EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 13.5.2026.
COM(2026) 228 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par Regulas (ES) 2021/782 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem īstenošanu un rezultātiem

SATURS

1. Ievads 2

2. Regulas (ES) 2021/782 īstenošana un rezultāti 3

2.1. Atbrīvojumi (2. pants) 3

2.2. Vienlīdzīga attieksme (5. pants) 6

2.3. Velosipēdu pārvadāšana (6. pants) 7

2.4. Ceļošanas reāllaika informācija (10. pants) 9

2.5. Tranzīta biļetes (12. pants) 11

2.6. Tiesības uz maršruta maiņu (18. panta 3. punkts) 16

2.7. Kompensācija – nepārvarama vara (19. panta 10. punkts) 18

2.8. Kopēja veidlapa atlīdzinājuma un kompensācijas pieprasījumiem (18. panta 7. punkts un 19. panta 6. punkts) 19

2.9. Būtiski traucējumi un ārkārtas rīcības plānošana (20. panta 6. punkts) 20

2.10. Personas ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām (V nodaļa) 21

2.11. Sūdzību izskatīšana un izpildes panākšana (28. pants un VII nodaļa) 26

3. Secinājumi 30

A pielikums. Pārskats par Regulā (ES) 2021/782 paredzēto atbrīvojumu izmantošanu 32

B pielikums. Salīdzinājums ar dalībvalstu atbrīvojumiem saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1371/2007 33

1. IEVADS

Eiropas Parlamenta un Padomes 2021. gada 29. aprīļa Regula (ES) 2021/782 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem ([1]) ("regula") stājās spēkā 2021. gada 7. jūnijā, un to piemēro no 2023. gada 7. jūnija. Ar to atcēla un aizstāja Regulu (EK) Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem, kas stājās spēkā 2009. gadā([2]). Ar regulu tika grozīti un ieviesti šādi noteikumi: atbrīvojumi (2. pants), vienlīdzīga attieksme (5. pants), velosipēdu pārvadāšana (6. pants), ceļošanas reāllaika informācija (10. pants), tranzīta biļetes (12. pants), tiesības izvēlēties savu maršrutu (18. panta 3. punkts), nepārvarama vara (19. panta 10. punkts), kopējā atlīdzināšanas un kompensācijas pieprasījumu veidlapa (18. panta 7. punkts un 19. panta 6. punkts), būtiski traucējumi un ārkārtas rīcības plāni (20. panta 6. punkts), personu ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām tiesības (V nodaļa) un sūdzību izskatīšana un izpilde (28. pants un VII nodaļa).

Regulas 39. pantā ir noteikts, ka Komisijai līdz 2026. gada 7. jūnijam ir jāziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par regulas īstenošanu un rezultātiem. Šā ziņojuma mērķis ir izpildīt šo pienākumu. Šajā ziņojumā galvenā uzmanība ir pievērsta jaunajiem elementiem, kas ieviesti ar 2021. gada pārskatīšanu.

Šā ziņojuma pamatā ir informācija, kas sniegta saskaņā ar regulu, arī dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu ziņojumi par to sniegumu pakalpojumu kvalitātes jomā un dalībvalstu valsts izpildstruktūru (VIS) ziņojumi par to darbībām([3]). Ziņojuma pamatā ir arī paziņojumi, ko dalībvalstis iesniegušas Komisijai saskaņā ar regulas 2. panta 7. punktu, 11. panta 4. punktu, 31. panta 3. punktu un 35. panta 1. punktu.

Turklāt šajā ziņojumā ir iekļauti konstatējumi no Komisijas vadīta atbalsta pētījuma([4]), kurā tika apkopoti dati par regulas īstenošanu visās dalībvalstīs. Tā kā pētījumā galvenā uzmanība tika pievērsta galvenā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma praksei katrā dalībvalstī, atsauces šajā ziņojumā uz konstatējumiem par noteikumu piemērošanu konkrētā dalībvalstī būtu jāsaprot kā atsauces uz galvenā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma praksi minētajā dalībvalstī, ja vien nav norādīts citādi.

Šā ziņojuma konstatējumi, īpaši attiecībā uz tranzīta biļetēm, ir būtiski arī saistībā ar jauno Komisijas priekšlikumu regulai (COM(2026) 233), ar ko paplašina pasažieru tiesības gadījumā, ja tiek nokavēti dzelzceļa savienojumi, kas tiek nodrošināti saskaņā ar vienu biļeti, kura iegādāta vienā platformā kā daļa no viena darījuma.

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/782 (2021. gada 29. aprīlis) par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (pārstrādāta redakcija), OV L 172, 17.5.2021., 1. lpp.

([2]) Sk. regulas 41. pantu. No 2025. gada 7. jūnija piemēro tikai 6. panta 4. punktu, kas saistīts ar iepirkuma procedūrām jaunam vai būtiski modernizētam ritošajam sastāvam velosipēdu pārvadāšanai.

([3]) No regulas 32. panta 3. punkta izriet, ka valstu izpildstruktūras reizi divos gados līdz nākamā kalendārā gada 30. jūnijam publicē ziņojumus ar statistiku par savu darbību, arī par piemērotajām sankcijām. Minētos ziņojumus dara pieejamus arī Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras tīmekļa vietnē.

([4]) Uzņēmumi "*Ramboll Management Consulting A/S*", "*Milieu Consulting SRL*" un "*Transport & Mobility Leuven*" atbalsta pētījums ziņojumam par Regulas (ES) 2021/782 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem īstenošanu un rezultātiem.

2. REGULAS (ES) 2021/782 ĪSTENOŠANA UN REZULTĀTI

2.1. Atbrīvojumi (2. pants)

Regulas 2. pantā ir definēta tās darbības joma un noteikts, kuri dzelzceļa braucieni un pakalpojumi ietilpst regulas darbības jomā. Tajā arī precizēts, kuriem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem dalībvalstis var piemērot atbrīvojumu no konkrētiem regulas noteikumiem. Atbrīvojumu iemesli ir jāiekļauj paziņojumos Komisijai. Atbrīvojuma režīma 2021. gada pārskatīšanas mērķis bija ierobežot iepriekšējos noteikumos paredzēto atbrīvojumu pārmērīgu izmantošanu, pakāpeniski paplašināt regulas tvērumu, iekļaujot tajā vairāk pakalpojumu, un nodrošināt, ka pasažieru tiesības ir konsekventākas un paredzamākas. Dalībvalstīm par visiem šādiem atbrīvojumiem jāpaziņo Eiropas Komisijai un jānorāda to piešķiršanas iemesli([5]).

A pielikumā ir sniegts pārskats dalījumā pa dalībvalstīm par atbrīvojumiem saskaņā ar pašlaik spēkā esošo regulu. **B pielikumā** ir sniegts to atbrīvojumu salīdzinājums dalījumā pa pakalpojumu veidiem un pa dalībvalstīm, kas piemēroti saskaņā ar Regulu (ES) 2021/782 un Regulu (EK) Nr. 1371/2007.

No 27 dalībvalstīm divām – Kiprai un Maltai – nav dzelzceļa tīkla. Sešas dalībvalstis([6]), kurās ir dzelzceļa tīkls, nav izmantojušas nevienu atbrīvojumu. Pārējās 19 dalībvalstis izmanto atbrīvojumus: lielākā daļa – ierobežotā mērā, bet mazāka grupa – plašāk([7]).

Saskaņā ar Regulas (ES) 2021/782 2. panta 4. punktu iespēja piemērot atbrīvojumus, kas saistīti ar **iekšzemes tālsatiksmes pārvadājumu pakalpojumiem**, attiecas tikai uz tām dalībvalstīm, kuras līdz 2024. gadam jau bija izmantojušas līdzīgu atbrīvojumu minētajiem pakalpojumiem saskaņā ar iepriekšējo regulu. Turklāt ar jauno regulu ir samazināts to noteikumu skaits, kuriem var piemērot atbrīvojumu attiecībā uz šiem pakalpojumiem([8]), un pagarinājumu var atjaunot tikai vienu reizi līdz 2029. gadam. Principā tas būtu ļāvis līdz pat desmit dalībvalstīm saglabāt atbrīvojumus šiem pakalpojumiem līdz 2029. gadam([9]). Tomēr tikai piecas dalībvalstis ir paziņojušas, ka tās turpinās piemērot atbrīvojumus līdz 2029. gadam([10]).

Tas liecina, ka paļaušanās uz valstu atbrīvojumiem saskaņā ar Regulu (ES) 2021/782 attiecībā uz iekšzemes tālsatiksmes dzelzceļa pakalpojumiem praksē ir ievērojami samazinājusies, kas savukārt varētu atbalstīt pasažieru tiesību plašāku un konsekventāku piemērošanu visās dalībvalstīs. Tajā pašā laikā faktiskais atbrīvojumu tvērums šajās piecās dalībvalstīs atšķiras([11]).

