly při plnění tarifních závazků stanovených v obecných pravidlech způsobem, který zabraňuje nadměrnému poskytnutí kompenzací. Tím není dotčeno právo příslušných orgánů zahrnout závazky veřejné služby stanovící maximální tarify do smluv o veřejných službách.

3. Aniž jsou dotčeny články 73, 86, 87 a 88 Smlouvy, mohou členské státy vyloučit z oblasti působnosti tohoto nařízení obecná pravidla o finančních kompenzacích závazků veřejné služby, která stanovují maximální přepravní tarify pro žáky, studenty, učně a osoby s omezenou pohyblivostí. Tato obecná pravidla musí být oznámena podle článku 88 Smlouvy. U všech těchto oznámení je třeba uvést úplné informace o opatření a zejména podrobnosti o metodě výpočtu.

Článek 4

Povinný obsah smluv o veřejných službách a obecných pravidel

1. Smlouvy o veřejných službách a obecná pravidla musí
- a) jasně vymežit závazky veřejné služby, které musí provozovatel veřejných služeb plnit, a dotčené územní oblasti;

c) vymežit způsoby rozdělování nákladů spojených s poskytováním služeb. Tyto náklady mohou zahrnovat zejména náklady na personál a energii, poplatky za infrastrukturu, údržbu a opravu vozidel pro veřejnou dopravu, kolejových vozidel a zařízení nezbytných pro provozování služeb v přepravě cestujících, fixní náklady a přiměřený výnos z kapitálu.

2. Smlouvy o veřejných službách a obecná pravidla vymeží způsoby rozdělování příjmů z prodeje jízdenek, které si může provozovatel veřejných služeb ponechat, které mohou být vráceny příslušnému orgánu, nebo které mohou být rozděleny mezi provozovatele a tento orgán.

3. Doba trvání smluv o veřejných službách musí být omezena a nepřekročí deset let v případě autokarové a autobusové dopravy a 15 let v případě služeb v přepravě cestujících po železnici nebo jinými druhy drážní dopravy. Doba trvání smluv o veřejných službách vztahujících se na několik druhů dopravy je omezena na 15 let, pokud doprava po železnici nebo jiné druhy drážní dopravy představují více než 50 % hodnoty příslušných služeb.

4. Pokud je to s ohledem na podmínky amortizace majetku nezbytné, může být doba trvání smlouvy o veřejných službách prodloužena až o polovinu, poskytne-li provozovatel veřejných služeb majetek, který je významný vzhledem k celkovému majetku nezbytnému k poskytování služeb v přepravě cestujících, na které se vztahuje smlouva o veřejných službách, a zároveň je spojen převážně se službami v přepravě cestujících, na které se vztahuje tato smlouva.

Je-li to odůvodněno náklady, které vyplývají ze zvláštní zeměpisné situace, může být doba trvání smluv o veřejných službách uvedená v odstavci 3 v nejvzdálenějších regionech prodloužena až o polovinu.

Je-li to odůvodněno amortizací kapitálu ve vztahu k výjimečným investicím do infrastruktury, kolejových vozidel nebo vozidel a je-li smlouva o veřejných službách uzavřena na základě spravedlivého nabídkového řízení, může mít smlouva o veřejných službách delší dobu trvání. Aby byla v tomto případě zajištěna transparentnost, předloží příslušný orgán Komisi do jednoho roku od uzavření smlouvy o veřejných službách tuto smlouvu a skutečnosti odůvodňující její delší dobu trvání.

5. Aniž je dotčeno vnitrostátní právo a právo Společenství, včetně kolektivních smluv mezi sociálními partnery, mohou příslušné orgány požadovat od vybraného provozovatele veřejných služeb, aby zaměstnancům, kteří byli dříve zaměstnáni za účelem poskytování služeb, přiznal práva, na něž by měli nárok, pokud by došlo k jejich převodu ve smyslu směrnice 2001/23/ES. Pokud vyžadují příslušné orgány po provozovatelích veřejných služeb, aby splnili určité sociální normy, uvedou v dokumentech nabídkového řízení a ve smlouvách o veřejných službách seznam dotyčného personálu a transparentní podrobnosti o jejich smluvních právech a podmínky, za jakých jsou zaměstnanci považováni za spojené se službami.

6. Pokud příslušné orgány v souladu s vnitrostátním právem vyžadují, aby provozovatelé veřejných služeb splňovali určité normy kvality, musí být tyto normy zahrnuty v dokumentaci nabídkového řízení a ve smlouvách o veřejných službách.

7. Dokumentace nabídkového řízení a smlouvy o veřejných službách musí být transparentní, pokud jde o možnost a případně míru použití subdodávek. Pokud se subdodávky použijí, je provozovatel pověřený řízením a provozováním veřejných služeb v přepravě cestujících podle tohoto nařízení povinen poskytovat převážnou část veřejných služeb v přepravě cestujících sám. Smlouva o veřejných službách, která současně pokrývá návrh, budování a provozování veřejných služeb v přepravě cestujících, může povolit plné využívání subdodávek při provozování těchto služeb. Smlouva o veřejných službách stanoví v souladu s vnitrostátním právem a právem Společenství podmínky, které platí pro subdodávky.

Článek 5

Uzavírání smluv o veřejných službách

1. Smlouvy o veřejných službách se uzavírají v souladu s pravidly stanovenými tímto nařízením. Zakázky na služby nebo veřejné zakázky na služby, jak jsou definovány ve směrnici 2004/17/ES nebo ve směrnici 2004/18/ES, v přepravě cestujících autobusem či tramvají se však zadávají v souladu s postupy stanovenými podle uvedených směrnic, pokud tyto smlouvy nemají podobu koncesí na služby, jak jsou definovány v uvedených směrnicích. Mají-li být smlouvy uzavřeny v souladu se směrnicemi 2004/17/ES nebo 2004/18/ES, nepoužijí se odstavce 2 až 6 tohoto článku.

2. Není-li to vnitrostátním právem zakázáno, může kterýkoli příslušný místní orgán, bez ohledu na to, zda se jedná o samostatný orgán nebo skupinu orgánů poskytujících integrované veřejné služby v přepravě cestujících, rozhodnout o tom, že bude veřejné služby v přepravě cestujících poskytovat sám, nebo že uzavře smlouvu o veřejných službách přímo s právně samostatným subjektem, nad kterým vykonává příslušný místní orgán, nebo v případě skupiny přinejmenším jeden příslušný místní orgán, kontrolu podobnou té, kterou vykonává nad svými vlastními útvary. Pokud příslušný místní orgán vydá takové rozhodnutí, platí následující:

- a) za účelem určení, zda příslušný místní orgán vykonává takovou kontrolu, je třeba vzít v úvahu faktory jako míra zastoupení ve správních, řídicích nebo dozorcích orgánech, související upřesnění ve stanovách, vlastnictví, skutečný vliv a kontrola nad strategickými rozhodnutími a jednotlivými rozhodnutími v rámci řízení. V souladu s právem Společenství není stoprocentní vlastnictví příslušným orgánem veřejné správy, zejména v případě partnerství veřejného a soukromého sektoru, nezbytnou podmínkou určení, že jde o kontrolu ve smyslu tohoto odstavce, převažuje-li veřejný vliv a může-li být kontrola určena podle jiného hlediska;
- b) podmínkou pro použití tohoto odstavce je, že vnitřní provozovatel a všechny subjekty, které tento provozovatel může být i minimálně ovlivňovat, vykonává svou činnost ve veřejné přepravě cestujících na území v působnosti příslušného místního orgánu, bez ohledu na jakékoli vnější linky nebo jiné vedlejší části dané činnosti zasahující do území v působnosti sousedních příslušných místních orgánů, a neúčastní se nabídkových řízení týkajících se poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících organizovaných mimo území v působnosti příslušného místního orgánu;
- c) bez ohledu na písmeno b) se vnitřní provozovatel může účastnit spravedlivých nabídkových řízení dva roky před skončením s ním přímo uzavřené smlouvy o veřejných službách za podmínky, že bylo přijato konečné rozhodnutí podřídit veřejné služby v přepravě cestujících zahrnuté ve smlouvě s vnitřním provozovatelem spravedlivému nabídkovému řízení a s vnitřním provozovatelem nebyla přímo uzavřena žádná jiná smlouva o veřejných službách;
- d) v případě neexistence příslušného místního orgánu se písmena a), b) a c) použijí na vnitrostátní orgán ve prospěch územní oblasti, která není celostátní, za podmínky, že se vnitřní provozovatel neúčastní nabídkových řízení týkajících se poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících organizovaných mimo oblast, pro kterou byla smlouva o veřejných službách uzavřena;

e) pokud přichází v úvahu využití subdodávek podle čl. 4 odst. 7, je vnitřní provozovatel povinen poskytovat převážnou část veřejných služeb v přepravě cestujících sám.

3. Každý příslušný orgán, který se obrátí na třetí osobu jinou, než je vnitřní provozovatel, musí uzavřít smlouvy o veřejných službách na základě nabídkového řízení, s výjimkou případů uvedených v odstavcích 4, 5 a 6. Postup přijatý pro nabídkové řízení musí být otevřený všem provozovatelům, spravedlivý a musí dodržovat zásady transparentnosti a zákazu diskriminace. Po předložení nabídek a případném předběžném výběru může dojít za dodržení uvedených zásad k vyjednávání, jejichž účelem je upřesnit, jak nejlépe splnit specifické nebo komplexní požadavky.

4. Není-li to zakázáno vnitrostátním právem, mohou příslušné orgány rozhodnout o přímém uzavření smluv o veřejných službách, buď pokud se jejich průměrná roční hodnota odhaduje na méně než 1 000 000 EUR, nebo pokud se týkají poskytnutí méně než 300 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně.

V případě smlouvy o veřejných službách uzavřené přímo s malým nebo středním podnikem, který provozuje maximálně 23 vozidel, mohou být tyto prahy zvýšeny buď na průměrnou roční odhadovanou hodnotu nižší než 2 000 000 EUR, nebo pokud se týkají poskytnutí méně než 600 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně.

5. V případě přerušení služeb nebo v případě bezprostředního rizika vzniku takové situace může příslušný orgán přijmout mimořádné opatření. Toto mimořádné opatření má podobu přímého uzavření smlouvy nebo formální dohody o rozšíření smlouvy o veřejných službách nebo požadavku vykonat určité závazky veřejné služby. Provozovatel veřejných služeb má právo odvolat se proti rozhodnutí o uložení povinnosti vykonat určité závazky veřejné služby. Uzavření smlouvy o veřejných službách nebo její prodloužení prostřednictvím mimořádného opatření nebo uložení povinnosti vykonat takový závazek by neměly překročit dva roky.

6. Není-li to zakázáno vnitrostátním právem, mohou příslušné orgány rozhodnout o přímém uzavření smluv o veřejných službách, pokud se týkají přepravy po železnici, s výjimkou jiných druhů drážní dopravy, jako jsou metro nebo tramvaj. Odchylně od čl. 4 odst. 3 nesmí být takové smlouvy uzavřeny na dobu delší deseti let, pokud se nepoužije čl. 4 odst. 4.

7. Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby zajistily, že rozhodnutí přijatá podle odstavců 2 až 6 budou moci být účinně a rychle přezkoumána na požádání osoby, která má nebo měla zájem o uzavření konkrétní smlouvy a která byla poškozena nebo které hrozí, že bude poškozena přepokládaným porušením, a to na základě toho, že taková rozhodnutí porušila právní předpisy Společenství nebo vnitrostátní právní předpisy, které je provádějí.

Pokud subjekty příslušnými pro přezkoumání řízení nejsou soudy, musí být vždy jejich rozhodnutí písemně odůvodněna. Dále musí být v takovém případě přijata taková opatření, aby jakékoli domnělé nezákonné opatření přezkoumávajícího subjektu nebo jakákoli domnělá chyba při výkonu jemu svěřených pravomocí mohly podléhat soudnímu přezkumu nebo přezkumu jiným subjektem, jenž je soudem ve smyslu článku 234 Smlouvy a je nezávislý jak na orgánu uzavírajícím smlouvu, tak na subjektu provádějícím přezkum.

Článek 6

Kompenzace za veřejné služby

1. Všechny kompenzace související s obecným pravidlem nebo smlouvou o veřejných službách musí být v souladu s článkem 4, a to bez ohledu na způsob, jakým byla smlouva uzavřena. Jakákoli kompenzace jakékoliv povahy související s přímo uzavřenou smlouvou o veřejných službách podle čl. 5 odst. 2, 4, 5 nebo 6 nebo související s obecným pravidlem musí být rovněž v souladu s přílohou.

2. Na písemnou žádost Komise jí členské státy sdělí do tří měsíců nebo v jiné delší lhůtě, která může být v žádosti stanovena, veškeré informace, které Komise považuje za nezbytné pro určení, zda jsou poskytnuté kompenzace slučitelné s tímto nařízením.

Článek 7

Zveřejnění

1. Každý příslušný orgán jednou za rok zveřejní souhrnnou zprávu o závazcích veřejné služby, za něž je zodpovědný, o vybraných provozovatelích veřejných služeb a o platbách kompenzací a výlučných právech poskytnutých uvedeným provozovatelům veřejných služeb prostřednictvím kompenzace. Tato zpráva bude rozlišovat mezi autobusovou dopravou a drážní dopravou, umožní sledovat a posoudit výkon, kvalitu a financování sítě veřejné dopravy a v případě potřeby poskytne informace o povaze a rozsahu jakýchkoli udělených výlučných práv.

2. Každý příslušný orgán přijme nezbytná opatření s cílem nejpozději jeden rok před zahájením nabídkového řízení nebo jeden rok před přímým uzavřením smlouvy zveřejnit v *Úředním věstníku Evropské unie* alespoň tyto informace:

- název a adresa příslušného orgánu;
- typ plánovaných smluv;
- služby a oblasti, na něž se možné smlouvy vztahují.

Příslušné orgány mohou rozhodnout, že nezveřejní tyto informace, pokud se smlouva o veřejných službách týká poskytování méně než 50 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně.

Pokud se tyto informace po zveřejnění změní, zveřejní příslušný orgán co nejdříve opravu. Touto opravou nesmí být dotčeno datum přímého uzavření smlouvy nebo zahájení nabídkového řízení.

Tento odstavec se nepoužije na čl. 5 odst. 5.

3. V případě přímého uzavření smluv o veřejných službách v přepravě po železnici podle čl. 5 odst. 6 zveřejní příslušný orgán následující informace do jednoho roku od uzavření smluv:

- a) označení smluvní strany, její vlastnictví a v případě potřeby označení osoby nebo osob vykonávajících právní kontrolu;
- b) dobu trvání smlouvy o veřejných službách;
- c) popis služeb v přepravě cestujících, které mají být poskytovány;
- d) popis parametrů finanční kompenzace;
- e) cíle kvality, jako je přesnost a spolehlivost, a příslušné odměny a sankce;
- f) podmínky související se základním majetkem.

4. Na žádost kterékoli zúčastněné strany jí příslušný orgán předloží důvody svého rozhodnutí týkající se přímého uzavření smlouvy o veřejných službách.

Článek 8

Přechodné období

1. Smlouvy o veřejných službách se uzavírají v souladu s pravidly stanovenými tímto nařízením. Zakázky na služby a veřejné zakázky na služby, jak jsou definovány ve směrnici 2004/17/ES nebo 2004/18/ES, v přepravě cestujících autobusem či tramvají se zadávají v souladu s postupy stanovenými podle těchto směrnic, pokud nemají podobu koncesí na služby, jak jsou definovány v uvedených směrnících. Mají-li být smlouvy uzavřeny v souladu se směrnicemi 2004/17/ES nebo 2004/18/ES, nepoužijí se odstavce 2 až 4 tohoto článku.

2. Aniž je dotčen odstavec 3, musí být uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě po železnici a po silnici uvedeno do souladu s článkem 5 tohoto nařízení do 3. prosince 2019. Během tohoto přechodného období přijmou členské státy opatření, aby postupně dosáhly souladu s článkem 5, a tím se vyhnuly vážným strukturálním problémům, zejména v souvislosti s přepravní kapacitou.

Do šesti měsíců od konce první poloviny přechodného období předloží členské státy Komisi zprávu o pokroku zdůrazňující provádění postupného uzavírání smluv o veřejných službách v souladu s článkem 5. Na základě zpráv o pokroku od členských států může Komise navrhnout členským státům vhodná opatření.

3. Pro účely použití odstavce 2 se neberou v úvahu smlouvy o veřejných službách uzavřené v souladu s právem Společenství a vnitrostátním právem

- a) před 26. červencem 2000 na základě spravedlivého nabídkového řízení;
- b) před 26. červencem 2000 na základě jiného řízení než spravedlivého nabídkového řízení;
- c) od 26. července 2000 a přede dnem 3. prosince 2009 na základě spravedlivého nabídkového řízení;
- d) od 26. července 2000 a přede dnem 3. prosince 2009 na základě jiného řízení než spravedlivého nabídkového řízení.

Smlouvy uvedené v písmenu a) zůstávají v platnosti do uplynutí doby jejich platnosti. Smlouvy uvedené v písmenech b) a c) zůstávají v platnosti do uplynutí doby jejich platnosti, ale ne déle než po dobu 30 let. Smlouvy uvedené v písmenu d) zůstávají v platnosti do uplynutí doby jejich platnosti, pokud mají omezenou dobu trvání srovnatelnou s dobami trvání uvedenými v článku 4.

Smlouvy o veřejných službách zůstávají v platnosti do uplynutí doby jejich platnosti, pokud by jejich ukončení mělo nežádoucí právní nebo hospodářské dopady a pokud k tomu Komise dala svůj souhlas.

4. Aniž je dotčen odstavec 3, mohou příslušné orgány během druhé poloviny přechodného období uvedeného v odstavci 2 vyloučit z postupu uzavírání smluv prostřednictvím nabídkového řízení provozovatele veřejných služeb, kteří nemohou poskytnout důkaz, že hodnota služeb veřejné dopravy, pro které jim byla poskytnuta kompenzace nebo uděleno výlučné právo v souladu s tímto nařízením, představuje alespoň polovinu hodnoty všech služeb veřejné dopravy, pro které jim byla poskytnuta kompenzace nebo uděleno výlučné právo. Toto vyloučení se nevztahuje na provozovatele veřejných služeb, které mají být předmětem nabídkového řízení. Pro použití tohoto kritéria se neberou v úvahu smlouvy o veřejných službách uzavřené v rámci mimořádného opatření uvedeného v čl. 5 odst. 5.

Pokud příslušné orgány této možnosti využijí, postupují nediskriminačním způsobem, vyloučí všechny potenciální provozovatele veřejných služeb splňující uvedené kritérium, a uvědomí případné provozovatele o svém rozhodnutí na začátku postupu uzavírání smluv o veřejných službách.

O svém záměru použít toto ustanovení informují Komisi alespoň dva měsíce před zveřejněním výzvy k podávání nabídek.

Článek 9

Slučitelnost se Smlouvou

1. Kompenzace za provozování veřejných služeb v přepravě cestujících nebo za plnění tarifních závazků stanovených v obecných pravidlech vyplacené v souladu s tímto nařízením jsou slučitelné se společným trhem. Tyto kompenzace jsou osvobozeny od povinnosti předchozího oznámení podle čl. 88 odst. 3 Smlouvy.

2. Aniž jsou dotčeny články 73, 86, 87 a 88 Smlouvy, mohou členské státy i nadále poskytovat v odvětví dopravy podpory podle článku 73 Smlouvy, které odpovídají potřebě koordinovat dopravu nebo které představují náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby, jiné než ty, na které se vztahuje toto nařízení, zejména:

- a) než vstoupí v platnost společná pravidla pro rozdělování nákladů na infrastrukturu, pokud je podpora poskytnuta podnikům, jež nesou výdaje související s infrastrukturou, kterou používají, zatímco ostatní podniky takovou zátěž nenesou. Při stanovování výše takto poskytované podpory je třeba vzít v úvahu náklady na infrastrukturu, které konkurenční druhy dopravy nemusí nést;
- b) pokud je cílem podpory výzkum nebo vývoj dopravních systémů a technologií, které by byly obecně pro Společenství úspornější.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

Ve Štrasburku dne 23. října 2007.

Za Evropský parlament
předseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
předseda
M. LOBO ANTUNES

Taková podpora je omezena na fázi výzkumu a vývoje a nemůže se vztahovat na obchodní využití takových dopravních systémů a technologií.

Článek 10

Zrušení

1. Zrušuje se nařízení (EHS) č. 1191/69. Jeho ustanovení se však po dobu tří let od vstupu tohoto nařízení v platnost nadále použijí pro veřejné služby v nákladní dopravě.

2. Zrušuje se nařízení (EHS) č. 1107/70.

Článek 11

Zprávy

Po skončení přechodného období uvedeného v čl. 8 odst. 2 předloží Komise zprávu o provádění tohoto nařízení a o vývoji v poskytování veřejné přepravy cestujících ve Společenství, v níž posoudí zejména vývoj v kvalitě veřejných služeb v přepravě cestujících a účinky přímého uzavírání smluv, případně spolu s vhodnými návrhy na změnu tohoto nařízení.

Článek 12

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost 3. prosince 2009.

PŘÍLOHA

Pravidla pro kompenzaci v případech uvedených v čl. 6 odst. 1

1. Kompenzace související s přímo uzavřenými smlouvami o veřejných službách podle čl. 5 odst. 2, 4, 5 nebo 6 nebo kompenzace související s obecným pravidlem se musí vypočítat v souladu s pravidly uvedenými v této příloze.
2. Kompenzace nesmí překročit částku rovnající se čistému finančnímu dopadu, který odpovídá součtu pozitivních nebo negativních dopadů, které má plnění závazku veřejné služby na náklady a příjmy provozovatele veřejných služeb. Dopady se posoudí porovnáním situace, kdy je závazek veřejné služby splněn, se situací, která by nastala, kdyby závazek nebyl splněn. Pro účely výpočtu čistého finančního dopadu se příslušný orgán řídí tímto vzorcem:

Náklady vzniklé v souvislosti se závazkem veřejné služby nebo souborem závazků veřejné služby uloženým příslušným orgánem nebo orgány, obsažený ve smlouvě o veřejných službách nebo v obecném pravidle,

minus jakékoli kladné finanční dopady vzniklé v rámci sítě provozované v souvislosti s daným závazkem (závazky) veřejné služby,

minus zisky z tarifu nebo jakýkoli jiný příjem vzniklý při plnění daného závazku (závazků) veřejné služby,

plus přiměřený zisk,

rovná se čistý finanční dopad.

3. Plnění závazku veřejné služby může mít dopad na možné přepravní činnosti provozovatele mimo daný závazek (závazky) veřejné služby. Za účelem zabránit nadměrnému či nedostatečnému vyplácení kompenzací je proto třeba vzít při výpočtu čistého finančního dopadu v úvahu jakékoli vyčíslitelné finanční dopady na dotyčné sítě provozovatele.
4. Výpočet nákladů a příjmů musí být proveden v souladu s platnými účetními a daňovými zásadami.
5. Ve snaze zvýšit transparentnost a vyhnout se křížovým dotacím v případě, kdy provozovatel veřejných služeb provozuje nejen služby, pro něž je poskytována kompenzace a které podléhají závazkům veřejné služby, ale i jiné činnosti, musí být účetnictví uvedených veřejných služeb rozděleno tak, aby splňovalo alespoň tyto podmínky:
 - provozní účty pro každou z těchto činností jsou oddělené a část příslušných aktiv a fixní náklady jsou přidělovány podle platných účetních a daňových pravidel,
 - všechny variabilní náklady, příslušný příspěvek na fixní náklady a přiměřený zisk spojený s jakoukoli jinou činností provozovatele veřejných služeb nemohou být za žádných okolností účtovány daným veřejným službám,
 - náklady veřejných služeb jsou vyrovnávány provozními příjmy a platbami orgánů veřejné správy, aniž by byl umožněn převod příjmů do jiného odvětví činnosti provozovatele veřejných služeb.
6. „Přiměřeným ziskem“ se rozumí míra návratnosti kapitálu, která je běžná v odvětví v daném členském státě a která musí zohledňovat riziko nebo neexistenci rizika pro provozovatele veřejných služeb z důvodu zásahu orgánu veřejné správy.

-
7. Způsob kompenzace musí podporovat udržování nebo rozvíjení
- účinného řízení ze strany provozovatele veřejných služeb, které může být předmětem objektivního hodnocení, a
 - poskytování služeb v přepravě cestujících dostatečné kvality.
-

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1371/2007

ze dne 23. října 2007

o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 71 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru (1),

s ohledem na stanovisko Výboru regionů (2),

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy, s ohledem na společný návrh schválený dohodovacím výborem dne 31. července 2007 (3),

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V rámci společné dopravní politiky je důležité chránit práva cestujících v železniční dopravě a zlepšovat kvalitu a efektivitu železniční přepravy osob s cílem podpořit zvýšení podílu železniční dopravy ve vztahu k jiným druhům dopravy.
- (2) Sdělení Komise „Strategie spotřebitelské politiky v letech 2002–2006“ (4) stanoví cíl dosáhnout v oblasti dopravy vysoké úrovně ochrany spotřebitele v souladu s čl. 153 odst. 2 Smlouvy.
- (3) V železniční dopravě je cestující slabší stranou přepravní smlouvy, a jeho práva v tomto ohledu proto musí být chráněna.
- (4) Práva cestujících v železničních dopravních spojích zahrnují právo na obdržení informací o daném spoji před uskutečněním cesty i v jejím průběhu. Pokud to je možné, měly by tyto informace poskytnout železniční podniky a prodejci přepravních dokladů předem a co nejdříve.
- (5) Podrobnější požadavky ohledně poskytování cestovních informací budou stanoveny v technické specifikaci pro interoperabilitu (dále jen „TSI“) uvedené ve směrnici

Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě konvenčního železničního systému (5).

- (6) Posílení práv cestujících v železniční dopravě by mělo vycházet ze stávajícího systému mezinárodního práva týkajícího se této věci uvedeného v příloze A – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční dopravě osob (CIV) k Úmluvě o mezinárodní železniční dopravě (COTIF) ze dne 9. května 1980, ve znění Pozměňovacího protokolu k Úmluvě o mezinárodní železniční dopravě ze dne 3. června 1999 (protokol 1999). Oblast působnosti tohoto nařízení by však bylo vhodné rozšířit a nechránit pouze cestující v mezinárodní, ale také ve vnitrostátní železniční dopravě.
- (7) Železniční podniky by měly spolupracovat na usnadnění přechodu cestujících v železniční dopravě od jednoho provozovatele k jinému poskytováním přímých přepravních dokladů, pokud je to možné.
- (8) Poskytování informací a přepravních dokladů cestujícím v železniční dopravě by mělo být usnadněno upravením počítačových systémů podle společné specifikace.
- (9) Další zavádění dopravních informačních a rezervačních systémů by mělo být prováděno v souladu s TSI.
- (10) Železniční přeprava osob by měla sloužit všem občanům. Proto by měly mít zdravotně postižené osoby a osoby se schopností pohybu a orientace omezenou v důsledku věku nebo jiného faktoru možnost využívat železniční dopravy způsobem srovnatelným s ostatními občany. Zdravotně postižené osoby a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace mají, stejně jako všichni ostatní občané, právo na volný pohyb, svobodu volby a nepřítomnost diskriminace. Zvláštní pozornost by měla být věnována mimo jiné informování zdravotně postižených osob a osob s omezenou schopností pohybu a orientace o podmínkách přepravy, přístupnosti drážních vozidel a vybavení ve vlaku. Aby byly poskytnuty cestujícím se smyslovými postiženími nejlepší informace o zpožděních, měly by být podle potřeby použity vizuální a akustické systémy. Zdravotně postižené osoby a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace by měly mít možnost zakoupit přepravní doklady ve vlacích bez dodatečných poplatků.

(1) Úř. věst. C 221, 8.9.2005, s. 8.

(2) Úř. věst. C 71, 22.3.2005, s. 26.

(3) Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 28. září 2005 (Úř. věst. C 227 E, 21.9.2006, s. 490), společný postoj Rady ze dne 24. července 2006 (Úř. věst. C 289 E, 28.11.2006, s. 1), postoj Evropského parlamentu ze dne 18. ledna 2007 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku), legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 25. září 2007 a rozhodnutí Rady ze dne 26. září 2007.