Turklāt regula arī ļauj dalībvalstīm – tāpat kā iepriekšējā regulā – atbrīvot no regulas piemērošanas (pie)pilsētas un reģionālos dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus([12]), izņemot lielāku skaitu obligāto pamatnoteikumu, no kuriem nav

([5]) Regulas 2. panta *(Darbības joma)* 7. punkts.
(6) BE, EE, EL, ES, IE, SI.
([7]) Sk. A pielikumu.
([8]) Proti, regulas 15. pants *(Avansa maksājumi)*, 17. pants *(Atbildība par kavējumiem, nokavētu pārsēšanos un atceltiem reisiem)* un 19. pants *(Kompensācija)*, 20. pants *(Palīdzība, īpaši* tā 2. punkta a) un b) apakšpunkts, un 30. panta *(Pasažieru informēšana par viņu tiesībām)* 2. punkts.
([9]) BG, EE, HU, IE, LV, LT, PL, PT, RO, SK.
([10]) BG, HU, PT, RO, SK.
([11]) Visaptverošs pārskats par valstu atbrīvojumiem saskaņā ar Regulu (ES) 2021/782 ir pieejams Komisijas tīmekļa vietnē: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/passenger-rights/rail-passenger-rights_en.
([12]) Regulas 2. panta *(Darbības joma)* 6. panta a) apakšpunkts.

atbrīvojuma un kuri tāpēc vienmēr ir jāpiemēro([13]). Attiecībā uz reģionālajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem ir salīdzinoši vairāk obligātu noteikumu nekā attiecībā uz (pie)pilsētas pārvadājumu pakalpojumiem([14]).

Reģionālajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem piemēro atbrīvojumus([15]) 12 no 25 dalībvalstīm. Tās pašas dalībvalstis ir arī izmantojušas atbrīvojumus **(pie)pilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem**([16]).

Šajā sakarā tolaik 18 dalībvalstis([17]) izmantoja Regulā (EK) Nr. 1371/2007 paredzēto iespēju atbrīvot (pie)pilsētas un reģionālos dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus. Tas apstiprina iepriekš novēroto tendenci attiecībā uz iekšzemes tālsatiksmes pārvadājumu pakalpojumiem, proti, ka mazāk dalībvalstu izmanto iespējas piešķirt atbrīvojumus pakalpojumiem saskaņā ar jauno regulu.

Četras dalībvalstis (pie)pilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem ir piešķīrušas atbrīvojumus no lielākās daļas regulas noteikumu, tādējādi nodrošinot regulas galveno obligāto noteikumu piemērošanu([18]). Trīs citās dalībvalstīs tiek izmantota līdzīga pieeja atbrīvojumiem (piemēro galvenos obligātos noteikumus), ar ievērojamu atšķirību, ka joprojām tiek piemēroti arī daži citi neobligāti noteikumi([19]). Cita piecu dalībvalstu grupa ir izvēlējusies mērķtiecīgākus, konkrētiem noteikumiem paredzētus atbrīvojumus([20]). Šīs tendences lielā mērā vērojamas tajās pašās dalībvalstīs attiecībā uz atbrīvojumiem reģionālajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem([21]).

Septiņas dalībvalstis ir piešķīrušas atbrīvojumu no pašreizējās regulas piemērošanas **starptautiskiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem uz trešām valstīm**([22]) salīdzinājumā ar astoņām dalībvalstīm, kas šādu atbrīvojumu izmantoja saskaņā ar iepriekšējo regulu. Turklāt 15 dalībvalstis ir izmantojušas atbrīvojumu pakalpojumiem, **ko ekspluatē tikai un vienīgi izmantošanai vēstures vai tūrisma nolūkos**([23]). Visās šajās valstīs pakalpojumi vēstures vai tūrisma nolūkos ir atbrīvoti no

([13]) Sk. regulas 2. punkta *(Darbības joma)* 8. punktu. Tas īpaši attiecas uz regulas 5. pantu *(Nediskriminējoši līguma nosacījumi un tarifi)*, 11. pantu *(Biļešu un rezervāciju pieejamība)*, 13. pantu *(Atbildība par pasažieriem un bagāžu)*, 14. pantu *(Apdrošināšana un atbildības segums)*, 21. pantu *(Tiesības uz pārvadāšanu)*, 22. pantu *(Informācija personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām)*, 27. pantu *(Pasažieru personiskā drošība)* un 28. pantu *(Sūdzības)*.

([14]) Regulas 5. pants *(Nediskriminējoši līguma nosacījumi un tarifi)*, 6. pants *(Velosipēdi)*, 11. pants *(Biļešu un rezervāciju pieejamība)*, 12. pants *(Tranzīta biļetes),* 13. pants *(Atbildība par pasažieriem un bagāžu)*, 14. pants *(Apdrošināšana un atbildības segums)*, 18. panta *(Atlīdzināšana un maršruta maiņa)* 3. punkts, 21. pants *(Tiesības uz pārvadāšanu)*, 22. pants *(Informācija personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām)*, 23. pants *(Palīdzība dzelzceļa stacijās un vilcienā),* 24. pants *(Palīdzības sniegšanas nosacījumi)*, 25. pants *(Kompensācija par pārvietošanās palīglīdzekļiem, palīgierīcēm un servisa suņiem)*, 26. pants *(Personāla apmācība)*, 27. pants *(Pasažieru personiskā drošība)* un 28. pants *(Sūdzības)*. Tomēr reģionālo dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu atbrīvojumu no 12. panta 1. punkta un 18. panta 3. punkta piemērošanas var piemērot līdz 2028. gada 7. jūnijam (sk. regulas 2. panta 8. punktu).

([15]) AT, BG, DE, FI, FR, HU, LU, PL, PT, RO, SE, SK.

([16]) AT, BG, DE, FI, FR, HU, LU, PL, PT, RO, SE, SK.

([17]) AT, BG, DE, EE, EL, ES, FI, FR, HU, IE, LT, LU, LV, PL, PT, RO, SE, SK.

([18]) HU, PT, RO, SK.

([19]) FR, LU, PL.

([20]) AT, BG, DE, FI, SE.

([21]) Austrija ir vienīgā dalībvalsts, kas nošķir pilsētas un piepilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus. Austrijā atbrīvojuma režīms piepilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem kopumā ir saskaņots ar atbrīvojumiem reģionālajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem.

([22]) BG, CZ, FI, HU, LV, PL, RO. Atbrīvojumu tvērums un piemērojamība visām vai konkrētām trešām valstīm var atšķirties.

([23]) BG, CZ, FI, FR, DE, HU, IT, LV, LT, NL, PL, PT, RO, SK, SE.

regulas piemērošanas kopumā, izņemot 13. pantu *(Atbildība par pasažieriem un bagāžu)* un 14. pantu *(Apdrošināšana un atbildības segums)*.

Sešas dalībvalstis ir piešķīrušas atbrīvojumu no regulas 10. panta piemērošanas, jo infrastruktūras pārvaldītājiem nav tehniski iespējams izplatīt reāllaika datus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, biļešu pārdevējiem, ceļojumu rīkotājiem vai staciju apsaimniekotājiem([24]). Visos gadījumos atbrīvojumu piemēro līdz 2030. gada 7. jūnijam (regulas 2. panta 5. punkts).

Astoņas dalībvalstis ir izmantojušas iespēju piemērot **ilgāku iepriekšējas paziņošanas periodu, proti, 36 stundas, nevis 24 stundas, attiecībā uz palīdzības sniegšanu personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām**([25]). Visos gadījumos atbrīvojumu piemēro līdz 2026. gada 30. jūnijam saskaņā ar maksimālo laikposmu, kas šim atbrīvojumam atļauts saskaņā ar regulas 24. panta a) punkta trešo daļu. Lielākajā daļā dalībvalstu maksimālais 24 stundu iepriekšējas paziņošanas periods jau ir piemērots kopš piemērošanas sākuma 2023. gada 7. jūnijā. Dānijā atbrīvojuma tvērums ir šaurāks, jo tas attiecas tikai uz pārrobežu dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem uz Vāciju, nevis uz visiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem.

No iepriekš minētā izriet, ka regulā paredzēto atbrīvojumu izmantošana ir samērā plaši izplatīta, bet to tvērums ievērojami atšķiras. Ievērojams skaits dalībvalstu izmanto vairākas atbrīvojuma iespējas, īpaši tās, kas attiecas uz pilsētas, piepilsētas un reģionālajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, kā arī iespēju sniegt dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus, kurus piedāvā tikai un vienīgi izmantošanai vēstures vai tūrisma nolūkos. Turpretī citas atbrīvojuma iespējas, piemēram, tās, kas attiecas uz iekšzemes tālsatiksmes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem un starptautiskiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem uz trešām valstīm, izmanto mazāka dalībvalstu grupa.

Ja dalībvalstis nolemj dažus dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus atbrīvot no dažu šīs regulas noteikumu piemērošanas, tām attiecīgi jāinformē Komisija. Sniedzot šo informāciju, dalībvalstīm ir jānorāda šādu atbrīvojumu piešķiršanas iemesli. Regulas 10. apsvērumā ir precizēts, ka, informējot Komisiju par piešķirtajiem atbrīvojumiem, dalībvalstīm vienlaikus būtu arī jāpaskaidro pasākumi, ko tās ir veikušas vai plāno veikt, lai izpildītu regulā noteiktos pienākumus pēc attiecīgo atbrīvojumu termiņa beigām. 26 dalībvalstis([26]) ir paziņojušas Komisijai par valsts īstenošanas pasākumiem, tai skaitā par atbrīvojumiem, ko tās piešķīrušas saskaņā ar regulu.