(4) Úř. věst. C 137, 8.6.2002, s. 2.

(5) Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2007/32/ES (Úř. věst. L 141, 2.6.2007, s. 63).

- (11) Železniční podniky a provozovatelé stanic by měli, prostřednictvím souladu s TSI v případě osob s omezenou schopností pohybu a orientace, zohlednit potřeby zdravotně postižených osob nebo osob s omezenou schopností pohybu a orientace, aby zajistili, že v souladu s pravidly Společenství o veřejných zakázkách jsou zpřístupněny všechny budovy a drážní vozidla postupným odstraňováním fyzických překážek a funkčních zábran, kdykoli je pořízováno nové zařízení nebo během stavebních a rekonstrukčních prací.
- (12) Železniční podniky by měly mít povinnost být pojištěny nebo přijmout rovnocenná opatření ohledně své odpovědnosti vůči cestujícím v železniční přepravě v případě nehody. V budoucnu by měl být přezkoumán minimální rozsah pojištění pro železniční podniky.
- (13) Posílená práva na odškodnění a pomoc v případě zpoždění, zmeškání přípoje nebo odřeknutí spoje by měla mít za následek větší pobídky pro trh železniční přepravy osob ve prospěch cestujících.
- (14) Je žádoucí, aby toto nařízení vytvořilo systém odškodnění pro cestující v případě zpoždění, jež je spojeno s odpovědností železničního podniku, na stejném základě, jako je mezinárodní systém stanovený v COTIF, a zejména v jejím přípoju CIV týkajícím se práv cestujících.
- (15) Pokud členský stát udělí železničním podnikům výjimku z uplatňování ustanovení tohoto nařízení, měl by železniční podniky povzbuzovat, aby po konzultaci s organizacemi zastupujícími cestující zavedly opatření pro odškodnění a pomoc v případě vážného narušení osobního železničního dopravního spoje.
- (16) Je rovněž žádoucí, aby v období bezprostředně po nehodě byly oběti nehod a jejich rodinní příslušníci zbaveni krátkodobých finančních starostí.
- (17) Je v zájmu cestujících v železniční přepravě, aby byla po dohodě s veřejnými orgány přijata náležitá opatření pro zajištění jejich osobní bezpečnosti ve stanicích i ve vlacích.
- (18) Cestující v železniční přepravě by měli mít možnost podat kterémukoli zúčastněnému železničnímu podniku stížnost týkající se práv udělených a povinností uložených tímto nařízením a měli by mít právo obdržet odpověď v přiměřené lhůtě.
- (19) Železniční podniky by měly definovat, řídit a sledovat normy kvality služeb u železniční přepravy osob.
- (20) Obsah tohoto nařízení by měl být přezkoumán, pokud jde o úpravu finančních částek podle inflace a o požadavky na informace a kvalitu služeb s ohledem na vývoj na trhu, jakož i s ohledem na dopad tohoto nařízení na kvalitu služeb.
- (21) Tímto nařízením by neměla být dotčena směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů ⁽¹⁾.
- (22) Členské státy by měly stanovit sankce za porušení tohoto nařízení a zajistit, aby tyto sankce byly uplatňovány. Sankce, které by mohly zahrnovat finanční odškodnění poškozené osoby, by měly být účinné, přiměřené a odrazující.
- (23) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž rozvoje železnic Společenství a zavedení práv cestujících, nemůže být uspokojivě dosaženo pouze na úrovni členských států, a může jich být proto lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (24) Cílem tohoto nařízení je zlepšit osobní železniční dopravu ve Společenství. Členské státy by proto měly mít možnost udělit výjimky pro dopravní spoje v regionech, v nichž je podstatná část služeb provozována mimo Společenství.
- (25) Železniční podniky v některých členských státech mohou mít problémy při uplatňování všech ustanovení tohoto nařízení ke dni jeho vstupu v platnost. Proto by členské státy měly mít možnost udělovat dočasné výjimky z uplatňování ustanovení tohoto nařízení na dálkové vnitrostátní osobní železniční dopravní spoje. Dočasná výjimka by se však neměla uplatnit na ustanovení tohoto nařízení, která se týkají přístupu zdravotně postižených osob a osob s omezenou schopností pohybu a orientace k cestování vlakem a práv zakoupit si přepravní doklad pro cestování vlakem bez nepřiměřených obtíží, ani na ustanovení o odpovědnosti železničních podniků vůči cestujícím a za jejich zavazadla, na požadavek odpovídajícího pojištění železničních podniků a na požadavek, aby železniční podniky přijaly přiměřená opatření k zajištění osobní bezpečnosti cestujících ve stanicích a vlacích a k řízení rizik.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31. Směrnice ve znění nařízení (ES) č. 1882/2003 (Úř. věst. L 284, 31.10.2003, s. 1).

- (26) Městské, příměstské a regionální osobní železniční dopravní spoje jsou odlišné povahy než dálkové spoje. Proto by členské státy měly mít možnost udělovat výjimky z uplatňování ustanovení tohoto nařízení na městské, příměstské a regionální osobní železniční dopravní spoje, kromě některých ustanovení, která by se měla použít na všechny osobní železniční dopravní spoje ve Společenství.
- (27) Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽¹⁾.
- (28) Zejména je třeba zmocnit Komisi k přijetí prováděcích opatření. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení nebo doplnit toto nařízení o nové jiné než podstatné prvky, měla by být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví pravidla pro

- informace, které mají poskytovat železniční podniky, uzavírání přepravních smluv, vydávání přepravních dokladů a zavádění počítačového informačního a rezervačního systému pro železniční dopravu;
- odpovědnost železničních podniků a jejich pojistné závazky vůči cestujícím a za jejich zavazadla;
- povinnosti železničních podniků vůči cestujícím v případě zpoždění;
- ochranu a pomoc pro zdravotně postižené osoby a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace cestující po železnici;
- definování a sledování norem kvality služeb, řízení rizik osobní bezpečnosti cestujících a vyřizování stížností a
- obecná pravidla pro prosazování.

(1) Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).

Článek 2

Oblast působnosti

- Toto nařízení se vztahuje na všechny železniční cesty a dopravní spoje ve Společenství provozované jedním nebo více licencovanými železničními podniky podle směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995 o vydávání licencí železničním podnikům ⁽²⁾.
- Toto nařízení se nevztahuje na železniční podniky a dopravní spoje, které nemají licenci podle směrnice Rady 95/18/ES.
- Od dne vstupu tohoto nařízení v platnost se články 9, 11, 12 a 19, čl. 20 odst. 1 a článek 26 použijí na všechny osobní železniční dopravní spoje ve Společenství.
- Kromě ustanovení uvedených v odstavci 3 může členský stát udělit na průhledném a nediskriminačním základě výjimku na dobu nejvýše pěti let, kterou lze obnovit pouze jednou na dobu nejvýše pěti let, z uplatňování ustanovení tohoto nařízení na vnitrostátní osobní železniční dopravní spoje.
- Kromě ustanovení uvedených v odstavci 3 tohoto článku může členský stát vyjmout z uplatňování ustanovení tohoto nařízení městské, příměstské a regionální osobní železniční dopravní spoje. Pro rozlišení mezi městskými, příměstskými a regionálními osobními železničními dopravními spoji použijí členské státy definice obsažené ve směrnici Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství ⁽³⁾. Při uplatňování těchto definic použijí členské státy tato kritéria: vzdálenost, četnost služeb, počet zastávek podle jízdního řádu, využití drážních vozidel, rozvrh prodeje přepravních dokladů, výkyvy v počtu cestujících v období dopravních špiček a mimo ně, kódy vlaků a jízdní řády.
- Členský stát může udělit na průhledném a nediskriminačním základě na dobu nejvýše pěti let obnovitelnou výjimku z uplatňování ustanovení tohoto nařízení pro konkrétní dopravní spoje nebo cesty z důvodu, že významná část osobního železničního dopravního spoje, včetně nejméně jedné zastávky podle jízdního řádu, je poskytována mimo Společenství.
- Členské státy uvědomí Komisi o výjimkách udělených podle odstavců 4, 5 a 6. Je-li výjimka v souladu s tímto článkem, provede Komise odpovídající akci. Do 3. prosince 2014 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výjimkách udělených podle odstavců 4, 5 a 6.

(2) Úř. věst. L 143, 27.6.1995, s. 70. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44).

(3) Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/103/ES (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 344).

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „železničním podnikem“ železniční podnik definovaný v článku 2 směrnice 2001/14/ES ⁽¹⁾ a jakýkoli jiný veřejný nebo soukromý podnik, jehož hlavní činností je železniční přeprava zboží nebo cestujících, přičemž podnik musí zajistit trakci; zahrnuty jsou rovněž podniky zajišťující pouze trakci,
 - 2) „dopravcem“ smluvní železniční podnik, s nímž cestující uzavřel přepravní smlouvu, nebo některý z navazujících železničních podniků, které je odpovědný na základě této smlouvy,
 - 3) „výkonným dopravcem“ železniční podnik, který s cestujícím neuzavřel přepravní smlouvu, ale na něhož železniční podnik, který je smluvní stranou, zcela nebo zčásti přenesl provádění přepravy po železničních tratích,
 - 4) „provozovatelem infrastruktury“ subjekt nebo podnik pověřený zejména zřizováním a údržbou železniční infrastruktury nebo její části, jak jsou definovány v článku 3 směrnice 91/440/EHS, což může rovněž zahrnovat provozování kontrolních a bezpečnostních systémů infrastruktury; funkcemi provozovatele infrastruktury v rámci sítě nebo její části mohou být pověřeny různé subjekty nebo podniky,
 - 5) „provozovatelem stanice“ organizační subjekt v členském státě, který odpovídá za provozování železničních stanic a který může být provozovatelem infrastruktury,
 - 6) „poskytovatelem souborných služeb cestovního ruchu“ organizátor nebo prodejce ve smyslu čl. 2 bodů 2 a 3 směrnice 90/314/EHS ⁽²⁾, odlišný od železničního podniku,
 - 7) „prodejcem přepravních dokladů“ maloobchodní prodejce uzavírající přepravní smlouvy a prodávající přepravní doklady na železniční dopravní spoje jménem železničního podniku nebo na vlastní účet,
 - 8) „přepravní smlouvou“ smlouva o přepravě, za úhradu nebo bezplatně, mezi železničním podnikem nebo prodejcem přepravních dokladů a cestujícím za účelem jeho přepravy jedním nebo více dopravními spoji,
- 9) „rezervací“ povolení v listinné nebo elektronické podobě opravňující k přepravě s výhradou dříve potvrzeného individuálního ujednání o přepravě,
 - 10) „přímým přepravním dokladem“ přepravní doklad nebo doklady zastupující přepravní smlouvu na přepravu navazujícími železničními dopravními spoji provozovanými jedním nebo více železničními podniky,
 - 11) „vnitrostátním osobním železničním dopravním spojením“ osobní železniční dopravní spoj, který nepřekračuje ani jednu hranici členského státu,
 - 12) „zpožděním“ časový rozdíl mezi dobou plánovaného příjezdu cestujících podle zveřejněného jízdního řádu a dobou jeho skutečného nebo očekávaného příjezdu,
 - 13) „pasem“ nebo „časovou jízdenkou“ jízdenka na neomezený počet jízd, která umožňuje oprávněnému držiteli cestovat po určité trase nebo v určité síti během stanoveného období,
 - 14) „počítačovým informačním a rezervačním systémem pro železniční přepravu“ počítačový systém obsahující informace o železničních dopravních spojích, které železniční podniky nabízejí; informace o spojích osobní dopravy uložené v tomto systému zahrnují tyto informace:
 - a) jízdní řády spojů osobní dopravy;
 - b) dostupnost míst ve spojích osobní dopravy;
 - c) jízdné a zvláštní podmínky;
 - d) možnost přístupu do vlaků pro zdravotně postižené osoby a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace;
 - e) zařízení, jejichž prostřednictvím lze provést rezervaci nebo vystavit přepravní doklady nebo přímé přepravní doklady, přičemž některá nebo všechna tato zařízení jsou dostupná uživatelům,
 - 15) „zdravotně postiženou osobou“ nebo „osobou s omezenou schopností pohybu a orientace“ osoba, jejíž pohyblivost je při použití dopravního prostředku snížena v důsledku jakéhokoliv tělesného postižení (smyslového nebo pohybového, trvalého nebo dočasného), mentálního postižení nebo nezpůsobilosti nebo jakékoli jiné příčiny zdravotního postižení nebo věku a jejíž stav vyžaduje, aby jejím potřebám byla věnována odpovídající pozornost a byly jim přizpůsobeny služby, které jsou poskytovány všem cestujícím,
 - 16) „všeobecnými přepravními podmínkami“ podmínky dopravce ve formě všeobecných obchodních podmínek nebo tarifů, které podle práva existují v každém členském státě a které se uzavřením přepravní smlouvy stávají její součástí,
 - 17) „vozidlem“ motorové vozidlo nebo přívěs, který se přepravuje v souvislosti s přepravou osob.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29). Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2004/49/ES.

⁽²⁾ Směrnice Rady 90/314/EHS ze dne 13. června 1990 o souborných službách pro cestování, pobyty a zájezdy (Úř. věst. L 158, 23.6.1990, s. 59).

KAPITOLA II

PŘEPRAVNÍ SMLOUVA, INFORMACE A PŘEPRAVNÍ DOKLADY

Článek 4

Přepavní smlouva

S výhradou této kapitoly se uzavírání a plnění přepravní smlouvy a poskytování informací a přepravních dokladů řídí oddíly II a III přílohy I.

Článek 5

Jízdní kola

Železniční podniky umožní cestujícím vstup do vlaku s jízdními koly, případně za úplatu, za podmínky, že s nimi lze jednoduše nakládat, že nemají nepříznivý vliv na železniční dopravní spoj a pokud to drážní vozidlo dovoluje.

Článek 6

Zákaz vyloučení nebo omezení odpovědnosti

1. Závazky vůči cestujícím podle tohoto nařízení nelze omezit ani vyloučit, zejména odchylnými nebo omezujícími ustanoveními přepravní smlouvy.
2. Železniční podniky mohou nabízet přepravní podmínky, které jsou pro cestujícího příznivější než podmínky stanovené v tomto nařízení.

Článek 7

Povinnost poskytovat informace o zrušení dopravních spojů

Železniční podniky nebo případně příslušné orgány odpovědné za smlouvu na veřejné služby v železniční dopravě zveřejní vhodnými prostředky informace o zrušení dopravních spojů ještě před tím, než toto zrušení provedou.

Článek 8

Cestovní informace

1. Aniž je dotčen článek 10, poskytují železniční podniky a prodejci přepravních dokladů nabízející přepravní smlouvy jménem jednoho nebo více železničních podniků cestujícímu na požádání přinejmenším informace uvedené v části I přílohy II o mezinárodních cestách, k nimž je daným železničním podnikem nabízena přepravní smlouva. Prodejci přepravních dokladů nabízející přepravní smlouvy vlastním jménem a poskytovatelé souhrnných služeb cestovního ruchu poskytují tyto informace, pokud jim jsou k dispozici.
2. Železniční podniky poskytují cestujícím během cesty přinejmenším informace uvedené v části II přílohy II.

3. Informace uvedené v odstavcích 1 a 2 se poskytují v nejvhodnější podobě. Zvláštní pozornost je věnována potřebám osob se sluchovým nebo zrakovým postižením.

Článek 9

Dostupnost přepravních dokladů, přímých přepravních dokladů a rezervací

1. Železniční podniky a prodejci přepravních dokladů nabízejí přepravní doklady, přímé přepravní doklady a rezervace, pokud jsou k dispozici.
2. Aniž je dotčen odstavec 4, distribuují železniční podniky přepravní doklady cestujícím alespoň jedním z těchto způsobů prodeje:
 - a) ve výdejních přepravních dokladů nebo prostřednictvím prodejních automatů;
 - b) pomocí telefonu, internetu nebo jakékoli jiné široce dostupné informační technologie;
 - c) ve vlaku.
3. Aniž jsou dotčeny odstavce 4 a 5, distribuují železniční podniky v rámci smluv na veřejné služby přepravní doklady cestujícím alespoň jedním z těchto způsobů prodeje:
 - a) ve výdejních přepravních dokladů nebo prostřednictvím prodejních automatů;
 - b) ve vlaku.
4. Železniční podniky nabízejí možnost získat přepravní doklady pro daný dopravní spoj ve vlaku, pokud to není omezeno nebo zakázáno z důvodů bezpečnosti nebo politiky zaměřené proti podvodům nebo z důvodu povinné rezervace míst ve vlaku nebo na základě přiměřených obchodních důvodů.
5. Pokud na železniční stanici v místě odjezdu není výdejna jízdenek nebo prodejní automat, musí být cestující na železniční stanici informováni o
 - a) možnosti zakoupení jízdenky telefonicky, prostřednictvím internetu nebo ve vlaku a o postupech, jimiž se mají řídit;
 - b) nejbližší hlavní železniční stanici nebo místu, kde jsou k dispozici výdejny jízdenek nebo prodejní automaty.

Článek 10

Cestovní informační a rezervační systémy

1. Pro poskytování informací a vydávání přepravních dokladů uvedených v tomto nařízení využívají železniční podniky a prodejci přepravních dokladů počítačový informační a rezervační systém pro železniční přepravu, zřízený postupy uvedenými v tomto článku.

2. Pro účely tohoto nařízení se použijí technické specifikace pro interoperabilitu (TSI) uvedené ve směrnici 2001/16/ES.

3. Komise přijme do 3. prosince 2010 TSI „telematické aplikace pro osobní dopravu“ na základě návrhu předloženého Evropskou agenturou pro železnice. Tyto TSI umožní poskytování informací uvedených v příloze II a vydávání přepravních dokladů podle tohoto nařízení.

4. Železniční podniky přizpůsobí své počítačové informační a rezervační systémy pro železniční přepravu požadavkům stanoveným v TSI v souladu s plánem zavádění uvedeným v daném TSI.

5. S výhradou směrnice 95/46/ES nesmí železniční podnik ani prodejce přepravních dokladů zpřístupnit osobní informace o jednotlivých objednávkách přepravních dokladů jiným železničním podnikům ani prodejčům přepravních dokladů.

KAPITOLA III

ODPOVĚDNOST ŽELEZNIČNÍCH PODNIKŮ VŮČI CESTUJÍCÍM A ZA JEJICH ZAVAZADLA

Článek 11

Odpovědnost vůči cestujícím a za zavazadla

S výhradou této kapitoly a aniž jsou dotčeny vnitrostátní právní předpisy, které cestujícím přiznávají další náhradu škody, se odpovědnost železničních podniků vůči cestujícím a za jejich zavazadla řídí kapitoly I, III a IV oddílu IV a oddíly VI a VII přílohy I.

Článek 12

Pojištění

1. Povinností stanovenou v článku 9 směrnice 95/18/ES v souvislosti s odpovědností vůči cestujícím se rozumí požadavek, aby byl železniční podnik odpovídajícím způsobem pojištěn nebo přijal rovnocenná opatření, aby pokryl svou odpovědnost podle tohoto nařízení.

2. Komise předloží Radě a Evropskému parlamentu do 3. prosince 2010 zprávu o stanovení minimálního rozsahu pojištění pro železniční podniky. V případě potřeby ke zprávě přiloží vhodné návrhy nebo doporučení v této věci.

Článek 13

Zálohové platby

1. Při usmrcení cestujícího nebo jeho zranění provede železniční podnik, jak je uvedeno v čl. 26 odst. 5 přílohy I, neprodleně a v každém případě do patnácti dnů po zjištění totožnosti fyzických osob, které mají nárok na odškodnění, zálohové platby ve výši potřebné k pokrytí okamžitých ekonomických potřeb a přiměřené utrpěné újmy.

2. Aniž je dotčen odstavec 1, činí výše zálohové platby v případě usmrcení cestujícího nejméně 21 000 EUR.

3. Zálohová platba nepředstavuje uznání odpovědnosti a může být započtena oproti jakékoli další částce vyplacené na základě tohoto nařízení, avšak je nevratná, s výjimkou případů, ve kterých byla škoda způsobena nedbalostí nebo zaviněním cestujícího, nebo pokud osoba, která obdržela zálohovou platbu, nebyla osobou oprávněnou k obdržení odškodnění.

Článek 14

Popření odpovědnosti

I když železniční podnik popírá svou odpovědnost za tělesné zranění cestujícího, kterého přepravuje, vynaloží náležité úsilí, aby cestujícímu pomohl domáhat se náhrady škody od třetích osob.

KAPITOLA IV

ZPOŽDĚNÍ SPOJE, ZMEŠKÁNÍ PŘÍPOJE A ODŘEKnutí SPOJE

Článek 15

Odpovědnost za zpoždění spoje, zmeškání přípoje a odřeknutí spoje

S výhradou této kapitoly se odpovědnost železničních podniků za zpoždění spoje, zmeškání přípoje a odřeknutí spoje řídí kapitolou II oddílu IV přílohy I.

Článek 16

Náhrada jízdného a přesměrování

V případě, kdy je důvodné očekávat, že zpoždění příjezdu do cílového místa podle přepravní smlouvy bude delší než 60 minut, má cestující neprodleně možnost výběru mezi

- náhradou plné ceny přepravního dokladu za podmínek, za nichž byl zakoupen, za neuskutečněnou část nebo části své cesty a za část nebo části již uskutečněné cesty, nemá-li cesta již žádný význam vzhledem k původnímu cestovnímu plánu cestujícího, spolu s případnou zpáteční přepravou do první výchozí stanice při nejbližší příležitosti. Výplata náhrady jízdného se provede za stejných podmínek jako výplata odškodnění uvedená v článku 17, nebo
- pokračováním nebo přesměrováním do cílové stanice při nejbližší příležitosti za srovnatelných podmínek přepravy, nebo
- pokračováním nebo přesměrováním do cílové stanice později podle přání cestujícího za srovnatelných podmínek přepravy.

Článek 17

Odškodnění z ceny přepravního dokladu

1. Aniž ztratí právo na přepravu, může cestující od železničního podniku požadovat odškodnění v případě zpoždění mezi výchozí a cílovou stanicí uvedenými na přepravním dokladu, je-li jím postižen, za které nebyla poskytnuta náhrada jízdného podle článku 16. Minimální odškodnění v případě zpoždění činí

- a) 25 % ceny přepravního dokladu v případě zpoždění o 60 až 119 minut;
- b) 50 % ceny přepravního dokladu v případě zpoždění o 120 a více minut.

Cestující, kteří jsou držiteli pasu nebo časové jízdenky a kteří zažívají opakovaná zpoždění nebo zrušení spojů v průběhu jejich platnosti, mohou žádat přiměřené odškodnění v souladu s úpravou odškodnění platnou v železničním podniku. Tato úprava stanoví kritéria pro stanovení zpoždění a výpočet odškodnění.

Odškodnění za zpoždění spoje se vypočítá vzhledem k ceně, kterou cestující skutečně zaplatil za zpožděnou službu.

Pokud je přepravní smlouva na zpáteční cestu, vypočítá se odškodnění za zpoždění při cestě tam nebo cestě zpátky z poloviční ceny zaplacené za přepravní doklad. Stejně tak se cena za zpožděný dopravní spoj podle jakékoli jiné formy přepravní smlouvy umožňující vícenásobné cesty po stejné trati vypočítá podle poměru k celkové ceně.

Výpočet doby zpoždění nebere v úvahu žádné zpoždění, u kterého železniční podnik může prokázat, že nastalo mimo území, na která se vztahuje Smlouva o založení Evropského společenství.

2. Odškodnění z ceny přepravního dokladu se vyplácí do jednoho měsíce od podání žádosti o odškodnění. Odškodnění lze uhradit prostřednictvím poukázek nebo jiných služeb, pokud jsou smluvní podmínky pružné (zejména ohledně období platnosti a cílové stanice). Odškodnění je hrazeno v peněžní podobě na žádost cestujícího.

3. Odškodnění z ceny přepravního dokladu se nesnižuje o finanční náklady transakce, jako jsou poplatky, náklady na telefonní hovory a poštovné. Železniční podniky mohou zavést minimální výši částky, do níž nebude odškodnění vypláceno. Tato minimální částka nesmí být vyšší než 4 EUR.

4. Cestující nemá nárok na odškodnění, je-li o zpoždění informován dříve, než koupí přepravní doklad, nebo zůstane-li zpoždění vzhledem k pokračování jiným dopravním spojením nebo přesměrování menší než 60 minut.

Článek 18

Pomoc

1. V případě zpoždění při příjezdu nebo odjezdu jsou cestující průběžně informováni o situaci a předpokládaném čase odjezdu a příjezdu železničním podnikem nebo provozovatelem stanice, jakmile je taková informace k dispozici.

2. V případě zpoždění uvedeného v odstavci 1 o více než 60 minut se rovněž cestujícímu nabídne zdarma

- a) jídlo a občerstvení v množství odpovídajícím čekací době, pokud je ve vlaku nebo ve stanici k dispozici nebo může být za přiměřených okolností dodáno;
- b) hotelové nebo jiné ubytování a přepravu mezi železničními stanicí a místem ubytování v případě, že je nutný pobyt na jednu noc nebo na více nocí, nebo v případě nutnosti dalšího pobytu, pokud je to uskutečnitelné;
- c) přepravu z vlaku do železniční stanice v případě, že vlak uvízl na trati, do náhradní výchozí stanice nebo do cílové stanice dopravního spoje, pokud je to uskutečnitelné.

3. Pokud není dále možné pokračovat železničním spojením, vypraví železniční podnik pro cestující co nejdříve náhradní dopravní spoj.

4. Na požádání cestujícího železniční podniky potvrdí na přepravním dokladu, že došlo ke zpoždění železničního dopravního spoje, které vedlo ke zmeškání přípoje, nebo případně že došlo k odřeknutí železničního dopravního spoje.

5. Při uplatňování odstavců 1, 2 a 3 věnuje železniční podnik zvláštní pozornost potřebám zdravotně postižených osob, osob s omezenou schopností pohybu a orientace a osob, které je doprovázejí.

KAPITOLA V

ZDRAVOTNĚ POSTIŽENÉ OSOBY A OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Článek 19

Právo na přepravu

1. Železniční podniky a provozovatelé stanice zavedou nebo udržují, s aktivním zapojením organizací zastupujících zdravotně postižené osoby a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, nediskriminační pravidla pro přístup platná pro přepravu zdravotně postižených osob a osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

2. Rezervace a přepravní doklady se poskytují zdravotně postiženým osobám a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace bez jakýchkoli dodatečných nákladů. Železniční podnik, prodejce přepravních dokladů a poskytovatelé souhrnných služeb cestovního ruchu mohou odmítnout přijmout rezervaci zdravotně postižené osoby nebo osoby s omezenou schopností pohybu a orientace nebo jí vystavit přepravní doklad nebo požadovat, aby byla doprovázena jinou osobou, pouze tehdy, je-li to bezpodmínečně nutné z důvodu dodržení pravidel pro přístup uvedených v odstavci 1.

Článek 20

Informace pro zdravotně postižené osoby a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

1. Železniční podnik, prodejce přepravních dokladů nebo poskytovatel souhrnných služeb cestovního ruchu poskytují v souladu s pravidly pro přístup uvedenými v čl. 19 odst. 1 na požádání informace o přepravních podmínkách pro zdravotně postižené osoby a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a o přístupnosti drážních vozidel a informují zdravotně postižené osoby a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace o jejich vybavení.

2. Pokud železniční podnik, prodejce přepravních dokladů nebo poskytovatel souhrnných služeb cestovního ruchu uplatňuje odchylku stanovenou v čl. 19 odst. 2, vyzoomí na požádání písemně dotyčnou zdravotně postiženou osobu nebo osobu s omezenou schopností pohybu a orientace o svých důvodech pro toto jednání do pěti pracovních dnů od odmítnutí rezervace nebo odmítnutí vydání přepravního dokladu nebo stanovení podmínky doprovodu.

Článek 21

Přístupnost

1. Železniční podniky a provozovatelé stanic, dodržováním TSI v případě osob s omezenou schopností pohybu a orientace, zajistí, aby stanice, nástupiště, vlakové soupravy a další prvky byly přístupné zdravotně postiženým osobám a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace.

2. Není-li ve vlaku doprovodná posádka, vynaloží železniční podniky a provozovatelé stanic v neobsazených stanicích náležitě úsilí, aby zdravotně postižené osoby a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace měly přístup k cestování vlakem.

Článek 22

Pomoc v železničních stanicích

1. Aniž jsou dotčena pravidla pro přístup uvedená v čl. 19 odst. 1, poskytuje provozovatel stanice při odjezdu zdravotně postižené osoby nebo osoby s omezenou schopností pohybu a orientace z obsazené železniční stanice, při příjezdu touto stanicí nebo po příjezdu do ní bezplatnou pomoc takovým způsobem, aby daná osoba byla schopna nastoupit do odjíždějícího dopravní spoje, přestoupit na přípoj nebo vystoupit z příjíždějícího dopravního spoje, na který si zakoupila přepravní doklad.

2. Členské státy mohou stanovit odchylky od odstavce 1 v případě osob cestujících dopravními spoji, které jsou předmětem smlouvy na veřejné služby uzavřené v souladu s právem Společenství, za předpokladu, že příslušný orgán zavede náhradní zařízení nebo opatření zaručující stejnou nebo vyšší úroveň přístupnosti dopravních spojů.

3. Železniční podniky a provozovatelé stanic zajistí, aby v neobsazených stanicích byly, v souladu s pravidly pro přístup uvedenými v čl. 19 odst. 1, uvedeny jednoduše přístupné informace o nejbližších obsazených stanicích a přímo dostupné pomoci pro zdravotně postižené osoby a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Článek 23

Pomoc ve vlaku

Aniž jsou dotčena pravidla pro přístup uvedená v čl. 19 odst. 1, poskytuje železniční podnik zdravotně postiženým osobám a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace bezplatnou pomoc ve vlaku a při nastupování do vlaku a vystupování z něj.

Pro účely tohoto článku se pomocí ve vlaku rozumí veškeré potřebné úsilí vynaložené k nabídnutí pomoci zdravotně postižené osobě nebo osobě s omezenou schopností pohybu a orientace, aby mohla ve vlaku využívat stejné služby jako ostatní cestující v případě, že jí rozsah zdravotního postižení nebo omezení schopností pohybu a orientace neumožňuje samostatně a bezpečně využívání těchto služeb.

Článek 24

Podmínky poskytování pomoci

Železniční podniky, provozovatelé stanic, prodejci přepravních dokladů a poskytovatelé souhrnných služeb cestovního ruchu navzájem spolupracují, aby poskytli pomoc zdravotně postiženým osobám a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace podle článků 22 a 23 v souladu s těmito pravidly:

- a) Pomoc se poskytuje za podmínky, že je železničnímu podniku, provozovateli stanice, prodejci přepravních dokladů nebo poskytovateli souhrnných služeb cestovního ruchu, u kterého byl zakoupen přepravní doklad, oznámeno alespoň 48 hodin předem, že uvedená osoba bude tuto pomoc potřebovat. Pokud přepravní doklad umožňuje vykonat vícenásobné cesty, je tato podmínka splněna jediným oznámením za předpokladu, že se v něm uvedou patřičné informace o časech následujících cest.
- b) Železniční podniky, provozovatelé stanic, prodejci přepravních dokladů a poskytovatelé souhrnných služeb cestovního ruchu přijmou všechna nezbytná opatření pro příjem oznámení.
- c) Není-li učiněno žádné oznámení podle písmene a), vynaloží železniční podnik a provozovatel stanice veškeré potřebné úsilí, aby poskytli pomoc takovým způsobem, aby zdravotně postižená osoba nebo osoba s omezenou schopností pohybu a orientace mohla cestovat.

- d) Aniž jsou dotčeny pravomoci jiných subjektů ohledně prostor mimo železniční stanice, určí provozovatel stanice nebo jiná oprávněná osoba místa v železniční stanici nebo mimo ni, na nichž mohou zdravotně postižené osoby a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace oznámit svůj příjezd do železniční stanice a v případě potřeby požadovat pomoc.
- e) Pomoc se poskytuje za podmínky, že se zdravotně postižená osoba nebo osoba s omezenou schopností pohybu a orientace dostaví na určené místo v čase stanoveném železničním podnikem nebo provozovatelem stanice poskytujícím pomoc. Stanovený čas nesmí činit více než 60 minut před časem odjezdu podle jízdního řádu nebo před časem, kdy se mají všichni cestující dostavit k odbavení. Pokud není stanoven čas, do kterého se má zdravotně postižená osoba nebo osoba s omezenou schopností pohybu a orientace dostavit na určené místo, dostaví se na určené místo nejpozději 30 minut před časem odjezdu podle jízdního řádu nebo před časem, kdy se mají všichni cestující dostavit k odbavení.

Článek 25

Odškodnění ohledně vybavení pro mobilitu nebo jiného zvláštního vybavení

Pokud železniční podnik odpovídá zcela nebo zčásti za ztrátu nebo poškození vybavení pro mobilitu nebo jiného zvláštního vybavení užívaného zdravotně postiženými osobami nebo osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, neuplatní se žádné finanční omezení.

KAPITOLA VI

BEZPEČNOST, STÍŽNOSTI A KVALITA DOPRAVNÍCH SLUŽEB

Článek 26

Osobní bezpečnost cestujících

Po dohodě s orgány veřejné správy přijmou železniční podniky, provozovatelé infrastruktury a železničních stanic patřičná opatření v oblasti své odpovědnosti a přizpůsobí je úrovni bezpečnosti stanovené orgány veřejné správy, aby zajistili osobní bezpečnost cestujících v železničních stanicích a ve vlacích a aby řídili rizika. Uvedené subjekty navzájem spolupracují a vyměňují si informace o osvědčených postupech ohledně předcházení událostem, které mohou přispět ke snížení úrovně bezpečnosti.

Článek 27

Stížnosti

1. Železniční podniky zavedou mechanismus pro vyřizování stížností, které se týkají práv a povinností podle tohoto nařízení. Železniční podnik obeznáme cestující se svými kontaktními údaji a pracovním jazykem nebo jazyky.

2. Cestující mohou podat stížnost kterémukoli ze zúčastněných železničních podniků. Adresát stížnosti do jednoho měsíce buď odpoví s vysvětlením, nebo v odůvodněných případech uvede cestujícího, v jaké lhůtě, činící nejvýše tři měsíce ode dne podání stížnosti, může očekávat odpověď.

3. Železniční podnik zveřejňuje ve výroční zprávě uvedené v článku 28 počet a kategorie obdržených stížností, vyřízených stížností, délku vyřizování a případná přijatá opatření k nápravě.

Článek 28

Normy kvality služeb

1. Železniční podniky definují normy kvality služeb pro dopravní spoje a zavedou systém řízení jakosti, aby kvalitu služeb udržely. Normy kvality služeb se vztahují alespoň na položky uvedené v příloze III.

2. Železniční podniky sledují svůj výkon v porovnání s příslušnými normami kvality služeb. Železniční podniky zveřejňují každý rok zprávu o kvalitě poskytovaných služeb spolu s výroční zprávou. Zprávy o kvalitě poskytovaných služeb se zveřejňují na internetové stránce železničních podniků. Kromě toho se zprávy zpřístupní na internetové stránce Evropské agentury pro železnice.

KAPITOLA VII

INFORMACE A PROSAZOVÁNÍ

Článek 29

Informace o právech cestujících

1. Železniční podniky, provozovatelé stanic a poskytovatelé cestovních služeb při prodeji přepravních dokladů na jízdy vlakem informují cestující o jejich právech a povinnostech podle tohoto nařízení. Železniční podniky, provozovatelé stanic a poskytovatelé cestovních služeb mohou ke splnění této informační povinnosti používat shrnutí ustanovení tohoto nařízení připravené Komisí v úředních jazycích orgánů Evropské unie, které jim bude k dispozici.

2. Železniční podniky a provozovatelé stanic vhodným způsobem informují cestující na stanicích a ve vlaku o adrese subjektu nebo subjektů určených členskými státy podle článku 30.

Článek 30

Prosazování

1. Každý členský stát určí subjekt nebo subjekty příslušné pro prosazování dodržování tohoto nařízení. Každý subjekt přijme opatření nezbytná k tomu, aby se zajistilo dodržování práv cestujících.

Všechny subjekty jsou nezávislé z hlediska své organizace, financování, právní struktury a procesu rozhodování na jakémkoli provozovateli infrastruktury, správci poplatků, přidělujícím subjektu nebo železničním podniku.

Členské státy informují Komisi o subjektu nebo subjektech, které byly určeny podle tohoto odstavce, a o jejich pravomocích.

2. Každý cestující může podávat stížnosti na tvrzené porušení tohoto nařízení příslušnému subjektu určenému podle odstavce 1 nebo jakémukoli jinému vhodnému subjektu určenému členským státem.

Článek 31

Spolupráce mezi subjekty příslušnými pro prosazování

Subjekty příslušné pro prosazování dodržování tohoto nařízení uvedené v článku 30 si vyměňují informace o své práci, zásadách pro rozhodování a praxi za účelem koordinace svých zásad rozhodování v celém Společenství. Komise je při plnění tohoto úkolu podporuje.

KAPITOLA VIII

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 32

Sankce

Členské státy stanoví pravidla pro sankce za porušení tohoto nařízení a přijmou veškerá nezbytná opatření k jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy sdělí tato pravidla a opatření Komisi do 3. června 2010 a oznámí jí bezodkladně veškeré jejich pozdější změny.

Článek 33

Přílohy

Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení přizpůsobením jeho příloh, s výjimkou přílohy I, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 35 odst. 2.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

Ve Štrasburku dne 23. října 2007.

Za Evropský parlament
předseda
H.-G. PÖTTERING

Článek 34

Změny

1. Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jejich doplněním, nezbytná k provedení článků 2, 10 a 12 se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 35 odst. 2.

2. Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení změnou finančních částek uvedených v tomto nařízení jiných než částek v příloze I, se přijímají s ohledem na inflaci regulativním postupem s kontrolou podle čl. 35 odst. 2.

Článek 35

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 11a a směrnice 91/440/EHS.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Článek 36

Zpráva

Do 3. prosince 2012 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění a o výsledcích tohoto nařízení, zejména pokud jde o normy kvality služeb.

Zpráva je založena na informacích, které mají být poskytovány podle tohoto nařízení a podle článku 10b směrnice 91/440/EHS. V případě potřeby se zpráva doplní o vhodné návrhy.

Článek 37

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacet čtyři měsíce po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Za Radu
předseda
M. LOBO ANTUNES

PŘÍLOHA I

Výňatek z jednotných právních předpisů pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob (CIV)

Přípojek A

k úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ze dne 9. května 1980, ve znění pozměňovacího protokolu k úmluvě o mezinárodní železniční přepravě ze dne 3. června 1999

HLAVA II

UZAVŘENÍ A PROVÁDĚNÍ PŘEPRAVNÍ SMLOUVY

Článek 6

Přepravní smlouva

1. Přepravní smlouva zavazuje dopravce k přepravě cestujících a případně zavazadel a vozidel na místo určení a k vydání zavazadel a vozidel v místě určení.
2. Přepravní smlouva se zaznamenává v jednom nebo ve více přepravních dokladech, které se vydají cestujícímu. Chybí-li přepravní doklad, má-li nedostatky nebo byl-li ztracen, není tím dotčena existence a platnost přepravní smlouvy, která bez újmy ustanovení článku 9 podléhá těmto Jednotným právním předpisům.
3. Přepravní doklad slouží až do prokázání opaku jako doklad o uzavření a obsahu přepravní smlouvy.

Článek 7

Přepravní doklad

1. Všeobecné přepravní podmínky stanoví formu a obsah přepravních dokladů, jakož i jazyk a znaky písma, které se užívají v tisku a při vyplňování.
2. Do přepravního dokladu se zapíše nejméně:
 - a) dopravce nebo více dopravců;
 - b) údaj, že přeprava podléhá i při opačném ujednání těmto Jednotným právním předpisům; uvedené lze vyznačit pomocí zkratky CIV;
 - c) každý další údaj, jímž lze prokázat uzavření a obsah přepravní smlouvy, a který cestujícímu umožňuje uplatnit svá práva vyplývající z této smlouvy.
3. Cestující je povinen se při převzetí přepravního dokladu přesvědčit, zda je vystaven podle jeho údajů.
4. Přepravní doklad je přenosný, nezní-li na jméno a nebyla-li cesta ještě nastoupena.
5. Přepravní doklad může mít také podobu elektronických záznamů dat převoditelných na čitelné znaky písma. Postupy užití k záznamu a zpracování dat musejí být funkčně rovnocenné, zejména pokud jde o důkazní sílu takto zhotoveného přepravního dokladu.

Článek 8

Placení a vracení přepravného

1. Nestanoví-li dohoda mezi cestujícím a dopravcem jinak, platí se přepravné předem.
2. Všeobecné přepravní podmínky stanoví podmínky, za nichž se přepravné vrací.

Článek 9

Oprávnění k jízdě. Vyloučení z přepravy

1. Cestující je povinen mít od počátku cesty platný přepravní doklad a předložit jej při kontrole přepravních dokladů. Všeobecné přepravní podmínky mohou stanovit, že:

- a) cestující, který se neprokáže platným přepravním dokladem, je povinen uhradit kromě jízdného přírážku;
- b) cestující, který odmítne ihned uhradit jízdné nebo přírážku, může být vyloučen z přepravy;
- c) zda a za jakých podmínek se přírážka vrací.

2. Všeobecné přepravní podmínky mohou stanovit, že cestující, kteří

- a) představují nebezpečí pro bezpečnost a pořádek provozu nebo pro bezpečnost spolucestujících;
- b) jsou spolucestujícím neúnosným způsobem na obtíž,

jsou vyloučeni z přepravy nebo z ní mohou být vyloučeni cestou a že tyto osoby nemají nárok na vrácení jízdného a dovozného za zavazadla.

Článek 10

Dodržování předpisů orgánů státní správy

Cestující je povinen dodržovat celní a ostatní předpisy orgánů státní správy.

Článek 11

Odřeknutí a zpoždění vlaku. Zmeškání přípoje

Dopravce je povinen potvrdit případné odřeknutí vlaku nebo zmeškání přípoje v přepravním dokladu.

HLAVA III

PŘEPRAVA PŘÍRUČNÍCH ZAVAZADEL, ZVÍŘAT, CESTOVNÍCH ZAVAZADEL A VOZIDEL

Kapitola I

Všeobecná ustanovení

Článek 12

Předměty a zvířata připuštěné k přepravě

1. Cestující smí vzít do vozu snadno přenosné předměty (příruční zavazadla) a živá zvířata podle všeobecných přepravních podmínek. Cestující smí dále vzít do vozu neskladné předměty podle zvláštních ustanovení všeobecných přepravních podmínek. Předměty a zvířata, jež ostatní cestující omezují nebo obtěžují nebo mohou způsobit škodu, nelze vzít do vozu.
2. Cestující může podávat předměty a zvířata jako cestovní zavazadla podle všeobecných přepravních podmínek.
3. Dopravce může v souvislosti s přepravou osob připustit k přepravě vozidla podle zvláštních ustanovení všeobecných přepravních podmínek.
4. Přeprava nebezpečného zboží jako příručních zavazadel, cestovních zavazadel, jakož i ve vozidlech nebo na vozidlech přepravovaných po železničních tratích podle tohoto oddílu, je připuštěna pouze podle Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží (RID).

Článek 13

Přezkoumání

1. Domnívá-li se dopravce odůvodněně, že přepravní podmínky nebyly dodrženy, je oprávněn přezkoumat, nezakazují-li to zákony a předpisy státu, v němž má k přezkoumání dojít, zda přepravované předměty (příruční zavazadla, cestovní zavazadla, vozidla včetně nákladu) a zvířata odpovídají přepravním podmínkám. Cestující musí být vyzván, aby se přezkoumání zúčastnil. Nedostaví-li se nebo nelze-li ho zastihnout, je dopravce povinen přizvat k přezkoumání dva nezávislé svědky.
2. Zjistí-li se, že přepravní podmínky nebyly dodrženy, může dopravce vyžadovat od cestujícího uhrazení nákladů na přezkoumání.

Článek 14

Dodržování předpisů orgánů státní správy

Při přepravě předmětů (příručních zavazadel, cestovních zavazadel, vozidel včetně nákladu) a zvířat v souvislosti s přepravou své osoby je cestující povinen dodržovat celní a ostatní předpisy orgánů státní správy. Cestující je povinen být přítomen prohlídce těchto předmětů, nepředvádají-li zákony a předpisy příslušného státu výjimku.

Kapitola II

Příruční zavazadla a zvířata

Článek 15

Dohled

Cestující dohlíží na cestovní zavazadla a na zvířata, která si bere do vozu.

Kapitola III

Cestovní zavazadla

Článek 16

Podávání cestovních zavazadel

1. Smluvní povinnosti při přepravě cestovních zavazadel se zaznamenávají v zavazadlovém lístku, který se vydá cestujícímu.
2. Chybí-li zavazadlový lístek, má-li nedostatky nebo byl-li ztracen, není tím dotčena existence a platnost ujednání o přepravě cestovních zavazadel, která bez újmy ustanovení článku 22 nadále podléhají těmto Jednotným právním předpisům.
3. Zavazadlový lístek slouží až do prokázání opaku jako doklad o podání cestovního zavazadla a o podmínkách jeho přepravy.
4. Do prokázání opaku se má za to, že cestovní zavazadlo bylo při převzetí dopravcem v bezvadném stavu a že počet kusů a hmotnost zavazadla souhlasily s údaji v zavazadlovém lístku.

Článek 17

Zavazadlový lístek

1. Všeobecné přepravní podmínky stanoví formu a obsah zavazadlového lístku, jakož i jazyk a znaky písma, které se užívají v tisku a při vyplňování. Čl. 7 odst. 5 platí přiměřeně.
2. Do zavazadlového lístku je nutno zapsat nejméně:
 - a) dopravce nebo více dopravců;
 - b) údaj, že přeprava podléhá i při opačném ujednání těmto Jednotným právním předpisům; uvedené lze vyznačit pomocí zkratky CIV;

- c) každý další údaj, který je nutný k prokázání smluvních povinností při přepravě cestovního zavazadla a který umožňuje cestujícímu uplatnit svá práva vyplývající z přepravní smlouvy.
3. Cestující je povinen se při převzetí zavazadlového lístku přesvědčit, zda je vystaven podle jeho údajů.

Článek 18

Odbavení a přeprava

1. Nepředvídají-li všeobecné přepravní podmínky výjimku, podává se cestovní zavazadlo k přepravě pouze po předložení přepravního dokladu, který platí nejméně do místa určení cestovního zavazadla. V ostatním se odbavení cestovního zavazadla provádí podle předpisů platných v místě podání.
2. Pripouštějí-li všeobecné přepravní podmínky přijetí cestovního zavazadla k přepravě bez předložení přepravního dokladu, platí, pokud jde o cestovní zavazadla, ustanovení těchto Jednotných právních předpisů o právech a povinnostech cestujícího obdobně pro odesílatele cestovního zavazadla.
3. Dopravce může přepravovat cestovní zavazadlo jiným vlakem, jiným dopravním prostředkem a jinou cestou než jsou ty, jichž použije cestující.

Článek 19

Placení dovozného za zavazadla

Není-li mezi cestujícím a dopravcem dohodnuto jinak, platí se dovozné za zavazadla při podeji.

Článek 20

Označení cestovního zavazadla

Cestující je povinen uvést na každém kusu zavazadla, na dobře viditelném místě, trvanlivě a zřetelně:

- a) své jméno a svou adresu;
- b) cílové místo určení.

Článek 21

Dispoziční právo k cestovnímu zavazadlu

1. Dovolují-li to okolnosti a nebrání-li tomu celní nebo jiné předpisy orgánů státní správy, může cestující po vrácení zavazadlového lístku a, předvídají-li to všeobecné přepravní podmínky, po předložení přepravního dokladu požadovat vrácení zavazadla v podací stanici.
2. Všeobecné přepravní podmínky mohou předvídat také jiná ustanovení týkající se dispozičního práva, zejména změnu cílového místa a s tím související případné následky pro cestujícího, pokud jde o náklady.

Článek 22

Výdej

1. Cestovní zavazadlo se vydá po vrácení zavazadlového lístku a po uhrazení případných výloh vázoucích na zásilce.

Dopravce je oprávněn, nikoli však povinen, zkontrolovat, zda je držitel zavazadlového lístku oprávněn cestovní zavazadlo přijmout.

2. Vydání cestovního zavazadla držiteli zavazadlového lístku, pokud je uskutečněno v souladu s předpisy platnými v cílovém místě určení, je postaveno na roveň
- a) předání cestovního zavazadla celní nebo daňové správě v jejich odbavovacích nebo skladovacích prostorech, nejsou-li tyto prostory pod dohledem dopravce;
- b) předání živých zvířat do opatrování třetí osobě.

3. Držitel zavazadlového lístku může po uplynutí dohodnuté doby a doby potřebné k případnému odbavení celními nebo jinými orgány státní správy požadovat v cílovém místě určení vydání cestovního zavazadla.
4. Není-li zavazadlový lístek vrácen, vydá dopravce cestovní zavazadlo pouze tomu, kdo své oprávnění prokáže; při nedostatečném prokázání nároku může dopravce požadovat složení jistoty.
5. Cestovní zavazadlo se vydá v cílovém místě určení, do něhož bylo vypraveno.
6. Držitel zavazadlového lístku, kterému cestovní zavazadlo nebude vydáno podle odstavce 3, může požadovat, aby mu na zavazadlovém lístku byly vyznačeny den a hodina, kdy o vydání cestovního zavazadla požádal.
7. Nevyhoví-li dopravce žádosti oprávněné osoby o přezkoumání cestovního zavazadla v její přítomnosti s cílem zjistit škodu uváděnou oprávněnou osobou, může oprávněná osoba přijetí zavazadla odmítnout.
8. V ostatních náležitostech se vydání cestovního zavazadla řídí předpisy platnými v cílovém místě určení.

Kapitola IV

Vozidla

Článek 23

Přepravní podmínky

Zvláštní ustanovení o přepravě vozidel ve všeobecných přepravních podmínkách stanoví zejména podmínky pro přijetí vozidla k přepravě, pro vypravení, nakládku a přepravu, vykládku a výdej vozidla, jakož i povinnosti cestujících.

Článek 24

Přepravní lístek

1. Smluvní povinnosti při přepravě vozidel je nutno uvést v přepravním lístku, který se vydá cestujícímu. Přepravní lístek může být součástí přepravního dokladu cestujícího.
2. Zvláštní ustanovení o přepravě vozidel ve všeobecných přepravních podmínkách stanoví formu a obsah přepravního lístku, jakož i jazyk a znaky písma, které se užívají v tisku a při vyplňování. Čl. 7 odst. 5 platí přiměřeně.
3. Do přepravního lístku je nutno zapsat nejméně:
 - a) dopravce nebo více dopravců;
 - b) údaj, že přeprava podléhá i při opačném ujednání těmto Jednotným právním předpisům; uvedené lze vyznačit pomocí zkratky CIV;
 - c) každý další údaj, který je nutný k prokázání smluvních povinností při přepravě vozidel a který umožňuje cestujícímu uplatnit svá práva vyplývající z přepravní smlouvy.
4. Cestující je povinen se při převzetí přepravního lístku přesvědčit, zda je vystaven podle jeho údajů.

Článek 25

Aplikovatelné právo

S výhradou ustanovení této kapitoly platí pro vozidla ustanovení kapitoly III o přepravě cestovních zavazadel.

HLAVA IV

ODPOVĚDNOST DOPRAVCE

Kapitola I

Odpovědnost při usmrcení a zranění cestujících

Článek 26

Základ odpovědnosti

1. Dopravce odpovídá za škodu vzniklou tím, že cestující byl usmrcen, zraněn nebo jinak postižen na svém tělesném nebo duševním zdraví při úrazu, k němuž došlo v souvislosti s železničním provozem během pobytu cestujícího v železničních vozech nebo při nastupování nebo vystupování, nezávisle na tom, které železniční infrastruktury se použije.
2. Dopravce je této odpovědnosti zproštěn:
 - a) byl-li úraz způsoben okolnostmi, které nemají původ v železničním provozu, a dopravce těmto okolnostem nemohl zabránit a nemohl odvrátit jejich následky přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci;
 - b) byl-li úraz vyvolán zaviněním cestujícího;
 - c) byl-li úraz vyvolán chováním třetí osoby a dopravce tomuto chování nemohl zabránit přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci a nemohl odvrátit jeho následky; jiný podnik, který užívá téže železniční infrastruktury, se nepovažuje za třetí osobu; práva na regresní postih zůstávají nedotčena.
3. Byl-li úraz způsoben chováním třetí osoby a dopravce není zcela zbaven odpovědnosti podle odst. 2 písm. c), odpovídá s omezeními těchto jednotných právních předpisů plně, bez újmy případného postihu vůči třetí osobě.
4. Případná odpovědnost dopravce v případech nepředvídaných v odstavci 1 není těmito jednotnými právními předpisy dotčena.
5. Provádějí-li přepravu, která je předmětem jediné přepravní smlouvy, na sebe navazující dopravci, odpovídá při usmrcení a zranění cestujících dopravce, který byl podle přepravní smlouvy povinen poskytnout přepravní službu, při které se úraz stal. Neposkytl-li tuto přepravní službu dopravce, ale výkonný dopravce, mají odpovědnost oba jako společný dlužník podle těchto jednotných právních předpisů.

Článek 27

Náhrada škody při usmrcení

1. Při usmrcení cestujícího zahrnuje náhrada škody:
 - a) nutné výdaje vzniklé úmrtím cestujícího, zvláště náklady na převoz a na pohřeb;
 - b) náhradu škody předvídanou v článku 28, nenastala-li smrt okamžitě.
2. V případě, že smrtí cestujícího ztratily svého živitele osoby, které byl cestující ze zákona povinen vyživovat, nebo které by byl povinen vyživovat v budoucnu, musí být poskytnuta náhrada také za tuto ztrátu. Nárok na náhradu škody u osob, kterým cestující poskytoval výživu bez zákonné povinnosti, se řídí vnitrostátním právem.

Článek 28

Náhrada škody při zranění

Při zranění nebo jiném poškození tělesného nebo duševního zdraví cestujícího zahrnuje náhrada škody:

- a) nutné výdaje, zejména na ošetření a léčebnou péči a výdaje za přepravu;
- b) majetkovou újmu, kterou cestující utrpěl v důsledku úplné nebo částečné pracovní neschopnosti nebo tím, že se zvětšily jeho potřeby.

Článek 29

Náhrada jiných škod způsobených osobám

Zda a v jaké míře je dopravce povinen poskytnout náhradu za jiné škody než za škody předvídané v člancích 27 a 28, se řídí vnitrostátním právem.

Článek 30

Forma a výše náhrady škody při usmrcení a zranění

1. Náhrada škody předvídaná v čl. 27 odst. 2 a 28 písm. b) se poskytne ve formě kapitálu. Připouští-li však vnitrostátní právo přiznání renty, poskytne se náhrada škody touto formou, jestliže zraněný cestující nebo osoby oprávněné podle čl. 27 odst. 2 o vyplácení renty požádají.
2. Výše náhrady škody, která má být poskytnuta podle odstavce 1, se řídí vnitrostátním právem. Při použití těchto Jednotných právních předpisů však platí pro každého cestujícího maximální hranice ve výši 175 000 zúčtovacích jednotek za kapitálový obnos nebo roční renta odpovídající této částce, předvídá-li vnitrostátní právo nižší maximální hranici.

Článek 31

Jiné dopravní prostředky

1. Ustanovení o odpovědnosti při usmrcení a zranění cestujících se s výhradou odstavce 2 nepoužijí na škody vzniklé během přepravy, která se podle přepravní smlouvy neuskutečňuje po železničních tratích.
2. Přepravují-li se však železniční vozy na trajektu, použijí se ustanovení o odpovědnosti při usmrcení a zranění cestujících na škody uvedené v čl. 26 odst. 1 a v čl. 33 odst. 1, které cestující utrpěl při nehodě v souvislosti s železničním provozem během svého pobytu v těchto vozech, při nastupování do vozů nebo při vystupování z vozů.
3. Je-li železniční provoz v důsledku výjimečných okolností dočasně přerušen a jsou-li cestující přepravováni jiným dopravním prostředkem, odpovídá dopravce podle těchto Jednotných právních předpisů.