Salīdzinājumā ar pieeju saskaņā ar iepriekšējo regulu tas liecina par pāreju uz strukturētāku un diferencētāku atbrīvojumu izmantošanu. Saskaņā ar iepriekšējo regulējumu atbrīvojumi tika plaši izmantoti visās dalībvalstīs un pakalpojumu kategorijās, un to tvērums bieži bija plašs, un daži no tiem arī tika pagarināti uz ilgu laiku. Saskaņā ar pašreizējo regulējumu joprojām pastāv atbrīvojumi, īpaši attiecībā uz pilsētas, piepilsētas un reģionālajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, taču pastāv skaidrāks nošķirums starp nelielu plašāku lietotāju grupu([27]) un arvien lielāku dalībvalstu skaitu, kas atkāpes izmanto

([24]) AT, HR, HU, LV, PL, RO.

([25]) BG, CZ, HR, DK, DE, HU, LV, RO.

([26]) Turklāt 25 dalībvalstīm, kurās ir dzelzceļa tīkls, viena dalībvalsts, kurā nav dzelzceļa tīkla (MT), paziņoja Komisijai par īstenošanas pasākumiem, bet otra (CY) to vēl nebija izdarījusi. Proti, lai nodrošinātu regulā noteikto pienākumu uzraudzību un izpildi attiecībā uz biļešu pārdevējiem un ceļojumu rīkotājiem, kas varētu būt reģistrēti tādas dalībvalsts teritorijā, kurā nav dzelzceļa tīkla, ir jāizraugās valsts izpildstruktūra.

([27]) BG, HU, RO.

maz([28]) vai (gandrīz)([29]) neizmanto vispār([30]). Turklāt atbrīvojumi biežāk tiek formulēti kā mērķtiecīgi, uz konkrētiem noteikumiem attiecināmi izņēmumi vai ierobežota laika atlikšana, nevis kā plaši, nenoteikti izņēmumi, – kas liecina par atbrīvojumu nozīmes pakāpenisku sašaurināšanos un attiecīgu regulas darbības jomas paplašināšanu praksē.

2.2. Vienlīdzīga attieksme (5. pants)

Regulas 5. pantā ir noteikts, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, biļešu pārdevējiem un ceļojumu rīkotājiem ir jāpiedāvā līguma nosacījumi un tarifi bez tiešas vai netiešas diskriminācijas pēc pasažiera (dalībvalsts) valstspiederības vai pakalpojumu sniedzēja iedibinājuma vietas ES. Šis noteikums neskar sociālos tarifus un attiecas arī uz atrunām saskaņā ar regulas 11. pantu. Līdzīgi nediskriminēšanas noteikumi jau pastāvēja attiecībā uz citiem transporta veidiem pirms regulas stāšanās spēkā, savukārt dzelzceļa transporta kontekstā bija jāizmanto Līguma vispārējais nediskriminēšanas noteikums (Līguma par Eiropas Savienības darbību 18. pants). Tāpēc 5. panta ieviešana palielina juridisko noteiktību. Turklāt šis pants ir viens no galvenajiem regulas obligātajiem noteikumiem, kam nevar piemērot atbrīvojumu attiecībā uz (pie)pilsētas un reģionālajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, kā arī to nevar piemērot attiecībā uz iekšzemes tālsatiksmes dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem.

Pamatojoties uz pieejamajiem pierādījumiem, kas savākti atbalsta pētījuma kontekstā, šķiet, ka nevienā dalībvalstī nav tiešas diskriminācijas valstspiederības dēļ. Aptaujātie dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi apstiprināja, ka, lai gan var tikt piemēroti atšķirīgi tarifi (piemēram, sociālais tarifs, grupas atlaide, cenas pieaugums tuvu ceļojuma datumam, dažādas cenas atkarībā no biļešu pārdevēja), netiek piemērota diskriminācija vai atšķirīgas cenas valstspiederības dēļ.

Tajā pašā laikā atbalsta pētījumā ir arī norādes, ka pret personām, kuras nav dalībvalsts valstspiederīgie, praksē var izturēties atšķirīgi saistībā ar prasībām attiecībā uz piekļuvi sociālajiem tarifiem, piemēram, prasību uzrādīt valsts izdotu apliecību. Tas var potenciāli ierobežot piekļuvi šādām atlaidēm pasažieriem, kuri nav attiecīgās dalībvalsts valstspiederīgie, jo, lai gan parasti viņiem būtu tiesības uz atlaidi (piemēram, tāpēc, ka viņi ir personas ar invaliditāti vai personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām, vai studenti), viņiem var nebūt valsts izdotas apliecības, kas vajadzīga, lai iegādātos biļeti ar atlaidi. Saskaņā ar ES Tiesas judikatūru([31]), katra lieta, kas attiecas uz sociālajiem tarifiem rezidentiem, ir jāizvērtē atsevišķi, un to var uzskatīt par pieņemamu saskaņā ar ES tiesību aktiem, ja to pamato objektīvi sabiedrības interešu apsvērumi neatkarīgi no attiecīgo personu valstspiederības un ja pasākums ir samērīgs ar izvirzīto mērķi.

Trīs dalībvalstu ([32]) izpildstruktūru ziņojumos saskaņā ar regulas 32. pantu to izpildes darbību aprakstā ir minēts 5. pants. Tomēr pašlaik nav sūdzību, notiekošas izmeklēšanas vai sodu, kas būtu tieši saistīti ar regulas 5. pantu. Tikai vienas valsts izpildstruktūras([33]) ziņojumā ir uzskaitītas 14 sūdzības par tematu "Pasažieru diskriminācija valstspiederības dēļ" no 647 ar regulu saistītiem incidentiem 2024. gadā, bet nav sīkākas informācijas par iznākumu, izmeklēšanu vai regulā paredzēto sankciju piemērošanu. Citas valsts

([28]) AT, CZ, DE, FI, FR, HR, LU, LV, PL, PT, SE, SK.
([29]) Konkrētāk, vairākas dalībvalstis no regulas darbības jomas ir atbrīvojušas tikai tādus pakalpojumus, kurus piedāvā tikai un vienīgi izmantošanai vēstures vai tūrisma nolūkos.
([30]) BE, DK, EE, EL, ES, IE, IT, LT, NL, SI.
([31]) Sk., piemēram, 2009. gada 1. oktobra spriedumu C-103/08 *Gottwald*, EU:C:2009:597, 27. un 30. punkts.
([32]) BE, CZ, PT.
([33]) PT.

izpildstruktūras([34]) ziņojumā iedaļā par sankcijām ir norādīts regulas 5. pants, bet nav minētas sankcijas. Tas atbilst intervijām, kas veiktas saistībā ar atbalsta pētījumu un kas liecina, ka diskriminācija tieši valstspiederības dēļ ir reta vai vispār nepastāv.

2.3. Velosipēdu pārvadāšana (6. pants)

Ar regulu ir nostiprinātas jau esošās tiesības uz velosipēdu pārvadāšanu saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1371/2007, nosakot, ka pasažieriem ir tiesības pārvadāt velosipēdus (attiecīgā gadījumā par samērīgu maksu). Tas ietver tiesības veikt rezervāciju velosipēdu pārvadāšanai vilcienos, kuros vajadzīga rezervācija, un tiesības uz tiesiskās aizsardzības līdzekļu nodrošināšanu, ja nepamatoti tiek liegta iespēja izmantot rezervēto vietu (maršruta maiņa saskaņā ar regulas 18. pantu, kompensācija saskaņā ar 19. pantu, palīdzība saskaņā ar 20. panta 2. punktu). Ar regulu tiek ieviesti arī izvietošanas pienākumi (noteiktu vietu izmantošana, ja tādas ir pieejamas, citāda pasažieru uzraudzīta izvietošana, kas novērš kaitējumu citiem vai jebkādus šķēršļus ekspluatācijai). Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem tīmekļa vietnēs un stacijās ir arī jāpublicē ietilpības ierobežojumi un nosacījumi, piemērojot tehniskās specifikācijas pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu savstarpējai izmantojamībai. Ar regulu arī ieviesta prasība, ka no 2025. gada 7. jūnija iepirkuma procedūrās jaunam ritošajam sastāvam vai būtiskiem uzlabojumiem, kuru dēļ ir vajadzīga jauna atļauja ritekļa laišanai tirgū (izņemot restorānus, guļamvagonus vai kupeju vagonus), ir jāiekļauj pietiekams skaits īpašu vietu samontētiem velosipēdiem (nevis tikai salocītiem velosipēdiem) vilciena sastāvos. Turklāt 6. panta 5. un 6. punkts ļauj dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai kompetentajām iestādēm saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1370/2007 pēc sabiedriskās apspriešanas pieņemt velosipēdu pārvadājumu plānus. Ja šādu plānu nav vai ja plānos nav noteikts skaits vietu, kas īpaši paredzētas samontētiem velosipēdiem, tad uz katru vilciena sastāvu pēc noklusējuma paredzētas vismaz četras īpaši paredzētas vietas. Uz šo prasību var attiekties objektīvi pamatoti izņēmumi (piemēram, pieprasījums slēpošanas sezonā tajos maršrutos, kuros velosipēdi tiek izmantoti reti), savukārt dalībvalstis dažiem pakalpojumu veidiem var noteikt lielāku minimālo vietu skaitu.