Kapitola II

Odpovědnost při nedodržení jízdního řádu

Článek 32

Odpovědnost při odřeknutí nebo zpoždění spoje a při zmeškání přípoje

1. Dopravce odpovídá cestujícímu za škodu, která vznikla tím, že v cestě nebylo možné pokračovat téhož dne kvůli odřeknutí, zpoždění nebo zmeškání přípojného vlaku nebo proto, že pokračování v cestě nebylo za daných okolností únosné téhož dne. Náhrada škody zahrnuje přiměřené výdaje, které cestujícímu vznikly v souvislosti s přenocováním a informováním čekajících osob.
2. Dopravce je této odpovědnosti zproštěn, je-li odřeknutí či zpoždění spoje nebo zmeškání přípoje vyvoláno následujícími důvody:
 - a) okolnostmi, které nemají původ v železničním provozu a dopravce těmto okolnostem nemohl zabránit a nemohl odvrátit jejich následky přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci;
 - b) zaviněním cestujícího nebo
 - c) chováním třetí osoby, kterému dopravce nemohl zabránit přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci, a jehož následky nemohl odvrátit; jiný podnik, který užívá též železniční infrastrukturu, se nepovažuje za třetí osobu; práva regresního postihu zůstávají nedotčena.
3. Povinnost dopravce poskytnout náhradu za jiné škody než za škody předvídané v odstavci 1 upravuje vnitrostátní právo. Článek 44 zůstává nedotčen.

Kapitola III

Odpovědnost za příruční zavazadla, zvířata, cestovní zavazadla a vozidla

ODDÍL 1

Příruční zavazadla a zvířata

Článek 33

Odpovědnost

1. Při usmrcení a zranění cestujících odpovídá dopravce také za škodu, která vznikla úplnou nebo částečnou ztrátou nebo poškozením věcí, které měl cestující na sobě nebo které vzal jako příruční zavazadlo; totéž platí také pro zvířata, která veze cestující s sebou. Článek 26 se použije přiměřeně.
2. V ostatních případech odpovídá dopravce za škodu z důvodů částečné nebo úplné ztráty nebo poškození věcí, příručních zavazadel nebo zvířat, na něž je povinen podle článku 15 dohlížet cestující, pouze tehdy, je-li škoda zaviněna dopravcem. Ostatní články oddílu IV, s výjimkou článku 51, a oddílu VI se v tomto případě nepoužijí.

Článek 34

Omezení náhrady škody při ztrátě nebo poškození věcí

Odpovídá-li dopravce podle čl. 33 odst. 1, činí maximální hranice odškodnění 1 400 zúčtovacích jednotek na každého cestujícího.

Článek 35

Zproštění odpovědnosti

Doprovce neodpovídá cestujícímu za škodu, která vznikla tím, že cestující nedodržel své povinnosti vyplývající z celních nebo jiných předpisů orgánů státní zprávy.

ODDÍL 2

Cestovní zavazadla

Článek 36

Základ odpovědnosti

1. Dopravce odpovídá za škodu, která vznikla úplnou nebo částečnou ztrátou nebo poškozením cestovního zavazadla v době od jeho převzetí dopravcem až do vydání zavazadla, jakož i jeho opožděným vydáním.
2. Dopravce je této odpovědnosti zproštěn, jestliže ztráta, poškození nebo opožděné vydání zavazadla byly zaviněny cestujícím, jeho příkazem, který nezavinil dopravce, zvláštními vadami cestovního zavazadla nebo okolnostmi, kterým dopravce nemohl zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit.
3. Dopravce je této odpovědnosti zproštěn, vznikne-li ztráta nebo poškození z jedné nebo více následujících skutečností, spojených se zvláštním nebezpečím:
 - a) chybním nebo nedostatkem obalu;
 - b) přirozenou povahou cestovního zavazadla;
 - c) podejem předmětů, které jsou z přepravy vyloučeny, jako cestovních zavazadel.

Článek 37

Důkazní břemeno

1. Důkaz o tom, že ztráta, poškození nebo opožděné vydání byly způsobeny některou ze skutečností uvedených v čl. 36 odst. 2, přísluší dopravci.

2. Prokáže-li dopravce, že ztráta nebo poškození mohly podle okolností případu vzniknout na základě jednoho nebo více zvláštních nebezpečí uvedených v čl. 36 odst. 3, platí domněnka, že z nich škoda vznikla. Oprávněná osoba však má právo dokázat, že škoda nebyla nebo nebyla výlučně způsobena některým z těchto nebezpečí.

Článek 38

Navazující dopravci

Provádí-li přepravu, která je předmětem jediné přepravní smlouvy, více na sebe navazujících dopravců, vstupuje z hlediska přepravy cestovních zavazadel nebo vozidel každý z dopravců tím, že převezme cestovní zavazadlo se zavazadlovým lístkem nebo vozidlo s přepravním lístkem do přepravní smlouvy podle údajů v zavazadlovém lístku nebo v přepravním lístku a přebírá závazky, které z toho vyplývají. V tomto případě odpovídá každý z dopravců za provedení přepravy po celé cestě až do výdeje zavazadel nebo vozidel.

Článek 39

Výkonný dopravce

1. Přenesl-li dopravce provádění přepravy zcela nebo zčásti na výkonného dopravce, bez ohledu na to, zda k tomu na základě přepravní smlouvy byl oprávněn či nikoli, zůstává i nadále odpovědný za celou přepravu.
2. Všechna ustanovení těchto Jednotných právních předpisů o odpovědnosti dopravce platí také pro odpovědnost výkonného dopravce za přepravu, kterou provedl. Článek 48 a článek 52 se použije, je-li uplatňován nárok vůči pracovníkům a ostatním osobám, které výkonný dopravce používá při provádění přepravy.
3. Zvláštní ujednání, na jehož základě dopravce přebírá závazky, které mu tyto Jednotné právní předpisy neukládají, nebo se vzdává práv, která mu tyto Jednotné právní předpisy zaručují, se týká výkonného dopravce pouze tehdy, vyslovil-li s ním písemný souhlas. Dopravce zůstává vázán povinnostmi, které vyplývají z tohoto zvláštního ujednání nebo z prohlášení o vzdání se práv, nezávisle na tom, zda výkonný dopravce takový souhlas vyslovil.
4. Nesou-li odpovědnost jak dopravce, tak i výkonný dopravce, odpovídají jako společní dlužníci.
5. Celková částka odškodnění, kterou lze vyžadovat od dopravce, výkonného dopravce, jakož i od jejich pracovníků a ostatních osob, které při provádění přepravy používají, nesmí překročit maximální částky stanovené v těchto Jednotných právních předpisech.
6. Práva dopravce a výkonného dopravce na vzájemný postih nejsou tímto článkem dotčena.

Článek 40

Domněnka o ztrátě

1. Oprávněná osoba může jednotlivý kus zavazadla bez dalšího dokazování považovat za ztracený, nebyl-li jí vydán nebo připraven k vydání do čtrnácti dnů poté, kdy o jeho vydání podle čl. 22 odst. 3 požádala.
2. Nalezne-li se cestovní zavazadlo, které bylo považováno za ztracené, do jednoho roku poté, kdy bylo o jeho vydání požádáno, je dopravce povinen vyzoomět o tom oprávněnou osobu, pokud je její adresa známa nebo je-li možné ji zjistit.
3. Oprávněná osoba může do třiceti dnů po obdržení zprávy podle odstavce 2 požádat, aby jí bylo cestovní zavazadlo vydáno. V tomto případě uhradí náklady na přepravu zavazadla z podacího místa do místa, ve kterém bude zavazadlo vydáno, a vrátí přijaté odškodnění, po odečtení případných výdajů, které v něm byly zahrnuty. Nároky oprávněné osoby na odškodnění za opožděné vydání podle článku 43 však zůstávají zachovány.
4. Nepožádá-li oprávněná osoba o vydání nalezeného zavazadla ve lhůtě předvídané v odstavci 3, nebo nalezne-li se zavazadlo až po uplynutí jednoho roku od žádosti o jeho vydání, naloží s ním dopravce podle zákonů a předpisů v místě, ve kterém se zavazadlo nachází.

Článek 41

Odškodnění při ztrátě

1. Při úplné nebo částečné ztrátě cestovního zavazadla je dopravce povinen bez další náhrady škody vyplatit:
 - a) je-li výše škody prokázána, odškodnění v této výši, nepřesahuje-li 80 zúčtovacích jednotek za každý chybějící kilogram hrubé hmotnosti nebo 1 200 zúčtovacích jednotek za každý kus zavazadla;
 - b) není-li výše škody prokázána, paušální odškodnění ve výši 20 zúčtovacích jednotek za každý chybějící kilogram hrubé hmotnosti nebo 300 zúčtovacích jednotek za každý kus zavazadla.

Způsob odškodnění, buď za každý chybějící kilogram nebo za každý kus zavazadla, stanoví všeobecné přepravní podmínky.

2. Dopravce je kromě toho povinen nahradit dovozní za zavazadlo, zaplacená cla, spotřební daně a jiné částky zaplacené v souvislosti s přepravou ztraceného zavazadla.

Článek 42

Odškodnění při poškození

1. Při poškození cestovního zavazadla je dopravce povinen bez další náhrady škody vyplatit odškodnění, které odpovídá znehodnocení cestovního zavazadla.
2. Odškodnění nepřesáhne:
 - a) je-li poškozením znehodnoceno celé zavazadlo, částku, která by musela být zaplacena při úplné ztrátě;
 - b) je-li poškozením znehodnocena pouze část cestovního zavazadla, částku, která by musela být zaplacena při ztrátě znehodnocené části.

Článek 43

Odškodnění při opožděném vydání

1. Při opožděném vydání cestovního zavazadla je dopravce povinen vyplatit za každých započatých 24 hodin od doby, kdy bylo o vydání požádáno, nejvýše však za 14 dní:
 - a) prokáže-li oprávněná osoba, že opožděným vydáním vznikla škoda včetně poškození, odškodnění ve výši škody až do maximální částky 0,80 zúčtovacích jednotek za každý kilogram hrubé hmotnosti nebo 14 zúčtovacích jednotek za každý kus opožděně vydaného cestovního zavazadla;
 - b) neprokáže-li oprávněná osoba, že opožděným vydáním vznikla škoda, paušální odškodnění ve výši 0,14 zúčtovacích jednotek za každý kilogram hrubé hmotnosti nebo 2,80 zúčtovacích jednotek za každý kus opožděně vydaného cestovního zavazadla.

Způsob odškodnění, buď za každý kilogram nebo za kus zavazadla, stanoví všeobecné přepravní podmínky.

2. Při úplné ztrátě cestovního zavazadla se neposkytuje odškodnění podle odstavce 1 souběžně s odškodněním podle článku 41.
3. Při částečné ztrátě cestovního zavazadla se poskytuje odškodnění podle odstavce 1 za neztracenou část.
4. Při poškození cestovního zavazadla, které není způsobeno opožděným vydáním, se poskytuje odškodnění podle odstavce 1, případně spolu s odškodněním podle článku 42.
5. Odškodnění podle odstavce 1 spolu s odškodněním podle článků 41 a 42 nesmí být v žádném případě vyšší než odškodnění při úplné ztrátě cestovního zavazadla.

ODDÍL 3

Vozidla

Článek 44

Odškodnění při zpoždění

1. Je-li vozidlo z důvodu zaviněného dopravcem naloženo později nebo vydáno opožděně, je dopravce povinen, prokáže-li oprávněný, že tím vznikla škoda, vyplatit odškodnění, jehož výše nepřekročí cenu dovozného.
2. Dojde-li při nakládce z důvodu zaviněného dopravcem ke zpoždění a upustí-li proto oprávněný od provedení přepravní smlouvy, vrátí se mu přepravné. Prokáže-li, že tímto zpožděním vznikla škoda, může kromě toho žádat odškodnění, jehož výše nepřekročí cenu přepravného.

Článek 45

Odškodnění při ztrátě vozidla

Při úplné nebo částečné ztrátě vozidla se oprávněnému vypočítá odškodnění vyplácené za prokázanou škodu podle zůstatkové hodnoty vozidla. Toto odškodnění činí nejvýše 8 000 zúčtovacích jednotek. Přívěs s nákladem i bez nákladu se považuje za samostatné vozidlo.

Článek 46

Odpovědnost za ostatní předměty

1. Za škody na předmětech ponechaných ve vozidle nebo umístěných ve schránkách (např. v boxech na zavazadla nebo na lyže), které jsou namontované na vozidle, odpovídá dopravce pouze v případě, že je zavinil. Celkové odškodnění činí nejvýše 1 400 zúčtovacích jednotek.
2. Za předměty, které jsou upevněny mimo vozidlo, včetně schránk uvedených v odstavci 1, odpovídá dopravce pouze tehdy, prokáže-li se, že škodu zavinil svým jednáním nebo opomenutím, k němuž došlo buď se záměrem takovou škodu způsobit, nebo lehkomyšlností a s vědomím, že by k takové škodě pravděpodobně mohlo dojít.

Článek 47

Aplikovatelné právo

S výhradou ustanovení této části platí pro vozidla ustanovení části 2 o odpovědnosti za cestovní zavazadla.

Kapitola IV

Společná ustanovení

Článek 48

Zánik práva na omezení odpovědnosti

Omezení odpovědnosti předvídaná v těchto Jednotných právních předpisech, jakož i ustanovení vnitrostátního práva, která náhradu škody omezují pevnou částkou, se nepoužijí, prokáže-li se, že škoda byla způsobena jednáním nebo opomenutím dopravce, k němuž došlo buď se záměrem takovou škodu způsobit, nebo lehkomyšlností a s vědomím, že by k takové škodě pravděpodobně mohlo dojít.

Článek 49

Přepočítání a zúročení odškodnění

1. Je-li nutné přepočítat částky odškodnění vyjádřené v cizí měně, přepočítají se podle kurzu platného v den a v místě výplaty odškodného.

2. Oprávněný může vznášet nárok na úroky z odškodnění ve výši pěti procent ročně, a to ode dne reklamace podle článku 55, nebo, nebyla-li podána reklamace, ode dne podání žaloby.
3. U odškodnění podle článku 27 a 28 se však úroky počítají teprve ode dne, kdy nastaly okolnosti rozhodné pro výpočet náhrady škody, je-li tento den pozdější než den reklamace nebo podání žaloby.
4. U cestovních zavazadel mohou být úroky požadovány pouze tehdy, přesahuje-li odškodnění 16 zúčtovacích jednotek na každý zavazadlový lístek.
5. Nepředložil-li oprávněný dopravci doklady k cestovnímu zavazadlu potřebné ke konečnému vyřízení reklamace v přiměřené lhůtě, která je mu poskytnuta, pozastaví se běh úroků počínaje uplynutím této lhůty až do předložení dokladů.

Článek 50

Odpovědnost při jaderné události

Dopravce je zproštěn odpovědnosti, která mu přísluší podle těchto Jednotných právních předpisů, byla-li škoda způsobena jadernou událostí a odpovídá-li podle zákonů a předpisů státu o odpovědnosti v oblasti jaderné energie za tuto škodu vlastník jaderného zařízení nebo osoba postavená mu na roveň.

Článek 51

Osoby, za které dopravce odpovídá

Dopravce odpovídá za své zaměstnance a za jiné osoby, které používá k provádění přepravy, vykonávají-li tito zaměstnanci a jiné osoby své povinnosti. Provozovatelé železniční infrastruktury, po které se přeprava uskutečňuje, jsou považováni za osoby, které dopravce používá k provádění přepravy.

Článek 52

Jiné nároky

1. Ve všech případech, ve kterých se použijí tyto Jednotné právní předpisy, může být vůči dopravci uplatňován nárok na náhradu škody, ať již spočívá na jakémkoli právním základě, pouze za předpokladů uvedených v těchto Jednotných právních předpisech.
2. Totéž platí pro nároky vůči zaměstnancům a jiným osobám, za které dopravce odpovídá podle článku 51.

HLAVA V

ODPOVĚDNOST CESTUJÍCÍHO

Článek 53

Zvláštní důvody odpovědnosti

Cestující odpovídá dopravci za každou škodu,

- a) která vznikla tím, že cestující nesplnil své závazky, které pro něho vyplývají
 - 1) z článku 10, 14 a 20,
 - 2) ze zvláštních ustanovení o přepravě vozidel ve všeobecných přepravních podmínkách nebo
 - 3) z Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží (RID) nebo
- b) která je způsobena předměty nebo zvířaty, které má cestující s sebou,

pokud cestující neprokáže, že škoda byla vyvolána okolnostmi, jimž i přes péči vyžadovanou od svědomitého cestujícího nemohl zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit. Tímto ustanovením není dotčena odpovědnost dopravce podle článku 26 a čl. 33 odst. 1.

HLAVA VI UPLATŇOVÁNÍ NÁROKŮ

Článek 54

Zjištění částečné ztráty nebo poškození

1. Zjistí-li nebo předpokládá-li dopravce částečnou ztrátu nebo poškození předmětu (cestovního zavazadla, vozidla) přepravovaného pod dohledem dopravce, nebo tvrdí-li to oprávněná osoba, je dopravce povinen bez průtahů, a je-li to možné, v přítomnosti oprávněné osoby sepsat zápis, v němž se podle povahy škody zaznamená stav předmětu, a pokud je to možné, rozsah škody, její příčina a doba, kdy vznikla.
2. Opis tohoto zápisu se bezplatně vydá oprávněné osobě.
3. Neuzná-li oprávněný zjištění uvedená v zápise, může požadovat, aby stav cestovního zavazadla nebo vozidla, jakož i příčina a výše škody byly zjištěny znalcem určeným stranami přepravní smlouvy nebo soudem. Postup se řídí zákony a předpisy státu, ve kterém se zjištění provádí.

Článek 55

Reklamacce

1. Reklamacce týkající se odpovědnosti dopravce při usmrcení a zranění cestujících je nutno podat písemně tomu dopravci, vůči němuž mohou být nároky soudně uplatňovány. V případě přepravy, která byla předmětem jediné smlouvy a byla prováděna na sebe navazujícími dopravci, mohou být reklamacce uplatněny také u prvního nebo posledního dopravce, jakož i u dopravce, který má ve státě bydliště nebo v místě trvalého pobytu cestujícího své sídlo nebo pobočku nebo obchodní zastoupení, jejichž prostřednictvím byla přepravní smlouva uzavřena.
2. Ostatní reklamacce na základě přepravní smlouvy je nutno podat písemně tomu dopravci, který je uveden v čl. 56 odst. 2 a 3.
3. Doklady, které chce oprávněná osoba připojit k reklamaci, musí být předloženy v originále nebo v kopii, na požádání dopravce v náležitě ověřené formě. Při vyřizování reklamacce může dopravce požadovat vrácení přepravního dokladu, zavazadlového lístku a přepravního lístku.

Článek 56

Dopraci, vůči nimž lze uplatňovat nároky soudní cestou

1. Nároky na náhradu škody na základě odpovědnosti dopravce při usmrcení a zranění cestujících mohou být soudně uplatňovány pouze vůči dopravci odpovědnému podle čl. 26 odst. 5.
2. Ostatní nároky cestujícího na základě přepravní smlouvy mohou být uplatňovány s výhradou odstavce 4 pouze vůči prvnímu, poslednímu nebo vůči tomu dopravci, který prováděl část přepravy, v jejímž průběhu nastala skutečnost odůvodňující nárok.
3. Je-li při přepravách prováděných navazujícími dopravci zapsán do zavazadlového nebo přepravního lístku se svým souhlasem dopravce, který má povinnost výdeje, mohou být nároky podle odstavce 2 uplatňovány vůči němu i tehdy, jestliže neobdržel zavazadlo nebo nepřevzal vozidlo.
4. Nároky na vrácení částek, které byly zaplacené na základě přepravní smlouvy, mohou být soudně uplatňovány vůči dopravci, který částku vybral, nebo vůči dopravci, v jehož prospěch byla částka vybrána.
5. Cestou protižaloby nebo námitky mohou být uplatňovány nároky také vůči jiným dopravcům, než kteří jsou uvedeni v odstavcích 2 a 4, zakládá-li se žaloba na téže přepravní smlouvě.
6. Použijí-li se tyto Jednotné právní předpisy na výkonného dopravce, mohou být nároky soudně uplatňovány také vůči němu.
7. Může-li žalobce volit mezi více dopravci, zaniká jeho právo volby podáním žaloby vůči jednomu z dopravců; to platí i tehdy, může-li žalobce volit mezi jedním nebo více dopravci a výkonným dopravcem.

Článek 58

Zánik nároků při usmrcení a zranění cestujících

1. Všechny nároky oprávněné osoby, které se zakládají na odpovědnosti dopravce při usmrcení a zranění cestujících, zanikají, neoznámí-li oprávněná osoba úraz cestujícího nejpozději do dvanácti měsíců poté, kdy se o škodě dozvěděla, některému z dopravců, u nichž může být podána reklamacie podle čl. 55 odst. 1. Oznámí-li oprávněná osoba úraz ústně, musí jí dopravce o tomto ústním oznámení vystavit potvrzení.
2. Nároky však nezanikají, jestliže
 - a) oprávněná osoba podala během lhůty předvídané v odstavci 1 reklamaci některému z dopravců uvedenému v čl. 55 odst. 1;
 - b) odpovědný dopravce se dozvěděl během lhůty předvídané v odstavci 1 o úrazu cestujícího jiným způsobem;
 - c) v důsledku okolností, které nelze přičíst k tíži oprávněné osoby, nebyl úraz oznámen nebo nebyl oznámen včas;
 - d) oprávněná osoba prokáže, že úraz byl způsoben zaviněním dopravce.

Článek 59

Zánik nároků při přepravě cestovních zavazadel

1. Přijetím cestovního zavazadla oprávněnou osobou zanikají všechny nároky z přepravní smlouvy vůči dopravci při částečné ztrátě, poškození nebo opožděném vydání.
2. Nároky však nezanikají:
 - a) při částečné ztrátě nebo poškození, jestliže
 - 1) ztráta nebo poškození byly zjištěny před přijetím cestovního zavazadla oprávněnou osobou podle článku 54,
 - 2) zjištění, k němuž by muselo dojít podle článku 54, bylo opomenuto pouze zaviněním dopravce;
 - b) při zevně neznatelné škodě, která byla zjištěna oprávněnou osobou teprve po přijetí cestovního zavazadla, jestliže oprávněná osoba
 - 1) požádá o zjištění podle článku 54 ihned po objevení škody a nejpozději tři dny po přijetí zavazadla a
 - 2) kromě toho prokáže, že škoda vznikla v době mezi přijetím k přepravě a vydáním;
 - c) při opožděném vydání, uplatnila-li oprávněná osoba svá práva vůči jednomu z dopravců uvedenému v čl. 56 odst. 3 do 21 dnů;
 - d) prokáže-li oprávněná osoba, že škoda byla způsobena zaviněním dopravce.

Článek 60

Promlčení

1. Nároky na náhradu škody, které se zakládají na odpovědnosti dopravce při usmrcení a zranění cestujících, se promlčují takto:
 - a) nároky cestujícího po třech letech, počítáno od prvního dne po úrazu;
 - b) nároky ostatních oprávněných osob po třech letech, počítáno od prvního dne po úmrtí cestujícího, nejpozději však po pěti letech, počítáno od prvního dne po úrazu.

2. Ostatní nároky z přepravní smlouvy se promlčují po jednom roce. Promlčecí lhůta však činí dva roky kvůli škodě způsobené jednáním nebo opomenutím, k němuž došlo buď se záměrem takovou škodu způsobit, nebo lehkomyšlností a s vědomím, že by taková škoda pravděpodobně mohla vzniknout.

3. Promlčecí lhůta podle odstavce 2 začíná u nároků

- a) na odškodnění za úplnou ztrátu čtrnáctým dnem po uplynutí lhůty podle čl. 22 odst. 3;
- b) na odškodnění za částečnou ztrátu, poškození nebo opožděné vydání dnem vydání;
- c) ve všech ostatních případech týkajících se přepravy cestujícího dnem uplynutí doby platnosti přepravního dokladu.

Den označený jako začátek promlčecí lhůty se v žádném případě nepočítá.

4. [...]

5. [...]

6. V ostatních náležitostech platí pro pozastavení a přerušování promlčení vnitrostátní právo.

HLAVA VII

VZÁJEMNÉ VZTAHY MEZI DOPRAVCI

Článek 61

Rozdělení přepravného

1. Každý dopravce je povinen vyplatit zúčastněným dopravcům podíl připadající na ně z přepravného, které vybral nebo měl vybrat. Způsob placení stanoví dohody mezi dopravci.
2. Čl. 6 odst. 3, čl. 16 odst. 3 a článek 25 platí také pro vztahy mezi navazujícími dopravci.

Článek 62

Právo na postih

1. Vyplatil-li dopravce odškodnění podle těchto Jednotných právních předpisů, má právo na postih vůči dopravcům, kteří se podíleli na přepravě, podle následujících ustanovení:
 - a) dopravce, který škodu způsobil, odpovídá za tuto škodu výlučně sám;
 - b) je-li škoda způsobena více dopravci, odpovídá každý z nich za škodu, kterou způsobil; není-li takové rozlišení možné, rozdělí se odškodnění mezi dopravce podle písmene c);
 - c) nelze-li dokázat, který z dopravců škodu způsobil, rozdělí se odškodnění mezi všechny dopravce s výjimkou těch, kteří prokáží, že škodu nezpůsobili; rozdělení se uskuteční v poměru podílů na přepravném, které připadají na jednotlivé dopravce.
2. Při platební neschopnosti některého z dopravců se podíl připadající na tohoto dopravce, avšak jím neuhrazený, rozdělí mezi všechny ostatní dopravce, kteří se podíleli na přepravě, v poměru jim příslušejícího podílu na přepravném.

Článek 63

Řízení o postihu

1. Dopravce, vůči němuž je uplatňováno právo na postih podle článku 62, nemůže popírat, že dopravce, který právo na postih uplatňuje, platil po právu, bylo-li odškodnění určeno soudem, poté co byla prvně jmenovanému dopravci dána řádným ohlášením možnost vstoupit do sporu. Soud, u něhož se vede hlavní spor, určí lhůty pro ohlášení sporu a pro vstup do sporu.

2. Dopravce uplatňující právo na postih musí podat jedinou žalobu na všechny dopravce, se kterými se nedohodl; jinak právo na postih vůči nezažalovaným dopravcům zaniká.
3. Soud je povinen rozhodnout o všech postizích, kterými se zabývá, v jediném rozsudku.
4. Dopravce, který chce své právo na postih uplatnit soudně, může vznést svůj nárok u příslušného soudu státu, ve kterém má jeden ze zúčastněných dopravců své sídlo, pobočku nebo obchodní zastoupení, jejichž prostřednictvím byla přepravní smlouva uzavřena.
5. Je-li třeba podat žalobu na více dopravců, má žalující dopravce právo volby mezi soudy příslušnými podle odstavce 4.
6. Řízení o postihu nesmějí být zahrnuta do řízení o odškodnění, které osoba oprávněná podle přepravní smlouvy zahájila.

Článek 64

Dohody o postihu

Dopravci mohou mezi sebou uzavírat dohody, které se od článků 61 a 62 odchyľují.

PŘÍLOHA II

**MINIMÁLNÍ INFORMACE POSKYTOVANÉ ŽELEZNIČNÍMI PODNIKY NEBO PRODEJCI
PŘEPRAVNÍCH DOKLADŮ****Část I: Informace před cestou**

Všeobecné podmínky platné pro danou smlouvu

Jízdní řády a podmínky pro nejrychlejší cestu

Jízdní řády a podmínky pro nejlevnější jízdné

Podmínky přepravy, přístupnost vlaku a dostupná zařízení ve vlaku pro zdravotně postižené osoby a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

Podmínky přepravy a přístupnost pro jízdní kola

Dostupnost míst k sezení ve vozech pro kuřáky a nekuřáky, v první a druhé třídě, jakož i v lehátkových a lůžkových vozech

Všechny činnosti, které mohou způsobit narušení nebo zpoždění dopravních spojů

Dostupnost služeb ve vlaku

Postupy pro reklamaci ztracených zavazadel

Postupy pro předkládání stížností

Část II: Informace během jízdy

Služby ve vlaku

Příští stanice

Zpoždění

Hlavní přípoje

Otázky bezpečnosti

PŘÍLOHA III

MINIMÁLNÍ NORMY KVALITY SLUŽEB

Informace a přepravní doklady

Přesnost dopravních spojů a obecné zásady postupu v případě provozních mimořádností

Odřeknutí dopravních spojů

Čistota železničních vozů a zařízení železničních stanic (kvalita vzduchu ve vozech, hygiena sociálních zařízení atd.)