Var piešķirt **atbrīvojumu** no 6. panta noteikumiem attiecībā uz pilsētas un piepilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem (2. panta 6. punkta a) apakšpunkts), starptautiskajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, kuru būtiska daļa tiek veikta ārpus ES (2. panta 6. punkta b) apakšpunkts), un pakalpojumiem, ko ekspluatē tikai un vienīgi izmantošanai vēstures vai tūrisma nolūkos (2. panta 2. punkts). Tomēr nevar piešķirt atbrīvojumu no 6. panta noteikumiem un tos vienmēr pilnībā piemēro reģionālajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem (2. panta 8. punkta otrā daļa) un tālsatiksmes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, kas definēti kā pakalpojumi, kuri nav pilsētas, piepilsētas vai reģionālie dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumi (3. panta 15. punkts). Tas nodrošina, ka šiem pamattīkla pakalpojumiem joprojām ir obligātas velosipēdu pārvadāšanas prasības. Kopumā iespēja piešķirt atbrīvojumu no šā noteikuma dalībvalstīs nav plaši izmantota: septiņas dalībvalstis([35]) paziņoja par atbrīvojumiem attiecībā uz pilsētas vai piepilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, un citas septiņas dalībvalstis([36]) paziņoja par atbrīvojumiem tiem starptautiskajiem pakalpojumiem, kuru būtiska daļa, tai skaitā vismaz viena paredzēta stacijas pietura, ir ārpus ES.

([34]) BE.

([35]) AT, BG, FR, HU, PT, RO un SK. Attiecībā uz FR paziņotais atbrīvojums neattiecas uz regulas 6. panta 3. un 4. punktu.

([36]) BG, CZ, FI, HU, LV, PL, RO.

Attiecībā uz konstatējumiem atbalsta pētījums liecina, ka piecas dalībvalstis([37]) pieprasa dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem izstrādāt **velosipēdu pārvadājumu plānus**. Divās dalībvalstīs([38]) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi ir izstrādājuši šādus plānus bez valsts prasībām. Velosipēdu vietu skaits ir izklāstīts to dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu velosipēdu pārvadājumu plānos, kuri darbojas četrās dalībvalstīs([39]). Atbalsta pētījumā norādīts, ka šie plāni tika izstrādāti, apspriežoties ar sabiedrību un attiecīgajām pārstāvības organizācijām.

Pamatojoties uz pieejamo informāciju, šķiet arī, ka viena dalībvalsts (Francija), ir pieņēmusi **valsts tiesību aktus, kuros noteikts lielāks velosipēdu vietu minimālais skaits**: astoņas vietas jauniem un atjaunotiem vilcieniem, kas paredzēti brīvas piekļuves pakalpojumiem, valsts nozīmes pakalpojumiem un dažiem reģionāliem pakalpojumiem([40]).

Atbalsta pētījumā arī konstatēts, ka vēsturiskie dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas darbojas 17 dalībvalstīs([41]), ievēro **minimālo četru velosipēdu vietu skaitu**. Tomēr īpašos apstākļos dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu sniegtajos pakalpojumos 14 dalībvalstīs([42]) var būt pieejamas mazāk nekā četras velosipēdu vietas. Tas varētu būt skaidrojams, piemēram, ar ierobežotu ietilpību dažos vilcienos, maršrutos vai pakalpojumos vai ar ierobežojumiem, kas noteikti konkrētās sezonās vai liela pasažieru pieplūduma gadījumā. Velosipēdu vietu minimālais skaits, ko dara pieejamu katrs dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, arī var atšķirties atkarībā no vilciena vai pakalpojuma. Tajā pašā laikā dažās situācijās pakalpojumos, ko sniedz vēsturiskie dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi 11 dalībvalstīs([43]), var būt pieejamas vairāk nekā četras velosipēdu vietas. Tas var tā būt gadījumos, kad tiek izmantots jaunāks ritošais sastāvs.

Tā kā regulas 6. panta 4. punkts stājās spēkā 2025. gada jūnijā, gandrīz visās dalībvalstīs, kurās ir dzelzceļa transporta pakalpojumi, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas tika novērtēti atbalsta pētījumā, šķiet, jauna ritošā sastāva **iepirkumā** tagad ņem vērā velosipēda vietu minimālā skaita prasības.

Atbalsta pētījumā arī norādīts, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi gandrīz visās dalībvalstīs pieprasa **maksu** par velosipēda pārvadāšanu vilcienā. Šīs fiksētās vai mainīgās maksas parasti ir robežās no 1,50 EUR līdz 7,95 EUR. Lielākā daļa dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu arī pieprasa **iepriekšēju rezervāciju**, īpaši attiecībā uz pakalpojumiem, kuros sēdvietu rezervēšana ir obligāta.

Šķiet, ka lielākā daļa dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, uz kuriem attiecas atbalsta pētījums, nosaka kādu **darbības ierobežojumu** (piemēram, maksimumstundas, sezonas noteikumi, autobusu aizvietošanas pakalpojumi), arī attiecībā uz pārvadāto velosipēdu

([37]) DE (no 2025. gada decembra), ES, FR, HU, LU; regulas 6. panta 5. punkts ļauj dalībvalstīm pieprasīt kompetentajām iestādēm un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas darbojas to teritorijā, izstrādāt šos plānus.

([38]) NL un DE (DE bija velosipēdu pārvadājumu plāni, pirms sāka piemērot valsts tiesību aktos noteikto prasību par plāna piemērošanu).

([39]) DE, FR, HU, NL.

([40]) Transporta kodeksa D1272-5. pants, kas iekļauts ar 2021. gada 19. janvāra Dekrētu Nr. 2021-41 [*Décret relatif à l'emport de vélos non démontés à bord des trains de voyageurs*].

([41]) BE, CZ, DE, DK, EE, FI, FR, HU, IE, IT, LT, LU, LV, PT, RO, SI, SK.

([42]) BE, BG, DE, EL, ES, FI, FR, HU, IE, IT, NL, PL, SE, SI.

([43]) BE, DE, EE, EL, FI, FR, HU, LU, LV, PL,PT.

svaru un izmēriem (piemēram, ierobežojumi kravas velosipēdiem vai velosipēdiem ar īpaši platām riepām.

Šķiet, ka īstenošanas līmenis kopumā ir labs, un tas ir arī radījis pozitīvu impulsu velosipēdu pārvadājumu veicināšanai vilcienos.

Pamatojoties uz valstu izpildstruktūru ziņojumiem, aplūkotajās dalībvalstīs ir bijis maz ar velosipēdiem saistītu sūdzību. Divas valstu izpildstruktūras([44]) katra reģistrēja divas sūdzības, savukārt cita valsts izpildstruktūra([45]) reģistrēja vienu sūdzību; viena valsts izpildstruktūra([46]) norādīja, ka 0,7 % no saņemtajām sūdzībām attiecās uz velosipēdiem. Vēl viena valsts izpildstruktūra([47]) uzrauga, vai informācija par velosipēdu pārvadāšanu tiek parādīta pārvadātāju tīmekļa vietnēs, un plāno izpildes panākšanas darbības nākotnē. Attiecībā uz regulas 6. panta vispārējo uzraudzību, ko veic valstu izpildstruktūras, ir vajadzīga pastāvīga uzraudzība, un attiecīgā gadījumā ir jāveic pasākumi attiecībā uz velosipēdu minimālo skaitu vilcienos un pasažieru informēšanu par velosipēdu pārvadāšanas nosacījumiem.

2.4. Ceļošanas reāllaika informācija (10. pants)

Ar regulas 10. pantu tika ieviesta iespēja piekļūt reāllaika informācijai par kavējumiem, rezervācijām un pieejamību, un mērķis ir padarīt dzelzceļa biļešu tirgu dinamiskāku un veicināt inovatīvāku biļešu pārdošanu. Šai iespējai būtu jāļauj dažādiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, biļešu pārdevējiem un ceļojumu rīkotājiem pārdot dažādu pārvadātāju apvienotās biļetes dažādiem savienojumiem. Turklāt ar šo pantu tiek novērsta līdzšinējā diskrimināciju starp pasažieriem, kad tikai tie, kuri iegādājušies biļeti tieši no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, iegūst pilnīgu informāciju (kas notiek reāllaikā, ja pārvadātājs piedāvā šādu informāciju, piemēram, lietotnē) par kavēšanos un turpmākām savienojuma iespējām brauciena turpināšanai.

Regulas 10. pantā, kura pamatā ir Regulas (EK) Nr. 1371/2007 10. pants, ir divi pamatojumi datu kopīgošanai starp dažādiem dalībniekiem plašākā dzelzceļa nozarē. Pirmkārt, tas uzliek infrastruktūras pārvaldītājiem pienākumu reāllaikā izplatīt vilcienu pienākšanas/atiešanas datus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, biļešu pārdevējiem, ceļojumu rīkotājiem un staciju apsaimniekotājiem. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, biļešu pārdevējiem un ceļojumu rīkotājiem, kas pārdod viņu pakalpojumus, nodrošina piekļuvi minimālajai ceļošanas informācijai (II pielikuma I un II daļa) un piekļuvi rezervācijas sistēmas darbībām (II pielikuma III daļa). Kā minēts iepriekš, dalībvalstis var piemērot atbrīvojumu attiecībā uz šo pantu līdz 2030. gada 7. jūnijam, ja infrastruktūras pārvaldītājam tehniski nav iespējams izpildīt prasību kopīgot satiksmes reāllaika datus saskaņā ar 10. pantā paredzētajiem noteikumiem.

Ja infrastruktūras pārvaldītājiem tehniski nav iespējams sniegt satiksmes reāllaika datus (t. i., šos datus nevar sniegt nevienam subjektam), dalībvalsts var piemērot atbrīvojumu no šā pienākuma līdz 2030. gadam. Tomēr dalībvalstij ir atkārtoti jāizvērtē situācija un reizi divos gados jāziņo Eiropas Komisijai. Šis ziņošanas pienākums tika ieviests, lai grūtības padarītu pārredzamas un palīdzētu paātrināt šādu tehnisku problēmu risinājumu meklēšanu.

([44]) BE, PT.
([45]) LT.
([46]) IT.
([47]) CZ.

Attiecībā uz reāllaika datu izplatīšanu, ko veic infrastruktūras pārvaldītāji saskaņā ar regulas 10. panta 1. punktu, sešas dalībvalstis([48]) ir paziņojušas Komisijai par pilnīgu **atbrīvojumu no šā panta līdz 2030. gadam**. Dažas citas dalībvalstis ir paziņojušas par īpašiem atbrīvojumiem no šā panta piemērošanas pilsētas un piepilsētas pārvadājumu pakalpojumiem([49]); reģionālajiem pakalpojumiem([50]); starptautiskajiem pakalpojumiem ārpus ES([51]); un pakalpojumiem izmantošanai vēstures vai tūrisma nolūkos([52]).

Attiecībā uz pienākumu, kas **infrastruktūras pārvaldītājiem** noteikts regulas 10. panta 1. punktā, atbalsta pētījums liecina par satiksmes reāllaika informācijas plašu izplatīšanu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, bet nevienmērīgu reāllaika informācijas sniegšanu citiem dalībniekiem. Saskaņā ar pētījumu infrastruktūras pārvaldītāji, šķiet, sniedz satiksmes reāllaika informāciju dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem 22 dalībvalstīs([53]); staciju apsaimniekotājiem 11 dalībvalstīs([54]); biļešu pārdevējiem 12 dalībvalstīs([55]); un ceļojumu rīkotājiem 10 dalībvalstīs([56]). Pētījums arī liecina, ka infrastruktūras pārvaldītāji sniedz datus bez maksas 12 dalībvalstīs([57]). Dažās dalībvalstīs tika ziņots par pierādījumiem, kas liecina par līgumattiecībām šādu datu sniegšanai([58]). Francijā infrastruktūras pārvaldītājs datus parāda divos veidos. Pirmais veids ir atvērtie dati, kas ir bez maksas visiem dalībniekiem, kuri vēlas tiem piekļūt. Turklāt infrastruktūras pārvaldītājs piedāvā arī dažādu veidu datus, kurus var tieši integrēt katra dalībnieka sistēmās, piemēram, biļešu pārdevējus un ceļojumu rīkotājus. Šāda veida dati minētajiem biļešu izplatītājiem nav obligāti, lai gan infrastruktūras pārvaldītājs veicina to izmantošanu un pieejamību.

Attiecībā uz regulas 10. panta 2. punktu, kurā **dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem** ir noteikts pienākums nodrošināt citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, biļešu pārdevējiem un ceļojumu rīkotājiem, kas pārdod savus pakalpojumus, piekļuvi minimālajai maršruta informācijai, kā noteikts regulā, no regulas 2. panta 5. punkta izriet, ka dalībvalsts atbrīvojums attiecas uz visiem 10. panta noteikumiem. Tādējādi tās pašas dalībvalstis, kas piešķīra atbrīvojumu no regulas 10. panta 1. punkta piemērošanas, ir atbrīvotas arī no regulas 10. panta 2. punkta prasībām.

Atbalsta pētījumā pieejamie pierādījumi liecina, ka astoņās dalībvalstīs dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi apmainās ar prasīto informāciju ar citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem([59]); astoņās dalībvalstīs – ar biļešu pārdevējiem([60]) un piecās dalībvalstīs – ar ceļojumu rīkotājiem([61]). Turklāt pierādījumi liecina, ka informācijas apmaiņa pirms brauciena ir notikusi 11 dalībvalstīs([62]); ar braucienu saistītas informācijas apmaiņa –

([48]) AT, HR, HU, LV, PL un RO.
([49]) FR, LU, PT, SK.
([50]) FR, LU, PT, SK.
([51]) BG, CZ, FI.
([52]) BG, CZ, DE, FI, FR, IT, LT, NL, PT, SE, SK.
([53]) BE, BG, CZ, DE, DK, EE, EL, ES, FI, FR, HR, HU, IE, IT, LT, LV, PL, PT, RO, SE, SI, SK.
([54]) BE, BG, DE, ES, FI, FR, HU, IE, RO, SE,SI.
([55]) BE, CZ, DE, ES, FI, FR, HR, HU, IE, RO, SE, SI.
([56]) BE, CZ, DE, ES, FI, FR, HU, IE, SE, SI.
([57]) BE, BG, CZ, DK, ES, FI, IE, LT, PT, SE, SI, SK.
([58]) DE, EE, PT, RO, SK, SI. Francija uzskata, ka, lai gan nebija iespējams iegūt informāciju par šo jautājumu, fakts, ka infrastruktūras pārvaldītājs iekasē maksu par konkrētu reāllaika datu izplatīšanu, liecina, ka varētu būt dažas līgumiskas vienošanās.
([59]) CZ, DE, LT, LU, NL, SE, SI, SK.
([60]) CZ, DE, LT, NL, PL, SE, SI,SK.
([61]) CZ, DE, NL, SE, SI.
([62]) BE, CZ, DE, DK, LT, LU, NL, PT, SE, SI, SK.

septiņās dalībvalstīs([63]); un piekļuve rezervēšanas sistēmu darbībām ir nodrošināta 10 dalībvalstīs([64]). Attiecībā uz maksām vismaz dažas maksas nosaka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi divās dalībvalstīs([65]), savukārt 12 dalībvalstīs piekļuve ir bez maksas([66]). Četrās dalībvalstīs ir ziņots par oficiāliem līgumiem vai citu vienošanos ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem par minimālo ceļojuma informāciju([67]).

Valstu izpildstruktūru ziņojumos norādīts, ka dažas izpildstruktūras([68]) ir saņēmušas sūdzības par informāciju, taču nav precizēts, vai sūdzība attiecas uz satiksmes reāllaika informāciju. Viena valsts izpildstruktūra([69]) savā ziņojumā ir uzsvērusi savas izpildes darbības šajā jautājumā.

2.5. Tranzīta biļetes (12. pants)

2.5.1. Vienam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam uzlikts pienākums piedāvāt tranzīta biļetes

Ar regulas 12. panta 1. punktu tika ieviests jauns pienākums: ja tālsatiksmes vai reģionālos dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus sniedz "viens dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums"([70]), tam ir pienākums piedāvāt tranzīta biļeti([71]). Šā pasākuma mērķis ir nodrošināt pilnīgāku aizsardzību pasažieriem, kuri brauciena laikā saskaras ar nokavētu pārsēšanos, un palielināt tranzīta biļešu pieejamību tirgū. Konkrētāk, pasažieriem ar tranzīta biļeti, kuri nokavē pārsēšanos starp dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem, uz kuriem attiecas minētā biļete, ir tiesības saņemt piedāvājumu izvēlēties starp biļetes cenas atlīdzināšanu vai brauciena turpināšanu/maršruta maiņu līdz galamērķim; tiesības uz kompensāciju (izņemot gadījumus, kad biļetes cena ir atlīdzināta); un tiesības uz palīdzību (atspirdzinājumi, maltītes, izmitināšana)([72]).

Atbalsta pētījuma konstatējumi liecina, ka visās dalībvalstīs, kurās ir pieejami dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumi, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas kvalificējami kā "viens dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums", tranzīta biļetes parasti piedāvā braucieniem, kuros tiek izmantoti viņu pašu sniegtie tālsatiksmes un reģionālie dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumi. Šo vispārējo atbilstību var izskaidrot ar pienākuma šauro tvērumu, kas attiecas tikai uz "vienu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu", t. i., vienu un to pašu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai vairākiem uzņēmumiem, kuri pieder vienam un tam pašam īpašniekam.

Turklāt dažās dalībvalstīs ir konstatētas dažas īpašas iezīmes. Piemēram, Luksemburgā braucieni ar vilcienu otrajā klasē, izmantojot dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, ko sniedz galvenais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, ir bez maksas, un

([63]) BE, DE, NL, PL, PT, SI, SK.
([64]) BE, DE, DK, LU, NL, PL, PT, SE, SI, SK.
([65]) FR, NL.
([66]) CZ, DK, FR, HU, LT, LU, NL, PL, RO, SE, SI, SK.
([67]) LU, PT, SI, SK.
([68]) BE, BG, EL, ES, HR, PL, RO.
([69]) EL.
([70]) Terminā "viens dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums" ietilpst arī visi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kuri vai nu pilnībā pieder vienam un tam pašam īpašniekam, vai ir meitasuzņēmumi, kas pilnībā pieder vienam no iesaistītajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.
([71]) Tranzīta biļete ir definēta 3. panta 35. punktā 2012. gada 21. novembra Direktīvā 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, kā "biļete vai biļetes, kas uzskatāmas par pārvadājuma līgumu tādu secīgu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai, kurus veic viens vai vairāki dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi". Sk. arī Regulas (ES) 2021/782 3. panta 9. punktu.
([72]) Regulas 12. panta *(Tranzīta biļetes)* 3. punkts.

tiem nav vajadzīga (tranzīta) biļete([73]). Nīderlandē ir ieviesta valsts reģistrācijas un izrakstīšanās sistēma. Pasažieru braucieni sākas brīdī, kad viņi veic reģistrāciju izbraukšanas stacijā, un beidzas brīdī, kad viņi izrakstās galamērķa stacijā, neatkarīgi no pārsēšanās, izmantoto dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu veida vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma maiņas. Šķiet, ka praksē tā darbojas kā tranzīta biļešu sistēma.