Průzkum spokojenosti zákazníků

Vyřizování stížností, vracení přepravného a odškodnění v případě nedodržení norem kvality služeb

Pomoc poskytovaná zdravotně postiženým osobám a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1372/2007

ze dne 23. října 2007,

kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 577/98 o organizaci výběrového šetření pracovních sil ve Společenství

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

práce by proto měly být standardní součástí tohoto šetření tak, aby analýza trhů práce mohla být úplnější.

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 285 odst. 1 této smlouvy,

(5) Výbor pro statistické programy, zřízený rozhodnutím Rady 89/382/EHS, Euratom ⁽²⁾, byl konzultován v souladu s článkem 3 uvedeného rozhodnutí.

s ohledem na návrh Komise,

(6) Nařízení Rady (ES) č. 577/98 ⁽³⁾ by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,v souladu s postupem podle článku 251 Smlouvy ⁽¹⁾,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

vzhledem k těmto důvodům:

Článek 1

(1) V souladu s Lisabonskou strategií, a jak bylo potvrzeno při jejím přezkumu v polovině období v roce 2005, musí Evropa dále zaměřit své politiky na růst a zaměstnanost, aby bylo dosaženo lisabonských cílů.

Nařízení (ES) č. 577/98 se mění takto:

(2) V důsledku rozvoje Společenství a fungování vnitřního trhu se zvyšuje potřeba srovnatelných údajů, které umožní zkoumat dopad struktury a rozložení mezd na trh práce, zejména jako prostředku k analýze pokroku v oblasti hospodářské a sociální soudržnosti.

1) V čl. 4 odst. 1 se písm. l) nahrazuje tímto:

„l) mzdy z hlavního zaměstnání;“

(3) Pro plnění úkolů, které jí byly uloženy, potřebuje Komise údaje o zařazení mezd podle sociálně-ekonomických ukazatelů a také v závislosti na různých formách placeného zaměstnání, což je nezbytné k analýze a pochopení trhu práce a změn, k nimž dochází ve struktuře pracovní síly. V tomto ohledu je dostupnost údajů o mzdách podle decilů v závislosti na dalších charakteristikách zaměstnání všeobecně považována za přínosnou.

2) Článek 6 se nahrazuje tímto:

„Článek 6

Předávání výsledků

Do dvanácti týdnů po konci referenčního období předají členské státy Eurostatu výsledky zjišťování bez přímých identifikujících údajů.

(4) Šetření o pracovních silách ve Společenství představuje v zásadě první a nejměřodatnější referenční zdroj informací o trhu práce v Evropské unii, a údaje o mzdách jakožto základní proměnné pro vysvětlení chování trhu

Údaje odpovídající ukazateli zjišťování „mzdy z hlavního zaměstnání“ lze Eurostatu předat do dvaceti jedna měsíců po konci referenčního období, pokud se k poskytnutí těchto informací využívají údaje z administrativních zdrojů.“

⁽¹⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 10. července 2007 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 9. října 2007.

⁽²⁾ Úř. věst. L 181, 28.6.1989, s. 47.

⁽³⁾ Úř. věst. L 77, 14.3.1998, s. 3. Nařízením naposledy pozměněné nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2257/2003 (Úř. věst. L 336, 23.12.2003, s. 6).

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

Ve Štrasburku dne 23. října 2007.

Za Evropský parlament
předseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
předseda
M. LOBO ANTUNES

SMĚRNICE

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2007/58/ES

ze dne 23. října 2007,

kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 71 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy, s ohledem na společný návrh schválený dohodovacím výborem dne 31. července 2007 ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství ⁽⁴⁾ měla za cíl usnadnit přípůsobení železničních podniků Společenství požadavkům jednotného trhu a zvýšit jejich výkonnost.

(2) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční

infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury ⁽⁵⁾ se týká zásad a postupů, které mají být uplatňovány při stanovení a vybírání poplatků za využívání železniční infrastruktury a při přidělování kapacity železniční infrastruktury.

(3) V bílé knize Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout oznámila Komise svůj záměr pokračovat v budování vnitřního trhu v oblasti železniční dopravy tím, že navrhne otevřít trh mezinárodní osobní dopravy.

(4) Cílem této směrnice je zaměřit se na otevření trhu mezinárodní osobní železniční dopravy v rámci Společenství, a neměla by se tedy týkat dopravy mezi členskými státy a třetí země. Členské státy by měly mít rovněž možnost vyjmout z oblasti působnosti této směrnice tranzitní dopravu přes Společenství.

(5) Mezinárodní železniční doprava je v současné době plná protikladů. Dálkové spoje (například noční vlaky) jsou v obtížné situaci a některé spoje železniční podniky je provozující nedávno zrušily, aby omezily ztráty. Na druhé straně na trhu mezinárodní vysokorychlostní dopravy dochází k rychlému nárůstu dopravy a se zdvojením a projojením transevropské vysokorychlostní sítě v roce 2010 bude dynamický rozvoj pokračovat. Avšak nízkonákladové letecké společnosti v obou případech vytvářejí výrazný konkurenční tlak. Je proto důležité podporu hospodářské soutěže mezi železničními podniky podněcovat nové iniciativy.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 221, 8.9.2005, s. 56.

⁽²⁾ Úř. věst. C 71, 22.3.2005, s. 26.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 28. září 2005 (Úř. věst. C 227 E, 21.9.2006, s. 460), společný postoj Rady ze dne 24. července 2006 (Úř. věst. C 289 E, 28.11.2006, s. 30), postoj Evropského parlamentu ze dne 18. ledna 2007 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku), legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 25. září 2007 a rozhodnutí Rady ze dne 26. září 2007.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/103/ES (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 344).

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2004/49/ES (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44).

- (6) Trh mezinárodní osobní dopravy není možné otevřít bez podrobných předpisů o přístupu k infrastruktuře, významného pokroku v interoperabilitě a přesně vymezeného rámce pro bezpečnost železničního provozu na vnitrostátní a evropské úrovni. Všechny tyto prvky jsou nyní zavedeny po provedení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES⁽¹⁾ ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES⁽²⁾ ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES⁽³⁾ ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům, směrnice 2001/14/ES a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství⁽⁴⁾. Je třeba, aby byla tato nová rámcová úprava k navrhovanému datu otevření trhu mezinárodní osobní dopravy podporována zavedenými a konsolidovanými postupy. To bude vyžadovat určitý čas. Proto by cílovým datem pro otevření trhu měl být 1. leden 2010.
- (7) Počet železničních spojů bez zastávek je velmi omezený. U jízd se zastávkami je důležité udělit provozovatelům nově vstupujícím na trh oprávnění k nástupu a výstupu cestujících na trase, aby bylo zajištěno, že takové spoje mají reálnou příležitost dosáhnout hospodářské životnosti, a aby se zabránilo znevýhodnění případné konkurence v porovnání se stávajícími provozovateli, kteří mají oprávnění k nástupu a výstupu cestujících na trase. Tímto oprávněním by neměly být dotčeny právní předpisy Společenství ani vnitrostátní právní předpisy týkající se politiky hospodářské soutěže.
- (8) Zavedení nových mezinárodních spojů se zastávkami s otevřeným přístupem by nemělo být využito k otevření trhu vnitrostátní osobní dopravy, ale mělo by být zaměřeno pouze na zastávky, jež jsou doplňkové k mezinárodní trase. V souladu s touto podmínkou by se jejich zavedení mělo týkat spojů, jejichž hlavním účelem je přepravovat cestující na mezinárodní trase. Při určení toho, zda se jedná o hlavní účel služby, by se měla zohlednit taková kritéria, jako je podíl na obratu a objemu, jenž je odvozen z počtu cestujících ve vnitrostátní nebo mezinárodní dopravě, a délka trasy. Toto určení by měl provést příslušný regulační subjekt členského státu na žádost zúčastněné osoby.
- (9) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o službách ve veřejné osobní železniční a silniční dopravě⁽⁵⁾ opravňuje členské státy a místní orgány uzavírat smlouvy na veřejné služby. Tyto smlouvy mohou obsahovat výlučná práva na provozování určitých služeb. Proto je nezbytné zajistit, aby ustanovení tohoto nařízení byla v souladu se zásadou otevření mezinárodní osobní dopravy hospodářské soutěži.
- (10) Otevření mezinárodní osobní dopravy hospodářské soutěži, jež zahrnuje právo nástupu a výstupu cestujících na kterékoli stanici umístěné na trase mezinárodní dopravy, včetně zastávek umístěných v tomtéž členském státě, může mít důsledky pro organizaci a financování osobní železniční dopravy provozované na základě smlouvy na veřejné služby. Členské státy by měly mít možnost omezit právo přístupu na trh, pokud by toto právo ohrozilo hospodářskou vyváženost těchto smluv na veřejné služby a pokud k tomu příslušný regulační subjekt uvedený v článku 30 směrnice 2001/14/ES udělí souhlas na základě objektivní hospodářské analýzy a na žádost příslušných orgánů, jež uzavřely smlouvu na veřejné služby.
- (11) Některé členské státy již učinily kroky k otevření trhu osobní železniční dopravy prostřednictvím průhledné veřejné soutěže pro zajištění některých z těchto služeb. Neměly by proto mít povinnost poskytnout zcela otevřený přístup ke službám mezinárodní osobní dopravy, neboť taková soutěž o právo používat některé železniční trasy představovala dostatečný test tržní hodnoty provozování těchto služeb.
- (12) Posouzení, zda by hospodářská vyváženost smlouvy na veřejné služby mohla být ohrožena, by mělo zohlednit předem stanovená kritéria, jako je dopad na rentabilitu veškerých služeb včetně následných dopadů na čisté náklady, jež nese příslušný orgán veřejné správy, který smlouvu uzavřel, poptávka cestujících, stanovení cen jízdného, způsob prodeje přepravních dokladů, umístění a počet zastávek na obou stranách hranice a časové rozvržení a četnost nově navrhovaného spoje. Při dodržení takového posouzení a rozhodnutí příslušného regulačního subjektu by členské státy měly mít možnost povolit, změnit nebo odmítnout právo na přístup k požadované mezinárodní osobní dopravě a zároveň i uložit provozovateli nové mezinárodní osobní dopravy poplatek v souladu s výsledky hospodářské analýzy a v souladu s právem Společenství a se zásadami rovnosti a zákazu diskriminace.

(1) Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 1.

(2) Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 164.

(3) Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 26.

(4) Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44.

(5) Viz strana 1 v tomto čísle Úředního věstníku.

- (13) Aby se přispělo na provoz osobní dopravy spojené s naplňováním závazků veřejné služby, měly by členské státy mít možnost oprávnit orgány příslušné pro tyto služby, aby zpoplatnily osobní dopravu ve své působnosti. Uvedené zpoplatnění by mělo přispět k financování závazků veřejné služby stanovených ve smlouvách na veřejné služby uzavřených v souladu s právem Společenství. Zpoplatnění by mělo být zavedeno v souladu s právem Společenství, zejména se zásadami spravedlnosti, průhlednosti, zákazu diskriminace a proporcionality.
- (14) Regulační subjekt by měl pracovat takovým způsobem, aby se zabránilo jakémukoli střetu zájmů a jakékoli případné účasti na uzavírání smluv na veřejné služby, o nichž se uvažuje. Zejména pokud je z organizačních nebo právních důvodů úzce spojen s příslušným orgánem, který se účastní uzavírání dotyčné smlouvy na veřejné služby, nesmí být ovlivněna jeho funkční nezávislost. Pravomoc regulačního subjektu by měla být rozšířena tak, aby umožňovala vyhodnotit účel mezinárodní dopravy a případně potenciální hospodářský dopad na stávající smlouvy na veřejné služby.
- (15) Tato směrnice představuje další fázi otevírání železničního trhu. Některé členské státy již na svém území otevřely trh mezinárodní osobní dopravy. V tomto kontextu by tato směrnice neměla být vykládána tak, že ukládá členským státům povinnost udělit před 1. lednem 2010 práva přístupu železničním podnikům licencovaným v členském státě, v němž nejsou práva podobné povahy udělována.
- (16) Na podporu investic do služeb využívajících specializované infrastruktury, jako jsou vysokorychlostní spoje, musí být žadatelé schopni plánovat a vyžadovat právní jistotu, která odpovídá důležitosti rozsáhlých a dlouhodobých investic. Proto by měly mít tyto podniky zpravidla možnost uzavírat rámcové smlouvy na dobu až patnácti let.
- (17) Regulační subjekty členských států by si měly na základě článku 31 směrnice 2001/14/ES vyměňovat informace a případně v konkrétních případech koordinovat zásady a postupy pro vyhodnocování toho, zda je ohrožena hospodářská vyváženost smlouvy na veřejné služby. Postupně by měly na základě svých zkušeností vypracovávat pokyny.
- (18) Uplatňování této směrnice by mělo být vyhodnoceno na základě zprávy, kterou předloží Komise dva roky po dni otevření trhu mezinárodní osobní dopravy. Tato zpráva by měla rovněž popsat rozvoj trhu, včetně stavu příprav na další otevření trhu osobní železniční dopravy. Komise by ve zprávě měla rovněž analyzovat různé modely organizace tohoto trhu a dopad této směrnice na smlouvy na veřejné služby a jejich financování. Komise by přitom měla vzít v úvahu provádění nařízení (ES) č. 1370/2007 a strukturální rozdíly mezi členskými státy (hustota sítě, počet cestujících, průměrná délka cesty). V této zprávě by Komise případně měla navrhnout doplňující opatření k usnadnění otevření trhu, a měla by vyhodnotit jejich dopad.
- (19) Opatření nezbytná k provedení směrnic 91/440/EHS a 2001/14/ES by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽¹⁾.
- (20) Zejména je třeba zmocnit Komisi k úpravě příloh těchto směrnic. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky těchto směrnic, měla by být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
- (21) Povinnost provést a uplatňovat směrnice 91/440/EHS a 2001/14/ES by pro členský stát, který nemá žádný železniční systém a ani jej v nejbližší budoucnosti mít nebude, byla nepřiměřená a zbytečná. Po dobu, po kterou uvedené členské státy nebudou mít železniční systém, by proto měly být osvobozeny od povinnosti provést a uplatňovat tuto směrnici.
- (22) Jelikož cíle této směrnice, totiž rozvoje železnic Společenství, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států vzhledem k nutnosti zajistit rovné a nediskriminační podmínky pro přístup k infrastruktuře a zohlednit jednoznačně mezinárodní rozměr způsobu, jakým jsou důležité části železničních sítí provozovány, a vzhledem k potřebě koordinovaného nadnárodního opatření, a může jej být proto lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (23) V souladu s bodem 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů ⁽²⁾ jsou členské státy vybízeny k tomu, aby jak pro sebe, tak i v zájmu Společenství sestavily vlastní tabulky, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily.

(1) Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).

(2) Úř. věst. C 321, 31.12.2003, s. 1.

(24) Směrnice 91/440/EHS a 2001/14/ES by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 91/440/EHS se mění takto:

1) V článku 2 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„4. Členské státy mohou vyloučit z oblasti působnosti této směrnice jakýkoli tranzitní železniční spoj přes Společenství, který začíná a končí mimo území Společenství.“

2) V článku 3 se zrušuje čtvrtá odrážka.

3) V článku 3 se za dosavadní pátou odrážku vkládá nová odrážka, která zní:

„— ‚mezinárodní osobní dopravou‘ osobní doprava, při níž vlak překračuje alespoň jednu hranici členského státu a při níž je hlavním účelem této dopravy přepravit cestující mezi stanicemi umístěnými v různých členských státech; vlak je možné připojit nebo rozdělit a jednotlivé části mohou být různého původu a místa určení za předpokladu, že všechny vozy překročí alespoň jednu státní hranici,“.

4) V článku 3 se za dosavadní šestou odrážku vkládá nová odrážka, která zní:

„— ‚tranzitem‘ průjezd územím Společenství, který se uskutečňuje bez nakládky nebo vykládky nákladu a bez nástupu a výstupu cestujících na území Společenství,“.

5) V čl. 5 odst. 3 se zrušuje první odrážka.

6) V čl. 8 odst. 1 se zrušují slova „a mezinárodních seskupení“.

7) V článku 10 se zrušuje odstavec 1.

8) V článku 10 se vkládají nové odstavce, které znějí:

„3a. Železničním podnikům, na něž se vztahuje článek 2, se do 1. ledna 2010 udělí právo na přístup k infrastruktuře ve všech členských státech pro účely provozování mezinárodní osobní dopravy. Železniční podniky mají v průběhu mezinárodní osobní dopravy oprávnění k nástupu a výstupu cestujících na kterékoli stanici umístěné na mezinárodní trase, včetně stanic umístěných v témže členském státě.

Právo na přístup k infrastruktuře členských států, u nichž podíl na mezinárodní železniční přepravě osob tvoří více než polovinu objemu cestujících železničních podniků v daném členském státě, se udělí nejpozději 1. ledna 2012.

Príslušný regulační subjekt nebo subjekty podle článku 30 směrnice 2001/14/ES na žádost příslušných orgánů nebo dotčených železničních podniků rozhodnou o tom, zda je hlavním účelem dané dopravní služby přeprava cestujících mezi stanicemi umístěnými v různých členských státech.

3b. Členské státy mohou omezit právo na přístup stanovené v odstavci 3a týkající se spojů mezi výchozí a cílovou stanicí, na něž se vztahuje jedna nebo více smluv na veřejné služby v souladu s právními předpisy Společenství. Toto omezení nesmí mít dopad na oprávnění k nástupu a výstupu cestujících na kterékoli železniční stanici, včetně stanic umístěných v témže členském státě, s výjimkou případů, kdy by uplatnění tohoto práva ohrozilo hospodářskou vyváženost smlouvy na veřejné služby.

Príslušný regulační subjekt nebo subjekty uvedené v článku 30 směrnice 2001/14/ES rozhodnou na základě objektivní hospodářské analýzy a na základě předem stanovených kritérií o tom, zda je hospodářská vyváženost ohrožena, a to na žádost

— příslušného orgánu nebo orgánů, jež uzavřely smlouvu na veřejné služby,

— jakéhokoli jiného dotčeného příslušného orgánu, který je oprávněn omezit přístup podle tohoto článku,

— provozovatele infrastruktury nebo

— železničního podniku, který plní smlouvu na veřejné služby.

Príslušné orgány a železniční podniky poskytující veřejné služby poskytnou příslušnému regulačnímu subjektu nebo subjektům informace, které jsou odůvodněně požadované k dosažení rozhodnutí. Regulační subjekt posoudí poskytnuté informace, případně je projedná se všemi zúčastněnými osobami a vyrozumí zúčastněné osoby o svém rozhodnutí s uvedením důvodů v předem stanovené přiměřené lhůtě, nejpozději však dva měsíce po obdržení všech důležitých informací. Regulační subjekt uvede důvody svého rozhodnutí a stanoví lhůtu a podmínky, za nichž mohou

— příslušný orgán nebo příslušné orgány,

— provozovatel infrastruktury,

— železniční podnik, který plní smlouvu na veřejné služby, nebo

— železniční podnik žádající o přístup

požádat o opětovné posouzení tohoto rozhodnutí.

3c. Členské státy rovněž mohou omezit oprávnění k nástupu a výstupu cestujících na trase mezinárodní osobní dopravy na stanicích v témže státě, pokud bylo výlučné právo přepravovat cestující mezi těmito stanicemi uděleno v rámci koncesní smlouvy uzavřené před 4. prosincem 2007 na základě postupu spravedlivého výběrového řízení a v souladu s odpovídajícími zásadami právních předpisů Společenství. Toto omezení může platit po původní dobu trvání takové smlouvy nebo patnáct let podle toho, která lhůta uplyne dříve.

3d. Tato směrnice nevyžaduje, aby členský stát udělil před 1. lednem 2010 právo přístupu uvedené v odstavci 3a železničním podnikům a jimi přímo nebo nepřímo ovládaným společnostem licencovaným v členském státě, v němž nejsou práva přístupu podobné povahy udělována.

3e. Členské státy přijmou opatření nezbytná pro zajištění toho, aby rozhodnutí uvedená v odstavcích 3b, 3c a 3d podléhala soudnímu přezkumu.

3f. Aniž je dotčen odstavec 3b, mohou členské státy za podmínek stanovených v tomto článku oprávnit orgán příslušný pro osobní železniční dopravu ke zpoplatnění železničních podniků zajišťujících osobní dopravu za provoz na trasách v působnosti tohoto orgánu, které jsou provozovány mezi dvěma stanicemi v tomto členském státě.

V tomto případě železniční podniky poskytující vnitrostátní nebo mezinárodní přepravní služby podléhají stejnému zpoplatnění provozu na těch trasách v působnosti tohoto orgánu.

Uvedené poplatky by měly tomuto orgánu nahradit náklady na závazky veřejné služby v souvislosti se smlouvami na veřejné služby uzavřenými v souladu s právem Společenství. Výnosy z těchto poplatků vyplácené jako náhrady nesmějí přesáhnout částku potřebnou k pokrytí veškerých nákladů na plnění příslušných závazků veřejné služby nebo jejich části, přičemž se berou v úvahu odpovídající příjmy a přiměřený zisk z plnění těchto závazků.

Poplatek se stanoví v souladu s právem Společenství a zohledňuje zejména zásady spravedlnosti, průhlednosti, zákazu diskriminace a proporcionality, zejména mezi průměrnými

cenami služeb pro zákazníky a výší poplatku. Celková výše poplatků podle tohoto odstavce nesmí ohrozit hospodářskou životnost osobní železniční dopravy, na kterou jsou uvaleny.

Příslušné orgány uchovávají nezbytné informace, aby zajistily možnost sledování zdroje poplatků a jejich využití. Členské státy poskytnou tyto informace Komisi.“

9) V článku 10 se odstavec 8 nahrazuje tímto:

„8. Do 1. ledna 2009 předloží Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů zprávu o provádění této směrnice.

Tato zpráva se zaměří na

- provádění této směrnice v členských státech, zejména její dopad na členské státy uvedené v odst. 3a druhém pododstavci a skutečnou činnost jednotlivých zúčastněných subjektů,
- vývoj trhu, zejména směry vývoje v oblasti mezinárodní dopravy, činnosti a podíly na trhu u všech účastníků trhu, včetně nově vstupujících.“

10) V článku 10 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„9. Do 31. prosince 2012 předloží Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů zprávu o provádění odstavců 3a až 3f.

Uplatňování této směrnice se vyhodnotí na základě zprávy, kterou Komise předloží dva roky po otevření trhu mezinárodní osobní dopravy.

Tato zpráva rovněž zhodnotí rozvoj trhu, včetně stavu příprav na další otevření trhu osobní železniční dopravy. Komise ve zprávě rovněž provede analýzu různých modelů organizace tohoto trhu a dopadu této směrnice na smlouvy na veřejné služby a jejich financování. Přitom Komise vezme v úvahu provádění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o službách ve veřejné osobní železniční a silniční dopravě (*) a strukturální rozdíly mezi členskými státy (hustota sítě, počet cestujících, průměrná délka cesty). Ve své zprávě Komise případně navrhne doplňující opatření k usnadnění otevření trhu, a vyhodnotí jejich dopad.

(*) Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1.“

11) V článku 11 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, týkající se úpravy jejích příloh, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 11a odst. 3.“

12) V článku 11a se odstavec 3 nahrazuje tímto:

„3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.“

13) V článku 15 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„Povinnost provést a uplatňovat tuto směrnici se nevztahuje na Kypr a Maltu po dobu, po kterou na jejich území neexistuje žádný železniční systém.“

Článek 2

Směrnice 2001/14/ES se mění takto:

1) V čl. 1 odst. 3 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„e) přepravní činnosti v podobě železniční dopravy, které jsou vykonávány při tranzitu přes Společenství.“

2) V článku 2 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„n) ‚tranzitem‘ rozumí průjezd přes území Společenství, který se uskutečňuje bez nakládky nebo vykládky nákladu a bez nástupu a výstupu cestujících na území Společenství.“

3) V článku 13 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„4. Pokud má žadatel v úmyslu požadovat kapacitu infrastruktury s cílem provozovat mezinárodní osobní dopravu ve smyslu článku 3 směrnice 91/440/EHS, uvědomí provozovatele infrastruktury a dotčené regulační subjekty. Aby mohla být vyhodnocena účelnost mezinárodního spoje pro přepravu cestujících mezi stanicemi umístěnými v různých členských státech, jakož i potenciální hospodářský dopad na stávající smlouvy na veřejné služby, zajistí regulační subjekty, aby byly uvědomeny veškeré příslušné orgány, jež povolily osobní železniční dopravu vymezenou ve smlouvě na veřejné služby, veškeré jiné dotčené příslušné orgány, které mají oprávnění omezit přístup podle čl. 10 odst. 3b směrnice 91/440/EHS, a veškeré železniční podniky plnící smlouvu na veřejné služby na trase tohoto mezinárodního osobního spoje.“

4) V článku 17 se odstavec 5 nahrazuje tímto:

„5. Rámcové dohody se uzavírají v zásadě na dobu pěti let a je možno je prodloužit na dobu stejnou, jako bylo jejich původní trvání. Provozovatel infrastruktury může ve zvláštních případech souhlasit s kratší nebo delší dobou. Každou

dobu delší než pět let je nutno zdůvodnit existencí obchodních smluv, zvláštních investic nebo rizik.

5a. Pro služby využívající specializovanou infrastrukturu uvedenou v článku 24, které vyžadují významné a dlouhodobé investice, jsou po řádném zdůvodnění žadatelem možné rámcové dohody na dobu patnácti let. Každá doba delší než patnáct let je přípustná pouze výjimečně, zejména v případě rozsáhlých dlouhodobých investic, a zejména pokud se na tyto investice vztahují smluvní závazky, včetně víceletého plánu odpisů.

Požadavky pro žadatele si mohou v tomto případě vyžadovat podrobné definice kapacitních charakteristik – včetně četnosti, objemu a kvality vlakových spojů – které budou poskytnuty žadateli po dobu trvání rámcové dohody. Provozovatel infrastruktury může snížit vyhrazenou kapacitu, která byla po dobu nejméně jednoho měsíce využívána méně, než je mezní kvóta stanovená v článku 27.

Od 1. ledna 2010 je možné vypracovat původní rámcovou dohodu na dobu pěti let a je možné ji jednou obnovit, a to na základě kapacitních charakteristik používaných žadatelem provozujícími dopravní služby před 1. lednem 2010, aby bylo možné zohlednit specializované investice nebo existenci obchodních smluv. Regulační subjekt uvedený v článku 30 je příslušný povolit vstup takové dohody v platnost.“

5) V čl. 30 odst. 1 se před poslední větou vkládá nová věta, která zní:

„Tento subjekt je dále funkčně nezávislý na kterémkoli příslušném orgánu účastnícím se uzavírání smlouvy na veřejné služby.“

6) V článku 34 se odstavec 3 nahrazuje tímto:

„3. Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, týkající se úpravy jejích příloh, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 35 odst. 3.“

7) V článku 35 se odstavec 3 nahrazuje tímto:

„3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.“

8) V článku 38 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„Povinnost provést a uplatňovat tuto směrnici se nevztahuje na Kypr a Maltu po dobu, po kterou na jejich území neexistuje žádný železniční systém.“

Článek 3

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 4. června 2009 Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

3. Ustanovení čl. 1 bodů 2, 5, 6 a 7 se použijí ode dne 1. ledna 2010.

Článek 4

Tato směrnice vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 5

Tato směrnice je určena členskými státy.

Ve Štrasburku dne 23. října 2007.