2.5.2. Sadarbība attiecībā uz citiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem

Attiecībā uz dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, kas nav tālsatiksmes vai reģionālie pakalpojumi, kurus sniedz viens dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, regulas 12. panta 1. punktā ir noteikts, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi dara visu iespējamo, lai piedāvātu tranzīta biļetes, un šajā nolūkā savstarpēji sadarbojas.

Attiecībā uz pilsētas un piepilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem atbalsta pētījuma konstatējumi liecina, ka tranzīta biļetes tiek piedāvātas arī tiem pakalpojumiem, ko sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi 17 dalībvalstīs([74]). Šķiet, ka tos pat piedāvā galvenais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums divās dalībvalstīs, kuras paziņoja par atbrīvojumu no regulas 12. panta 1. punkta attiecībā uz (pie)pilsētas pārvadājumiem([75]). Šie gadījumi liecina, ka tranzīta biļetes šiem pakalpojumiem praksē var piedāvāt plašāk, nekā to varētu secināt tikai no atbrīvojuma regulējuma. Savukārt tranzīta biļetes (pie)pilsētas dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem, šķiet, nav pieejamas trijās dalībvalstīs, kuras nav paziņojušas par atbrīvojumu no regulas 12. panta 1. punkta([76]).

Attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pārvadājumiem (t. i., vienas dalībvalsts teritorijā) tika atrasti pierādījumi par tranzīta biļešu shēmām, kas aptver vairākus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus ierobežotā skaitā dalībvalstu:

- Čehijā saskaņā ar *Oneticket* sistēmu neatkarīgi no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu skaita visu braucienu uzskata par vienu pārvadājuma līgumu, ja to veic valsts dzelzceļa tīklā. Brauciena traucējumu gadījumā piemēro pasažieru tiesības([77]);

- Vācijā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi piedalās kopējā tarifu sistēmā *Deutschlandtarif*. Biļetes, kas izsniegtas braucienam, kuru veido tieši blakus esoši dzelzceļa transporta pakalpojumi, ko sniedz uzņēmumi, kuri piedalās tarifu sistēmā *Deutschlandtarif*, arī pagaidu biļetes, piemēram, ikmēneša *Deutschlandticket*, saskaņā ar regulu tiek uzskatītas par tranzīta biļeti. *Deutschlandtarif* galvenokārt attiecas uz reģionāliem un (pie)pilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, ko sniedz aptuveni 50 publiski un privāti dzelzceļa pārvadājumu

([73]) Luksemburga līdz 2028. gada jūnijam iekšzemes reģionālajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem piešķīra atbrīvojumu no regulas 12. panta 1. punkta piemērošanas. Sk. atbalsta pētījuma ziņojumam par Regulas (ES) 2021/782 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem īstenošanu un rezultātiem 2.6.4.1. iedaļu *"Tranzīta biļešu pieejamība"* galīgajā ziņojumā.
([74]) BE, CZ, DE, DK, EE, EL, ES, FI, HR, HU, IE, LV, NL, RO, SE, SI, SK.
([75]) HU, SK.
([76]) IT, LT, PL.
([77]) https://oneticket.cz.

uzņēmumi, un neietver tālsatiksmes pakalpojumus, ko sniedz, piemēram, uzņēmumi *"DB Fernverkehr AG", "Flixtrain" vai "Eurostar"*([78]);

- Ungārijā visas biļetes iekšzemes braucieniem tiek uzskatītas par tranzīta biļetēm, arī biļetes braucieniem, kas aptver vairākus dažādus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus. Tomēr lielāko daļu iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniedz uzņēmumi *MÁV* un *GYSEV*. *GYSEV* sniedz tikai dažus dzelzceļa pakalpojumus valsts ziemeļrietumos. *GYSEV* arī daļēji pieder Ungārijas valstij tāpat kā *MÁV*([79]);

- Polijā uzņēmums *PKP Intercity* sadarbojas ar deviņiem reģionālajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, lai piedāvātu kopīgas biļetes, kurās integrēti tarifi (*Wspolny Bilet,* jeb *WB*). *WB* biļete neattiecas ne uz braucieniem ar ekonomiskās klases tālsatiksmes vilcieniem *(TLK)*([80]) vai standarta tālsatiksmes vilcieniem *(Intercity)* jeb (*IC*) guļamvagonos vai kupejās, ne arī uz dzelzceļa transporta pakalpojumiem, ko sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kuri nolēmuši nepiedalīties šajā sadarbībā([81]). Kavēšanās vai citu šķēršļu gadījumā, kas izraisa nokavētu pārsēšanos, pasažieri no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, kas izdod biļetes, var saņemt kavēšanās apliecību par brauciena turpināšanu nākamajā pieejamajā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vilcienā ar nosacījumu, ja ir pieejamas sēdvietas, un ar tiesībām saņemt atlīdzinājumu vai kompensāciju par visu integrēto tarifu([82]). Tomēr shēma neattiecas uz dažiem neatkarīgiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas darbojas Polijas tirgū, piemēram, kategorijas *RegioJet* un *Leo Express* vilcieniem([83]);

- Zviedrijā vienotā biļešu sistēma *Resplus* ļauj pasažieriem apvienot ceļošanu ar vairākiem pārvadātājiem (vilcienu, autobusu, prāmi utt.), izmantojot vienu *Resplus* biļeti, pateicoties Zviedrijas sabiedriskā transporta operatoru sadarbībai. *Resplus* sistēmā ir iekļauti visi vilcieni, kuru maršruts sākas vai beidzas Zviedrijā. Ja *Resplus* sistēmā iekļauta brauciena laikā tiek nokavēta pārsēšanās, piemēro *Kom-Fram-Garanti* (ierašanās garantiju). Tas nozīmē, ka pārvadātājam, kura dēļ pasažieris nokavē savu savienojumu, ir atbildība: nodrošināt, ka pasažieris var turpināt ceļojumu; nodrošināt alternatīvas rezervācijas maiņai; piedāvāt izmitināšanu, pārtiku un dzērienus; un sniegt daļēju vai pilnīgu atlīdzinājumu vai kompensāciju par kavēšanos (kombinētiem braucieniem, kuru kopējais attālums pārsniedz 150 km), izmantojot tās pašas robežvērtības un vērtības, kas noteiktas regulā([84]).

Šķiet, ka citās dalībvalstīs iekšzemes sadarbība starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem tranzīta biļešu piedāvāšanā nenotiek. Dažos gadījumos tas izskaidrojams ar faktu, ka

([78]) Sk. https://www.deutschlandtarifverbund.de/ueber-uns/, kā arī braukšanas maksas nosacījumu *Tarifbedingungen* A un C daļu; 2025. gada 14. decembra redakcija).
([79]) https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/upload/page/vasuti_uzletszabalyzat_25.10.01.pdf.
([80]) *TLK* jeb *Twoje Linie Kolejowe* ir tālsatiksmes vilcieni ar lielāku pieturu skaitu un mazāku ātrumu nekā starppilsētu vilcieniem.
([81]) https://kolejedolnoslaskie.pl/wp-content/uploads/2024/06/Zalacznik-nr-2-do-ZW-WB_dane-przewoznikow.pdf.
([82])https://www.intercity.pl/pl/dokumenty/wspolny-bilet/tekst_ujednolicony_ZW-WB_zm_1-20_2507_2025.pdf.
([83]) *Wspólny Bilet – Ministerstwo Infrastruktury* – Portāls Gov.pl.
([84]) https://samtrafiken.se/tjanster/resplus.

pašlaik attiecīgo valstu teritorijā iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumus nodrošina tikai viens dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums.

Sadarbība pārrobežu dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu jomā notiek brīvprātīgi, un dažiem braucieniem ar vienu vai vairākiem savienojumiem tiek piedāvātas tranzīta biļetes, taču šķiet, ka šī sadarbība ES nenotiek sistemātiski([85]).

2.5.3. Informācija pasažieriem par tranzīta biļetēm

No regulas 12. panta 2. punkta izriet, ka attiecībā uz braucieniem, kas ietver vienu vai vairākus savienojumus, pasažieri pirms biļetes vai biļešu iegādes informē par to, vai minētā biļete vai biļetes ir tranzīta biļete([86]). No pasažiera viedokļa šī prasība ir būtiska, lai izprastu un prognozētu ar biļeti(-ēm) saistīto aizsardzības līmeni gadījumā, ja brauciena laikā rodas brauciena traucējumi, kas ietekmē pasažiera brauciena savienojumu starp dažādiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem.