Za Evropský parlament
předseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
předseda
M. LOBO ANTUNES

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2007/59/ES

ze dne 23. října 2007

o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 71 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy s ohledem na společný návrh schválený dohodovacím výborem dne 31. července 2007 ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství ⁽⁴⁾ stanoví povinnost provozovatelů infrastruktury a železničních podniků zavést vlastní systémy zajišťování bezpečnosti takovým způsobem, aby byl železniční systém schopen alespoň dosáhnout společných bezpečnostních cílů a dodržovat vnitrostátní bezpečnostní předpisy a bezpečnostní požadavky stanovené v technických specifikacích pro interoperabilitu (dále též jen „TSI“) a aby byly používány příslušné části společných bezpečnostních metod. Tyto systémy zajišťování bezpečnosti stanoví mimo jiné programy školení zaměstnanců a systémy, které zajišťují udržování způsobilosti zaměstnanců a odpovídající úroveň plnění úkolů.
- (2) Směrnice 2004/49/ES stanoví, že železniční podnik musí být držitelem osvědčení o bezpečnosti, aby mu byl povolen přístup k železniční infrastruktuře.
- (3) Podle směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství ⁽⁵⁾ měly licencované železniční podniky od 15. března 2003 právo na přístup k transevropské síti mezinárodní železniční nákladní dopravy a nejspíše od roku 2007 budou mít přístup

k celé síti vnitrostátní a mezinárodní nákladní dopravy. Toto postupné rozšíření práv přístupu nevyhnutelně povede ke zvýšení mobility strojvedoucích přes státní hranice. V důsledku toho bude růst poptávka po strojvedoucích, kteří jsou vyškoleni a jsou držiteli osvědčení pro poskytování služeb ve více členských státech.

- (4) Studie provedená Komisí v roce 2002 zdůraznila skutečnost, že se právní předpisy členských států, které upravují podmínky pro vydávání osvědčení strojvedoucím, značně liší. Měla by proto být přijata pravidla Společenství pro vydávání osvědčení strojvedoucím, aby bylo možné překonat tyto rozdíly při současném zachování stávající vysoké úrovně bezpečnosti železničního systému Společenství.
- (5) Tato pravidla Společenství by měla rovněž přispívat k cílům politik Společenství v oblasti volného pohybu pracovníků, svobody usazování a volného pohybu služeb v souvislosti se společnou dopravní politikou tak, aby nedocházelo k žádnému narušení hospodářské soutěže.
- (6) Cílem těchto společných ustanovení by mělo být především usnadnění pohybu strojvedoucích z jednoho členského státu do druhého, ale také z jednoho železničního podniku do druhého, a obecně usnadnění uznávání licencí a harmonizovaného doplňkového osvědčení všemi zúčastněnými subjekty v odvětví železniční dopravy. K tomuto účelu je nezbytné, aby daná ustanovení zaváděla určité minimální požadavky, které musí žadatelé o udělení licence nebo harmonizovaného doplňkového osvědčení splňovat.
- (7) Tato směrnice navazuje na historickou vzájemnou dohodu uzavřenou mezi Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF) a Společenstvím evropských železnic (CER) o některých aspektech pracovních podmínek mobilních pracovníků poskytujících interoperabilní přeshraniční služby v železniční dopravě ⁽⁶⁾.
- (8) I když členský stát vyjme z oblasti působnosti této směrnice strojvedoucí poskytující služby výhradně na určitých kategoriích železničních systémů, sítí a infrastruktury, neměla by tím být dotčena povinnost členského státu respektovat platnost licencí na celém území Evropské unie nebo platnost harmonizovaných doplňkových osvědčení na příslušné části infrastruktury.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 221, 8.9.2005, s. 64.⁽²⁾ Úř. věst. C 71, 22.3.2005, s. 26.⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 28. září 2005 (Úř. věst. C 227 E, 21.9.2006, s. 464), společný postoj Rady ze dne 14. září 2006 (Úř. věst. C 289 E, 28.11.2006, s. 42), postoj Evropského parlamentu ze dne 18. ledna 2007 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku), legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 25. září 2007 a rozhodnutí Rady ze dne 26. září 2007.⁽⁴⁾ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44.⁽⁵⁾ Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/103/ES (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 344).⁽⁶⁾ Úř. věst. L 195, 27.7.2005, s. 18.

- (9) Požadavky by se měly týkat alespoň minimálního věku pro řízení vlaku, tělesné a pracovní psychologické způsobilosti žadatele, odborné praxe a znalosti určité problematiky týkající se řízení vlaku, znalosti infrastruktury, na které by strojvedoucí měli jezdit, jakož i jazyka, který na ní bude používán.
- (10) V zájmu zvýšení efektivity nákladů by školení, kterého by se měli strojvedoucí zúčastnit s cílem získat harmonizované doplňkové osvědčení, mělo být zaměřeno, je-li to možné a žádoucí z hlediska bezpečnosti, na konkrétní služby, jež má strojvedoucí poskytovat, jako jsou posun, údržba nebo osobní nebo nákladní doprava. Při hodnocení provádění této směrnice by Evropská agentura pro železnice (dále jen „agentura“) měla posoudit, zda je nezbytné změnit požadavky týkající se školení uvedené v příloze, aby lépe odpovídaly nově vznikající struktuře trhu.
- (11) Železniční podniky a provozovatelé infrastruktury vydávající harmonizovaná doplňková osvědčení mohou sami poskytovat školení v oblasti obecných odborných znalostí, jazykových znalostí, znalostí o kolejových vozidlech a infrastruktuře. Aniž je však dotčena možnost, aby zkoušející patřil k železničnímu podniku nebo provozovateli infrastruktury vydávajícímu harmonizované doplňkové osvědčení, je třeba ve věci zkoušek zamezit jakémukoli střetu zájmů.
- (12) V souladu s čl. 13 odst. 4 směrnice 2004/49/ES odpovídá každý železniční podnik a každý provozovatel infrastruktury za úroveň školení svých strojvedoucích. Za tímto účelem by železniční podniky a provozovatelé infrastruktury při nábore strojvedoucích měli zohlednit všechna jejich dřívější školení a kvalifikaci v souladu s čl. 13 odst. 3 uvedené směrnice. Také je důležité zajistit, aby byl vyškolen dostatečný počet strojvedoucích. V této souvislosti je však nezbytné přijmout opatření s cílem zabránit tomu, aby z investic železničního podniku nebo provozovatele infrastruktury do školení strojvedoucích neměl nepatřičný prospěch jiný železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury v případě, že daný strojvedoucí dobrovolně odejde k tomuto jinému železničnímu podniku nebo provozovateli infrastruktury. Tato opatření mohou být přijata například v rámci vnitrostátního práva, kolektivních pracovních smluv, v doložkách smluv upravujících vztah strojvedoucích k zaměstnavateli nebo v dohodách, kterými se řídí podmínky přechodu strojvedoucích z jednoho podniku do druhého, pokud jsou strojvedoucí jejich stranou.
- (13) Podmínky pro způsobilost zaměstnanců a zdravotní a bezpečnostní podmínky jsou rozvíjeny v rámci směrnic o interoperabilitě, zejména jako součást TSI „řízení dopravy a provoz“. Je třeba zajistit soudržnost mezi těmito TSI a přílohami této směrnice. Komise toho dosáhne změnami nebo přizpůsobením příslušných TSI této směrnici a jejím přílohám za použití postupů uvedených ve směrnici Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému ⁽¹⁾ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě konvenčního železničního systému ⁽²⁾.
- (14) Za účelem zlepšení volného pohybu pracovníků a zvýšení bezpečnosti na železnicích Společenství je třeba věnovat zvláštní pozornost ostatním členům doprovodu vlaku plnícím úkoly v oblasti bezpečnosti na hnacích vozidlech a ve vlcích. Členské státy by proto měly zajistit, aby ostatní členové doprovodu vlaku plnící úkoly v oblasti bezpečnosti splňovali minimální požadavky stanovené v TSI „řízení dopravy a provoz“. Při zohlednění národních plánů provádění, které je třeba oznámit Komisi v souvislosti s prováděním TSI, vypracuje agentura možný profil pro vydávání osvědčení pro ostatní členy doprovodu vlaku plnící úkoly v oblasti bezpečnosti a zhodnotí dopad těchto různých možností. Na základě této zprávy by Komise tam, kde je to vhodné, měla předložit návrh ohledně podmínek a postupů pro vydávání osvědčení ostatním členům doprovodu vlaku plnícím úkoly v oblasti bezpečnosti na hnacích vozidlech a vlcích.
- (15) Požadavky týkající se licence a harmonizovaných doplňkových osvědčení stanovené v této směrnici by se měly týkat výhradně právních podmínek pro to, aby směl strojvedoucí řídit vlak. Všechny ostatní právní požadavky týkající se železničních podniků, provozovatelů infrastruktury, infrastruktury a kolejových vozidel, které musí být slučitelné s právními předpisy Společenství a být uplatňovány nediskriminačním způsobem, by měly být rovněž splněny dříve, než může strojvedoucí řídit vlak na určité části infrastruktury.
- (16) Touto směrnicí by nemělo být dotčeno provádění směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů ⁽³⁾ a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ze dne 18. prosince 2000 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány a institucemi Společenství a o volném pohybu těchto údajů ⁽⁴⁾.

(1) Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 6. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2007/32/ES (Úř. věst. L 141, 2.6.2007, s. 63).

(2) Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2007/32/ES.

(3) Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31. Směrnice ve znění nařízení (ES) č. 1882/2003 (Úř. věst. L 284, 31.10.2003, s. 1).

(4) Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1.

- (17) Aby bylo možné zaručit požadovanou jednotnost a průhlednost, mělo by Společenství stanovit jednotný vzor osvědčení, které bude vzájemně uznáváno členskými státy a které bude prokazovat splnění některých minimálních požadavků, odbornou kvalifikaci a jazykové znalosti strojvedoucích, a zároveň ponechávat orgánům členských států pravomoc vydávat licence a železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury pravomoc vydávat harmonizovaná doplňková osvědčení.
- (18) Agentura by měla přezkoumávat rovněž použití čipové karty namísto licence a harmonizovaných doplňkových osvědčení. Karta se zabudovaným čipem by měla tu výhodu, že by spojovala všechny tyto doklady a zároveň by mohla být využívána k jiným účelům v oblasti bezpečnosti nebo pro účely řízení činnosti strojvedoucích.
- (19) Bezpečnostní orgány by měly použít všechny údaje uvedené v licencích, harmonizovaných doplňkových osvědčeních a rejstřících licencí a harmonizovaných doplňkových osvědčení, aby se usnadnil postup pro hodnocení vydávání osvědčení zaměstnancům, stanovený v článcích 10 a 11 směrnice 2004/49/ES, a urychlilo vydávání osvědčení o bezpečnosti, které je rovněž stanoveno v uvedených článcích.
- (20) Zaměstnávání strojvedoucích s osvědčením vydaným v souladu s touto směrnicí by nemělo železniční podniky a provozovatele infrastruktury zbavovat odpovědnosti za vést systém dohledu a vnitřní kontroly způsobilosti a chování jejich strojvedoucích v souladu s článkem 9 a přílohou III směrnice 2004/49/ES; zaměstnávání těchto strojvedoucích by mělo být součástí tohoto systému. Harmonizované doplňkové osvědčení by nemělo železniční podniky ani provozovatele infrastruktury zbavovat odpovědnosti v oblasti bezpečnosti, a zejména pokud jde o školení jejich zaměstnanců.
- (21) Některé společnosti poskytují služby strojvedoucích železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury. V těchto případech by měl odpovědnost za to, že je strojvedoucí držitelem licence a osvědčení v souladu s touto směrnicí, nést železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury využívající služeb strojvedoucího.
- (22) Aby železniční doprava i nadále fungovala účinně, měli by si strojvedoucí, kteří vykonávali svou profesi již před vstupem této směrnice v platnost, zachovat získaná oprávnění během přechodného období.
- (23) Při výměně oprávnění k řízení, která byla strojvedoucím vydána před použitím příslušných ustanovení této směrnice, za harmonizovaná doplňková osvědčení a licence, které jsou s touto směrnicí v souladu, je potřeba se vyhnout zbytečné administrativní a finanční zátěži. Oprávnění k řízení, která byla strojvedoucím vydána dříve, by proto měla být v co nejširší míře zachována. Pokud mají být tato oprávnění vyměněna, měl by vydávající subjekt přihlídnout ke kvalifikacím a praxi každého strojvedoucího nebo skupiny strojvedoucích. Vydávající subjekt by měl na základě kvalifikací nebo praxe rozhodnout, zda je nezbytné, aby byli strojvedoucí nebo skupina strojvedoucích před získáním vyměněných licencí a harmonizovaných doplňkových osvědčení podrobeni dodatečné zkoušce nebo aby se zúčastnili školení. Vydávající subjekt by měl rozhodovat, zda kvalifikace nebo praxe dostačuje k vydání požadovaných licencí a harmonizovaných doplňkových osvědčení bez potřeby další zkoušky nebo školení.
- (24) Je rovněž třeba vyhnout se zbytečné administrativní a finanční zátěži v případě, kdy strojvedoucí mění zaměstnavatele. Železniční podnik zaměstnávající strojvedoucího by měl vzít v úvahu dříve získanou způsobilost a měl by v co největší míře upustit od dalších zbytečných zkoušek a školení.
- (25) Aniž je dotčen obecný systém vzájemného uznávání podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/36/ES ze dne 7. září 2005 o uznávání odborných kvalifikací⁽¹⁾, který bude platit i po skončení přechodného období, neměla by tato směrnice zaručovat žádná práva na vzájemné uznávání oprávnění k řízení, která strojvedoucí získali přede dnem použitelnosti této směrnice.
- (26) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi⁽²⁾.
- (27) Zejména je třeba zmocnit Komisi ke stanovení podmínek a kritérií nezbytných pro provedení této směrnice. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice nebo doplnit tuto směrnicí o nové jiné než podstatné prvky, měla by být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v čl. 5a rozhodnutí 1999/468/ES.

(1) Úř. věst. L 255, 30.9.2005, s. 22. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Rady 2006/100/ES (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 141).

(2) Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).

(28) Pokud ze závažných naléhavých důvodů nelze dodržet lhůty obvykle použitelné v rámci regulativního postupu s kontrolou, měla by mít Komise možnost použít ke stanovení kritérií Společenství pro výběr zkoušejících a zkoušek podle této směrnice a k přizpůsobení příloh této směrnice vědecko-technickému pokroku v souladu s touto směrnici postup pro naléhavé případy stanovený v čl. 5a odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES.

(29) V souladu s bodem 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů ⁽¹⁾ jsou členské státy vybízeny k tomu, aby jak pro sebe, tak i v zájmu Společenství sestavily vlastní tabulky, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily.

(30) Členské státy by měly zavést kontroly dodržování této směrnice a přijmout vhodná opatření v případě, že strojvedoucí poruší kterékoli ustanovení této směrnice.

(31) Členské státy by měly stanovit vhodné sankce za porušování vnitrostátních předpisů provádějících tuto směrnici.

(32) Jelikož cíle této směrnice, totiž stanovení společného právního rámce pro vydávání osvědčení strojvedoucím, kteří obsluhují hnací vozidla a vlaky v osobní a nákladní dopravě, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodu rozsahu a účinků této směrnice lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné k dosažení tohoto cíle.

(33) Z důvodů efektivnosti nákladů se může ukázat jako vhodné vyjmout na omezenou dobu z působnosti ustanovení této směrnice týkajících se povinnosti, na základě které mají být strojvedoucí držitelé licencí a harmonizovaných doplňkových osvědčení v souladu s touto směrnicí, ty strojvedoucí vlaků, kteří poskytují služby výhradně na území jednoho členského státu. Podmínky, kterými se tato vynechtání řídí, by měly být jasně definovány.

(34) Povinnost uplatňovat a provádět tuto směrnici by pro členský stát, který nemá žádný železniční systém a ani jej v nejbližší budoucnosti mít nebude, byla nepřiměřená a zbytečná. Po dobu, po kterou uvedené členské státy nebudou mít železniční systém, by proto měly být osvobozeny od povinnosti provést a uplatňovat tuto směrnici,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

KAPITOLA I

ÚČEL, OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE

Článek 1

Účel

Tato směrnice stanoví podmínky a postupy pro vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství. Blíže určuje úkoly příslušných orgánů členských států, strojvedoucích a ostatních zúčastněných subjektů v odvětví, zejména železničních podniků, provozovatelů infrastruktury a školících středisek.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Tato směrnice se vztahuje na strojvedoucí obsluhující hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství pro železniční podnik, který musí být držitelem osvědčení o bezpečnosti, nebo pro provozovatele infrastruktury, který musí být držitelem schválení z hlediska bezpečnosti.

2. Členské státy nesmějí, na základě vnitrostátních předpisů týkajících se ostatních členů vlakové čety nákladních vlaků, bránit nákladním vlakům v překračování hranic nebo v poskytování služeb vnitrostátní přepravy na svém území.

3. Aniž je dotčen článek 7, mohou členské státy vyjmout z opatření, která přijmou k provedení této směrnice, strojvedoucí poskytující služby výhradně na těchto druzích drah:

- a) metro, tramvaje a další městské kolejové systémy;
- b) sítě, které jsou funkčně oddělené od ostatního železničního systému a jsou určeny pouze pro místní, městskou a příměstskou osobní a nákladní dopravu;
- c) železniční infrastruktura v soukromém vlastnictví, která je určena pouze pro používání vlastníkem infrastruktury pro jeho vlastní nákladní dopravu;
- d) úseky trati, které jsou dočasně uzavřeny pro normální provoz za účelem údržby, obnovy nebo modernizace železničního systému.

Článek 3

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

- a) „příslušným orgánem“ bezpečnostní orgán uvedený v článku 16 směrnice 2004/49/ES;

⁽¹⁾ Úř. věst. C 321, 31.12.2003, s. 1.

- b) „strojvedoucím“ osoba způsobilá a oprávněná řídit samostatně, zodpovědně a bezpečně vlaky včetně hnacích vozidel, posunovacích hnacích vozidel, pracovních vlaků, vozidel údržby nebo vlaků určených pro železniční přepravu cestujících nebo zboží;
- c) „ostatními členy doprovodu vlaku plnícími úkoly v oblasti bezpečnosti“ se rozumějí zaměstnanci, kteří jsou přítomni ve vlaku, nejsou strojvedoucí, ale podílejí se na zajišťování bezpečnosti vlaku, cestujících a převáženého zboží;
- d) „železničním systémem“ struktura složená ze železniční infrastruktury, která zahrnuje tratě a pevná zařízení železničního systému a kolejová vozidla všech kategorií a původu provozovaná na této infrastruktuře, jak je definována ve směrnicích 96/48/ES a 2001/16/ES;
- e) „provozovatelem infrastruktury“ subjekt nebo podnik pověřený zejména zřizováním a údržbou železniční infrastruktury nebo její části, jak je definována v článku 3 směrnice 91/440/EHS, což může rovněž zahrnovat provozování kontrolních a bezpečnostních systémů infrastruktury. Funkcemi provozovatele infrastruktury v rámci sítě nebo její části mohou být pověřeny různé subjekty nebo podniky;
- f) „železničním podnikem“ železniční podnik definovaný ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury ⁽¹⁾ a jakýkoli jiný veřejný nebo soukromý podnik, jehož hlavní činností je železniční přeprava zboží nebo cestujících, přičemž podnik musí zajistit trakci. Tento pojem zahrnuje i podniky zajišťující pouze trakci;
- g) „technickými specifikacemi pro interoperabilitu“ neboli „TSI“ specifikace, které platí pro každý subsystém nebo část subsystému za účelem dodržení základních požadavků a zajištění interoperability transevropských vysokorychlostních a konvenčních železničních systémů definovaných ve směrnicích 96/48/ES a 2001/16/ES;
- h) „agenturou“ Evropská agentura pro železnice, zřízená nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ⁽²⁾ ze dne 29. dubna 2004;
- i) „osvědčením o bezpečnosti“ osvědčení, které železničnímu podniku vydává bezpečnostní orgán v souladu s článkem 10 směrnice 2004/49/ES;
- j) „osvědčením“ harmonizované doplňkové osvědčení uvádějící, na které části infrastruktury je držitel oprávněn řídit a která kolejová vozidla je držitel oprávněn řídit;
- k) „schválením z hlediska bezpečnosti“ osvědčení, které provozovatel infrastruktury vydává příslušný orgán v souladu s článkem 11 směrnice 2004/49/ES;
- l) „školicím střediskem“ subjekt pověřený nebo uznaný příslušným orgánem k poskytování školení.

KAPITOLA II

VYDÁVÁNÍ OSVĚDČENÍ STROJVEDOUCÍM

Článek 4

Vzor Společenství pro vydávání osvědčení

1. Všichni strojvedoucí musí mít nezbytnou zdravotní způsobilost a kvalifikaci pro řízení vlaků a musí být držiteli těchto dokladů:
 - a) licence prokazující, že strojvedoucí splňuje minimální podmínky, pokud jde o zdravotní požadavky, základní vzdělání a všeobecné profesní dovednosti. Licence obsahuje osobní údaje strojvedoucího a název vydávajícího orgánu a uvádí dobu své platnosti. Dokud nebude přijat vzor Společenství pro vydávání osvědčení uvedený v odstavci 4, musí licence splňovat požadavky přílohy I;
 - b) jednoho nebo více osvědčení uvádějících, na kterých částech infrastruktury je držitel oprávněn řídit a která kolejová vozidla je oprávněn řídit. Každé osvědčení musí splňovat požadavky přílohy I.
2. Předepsané osvědčení pro určitou část infrastruktury však není nezbytné v níže uvedených výjimečných případech, pokud během řízení sedí vedle strojvedoucího jiný strojvedoucí, který je držitelem platného osvědčení pro danou část infrastruktury:
 - a) pokud narušení plynulosti železniční dopravy vyžaduje odklonění vlaků nebo údržbu tratě, které stanoví provozovatel infrastruktury;
 - b) v případě výjimečných jednorázových jízd historických vlaků;
 - c) v případě výjimečných jednorázových jízd nákladních vlaků, pokud s tím provozovatel infrastruktury souhlasí;
 - d) v případě dodávky nebo předváděcí jízdy nového vlaku nebo hnacího vozidla;
 - e) pro účely školení nebo zkoušek strojvedoucích.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2004/49/ES.

⁽²⁾ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1.

Rozhodnutí o využití této možnosti učiní železniční podnik a nemůže je nařídit příslušný provozovatel infrastruktury ani příslušný orgán.

Pokud je výše uvedeným způsobem využít další strojvedoucí, je třeba o tom předem uvědomit provozovatele infrastruktury.

3. Osvědčení opravňuje k řízení kolejových vozidel jedné či obou těchto kategorií:

- a) kategorie A: posunovací hnací vozidla, pracovní vlaky, vozidla traťové údržby a veškerá další hnací vozidla, pokud jsou používána při posunu;
- b) kategorie B: přeprava cestujících nebo zboží.

Osvědčení může obsahovat oprávnění pro všechny kategorie a vztahovat se na všechny kódy uvedené v odstavci 4.

4. Do 4. prosince 2008 Komise na základě návrhu vypracovaného agenturou vzor Společenství pro licenci přijme osvědčení a ověřený opis osvědčení a určí rovněž jejich technické vlastnosti, přičemž přihlédne k opatřením proti padělání. Tato opatření, jež mají za cíl změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejím doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou stanoveným v čl. 32 odst. 3.

Do 4. prosince 2008 přijme Komise na základě doporučení agentury regulativním postupem s kontrolou podle čl. 32 odst. 3 opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejím doplněním, týkající se kódů Společenství pro různé druhy kategorií A a B podle odstavce 3 tohoto článku.

Článek 5

Opatření proti podvodům

Příslušné orgány a vydávající subjekty přijmou veškerá nezbytná opatření, aby zabránily padělání licencí a osvědčení a nepovolným zásahům do rejstříků uvedených v článku 22.

Článek 6

Držení, jazyk a vydávající orgány

1. Držitelem licence je strojvedoucí a vydává ji příslušný orgán definovaný v čl. 3 písm. a). Pokud příslušný orgán nebo jeho zástupce vydává licenci v národním jazyce, který není jazykem Společenství, vypracuje dvojjazyčné znění licence s použitím některého z jazyků Společenství.

2. Osvědčení vydává železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury, který strojvedoucího zaměstnává nebo s ním uzavírá smlouvu. Držitelem osvědčení je podnik nebo provozovatel, který je vydává. V souladu s čl. 13 odst. 3 směrnice 2004/49/ES

však mají strojvedoucí právo obdržet jeho ověřený opis. Pokud železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury vydává osvědčení v národním jazyce, který není jazykem Společenství, vypracuje dvojjazyčné znění osvědčení s použitím některého z jazyků Společenství.

Článek 7

Územní platnost

1. Licence platí na celém území Společenství.
2. Osvědčení platí pouze pro ty části infrastruktury a ta kolejová vozidla, jež jsou v něm uvedeny.

Článek 8

Uznávání dokladů strojvedoucích ze třetích zemí

Doklady strojvedoucích ze třetích zemí, kteří poskytují služby výhradně v přeshraničních úsecích železničního systému členského státu, mohou být tímto členským státem uznány v souladu s případnými dvoustrannými dohodami s touto třetí zemí.

KAPITOLA III

PODMÍNKY VYDÁNÍ LICENCE A OSVĚDČENÍ

Článek 9

Minimální požadavky

1. K získání licence musí žadatelé splňovat minimální požadavky stanovené v člancích 10 a 11. K získání osvědčení a zachování jeho platnosti musí být žadatelé držiteli licence a musí splňovat minimální požadavky stanovené v člancích 12 a 13.
2. Členský stát může uplatňovat přísnější požadavky pro vydávání licencí na svém území. Licence vydané jiným členským státem však uznává v souladu s článkem 7.

Oddíl I

Licence

Článek 10

Minimální věk

Členské státy stanoví minimální věk žadatelů o vydání licence, který musí být nejméně 20 let. Členské státy mohou vydat licenci žadatelům starším 18 let, v tom případě je však její platnost omezena na území členského státu, který tuto licenci vydal.

Článek 11

Základní požadavky

1. Žadatelé musí mít dokončenu nejméně devítiletou školní docházku (primární a sekundární stupeň) a musí úspěšně absolvovat základní školení odpovídající úrovni 3 podle rozhodnutí Rady 85/368/EHS ze dne 16. července 1985 o srovnatelnosti kvalifikací získaných odborným vzděláváním mezi členskými státy Evropského společenství⁽¹⁾.
2. Žadatelé prokazují svou tělesnou způsobilost tím, že podstoupí zdravotní prohlídku provedenou, podle rozhodnutí členského státu, buď lékařem akreditovaným nebo uznaným podle článku 20, nebo pod dohledem takového lékaře. Zdravotní prohlídka zahrnuje alespoň kritéria uvedená v bodech 1.1, 1.2, 1.3 a 2.1 přílohy II.
3. Žadatelé prokazují svou pracovně psychologickou způsobilost tím, že podstoupí prohlídku provedenou, podle rozhodnutí členského státu, buď psychologem nebo lékařem akreditovaným nebo uznaným podle článku 20, nebo pod dohledem takového psychologa nebo lékaře. Prohlídka zahrnuje alespoň kritéria uvedená v bodě 2.2 přílohy II.
4. Žadatelé prokazují svou všeobecnou odbornou způsobilost tím, že složí zkoušku, která zahrnuje alespoň obecné obory uvedené v příloze IV.

Oddíl II

Osvědčení

Článek 12

Jazykové znalosti

Musí být splněno kritérium jazykových znalostí uvedené v příloze VI ve vztahu k té části infrastruktury, které se žádost o vydání osvědčení týká.

Článek 13

Odborné kvalifikace

1. Žadatelé musí složit zkoušku, která ověří jejich odborné znalosti a způsobilost týkající se kolejových vozidel, kterých se žádost o vydání osvědčení týká. Obsahem této zkoušky jsou alespoň obecné obory uvedené v příloze V.
2. Žadatelé musí složit zkoušku, která ověří jejich odborné znalosti a způsobilost týkající se těch částí infrastruktury, kterých se žádost o vydání osvědčení týká. Obsahem zkoušky jsou alespoň obecné obory uvedené v příloze VI. V případě potřeby budou v rámci této zkoušky ověřovány rovněž jazykové znalosti v souladu s bodem 8 přílohy VI.

(1) Úř. věst. L 199, 31.7.1985, s. 56.

3. Železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury poskytne žadatelům školení v oblasti svého systému zajišťování bezpečnosti uvedeného ve směrnici 2004/49/ES.

KAPITOLA IV

POSTUPY PRO VYDÁVÁNÍ LICENCE A OSVĚDČENÍ

Článek 14

Vydávání licence

1. Příslušný orgán zveřejní postupy pro vydávání licence.
2. Všechny žádosti o vydání licence podává příslušnému orgánu žadatel sám, nebo kterýkoli subjekt jeho jménem.
3. Předmětem žádosti podané příslušnému orgánu může být vydání nové licence, aktualizace údajů v licenci, obnovení licence nebo vydání duplikátu licence.
4. Příslušný orgán vydá licenci bezodkladně, nejpozději však jeden měsíc po obdržení všech nezbytných podkladů.
5. S výhradou čl. 16 odst. 1 je doba platnosti licence deset let.
6. Licence se vydává v jednom originálu. Jakákoli duplikace licence je zakázána; duplikát smí vydat pouze příslušný orgán na základě žádosti.

Článek 15

Vydávání osvědčení

Každý železniční podnik a provozovatel infrastruktury vypracuje v rámci svého systému zajišťování bezpečnosti vlastní postupy pro vydávání nebo aktualizaci osvědčení v souladu s touto směrnicí, jakož i postupy pro odvolání, které strojvedoucím umožní žádat o přezkum rozhodnutí týkajícího se vydání, aktualizace, pozastavení nebo odebrání osvědčení.

V případě neshody se strany sporu mohou obrátit na příslušný orgán nebo na nezávislý odvolací orgán.

Jakmile jsou držitelé osvědčení udělena další oprávnění týkající se určitých kolejových vozidel nebo infrastruktury, železniční podniky a provozovatelé infrastruktury osvědčení neprodleně aktualizují.

Článek 16

Pravidelné kontroly

1. K zachování platnosti licence musí její držitelé podstupovat pravidelné prohlídky nebo zkoušky týkající se požadavků uvedených v čl. 11 odst. 2 a 3. Pokud jde o zdravotní prohlídky, je třeba dodržovat jejich minimální četnost v souladu s bodem 3.1 přílohy II. Tyto zdravotní prohlídky jsou prováděny lékaři akreditovanými nebo uznávanými v souladu s článkem 20 nebo pod jejich dohledem. Co se týče všeobecných odborných znalostí, platí čl. 23 odst. 8.

Při obnovování licence ověří příslušný orgán na základě rejstříku podle čl. 22 odst. 1 písm. a), zda strojvedoucí požadavky uvedené v prvním pododstavci tohoto odstavce splňuje.

2. K zachování platnosti osvědčení musí jeho držitel pravidelně podstupovat lékařské prohlídky nebo zkoušky týkající se podmínek uvedených v člancích 12 a 13. Četnost těchto prohlídek nebo zkoušek určí v souladu s vlastním systémem zajišťování bezpečnosti železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury, který strojvedoucího zaměstnává nebo s ním uzavřel smlouvu, přičemž musí být dodržena minimální četnost stanovená v příloze VII.

Při každé z těchto kontrol potvrdí vydávající subjekt prostřednictvím poznámky v osvědčení a zápisem v rejstříku podle čl. 22 odst. 2 písm. a), že strojvedoucí požadavky uvedené v prvním pododstavci tohoto odstavce splňuje.

3. Pokud žadatel nepodstoupí pravidelnou kontrolu nebo pokud je výsledek této kontroly negativní, použije se postup podle článku 18.

Článek 17

Ukončení pracovního poměru

Pokud strojvedoucí ukončí pracovní poměr s železničním podnikem nebo provozovatelem infrastruktury, bezodkladně o tom uvědomí příslušný orgán.

Platnost licence zůstane zachována, pokud jsou splněny podmínky uvedené v čl. 16 odst. 1.

Osvědčení pozbývá platnosti, pokud jeho držitel přestane být zaměstnán jako strojvedoucí. Držitel však obdrží ověřený opis osvědčení a všech dokladů prokazujících jeho školení, kvalifikaci, praxi a odbornou způsobilost. Železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury vezme při vydání osvědčení strojvedoucímu všechny tyto doklady v úvahu.

Článek 18

Dohled nad činností strojvedoucích železničními podniky a provozovateli infrastruktury

1. Železniční podniky a provozovatelé infrastruktury jsou povinni zajistit a kontrolovat platnost licencí a osvědčení strojvedoucích, které zaměstnávají nebo s nimiž uzavřeli smlouvu.

Železniční podniky a provozovatelé infrastruktury zavedou systém dohledu nad činností svých strojvedoucích. V případě, že výsledky dohledu zpochybní způsobilost strojvedoucího k výkonu činnosti a zachování platnosti licence nebo osvědčení, přijme železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury neprodleně nezbytná opatření.

2. Pokud se strojvedoucí domnívá, že jeho zdravotní stav vzbuzuje pochybnosti o jeho zdravotní způsobilosti k výkonu činnosti, neprodleně o tom uvědomí železniční podnik nebo provozovatele infrastruktury, podle okolností.

Jakmile se železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury dozví nebo je lékařem informován o tom, že se zdravotní stav strojvedoucího zhoršil na úroveň, která vyvolává pochybnosti o jeho zdravotní způsobilosti k výkonu činnosti, přijme neprodleně nezbytná opatření, včetně prohlídky podle bodu 3.1 přílohy II nebo v případě potřeby odebrání osvědčení, jakož i aktualizace rejstříku uvedeného v čl. 22 odst. 2. Kromě toho zajistí, aby strojvedoucí nebyl při výkonu služby nikdy pod vlivem jakékoli látky, která by mohla ovlivnit jeho koncentraci, pozornost nebo chování. Příslušný orgán je bezodkladně uvědoměn o každé pracovní neschopnosti trvající déle než tři měsíce.

KAPITOLA V

ÚKOLY A ROZHODNUTÍ PŘÍSLUŠNÉHO ORGÁNU

Článek 19

Úkoly příslušného orgánu

1. Příslušný orgán plní průhledným a nediskriminačním způsobem tyto úkoly:

- a) vydávání a aktualizace licencí a vystavování duplikátů podle článků 6 a 14;
- b) provádění pravidelných prohlídek nebo zkoušek podle čl. 16 odst. 1;
- c) pozastavování a odebrání licencí a zaslání žádostí o pozastavení osvědčení podle článku 29 vydávajícímu subjektu s uvedením důvodů;
- d) uznávání osob nebo subjektů uvedených v člancích 23 a 25, pokud k tomu je členským státem určen;

- e) zajišťování zveřejnění a aktualizace rejstříku akreditovaných nebo uznávaných osob a subjektů uvedeného v článku 20;
- f) vedení a aktualizace rejstříku licencí podle čl. 16 odst. 1 a čl. 22 odst. 1;
- g) dohled nad postupem vydávání osvědčení strojvedoucím podle článku 26;
- h) provádění kontrol podle článku 29;
- i) stanovení vnitrostátních kritérií pro zkoušející podle čl. 25 odst. 5.

V době před vydáním licence vyřizuje příslušný orgán bez prodlení žádosti o poskytnutí informací a zasílá bezodkladně případné žádosti o doplňující informace.

2. Příslušný orgán nesmí úkoly uvedenými v odst. 1 písm. c), g) a i) pověřit třetí osoby.

3. Každé pověření třetích osob úkoly musí být průhledné a nediskriminační a nesmí vést ke střetu zájmů.

4. Pokud příslušný orgán pověří železniční podnik úkoly uvedenými v odst. 1 písm. a) nebo b) nebo mu tyto úkoly smluvně zadává, musí být splněna alespoň jedna z těchto dvou podmínek:

- a) železniční podnik vydává licence pouze svým vlastním strojvedoucím;
- b) železniční podnik nemá na dotyčném území výhradní právo na žádný z úkolů, kterým byl pověřen nebo který mu byl dán na základě smlouvy.

5. Pokud příslušný orgán pověří úkoly třetí osoby nebo jim je smluvně zadá, jsou pověřeni zástupci nebo smluvní strany při plnění těchto úkolů povinni plnit povinnosti, které pro příslušný orgán vyplývají z této směrnice.

6. Pokud příslušný orgán pověří úkoly třetí osoby nebo jim tyto úkoly smluvně zadá, zavede systém kontroly, jehož prostřednictvím bude prověřovat plnění těchto úkolů, a zajišťuje dodržování podmínek stanovených v odstavcích 2, 4 a 5.

Článek 20

Akreditace a uznávání

1. Osoby nebo subjekty akreditované podle této směrnice akredituje akreditační subjekt určený daným členským státem. Akreditační postup je založen na kritériích nezávislosti, povolanosti a nestrannosti, jak jsou obsaženy v příslušných evropských

normách řady EN 45 000, a na hodnocení dokumentace předložené uchazeči, která patřičným způsobem prokazuje jejich odbornost v příslušné oblasti.

2. Alternativně k akreditaci podle odstavce 1 mohou členské státy stanovit, že osoby nebo subjekty uznané podle této směrnice uznává příslušný orgán nebo subjekt určený daným členským státem. Uznání je založeno na kritériích nezávislosti, povolanosti a nestrannosti. Je-li však požadovaná způsobilost velmi vzácná, může být učiněna výjimka z tohoto ustanovení na základě kladného stanoviska Komise, která je vydá regulativním postupem podle čl. 32 odst. 2.

Kritérium nezávislosti se nepoužije v případě školení ve smyslu čl. 23 odst. 5 a 6.

3. Příslušný orgán zajistí zveřejnění a aktualizaci rejstříku osob a subjektů, které byly akreditovány nebo uznány podle této směrnice.

Článek 21

Rozhodnutí příslušného orgánu

1. Příslušný orgán uvádí důvody svých rozhodnutí.

2. Příslušný orgán zajistí zavedení postupu správního odvolání, který zaměstnavatelům a strojvedoucím umožní požadovat přezkum rozhodnutí týkajících se jakékoliv žádosti podané podle této směrnice.

3. Členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění soudního přezkumu rozhodnutí přijatých příslušným orgánem.

Článek 22

Rejstříky a výměna informací

1. Příslušné orgány jsou povinny

a) vést rejstřík všech licencí, které byly vydány, aktualizovány, obnoveny, změněny, pozastaveny, odebrány nebo nahlášeny jako ztracené, odcizené či zničené, anebo jejichž platnost skončila. Tento rejstřík obsahuje údaje o každé licenci předepsané v bodě 4 přílohy I, které jsou přístupné pomocí vnitrostátního čísla přiděleného každému strojvedoucímu. Rejstřík je pravidelně aktualizován;

b) poskytovat, na základě odůvodněné žádosti, příslušným orgánům jiných členských států, agentuře nebo zaměstnavatelům strojvedoucích informace o stavu těchto licencí.

2. Každý železniční podnik a provozovatel infrastruktury je povinen

- a) vést rejstřík všech vydaných, aktualizovaných, obnovených, změněných, pozastavených a zrušených osvědčení, osvědčení nahlášených jako ztracená, odcizená či zničená a osvědčení, jejichž platnost skončila, a nebo zajistit vedení takového rejstříku. Tento rejstřík obsahuje údaje o každém osvědčení předepsané v bodě 4 přílohy I a údaje týkající se pravidelných kontrol podle článku 16. Rejstřík je pravidelně aktualizován;
- b) spolupracovat s příslušným orgánem členského státu, ve kterém mají sídlo, s cílem vyměňovat si informace s příslušným orgánem, a umožnit mu tak okamžitý přístup k požadovaným údajům;
- c) poskytovat příslušným orgánům jiných členských států na žádost informace o obsahu těchto osvědčení, je-li to požadováno v důsledku přeshraničních činností podniku nebo provozovatele.

3. Strojvedoucí mají přístup k údajům, které se jich týkají, jež jsou uloženy v rejstříku příslušných orgánů a rejstříku železničních podniků, a na žádost obdrží kopii těchto údajů.

4. Příslušné orgány spolupracují s agenturou s cílem zajistit interoperabilitu rejstříků uvedených v odstavcích 1 a 2.

K tomuto účelu přijme Komise do 4. prosince 2008 na základě návrhu vypracovaného agenturou základní parametry rejstříků, které mají být vytvořeny, jako jsou údaje, které mají být zaznamenávány, jejich formát a protokol o výměně údajů, přístupová práva, doba uchovávání údajů a postupy v případě úpadkového řízení. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejím doplněním, se přijímají na základě návrhu vypracovaného agenturou regulativním postupem s kontrolou podle čl. 32 odst. 3.

5. Příslušné orgány, provozovatelé infrastruktury a železniční podniky zajistí, aby byly rejstříky uvedené v odstavcích 1 a 2 a způsoby jejich využívání v souladu se směrnicí 95/46/ES.

6. Agentura zajistí, aby byl systém zavedený podle odst. 2 písm. a) a b) v souladu s nařízením (ES) č. 45/2001.

KAPITOLA VI

ŠKOLENÍ A ZKOUŠKY STROJVEDOUČÍCH

Článek 23

Školení

1. Školení strojvedoucích zahrnuje část týkající se licence, odrážející všeobecné odborné znalosti podle přílohy IV, a část týkající se osvědčení, odrážející specifické odborné znalosti podle příloh V a VI.

2. Školící metoda musí splňovat kritéria uvedená v příloze III.

3. Podrobné cíle školení týkajícího se licence jsou vymezeny v příloze IV a školení týkajícího se osvědčení v přílohách V a VI. Tyto podrobné cíle školení mohou být doplněny buď:

- a) o příslušné TSI přijaté v souladu se směrnicí 96/48/ES nebo směrnicí 2001/16/ES. V tomto případě Komise zajistí soulad mezi těmito TSI a přílohami IV, V a VI, nebo
- b) o kritéria navržená agenturou podle článku 17 nařízení (ES) č. 881/2004. Tato kritéria, která mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejím doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 32 odst. 3.

4. V souladu s článkem 13 směrnice 2004/49/ES přijmou členské státy opatření k zajištění spravedlivého a nediskriminačního přístupu uchazečů o práci strojvedoucího ke školení, které je nezbytné pro splnění podmínek k vydání licence a osvědčení.

5. Části školení týkající se všeobecných odborných znalostí podle čl. 11 odst. 4, jazykových znalostí podle článku 12 a odborných znalostí týkajících se kolejových vozidel podle čl. 13 odst. 1 vykonávají osoby nebo subjekty akreditované nebo uznané v souladu s článkem 20.

6. Části školení týkající se znalostí infrastruktury podle čl. 13 odst. 2, včetně znalostí trasy a provozních předpisů a postupů, vykonávají osoby nebo subjekty akreditované nebo uznané členským státem, ve kterém se infrastruktura nachází.

7. Pokud jde o licence, platí pro uznávání odborné kvalifikace strojvedoucích, kteří jsou státními příslušníky některého členského státu a kteří získali osvědčení o školení ve třetí zemi, nadále obecný systém uznávání odborných kvalifikací stanovený směrnicí 2005/36/ES.

8. S cílem zajistit zachování způsobilosti zaměstnanců je zaveden proces průběžného školení v souladu s bodem 2 písm. e) přílohy III směrnice 2004/49/ES.

Článek 24

Náklady na školení

1. Členské státy zajistí, aby byla přijata nezbytná opatření s cílem zabránit tomu, aby z investic železničního podniku nebo provozovatele infrastruktury do školení strojvedoucího neměl nepatřičný prospěch jiný železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury v případě, že strojvedoucí dobrovolně odejde k této jiné železniční společnosti nebo provozovateli infrastruktury.

2. Provedení tohoto článku je předmětem zvláštní pozornosti v rámci zprávy stanovené v článku 33, a zejména v jeho písmenu f).

Článek 25

Zkoušky

1. Zkoušky zaměřené na prověření požadovaných kvalifikací a zkoušející pověřené tímto úkolem určují

- a) pro část týkající se licence: příslušný orgán při stanovení postupu, který je třeba dodržet k vydání licence v souladu s čl. 14 odst. 1;
- b) pro část týkající se osvědčení: železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury při stanovení postupu, který je třeba dodržet k vydání osvědčení v souladu s článkem 15.

2. Dohled nad zkouškami uvedenými v odstavci 1 vykonávají odborní zkoušející, akreditovaní a uznání v souladu s článkem 20, a zkoušky musí být organizovány tak, aby nedošlo ke střetu zájmů.

3. Hodnocení znalostí infrastruktury včetně znalosti trasy a provozních předpisů provádějí osoby nebo subjekty akreditované nebo uznané členským státem, ve kterém se infrastruktura nachází.

4. Aniž je dotčena možnost, aby zkoušející patřil k železničnímu podniku nebo provozovateli infrastruktury vydávajícímu osvědčení, musí být zkoušky uvedené v odstavci 1 organizovány tak, aby nedošlo ke střetu zájmů.

5. Výběr zkoušejících a zkoušek může podléhat kritériím Společenství stanoveným na základě návrhu připraveného agenturou. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 32 odst. 3. Ze závažných naléhavých důvodů může Komise použít postup pro naléhavé případy podle čl. 32 odst. 4.

V případě, že taková kritéria Společenství neexistují, stanoví příslušné orgány vnitrostátní kritéria.

6. Školení musí být ukončeno teoretickými a praktickými zkouškami. Řidičské schopnosti se hodnotí během zkušebních jízd prováděných na železniční síti. K ověření používání provozních předpisů a činnosti strojvedoucího ve zvláště náročných situacích mohou být rovněž využity simulátory.

KAPITOLA VII

HODNOCENÍ

Článek 26

Normy jakosti

Příslušné orgány zajistí, aby všechny činnosti spojené se školením, hodnocením dovedností a aktualizací licencí a osvědčení byly

předmětem průběžného dohledu v rámci systému norem jakosti. Toto ustanovení se nevztahuje na činnosti, které jsou již zahrnuty do systémů zajišťování bezpečnosti zavedených železničními podniky a provozovateli infrastruktury v souladu se směrnicí 2004/49/ES.

Článek 27

Nezávislé hodnocení

1. Každý členský stát provede nejméně každých pět let nezávislé hodnocení postupů zvyšování a hodnocení odborných znalostí a způsobilosti a systému vydávání licencí a osvědčení. To neplatí pro činnosti, které jsou již zahrnuty do systémů zajišťování bezpečnosti zavedených železničními podniky a provozovateli infrastruktury v souladu se směrnicí 2004/49/ES. Hodnocení provádějí kvalifikované osoby, které samy nejsou do dotyčných činností zapojeny.

2. Výsledky těchto nezávislých hodnocení jsou řádně dokumentovány a předloženy příslušným orgánům. V případě nutnosti přijmou členské státy vhodná opatření k nápravě nedostatků zjištěných během nezávislého hodnocení.

KAPITOLA VIII

OSTATNÍ ČLENOVÉ DOPROVODU VLAKU

Článek 28

Zpráva o ostatních členech doprovodu vlaku

1. Pokud jde o ostatní členy doprovodu vlaku plnícími úkoly v oblasti bezpečnosti, jejichž odborná kvalifikace v důsledku toho přispívá k bezpečnosti železnic, určí agentura ve zprávě, kterou předloží do 4. června 2009 a při zohlednění TSI „řízení dopravy a provoz“ podle směrnic 96/48/ES a 2001/16/ES, profil a úkoly těchto zaměstnanců, které by měly být regulovány na úrovni Společenství prostřednictvím systému licencí nebo osvědčení srovnatelného se systémem zavedeným touto směrnicí.

2. Na základě této zprávy Komise do 4. června 2010 předloží zprávu a případně návrh právního předpisu o vydávání osvědčení pro ostatní členy doprovodu vlaku uvedené v odstavci 1.

KAPITOLA IX

KONTROLY A SANKCE

Článek 29

Kontroly příslušným orgánem

1. Příslušný orgán může kdykoli učinit opatření s cílem prověřit, zda jsou ve vlacích provozovaných v rámci jeho místní příslušnosti strojvedoucí držitelé dokladů vydaných v souladu s touto směrnicí.

2. Bez ohledu na prověření stanovené v odstavci 1 může příslušný orgán v případě nedbalosti, již se strojvedoucí dopustí na pracovišti, prověřit, zda tento strojvedoucí splňuje požadavky uvedené v článku 13.

3. Příslušný orgán může provést šetření, zda strojvedoucí, železniční podniky, provozovatelé infrastruktury, zkoušející a školící střediska dodržují tuto směrnici při výkonu činnosti v rámci jeho místní příslušnosti.

4. Pokud příslušný orgán zjistí, že strojvedoucí již nadále nesplňuje jednu nebo více požadovaných podmínek, přijme tato opatření:

- a) v případě licence vydané příslušným orgánem: příslušný orgán licenci pozastaví. Toto pozastavení je v závislosti na rozsahu rizika pro bezpečnost železnic dočasné nebo trvalé. Aniž je dotčeno právo na odvolání podle článku 21, uvědomí o svém rozhodnutí s uvedením důvodů neprodleně dotyčného strojvedoucího a jeho zaměstnavatele. Příslušný orgán sdělí, jakým postupem je možné licenci znovu získat;
- b) v případě licence vydané příslušným orgánem v jiném členském státě: příslušný orgán se obrátí na uvedený orgán a požádá s uvedením důvodů buď o provedení další kontroly, nebo o pozastavení licence. Dožadující příslušný orgán uvědomí o své žádosti Komisi a ostatní příslušné orgány. Orgán, který dotyčnou licenci vydal, žádost do čtyř týdnů posoudí a sdělí dožadujícímu orgánu své rozhodnutí. Orgán, který licenci vydal, uvědomí o rozhodnutí rovněž Komisi a ostatní příslušné orgány. Dokud orgán, který licenci vydal, nesdělí své rozhodnutí, může kterýkoli příslušný orgán zakázat strojvedoucím poskytování služeb v rámci jeho místní příslušnosti;
- c) v případě osvědčení: příslušný orgán se obrátí na vydávající orgán a požádá buď o provedení další kontroly, nebo o pozastavení osvědčení. Vydávající orgán přijme vhodná opatření a do čtyř týdnů podá zprávu příslušnému orgánu. Dokud příslušný orgán neobdrží zprávu vydávajícího orgánu, může strojvedoucím zakázat poskytování služeb v rámci své místní příslušnosti a uvědomí o tom Komisi a ostatní příslušné orgány.

Pokud se příslušný orgán domnívá, že určitý strojvedoucí představuje závažnou hrozbu pro bezpečnost železnic, přijme v každém případě neprodleně nezbytná opatření, například požádá provozovatele infrastruktury, aby zastavil vlak, a zakáže strojvedoucímu na nezbytně dlouhou dobu poskytování služeb v rámci své místní příslušnosti. O tomto rozhodnutí uvědomí Komisi a ostatní příslušné orgány.

Ve všech případech aktualizuje příslušný orgán nebo k tomu určený subjekt rejstřík uvedený v článku 22.

5. Pokud se příslušný orgán domnívá, že rozhodnutí přijaté příslušným orgánem v jiném členském státě podle odstavce 4 nesplňuje příslušná kritéria, je záležitost předána Komisi, která zajme stanovisko do tří měsíců. V případě potřeby navrhne dotyčnému členskému státu nápravná opatření. V případě neshody nebo sporu je záležitost předána výboru uvedenému v čl. 32 odst. 1 a Komise přijme veškerá nezbytná opatření regulativním postupem podle čl. 32 odst. 2. Členský stát může zachovat zákaz řízení na svém území pro daného strojvedoucího podle odstavce 4, dokud není záležitost vyřízena v souladu s tímto odstavcem.

Článek 30

Sankce

Aniž jsou dotčeny jakékoli jiné sankce nebo postupy zavedené touto směrnicí, stanoví členské státy pravidla pro sankce za porušení vnitrostátních předpisů přijatých podle této směrnice a přijmou veškerá nezbytná opatření k jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené, nediskriminační a odrazující. Členské státy sdělí Komisi tyto předpisy do dne uvedeného v čl. 36 odst. 1 prvním pododstavci a oznámí jí bezodkladně veškeré pozdější změny.

KAPITOLA X

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 31

Změny příloh

1. Opatření určená ke změně jiných než podstatných prvků této směrnice přizpůsobením příloh vědecko-technickému pokroku se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 32 odst. 3. V případě závažných naléhavých důvodů může Komise použít postup pro naléhavé případy stanovený v čl. 32 odst. 4.

2. Pokud se přizpůsobení týká zdraví či podmínek bezpečnosti nebo profesní kvalifikace, zajistí Komise, aby byli sociální partneři konzultováni předtím, než se tyto změny připraví.

Článek 32

Výbor

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 21 směrnice 96/48/ES.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

4. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1, 2, 4 a 6 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Článek 33

Zpráva

Agentura vyhodnotí vývoj vydávání osvědčení strojvedoucím v souladu s touto směrnicí. Do čtyř let od přijetí základních parametrů rejstříků podle čl. 22 odst. 4 předloží Komisi zprávu, která bude případně obsahovat navrhaná zlepšení systému, pokud jde o

- a) postupy vydávání licencí a osvědčení;
- b) akreditaci školicích středisek a hodnotitelů;
- c) systém řízení jakosti zavedený příslušnými orgány;
- d) vzájemné uznávání osvědčení;
- e) přiměřenost požadavků na školení uvedených v přílohách IV, V a VI ve vztahu ke struktuře trhu a ke kategoriím uvedeným v čl. 4 odst. 2 písm. a);
- f) propojení rejstříků a mobilitu na trhu práce.

Kromě toho může agentura v této zprávě případně doporučit opatření týkající se teoretického a praktického ověřování odborných znalostí žadatelů o vydání harmonizovaného osvědčení pro kolejová vozidla a příslušnou infrastrukturu.

Komise přijme na základě těchto doporučení vhodná opatření a v případě potřeby navrhne změny této směrnice.

Článek 34

Použití čipových karet

Do 4. prosince 2012 agentura přezkoumá možnost využití čipových karet, které kombinují licenci a osvědčení uvedené v článku 4, a sestaví analýzu jejich nákladů a přínosů.

Opatření, jež mají za cíl změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, týkající se technických a funkčních specifikací pro tuto čipovou kartu se přijímají na základě návrhu vypracovaného agenturou regulativním postupem s kontrolou podle čl. 32 odst. 3.

Pokud si zavedení čipových karet nevyžádá žádnou změnu textu směrnice a jejích příloh, přijímají se specifikace čipových karet regulativním postupem podle čl. 32 odst. 2.

Článek 35

Spolupráce

Členské státy si při provádění této směrnice vzájemně pomáhají. Příslušné orgány během této fáze provádění vzájemně spolupracují.

Agentura této spolupráci napomáhá a pořádá za tím účelem vhodná setkání se zástupci příslušných orgánů.

Článek 36

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 4. prosince 2009. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice. Komise o nich uvědomí ostatní členské státy.

3. Povinnost provést a uplatňovat tuto směrnici se nevztahuje na Kypr a Maltu po dobu, po kterou na jejich území neexistuje žádný železniční systém.

Článek 37

Postupné zavádění a přechodná období

Tato směrnice se bude zavádět postupně v těchto etapách:

- 1) Rejstříky stanovené v článku 22 budou zřízeny do dvou let po přijetí základních parametrů rejstříků stanovených v čl. 22 odst. 4.
- 2) a) Aniž je dotčen bod 3, vydávají se do dvou let po přijetí základních parametrů rejstříků stanovených v čl. 22 odst. 4 strojvedoucím, kteří poskytují služby v přeshraniční dopravě, kabotážní dopravě nebo nákladní dopravě v jiném členském státě nebo vykonávají činnost nejméně ve dvou členských státech, osvědčení nebo licence v souladu s touto směrnicí.

Od stejného dne se všichni strojvedoucí, kteří poskytují výše uvedené služby, včetně strojvedoucích, kterým dosud nebyla vydána licence nebo kterým dosud nebylo vydáno osvědčení v souladu s touto směrnicí, pravidelně podrobují kontrolám podle článku 16.

- b) Aniž je dotčen bod 3, vydávají se do dvou let po zřízení rejstříků uvedených v bodě 1 všechny nové licence a osvědčení v souladu s touto směrnicí.
- c) Do sedmi let po zřízení rejstříků uvedených v bodě 1 musí být všichni strojvedoucí držiteli licence a osvědčení v souladu s touto směrnicí. Vydávající subjekt vezme v úvahu veškerou odbornou způsobilost, kterou každý strojvedoucí již získal, aby tento požadavek nevedl ke zbytečné administrativní a finanční zátěži. Oprávnění k řízení, která byla strojvedoucím vydána před tímto okamžikem, by měla být pokud možno zachována. Vydávající subjekty se však u jednotlivých strojvedoucích nebo skupin strojvedoucích mohou případně rozhodnout, že k obdržení licence nebo osvědčení podle této směrnice jsou nezbytné další zkoušky nebo školení.
- 3) Strojvedoucí, kterým bylo oprávnění k řízení hnacích vozidel vydáno v souladu s předpisy platnými před začátkem použitelnosti bodu 2 písm. a) nebo b), mohou nadále vykonávat svou profesní činnost na základě svých oprávnění k řízení a bez použití této směrnice až do sedmi let po zřízení rejstříků uvedených v bodě 1.