Šā ziņojuma atbalsta pētījumā tika konstatēti dažādi līdzekļi, ar kuru palīdzību ieinteresētās personas (galvenokārt vēsturiskie dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi), šķiet, ievēro šo prasību sniegt informāciju pirms biļetes iegādes. Ieinteresēto personu minētie piemēri ir marķējums vai paziņojums dažādos tiešsaistes rezervācijas procesa posmos([87]), mutiska informācija, ko sniedz darbinieki biļešu kasēs, apkalpošanas nodaļās vai pārdošanā pa tālruni, kā arī informācija dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma noteikumos. Vienlaikus pētījumā arī norādīts, ka dažās dalībvalstīs pasažieri pirms iegādes netiek informēti par to, vai biļete vai biļetes ir tranzīta biļete. Pāris dalībvalstu gadījumā tas skaidrojams ar to, ka visas iekšzemes biļetes, kas iegādātas vienā darījumā, tiek uzskatītas par tranzīta biļetēm, un tas samazina nepieciešamību skaidri informēt pasažierus pirms iegādes([88]). No atbalsta pētījuma arī izriet, ka vismaz vienā dalībvalstī galvenais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un pasažieru pārstāvības organizācija nebija vienisprātis par to, vai šī informācija tika sniegta pirms iegādes([89]).

Tāpēc šķiet, ka pasažieri pirms iegādes ne vienmēr tiek konsekventi un skaidri informēti par to, vai biļete vai biļetes, ko viņi iegādājas braucienam pa dzelzceļu, ir tranzīta biļete. Plašais iespējamo saziņas līdzekļu klāsts dalībvalstīs, ar kādiem pasažieriem sniedz šo informāciju dažādos rezervācijas procesa posmos (ja informācija vispār tiek sniegta), apgrūtina pasažieru iespējas orientēties procesā, lai iegūtu informāciju un izprastu savas tiesības. Tas ir vēl problemātiskāk, ja pasažieris veic braucienu, izmantojot vairākus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus (bez pienākuma nodrošināt tranzīta biļetes), iespējams, vairākās dalībvalstīs.

Vienā valsts izpildstruktūras ziņojumā ir minēta sūdzība, kas saistīta ar informāciju par tranzīta biļetēm, taču nav sniegta sīkāka informācija([90]).

([85]) Sk. SWD(2026) 233.
([86]) No regulas 24. un 25. apsvēruma izriet, ka šī informācija ir jāsniedz "skaidri".
([87]) Piemēram, tikai pēc tam, kad pasažieris ir izvēlējies braucienu, un dažkārt pat tikai tieši pirms maksājuma veikšanas.
([88]) FI, SE.
([89]) Īpaši Nīderlandē situācija ir strīdīga: dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ziņo, ka pasažieri tiek informēti pirms pirkuma pabeigšanas, savukārt pasažieru organizācija uzskata, ka viņi netiek sistemātiski informēti.
([90]) HU.

2.5.4. Atbildība par tranzīta biļetēm

Saskaņā ar regulas 12. panta 3. punktu un, kā jau minēts iepriekš, ja braucienu, kas ietver vienu vai vairākas pārsēšanās, pārdod kā tranzīta biļeti, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir atbildīgs par atlīdzinājumu vai maršruta maiņu([91]), kompensāciju([92]) un palīdzību([93]) pasažierim, ja tas nokavē vienu vai vairākas pārsēšanās.

Lai gan lielākā daļa ieinteresēto personu, ar kurām apspriedās pētījumā aplūkotajās dalībvalstīs, nevarēja sniegt informāciju par šo jautājumu, pieejamie pierādījumi, kas galvenokārt iegūti no vēsturiskajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, liecina, ka lielākā daļa pasažieru izvēlas maršruta maiņu, ja viņi nokavē pārsēšanos braucienos, kas iegādāti ar tranzīta biļetēm([94]).

Regulā ir ņemta vērā arī situācija, kad dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums pēc savas iniciatīvas vienā komercdarījumā pārdod tāda brauciena biļešu kombināciju, kurā ir iesaistīti dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas nav daļa no viena un tā paša dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma. Šādā gadījumā pastāv vispārējs pieņēmums, ka tā ir tranzīta biļete, ja vien uzņēmums pirms iegādes neinformē pasažieri, ka biļetes ir atsevišķi pārvadājuma līgumi([95]).

Pareiza informācija par dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem ir būtiska arī tad, ja pasažieri iegādājas biļetes no biļešu pārdevēja vai ceļojumu rīkotāja. Ja biļešu pārdevēji vai ceļojumu rīkotāji vienā komercdarījumā pārdod atsevišķas biļetes kombinēta piedāvājuma ietvaros, tiem būtu pasažieris skaidri jāinformē par to, ka minētās biļetes nepiedāvā tādu pašu aizsardzības līmeni kā tranzīta biļetes un ka minētās biļetes dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai uzņēmumi, kas šo pakalpojumu nodrošina, nav izdevuši kā tranzīta biļetes. Pretējā gadījumā biļešu pārdevējam vai ceļojumu rīkotājam ir pienākums atmaksāt kopējo summu, kas samaksāta šajā darījumā par biļeti vai biļetēm, un turklāt izmaksāt kompensāciju 75 % apmērā no šīs summas, ja pasažieris nokavē vienu vai vairākas pārsēšanās([96]).

Atbalsta pētījuma konstatējumi, šķiet, liecina, ka saskaņā ar iepriekš 2.5.3. iedaļā izdarītajiem secinājumiem, ja pasažieriem tiek sniegta informācija par biļešu atsevišķo līgumisko raksturu, tas tiek darīts dažādos veidos vai nu pirms iegādes (piemēram, tīmekļa vietnē vai tiešsaistes rezervācijas procesā), vai pēc iegādes, biļetē pievienojot attiecīgu paziņojumu. Dažās dalībvalstīs netika rasti pierādījumi, ka šī informācija būtu sniegta, ko dažos gadījumos var izskaidrot ar to, ka visi iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumi šajā dalībvalstī tiek uzskatīti par tranzīta biļetēm.

Papildus šai sarežģītībai regulā ir paredzēts atbrīvojuma režīms, saskaņā ar kuru dalībvalstis, ievērojot īpašus nosacījumus, konkrētus dzelzceļa transporta pakalpojumus([97]) var atbrīvot no regulas 18.–20. pantā noteiktajiem pienākumiem (t. i., atlīdzināšana vai maršruta maiņa, kompensācija un palīdzība). Šos atbrīvojumus piemēro

([91]) Regulas 18. pants *(Atlīdzināšana un maršruta maiņa)*.
([92]) Regulas 19. pants *(Kompensācija)*.
([93]) Regulas 20. pants *(Palīdzība)*.
([94]) Atbalsta pētījumā arī konstatēts, ka daži pasažieri nelūdz ne atlīdzinājumu, ne maršruta maiņu, bet vienkārši atsakās no ceļojuma un nelūdz atlīdzinājumu, lai gan ir tiesīgi to saņemt. Piemēram, Vācija lēsa, ka: 60–70 % pasažieru izvēlas maršruta maiņu, 10–15 % – atlīdzinājumu, 20–30 % – kompensāciju un aptuveni 5 % lūdz palīdzību.
([95]) Sk. regulas 12. panta *(Tranzīta biļetes)* 4. punktu un 24. apsvērumu.
([96]) Sk. regulas 12. panta *(Tranzīta biļetes)* 4. un 5. pantu, kā arī 25. apsvērumu.
([97]) Sk. regulas 2. pantu *(Darbības joma)* un 2.1. iedaļu iepriekš.

neatkarīgi no tā, vai pasažierim ir tranzīta biļete. Tā rezultātā var būt situācijas, kad dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir jāpiedāvā tranzīta biļetes konkrētam pakalpojumu veidam saskaņā ar 12. panta 1. punktu, savukārt tas pats pakalpojumu veids zināmā mērā ir atbrīvots no attiecīgajiem 18.–20. pantā paredzētajiem atbildības noteikumiem attiecībā uz nokavētu pārsēšanos([98]).

Daži dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi ir noslēguši daudzpusējus nozares nolīgumus, kuru nolūks ir palīdzēt pasažieriem, ja tie nokavē savienojumu starp dažādu uzņēmumu dzelzceļa transporta pakalpojumiem, uz kuriem tranzīta biļete neattiecas (piemēram, Nolīgums par brauciena turpināšanu (*AJC*)[99]), *Hop On the Next Available Train* (*HOTNAT*)([100])). Vispārējā juridiskā struktūra attiecībā uz atbildību un informācijas sniegšanu pasažieriem, šķiet, veicina situāciju, ka pasažieriem ir grūtības uzzināt savas tiesības, ja dzelzceļa brauciena laikā tiek nokavēta pārsēšanās([101]).

Vienas valsts izpildstruktūras([102]) ziņojumā ir minētas divas sūdzības, kas saistītas ar atbildību par nepārtrauktiem braucieniem un to, vai ir piemērojama atbildība par tranzīta biļetēm. Vienā gadījumā tika uzskatīts, ka tas tā ir, bet otrā gadījumā tas tā nebija.

2.6. Tiesības uz maršruta maiņu (18. panta 3. punkts)

Ar regulas 18. panta 3. punktu tiek ieviestas pasažieru tiesības "pašiem organizēt maršruta maiņu", kas nozīmē, ka pasažieri var uzņemties iniciatīvu atrast alternatīvu ceļojuma plānu, ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums (nekavējoties) nepiedāvā piemērotu alternatīvu. Vēl svarīgāk ir tas, ka tas nozīmē, ka pasažieri var saņemt atlīdzinājumu no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma par izmaksām, kas saistītas ar viņu pašu ceļojuma plāna sagatavošanu. Ja šādu tiesību nebūtu, pasažieriem, kuri paši organizē maršruta maiņu, labākajā gadījumā būtu tiesības uz biļetes cenas atlīdzinājumu un viņiem rastos grūtības atgūt pēdējā brīža vienošanās izmaksas atbilstoši piemērojamajām dienas likmēm (kas var būt ievērojami augstākas nekā sākotnējās biļetes cena rezervācijas laikā).