Učňům, kteří zahájili schválený program vzdělávání nebo školení nebo schválený školicí kurz před začátkem použitelnosti bodu 2 písm. a) nebo b), mohou členské státy vydat osvědčení v souladu se stávajícími vnitrostátními předpisy.

Strojvedoucím a učňům uvedeným v tomto bodě může příslušný orgán nebo orgány ve výjimečných případech udělit výjimku ze zdravotních požadavků uvedených v příloze II. Platnost licence vydané s uplatněním této výjimky se omezuje na území dotyčného členského státu.

- 4) Příslušné orgány, železniční podniky a provozovatelé infrastruktury zajistí pro strojvedoucí, kteří nejsou držiteli licence a osvědčení v souladu s touto směrnicí, postupné zavedení pravidelných zkoušek odpovídajících zkouškám podle článku 16.
- 5) Pokud o to některý členský stát požádá, požádá Komise agenturu, aby po konzultaci s tímto členským státem provedla analýzu nákladů a přínosů uplatňování ustanovení této směrnice pro strojvedoucí, kteří poskytují služby výhradně na území tohoto členského státu. Analýza nákladů a přínosů pokrývá období deseti let. Komisi bude předložena do dvou let po zřízení rejstříků uvedených v bodě 1.

Pokud tato analýza nákladů a přínosů ukáže, že náklady na uplatňování ustanovení této směrnice pro tyto strojvedoucí převyšují přínosy, přijme Komise rozhodnutí regulativním postupem podle čl. 32 odst. 2 do šesti měsíců od předložení výsledků této analýzy. Rozhodnutí může stanovit, že bod 2 písm. b) a c) tohoto článku nemusí být použit na tyto strojvedoucí na území dotyčného členského státu po dobu nejvýše deseti let.

Nejpozději 24 měsíce před uplynutím této doby dočasné výjimky může Komise s přihlédnutím k významnému vývoji v odvětví železniční dopravy v dotyčném členském státě regulativním postupem podle čl. 32 odst. 2 požádat agenturu o provedení další analýzy nákladů a přínosů, kterou je třeba předložit Komisi nejpozději dvanáct měsíců před uplynutím této doby dočasné výjimky. Komise přijme rozhodnutí postupem uvedeným v druhém pododstavci tohoto bodu.

Článek 38

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 39

Tato směrnice je určena členským státům.

Ve Štrasburku dne 23. října 2007.

Za Evropský parlament
předseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
předseda
M. LOBO ANTUNES

PŘÍLOHA I

VZOR SPOLEČENSTVÍ PRO LICENCI A HARMONIZOVANÉ DOPLŇKOVÉ OSVĚDČENÍ

1. VLASTNOSTI LICENCE

Technické vlastnosti licence strojvedoucího musí být v souladu s normami ISO 7810 a 7816-1.

Karta musí být zhotovena z polykarbonátu.

Metody ověření shody technických vlastností licence strojvedoucího s mezinárodními normami musí vyhovovat normě ISO 10373.

2. OBSAH LICENCE

Přední strana licence musí obsahovat

- a) slova „Licence strojvedoucího“ vytištěná velkými písmeny v jazyce nebo jazycích členského státu, který licenci vydává;
- b) název členského státu, který licenci vydává;
- c) poznávací značku členského státu vydávajícího licenci v souladu s kódem země podle ISO 3166, zobrazenou negativně v modrém pravoúhlém čtyřúhelníku a obkrouženou dvanácti žlutými hvězdami;
- d) údaje týkající se vydávané licence, očíslované takto:
 - i) příjmení držitele,
 - ii) jméno (jména) a příjmení držitele,
 - iii) datum a místo narození držitele,
 - iv) — datum vydání licence,
— datum uplynutí doby platnosti licence,
— název orgánu, který licenci vydává,
— osobní číslo držitele u zaměstnavatele (nepovinné),
 - v) číslo licence umožňující přístup k údajům v národním rejstříku,
 - vi) fotografie držitele,
 - vii) podpis držitele,
 - viii) trvalé bydliště nebo poštovní adresa držitele (nepovinné);
- e) slova „Vzor Evropských společenství“ v jazyce nebo jazycích členského státu, který licenci vydává, a slova „Licence strojvedoucího“ v ostatních jazycích Společenství, vytištěná žlutě a tvořící pozadí licence;
- f) referenční barvy:
 - modrá: Pantone Reflex blue,
 - žlutá: Pantone yellow;

- g) další informace nebo zdravotní omezení pro použití stanovená příslušným orgánem v souladu s přílohou II, ve formě kódů.

Kódy stanoví Komise regulativním postupem podle čl. 32 odst. 2 na základě doporučení agentury.

3. OSVĚDČENÍ

Osvědčení musí obsahovat

- a) příjmení držitele;
- b) jméno (jména) a příjmení držitele;
- c) datum a místo narození držitele;
- d) — datum vydání osvědčení,
— datum uplynutí doby platnosti osvědčení,
— název orgánu, který osvědčení vydává,
— osobní číslo držitele u svého zaměstnavatele (nepovinné);
- e) číslo licence umožňující přístup k údajům v národním rejstříku;
- f) fotografii držitele;
- g) podpis držitele;
- h) trvalé bydliště nebo poštovní adresu držitele (nepovinné);
- i) název a adresu železničního podniku nebo provozovatele infrastruktury, pro kterého je strojvedoucí oprávněn k řízení vlaků;
- j) kategorie, ve kterých je držitel oprávněn k řízení;
- k) druh nebo druhy kolejových vozidel, která je držitel oprávněn řídit;
- l) části infrastruktury, na kterých je držitel oprávněn řídit;
- m) další informace nebo omezení;
- n) jazykové znalosti.

4. MINIMÁLNÍ ÚDAJE OBSAŽENÉ V NÁRODNÍCH REJSTRÁCÍCH

- a) Údaje týkající se licence:

Veškeré údaje uvedené v licenci a údaje týkající se kontroly požadavků stanovených v člancích 11 a 16.

- b) Údaje týkající se osvědčení:

Veškeré údaje uvedené v osvědčení a údaje týkající se kontroly požadavků stanovených v člancích 12, 13 a 16.

PŘÍLOHA II

ZDRAVOTNÍ POŽADAVKY

1. OBECNÉ POŽADAVKY

1.1 Strojvedoucí nesmějí trpět zdravotními poruchami ani užívat léky, drogy nebo látky, které by mohly způsobit

- náhlou ztrátu vědomí,
- snížení pozornosti nebo koncentrace,
- náhlou neschopnost,
- ztrátu rovnováhy nebo koordinace,
- výrazné pohybové omezení.

1.2 Zrak

Musí být splněny tyto požadavky týkající se zraku:

- ostrost vidění do dálky s korekcí nebo bez ní: 1,0; minimálně 0,5 pro horší oko,
- maximální hodnoty korektivních čoček: dalekozrakost +5/krátkozrakost -8. Výjimky jsou udělovány ve výjimečných případech a na základě vyjádření odborného očního lékaře. Lékař poté přijme rozhodnutí,
- ostrost vidění na blízko a na střední vzdálenost: dostatečná, s korekcí nebo bez ní,
- kontaktní čočky a brýle jsou povoleny, pokud jsou pravidelně kontrolovány odborným lékařem,
- normální barevné vidění: použití uznaného testu, jako je test Ishihara, případně jiného uznaného testu,
- zorné pole: úplné,
- vidění oběma očima: efektivní; není požadováno u osob s odpovídající adaptací a dostatečnými zkušenostmi s kompenzací. Pouze v případě ztráty binokulárního vidění po nástupu osoby do zaměstnání,
- binokulární vidění: efektivní,
- rozpoznávání barevných odstínů: test musí být založen na rozpoznávání jednotlivých barev, nikoliv na relativních rozdílech,
- kontrastní citlivost: dobrá,
- žádná postupující oční onemocnění,
- čočkové implantáty, keratotomie a keratektomie jsou povoleny pouze za předpokladu, že jsou kontrolovány každý rok nebo s pravidelností, kterou stanoví lékař,
- odolnost vůči oslnění,
- barevné kontaktní čočky a fotochromatické čočky nejsou povoleny. Čočky s UV filtrem jsou povoleny.

1.3 Požadavky na sluch a slovní vyjadřování

Dostatečná sluchová schopnost potvrzená audiogramem, tzn.:

- schopnost sluchu dobrá natolik, aby byla osoba schopna vést telefonní rozhovor a slyšet varovné signály a rádiové zprávy.

Následující hodnoty by měly být považovány za doporučené:

- sluchová nedostatečnost nesmí být vyšší než 40 dB při 500 a 1 000 Hz,
- sluchová nedostatečnost ucha s horším vzduchovým přenosem zvuku nesmí být vyšší než 45 dB při 2 000 Hz,
- žádná anomálie vestibulárního systému,
- žádná chronická porucha řeči (z důvodu nutnosti hlasité a jasné výměny zpráv),
- použití přístrojů pro nedoslýchavé je povoleno ve zvláštních případech.

1.4 Těhotenství

V případě nedostatečné snášenlivosti nebo patologického průběhu je třeba těhotenství považovat za důvod k dočasnému vyloučení strojvedoucích. Je nezbytné použít právní předpisy chránící těhotné strojvedoucí.

2. MINIMÁLNÍ OBSAH PROHLÍDKY PŘED NÁSTUPEM DO ZAMĚSTNÁNÍ

2.1 Lékařské prohlídky

- všeobecná zdravotní prohlídka,
- vyšetření smyslových funkcí (zrak, sluch, vnímání barev),
- rozbor krve nebo moči, mimo jiné ke zjištění cukrovky, je-li to nezbytné pro posouzení tělesné způsobilosti uchazeče,
- klidový elektrokardiogram (EKG),
- vyšetření na psychotropní látky, jako jsou nedovolené drogy nebo psychotropní léky a zneužívání alkoholu, které zpochybňují způsobilost k výkonu povolání,
- kognitivní funkce: pozornost a koncentrace; paměť; vnímání; usuzování,
- komunikace,
- psychomotorické funkce: rychlost reakce, koordinace rukou.

2.2 Pracovní psychologické vyšetření

Účelem pracovních psychologických vyšetření je napomáhat při zařazování a řízení personálu. Pokud jde o obsah psychologického hodnocení, musí být možné díky vyšetření stanovit, zda uchazeč o práci strojvedoucího netrpí pracovními psychologickými potížemi, zejména ve vztahu ke svým pracovním schopnostem, a nevykazuje jiné osobnostní faktory, které by mohly ovlivňovat bezpečný výkon jeho práce.

3. PRAVIDELNÉ PROHLÍDKY PO NÁSTUPU DO ZAMĚSTNÁNÍ

3.1 Četnost

Lékařské prohlídky (tělesná způsobilost) se provádějí alespoň každé tři roky až do věku 55 let, poté každoročně.

Kromě této četnosti musí lékař akreditovaný nebo uznáný podle článku 20 této směrnice zvýšit četnost lékařských prohlídek, vyžaduje-li to zdravotní stav zaměstnance.

Aniž je dotčen čl. 16 odst. 1, provádí se vhodné lékařské vyšetření pokaždé, je-li důvod pochybovat o tom, zda držitel licence nebo osvědčení nadále splňuje zdravotní požadavky stanovené v bodě 1 přílohy II.

Tělesná způsobilost musí být ověřována pravidelně a po každém pracovním úrazu, jakož i při pracovní neschopnosti po nehodě s účastí osob. Lékař akreditovaný nebo uznáný podle článku 20 této směrnice může rozhodnout o provedení další vhodné zdravotní prohlídky, zvláště po době pracovní neschopnosti nejméně 30 dnů. Zaměstnavatel musí požádat lékaře akreditovaného nebo uznáného podle článku 20 této směrnice o přezkoumání tělesné způsobilosti strojvedoucího, pokud musel strojvedoucího z bezpečnostních důvodů odvolat ze služby.

3.2 Minimální obsah pravidelné zdravotní prohlídky

Pokud strojvedoucí splňuje kritéria zdravotní prohlídky před nástupem do zaměstnání, musí pravidelné prohlídky obsahovat alespoň

- všeobecnou zdravotní prohlídku,
- vyšetření smyslových funkcí (zrak, sluch, barevné vidění),
- rozbor krve a moči za účelem zjištění cukrovky a jiných onemocnění podle výsledku klinického vyšetření,
- vyšetření na drogy, je-li to předepsáno v návaznosti na klinické vyšetření.

Kromě toho se pro strojvedoucí starší 40 let vyžaduje provedení klidového EKG.

PŘÍLOHA III

ŠKOLICÍ METODA

Musí být zajištěna vyváženost mezi teoretickým školením (v učebně a při názorných ukázkách) a praktickým školením (pracovní zkušenosti na pracovišti, řízení pod dohledem a řízení bez dohledu na tratích vyhrazených pro školící účely).

Školení pomocí počítače je povoleno pro individuální studium provozních předpisů, signalizačních situací atd.

Využívání simulátorů, i když není povinné, může být užitečné pro účinné školení strojvedoucích; simulátory jsou užitečné zejména pro nácvik chování v mimořádných pracovních situacích nebo u předpisů, které nejsou často používány. Jsou výhodné zejména z toho důvodu, že umožňují strojvedoucím učit se praktickým konáním reagovat na situace, které nemohou být předmětem školení ve skutečných podmínkách. V zásadě musí být používány simulátory nejnovějšího typu.

Pokud jde o získání znalostí o trase, musí být upřednostněn přístup, podle kterého strojvedoucího doprovází několikrát na téže trase jiný strojvedoucí, a to ve dne i v noci. Jako alternativní školící metodu lze použít videozáznamy trasy z kabiny strojvedoucího.

PŘÍLOHA IV

VŠEOBECNÉ ODBORNÉ ZNALOSTI A POŽADAVKY TÝKAJÍCÍ SE LICENCE

Všeobecné školení má tyto cíle:

- získat znalosti a osvojit si postupy v souvislosti s železničními technologiemi, včetně zásad bezpečnosti a hlubšího významu provozních předpisů,
- získat znalosti a osvojit si postupy v souvislosti s riziky spojenými s železničním provozem a různé způsoby jejich snižování,
- získat znalosti a osvojit si postupy týkající se zásad upravujících jeden nebo více způsobů železničního provozu,
- získat znalosti a osvojit si postupy týkající se vlakových souprav, jejich skladby a technických požadavků na hnací vozidla, nákladní a osobní železniční vozy a ostatní kolejová vozidla.

Strojvedoucí musí být zejména schopni:

- rozumět specifickým požadavkům na práci strojvedoucího, jejímu významu, profesním požadavkům a požadavkům na jednotlivce (dlouhá pracovní doba, častý pobyt mimo domov atd.),
- uplatňovat bezpečnostní předpisy pro zaměstnance,
- rozpoznávat jednotlivá kolejová vozidla,
- znát a přesně uplatňovat pracovní metody,
- rozpoznávat referenční a aplikační dokumenty (příručka postupů a příručka tratí, jak jsou definovány v „provozních“ TSI, příručka strojvedoucího, havarijní příručka atd.),
- osvojit si chování, které je slučitelné s výkonem odpovědností zásadně důležitých pro bezpečnost,
- znát postupy při nehodách s účastí osob,
- znát nebezpečí při železničním provozu všeobecně,
- znát zásady pro bezpečnost dopravy,
- ovládat základy elektrotechniky.

PŘÍLOHA V

ODBORNÉ ZNALOSTI TÝKAJÍCÍ SE KOLEJOVÝCH VOZIDEL A POŽADAVKY NA OSVĚDČENÍ

Po ukončení zvláštního školení týkajícího se kolejových vozidel musí být strojvedoucí schopni vykonávat níže uvedené úkoly.

1. ZKOUŠKY A KONTROLY PŘED ODJEZDEM

Strojvedoucí musí být schopni

- obstarat si dokumentaci a nezbytné vybavení,
- zkontrolovat funkce hnacího vozidla,
- zkontrolovat údaje uvedené v dokumentech na palubě hnacího vozidla,
- provedením kontrol a zkoušek se ujistit, že hnací vozidlo je schopné poskytnout požadovanou tažnou sílu a že jsou bezpečnostní zařízení funkční,
- při předání hnacího vozidla nebo při zahájení cesty zkontrolovat, zda jsou předepsaná ochranná a bezpečnostní zařízení k dispozici a zda jsou funkční,
- vykonávat veškeré činnosti běžné preventivní údržby.

2. ZNALOST KOLEJOVÝCH VOZIDEL

Aby strojvedoucí mohli obsluhovat hnací vozidlo, musí být obeznámeni se všemi ovládacími a signalizačními prvky, zejména s těmi, které se týkají

- trakce (hnacího systému),
- brzdového systému,
- zařízení souvisejících s bezpečností provozu.

Aby strojvedoucí mohli odhalit a určit mimořádnosti kolejových vozidel, ohlásit je a stanovit, které opravy je třeba provést, a aby v některých případech mohli sami učinit opatření, musí být obeznámeni s

- mechanickou konstrukcí,
- závěsným a spřahovacím zařízením,
- pojezdovým ústrojím (pojezdem),
- bezpečnostním zařízením,
- palivovými nádržemi, palivovou soustavou, výfukovým systémem,
- významem značení na vnitřní a vnější straně kolejových vozidel, zejména se symboly používanými pro přepravu nebezpečných věcí,
- systémy zaznamenávání jízdy,
- elektrickými systémy a systémy stlačeného vzduchu,
- sběrači proudu a vysokonapěťovými systémy,
- komunikačním zařízením (rádiové spojení mezi dispečerským pracovištěm a vlakem atd.),
- organizací cest,

- jednotlivými součástmi kolejových vozidel, jejich funkcí a zařízeními specifickými pro tažené vozy, zejména se systémem zastavení vlaku vypuštěním vzduchu z brzdového potrubí,
- brzdovým systémem,
- částmi specifickými pro hnací vozidla,
- trakčním řetězcem, motory a převodovkou.

3. ZKOUŠKY BRZD

Strojvedoucí musí být schopni

- před odjezdem zkontrolovat a vypočítat, zda brzdný výkon vlakové soupravy vyhovuje požadavkům na brzdný výkon předepsaný pro danou trať stanoveným v dokumentaci vozidla,
- kontrolovat funkci různých součástí brzdného systému hnacího vozidla a vlakové soupravy podle potřeby před odjezdem, při zahájení jízdy a během jízdy.

4. ZPŮSOB JÍZDY A MAXIMÁLNÍ RYCHLOST VLAKU VZHLEDEM K CHARAKTERISTIKÁM TRATĚ

Strojvedoucí musí být schopni

- obeznámit se s informacemi, které jsou jim poskytnuty před odjezdem,
- určit způsob jízdy a maximální rychlost vlaku na základě proměnných údajů, jako jsou omezení rychlosti, povětrnostní podmínky nebo jakékoli změny signalizace.

5. ŘÍZENÍ VLAKU ZPŮSOBEM, KTERÝ NEPOŠKOZUJE ZAŘÍZENÍ ČI VOZIDLA

Strojvedoucí musí být schopni

- používat všechny dostupné řídicí systémy v souladu s platnými předpisy,
- rozjíždět vlak při respektování meze adheze a výkonu,
- používat brzdy pro zpomalení a zastavení tak, aby nedošlo k poškození kolejových vozidel a zařízení.

6. MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

Strojvedoucí musí

- být schopni registrovat neobvyklé události ve vztahu k chování vlaku,
- být schopni zkontrolovat vlak a rozpoznat příznaky nepravidelností, rozlišovat mezi nimi, reagovat podle jejich závažnosti a pokusit se je odstranit, přičemž na prvním místě musí být vždy bezpečnost železničního provozu a osob,
- znát dostupné zabezpečovací a komunikační prostředky.

7. MIMOŘÁDNÉ PROVOZNÍ UDÁLOSTI A NEHODY, POŽÁRY A NEHODY S ÚČASTÍ OSOB

Strojvedoucí musí

- být schopni podniknout kroky na ochranu vlaku a přivolat pomoc v případě nehody s účastí osob přepravovaných ve vlaku,
- být schopni stanovit, zda vlak převáží nebezpečné věci, a určit toto zboží na základě dokladů vlaku a seznamů vozidel,
- znát postupy evakuace vlaku v případě nouzové situace.

8. PODMÍNKY PRO POKRAČOVÁNÍ V JÍZDĚ PO MIMOŘÁDNÉ PROVOZNÍ UDÁLOSTI KOLEJOVÉHO VOZIDLA

Po mimořádné provozní události musí být strojvedoucí schopni posoudit, zda a za jakých podmínek může kolejové vozidlo pokračovat v jízdě, aby mohli bezodkladně informovat o těchto podmínkách provozovatele infrastruktury.

Strojvedoucí musí být schopni určit, zda je třeba před pokračováním vlaku v jízdě vypracovat odborný posudek.

9. ZAJIŠTĚNÍ VLAKU PROTI POHYBU

Strojvedoucí musí být schopni zajistit, aby se vlak nebo jeho části i za nejhorších možných podmínek nevedl neočekávaně do pohybu.

Kromě toho musí strojvedoucí znát opatření, kterými lze zastavit vlak nebo jeho části, které se neočekávaně uvedly do pohybu.

PŘÍLOHA VI

ODBORNÉ ZNALOSTI TÝKAJÍCÍ SE INFRASTRUKTURY A POŽADAVKY NA OSVĚDČENÍ

Otázky týkající se infrastruktury

1. ZKOUŠKY BRZD

Strojvedoucí musí být schopni před odjezdem zkontrolovat a vypočítat, zda brzdný výkon vlakové soupravy vyhovuje požadavkům na brzdný výkon předepsaný pro danou trať stanoveným v dokumentaci vozidla.

2. ZPŮSOB JÍZDY A MAXIMÁLNÍ RYCHLOST VLAKU VZHLEDKEM K CHARAKTERISTIKÁM TRATĚ

Strojvedoucí musí být schopni

- obeznámit se s informacemi, které jim jsou poskytnuty, jako jsou omezení rychlosti nebo jakékoli změny v signalizaci,
- určit způsob jízdy a maximální rychlost vlaku na základě charakteristik tratě.

3. ZNALOST TRATĚ

Strojvedoucí musí být schopni předvídat a reagovat přiměřeným způsobem, pokud jde o bezpečnost a jiné aspekty plnění úkolů, jako jsou přesnost a hlediska hospodárnosti. Proto musí důkladně znát železniční tratě a zařízení na trase a v případě potřeby i jiné dohodnuté alternativní trasy.

Důležité jsou tyto aspekty:

- provozní podmínky (změny koleje, provoz v jednom směru atd.),
- ověření plánu trasy na základě příslušných podkladů,
- určení kolejí, které mohou být použity pro daný druh provozu,
- platné dopravní předpisy a význam signalizačního systému,
- provozní režim,
- systém autobloku a související předpisy,
- názvy stanic a poloha a schopnost rozpoznání stanic a stavědel na dálku, aby bylo možno přizpůsobit řízení,
- signalizace přechodu z jednoho provozního nebo napájecího systému na druhý,
- rychlostní omezení pro různé kategorie vlaků,
- topografické profily,
- zvláštní brzdné podmínky, například na tratích s prudkým klesáním,
- zvláštní provozní charakteristiky: zvláštní návěsti, značení, podmínky pro odjezd atd.

4. BEZPEČNOSTNÍ PŘEDPISY

Strojvedoucí musí být schopni

- uvést vlak do pohybu teprve tehdy, pokud jsou splněny všechny předepsané podmínky (jízdni řád, pokyn nebo návěst k odjezdu, případně vydání návěstí atd.),
- sledovat signalizaci na trati nebo v kabině strojvedoucího, okamžitě ji bezchybně interpretovat a odpovídajícím způsobem jednat,
- řídit vlak bezpečně v souladu se specifickými druhy provozu: zvláštní režimy jízdy na základě pokynu, přechodné omezení rychlosti, jízda v opačném směru, povolení nedbat návěstí v případě nebezpečí, řazení, otáčení, jízda vlaku přes úseky, na kterých probíhají stavební práce, atd.,
- dodržovat plánované nebo dodatečné zastávky a v případě potřeby na těchto zastávkách poskytovat cestujícím dodatečné služby, zejména otevírat a zavírat dveře.

5. ŘÍZENÍ VLAKU

Strojvedoucí musí být schopni

- vždy vědět, kde se vlak na příslušné trati nachází,
- používat brzdy pro snížení rychlosti a zastavení tak, aby nedošlo k poškození kolejových vozidel a zařízení,
- přizpůsobit provoz vlaku jízdnimu řádu a případným pokynům k úspoře energie při zohlednění charakteristik hnacího vozidla, vlaku, tratě a životního prostředí.

6. MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

Strojvedoucí musí být schopni

- věnovat pozornost, pokud to řízení vlaku dovolí, mimořádným situacím, jež se týkají infrastruktury a životního prostředí: návěstem, kolejím, napájení, úrovnovým železničním přejezdům, okolí kolejiště, ostatní dopravě,
- odhadnout vzdálenost viditelných překážek,
- informovat provozovatele infrastruktury bezodkladně o místě a povaze zjištěných odchylek a ujistit se, že informace byly správně pochopeny,
- při zohlednění infrastruktury zajistit nebo podniknout kroky pro zajištění bezpečnosti dopravy a osob, kdykoli je to nutné.

7. MIMOŘÁDNÉ PROVOZNÍ UDÁLOSTI A NEHODY, POŽÁRY A NEHODY S ÚČASTÍ OSOB

Strojvedoucí musí být schopni

- podniknout kroky na ochranu vlaku a přivolat pomoc v případě nehody s účastí osob,
- určit místo pro zastavení vlaku v případě požáru a v případě nutnosti poskytnout pomoc při evakuaci cestujících,
- bezodkladně poskytnout všechny potřebné informace o požáru, pokud nemohou zdotat požár vlastními silami,
- o těchto podmínkách bezodkladně informovat provozovatele infrastruktury,
- posoudit, zda a za jakých podmínek umožňuje stav infrastruktury pokračování vozidla v jízdě.

8. JAZYKOVÉ ZKOUŠKY

Strojvedoucí, kteří si musí vyměňovat s provozovatelem infrastruktury informace týkající se otázek zásadně důležitých pro bezpečnost, musí ovládat jazyk uvedený příslušným provozovatelem infrastruktury. Jejich jazykové znalosti jim musí umožňovat aktivní a účinnou komunikaci v běžných, nepříznivých a naléhavých situacích.

Musí být schopni používat zprávy a metodu komunikace uvedenou v „provozních“ TSI. Strojvedoucí musí být schopni komunikace odpovídající úrovni 3 podle následující tabulky:

Úroveň jazyka a komunikace

Schopnost slovního vyjadřování v jazyce lze rozdělit do následujících pěti úrovní:

Úroveň	Popis
5	<ul style="list-style-type: none"> — je schopen přizpůsobit způsob svého vyjadřování kterémukoliv partnerovi rozhovoru — je schopen sdělit názor — je schopen vyjednávat — je schopen přesvědčovat — je schopen poskytovat rady
4	<ul style="list-style-type: none"> — je schopen řešit zcela neočekávané situace — je schopen formulovat hypotézy — je schopen vyjádřit podložené stanovisko
3	<ul style="list-style-type: none"> — je schopen řešit praktické situace s výskytem neočekávaného prvku — je schopen popisovat — je schopen vést plynulý jednoduchý rozhovor
2	<ul style="list-style-type: none"> — je schopen řešit jednoduché praktické situace — je schopen klást otázky — je schopen odpovídat na otázky
1	<ul style="list-style-type: none"> — je schopen hovořit s využitím zapamatovaných vět

PŘÍLOHA VII

ČETNOST ZKOUŠEK

Minimální četnost pravidelných zkoušek činí:

- a) jazykové znalosti (s výjimkou rodilých mluvčích): každé tři roky nebo po každé absenci přesahující jeden rok;
 - b) znalosti infrastruktury (včetně znalosti trasy a provozních předpisů): každé tři roky nebo po každé absenci na dané trase přesahující jeden rok;
 - c) znalosti kolejových vozidel: každé tři roky.
-