Šis regulas noteikums ietver divpakāpju pieeju attiecībā uz pasažieriem.

18. panta 3. punkta pirmajā daļā noteikts, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums pēc pasažiera pieprasījuma var pasažierim atļaut slēgt līgumus ar citiem pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem, kas pasažieriem ļauj sasniegt galamērķi līdzvērtīgos apstākļos, un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums šādā gadījumā pasažierim atlīdzina viņam radušās izmaksas. Tas nozīmē, ka par priekšnoteikumu tiek uzskatīta dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma piekrišana pasažiera pieprasījumam.

Ar regulas 18. panta 3. punkta otro daļu tika ieviestas jaunas tiesības, proti, ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums brauciena traucējuma gadījumā 100 minūšu laikā nav piedāvājis

([98]) Sīkāku analīzi par dalībvalstu atbrīvojumiem, kas piemērojami tranzīta biļetēm, sk. atbalsta pētījumā ziņojumam par Regulas (ES) 2021/782 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem īstenošanu un rezultātiem, galīgā ziņojuma 2.6.4.3. iedaļā par atbildības noteikumiem tranzīta biļešu kontekstā.

([99]) Sk. jaunāko 2025. gada decembrī publicēto *AJC* informatīvo brošūru Starptautiskā dzelzceļa transporta komitejas tīmekļa vietnē: https://www.cit-rail.org/media/files/civ-products-april-2025/ajc_leaflet_2025-12-14_en.pdf?cid=437997 (Piezīme: pilns nolīgums nav publiski pieejams).

([100]) Sk. *Railteam* tīmekļa vietni: https://www.railteam.eu/en/services-on-your-journey/hop-on-the-next-available-train-hotnat/. *HOTNAT* iesaista tikai ierobežotu skaitu ātrgaitas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, kas pieder pie alianses *Railteam* (*Deutsche Bahn*, *Eurostar*, *ÖBB*, *SNCF*, *SBB*, *SNCB/NMBS* un *NS*). Tā attiecas tikai uz to ātrgaitas tīklu.

([101]) Regulas (ES) 2021/782 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem mērķtiecīga pārskatīšana. Uzaicinājums iesniegt atsauksmes.

([102]) DK.

pasažierim savlaicīgu risinājumu, pasažieris var organizēt alternatīvu sabiedrisko transportu pa dzelzceļu vai ar autobusu un uzņēmums viņam atlīdzina "nepieciešamās, atbilstošās un saprātīgās" izmaksas par papildu biļeti. Pēc 100 minūtēm pasažierim vairs nav vajadzīga pārvadātāja piekrišana, lai organizētu alternatīvu pārvadājumu.

Septiņās dalībvalstīs([103]) **reģionālie dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumi** pašlaik ir nepārprotami atbrīvoti no 18. panta 3. punkta piemērošanas. Šim atbrīvojumam būtu jābeidzas 2028. gada 7. jūnijā([104]). **Pilsētas un piepilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem** 18. panta 3. punktu nepiemēro desmit dalībvalstīs([105]). Sešās dalībvalstīs([106]) **starptautiskie dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumi** uz trešām valstīm ir atbrīvoti no 18. panta piemērošanas.

Atbalsta pētījums liecina, ka 18. panta 3. punkta pirmās daļas piemērošana praksē ir sadrumstalota (t. i., ja ir vajadzīga dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma piekrišana pasažiera pieprasījumam par paša pasažiera organizētu maršruta maiņu). Lai gan šķiet, ka lielākā daļa pētījumā aplūkoto dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu ļauj pasažieriem traucējumu gadījumā pašiem organizēt alternatīvus braucienus, daži no šiem uzņēmumiem šo tiesību izmantošanai un attiecīgo izmaksu atlīdzināšanai var piemērot konkrētus nosacījumus. To skaitā ir nosacījumi, kas attiecas uz dienas pēdējā vilciena darbību, ilgstošu kavēšanos vai informācijas trūkumu, dzelzceļa pārvadātāja nespēju piedāvāt piemērotu alternatīvu vai gadījumiem, kad tiesības uz izdevumu atlīdzināšanu ir paredzētas tikai noteiktiem transporta veidiem (vilcienam vai autobusam) vai zemu izmaksu alternatīvām. Dažās dalībvalstīs tiek ziņots arī par to, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, šķiet, paļaujas uz savām spējām organizēt alternatīvas un parasti neatlīdzina paša pasažiera organizētu transportu([107]). Dažās dalībvalstīs dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un pasažieru organizācijām vai valstu izpildstruktūrām ir atšķirīgi viedokļi par šo jauno tiesību piemērošanu([108]).

Attiecībā uz regulas 18. panta 3. punkta otro daļu (t. i., ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma piekrišana pēc 100 minūtēm vairs nav vajadzīga) lielākā daļa dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu apgalvo, ka tie izmaksā atlīdzību pasažieriem, kuri izmanto savas tiesības uz maršruta maiņu. Tomēr atbalsta pētījuma konstatējumi vien nepierāda, vai praksē šīs tiesības faktiski tiek konsekventi ievērotas.

Šie konstatējumi apstiprina Eiropas Patērētāju centru tīkla apsvērumus, kuros norādīts uz problēmām, kas saistītas ar regulas 18. panta 3. punkta piemērošanu. Piemēram, pasažieri bieži vien arī nezina par 100 minūšu termiņu un ir konstatējuši, ka tas ir nepraktisks pēdējā vilciena scenārijos, nakts vilcienu darbības pārrāvumos un sarežģītos pārrobežu braucienos. Eiropas Patērētāju centru tīkls arī norādīja, ka regulas 18. panta 3. punkts neparedz gaisa transportu kā derīgu alternatīvu transporta veidu maršruta maiņas piedāvājumos([109]).

([103]) BG, LU, PL, PT, RO, SK, SE (iekšzemes dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem, kuru maršruta garums nepārsniedz 150 km). Saskaņā ar regulas 2. panta 8. punkta pēdējo daļu atbrīvojums no regulas 18. panta 3. punkta piemērošanas ir atļauts tikai līdz 2028. gada 7. jūnijam.

([104]) Sk. regulas 2. panta *(Darbības joma)* 8. punkta pēdējo daļu.

([105]) BG, FR, HU, LU, PL, PT, RO, SK, SE iekšzemes dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem, kuru maršruta garums nepārsniedz 150 km, un AT pilsētas dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem.

([106]) BG, CZ, FI, LV, PL, RO.

([107]) FI, RO.

([108]) BG, NL, SI.

([109]) Dzelzceļa pasažieru tiesību stiprināšana ES | Eiropas Patērētāju centru tīkls.

Viena valsts izpildstruktūra([110]) savā divgadu ziņojumā norādīja, ka ir lielāka vajadzība pēc paskaidrojumiem par izpildi, īpaši attiecībā uz 18. pantu. 18. panta noteikumi paredz tikai ierobežotas iespējas pasažierim pašam organizēt savu ceļojumu. Cita valsts izpildstruktūra([111]) konstatēja kāda notikuma laikā, ka tālsatiksmes vilcienu braucieni tika atcelti vairākas reizes streika vai sliežu ceļa bojājumu dēļ, un pasažieriem nebija ļauts atceltā brauciena aizstāšanai izvēlēties maršruta maiņu bez papildu izmaksām. Pēc valsts izpildstruktūras iejaukšanās dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums veica pasākumus, lai pielāgotos noteikumiem.

Ņemot vērā iepriekš minēto, šķiet, ka ar regulu ieviestās tiesības uz maršruta maiņu ne visā ES tiek piemērotas konsekventi. Šķiet, ka šie noteikumi, ja tos vispār piemēro, rada atšķirīgu atlīdzināšanas praksi, kas pastiprina priekšstatu, ka pasažieriem trūkst skaidrības par šīm tiesībām.

2.7. Kompensācija – nepārvarama vara (19. panta 10. punkts)

Regulas 19. panta 1. punktā ir noteikts princips, ka pasažieris ir tiesīgs no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma saņemt kompensāciju par kavējumu, ja viņš saskaras ar tādu pakalpojuma kavējumu, kas noticis starp biļetē vai tranzīta biļetē norādīto izbraukšanas un galamērķa vietu, par kuru nav atlīdzinātas izmaksas saskaņā ar 18. pantu. Regulā ir noteikta arī minimālā kompensācija par kavējumiem, kas noteikta procentos no biļetes cenas([112]). Ar regulas 19. panta 10. punktu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi tiek atbrīvoti no pienākuma izmaksāt kompensāciju par kavēšanos trīs gadījumos: 1) ja tie pierāda, ka kavēšanās, nokavēta pārsēšanās vai atcelšana ir tieši saistīta ar ārkārtas apstākļiem, kas nav saistīti ar dzelzceļa darbību. Šie ārkārtas apstākļi var ietvert ekstrēmus laikapstākļus, lielas dabas katastrofas vai nopietnas sabiedrības veselības krīzes, piemēram, pandēmijas, neraugoties uz to, ka ir veikti visi saprātīgie pasākumi, lai tās novērstu vai mazinātu; 2) pasažiera vainas dēļ; vai 3) konkrētas trešo personu darbības (piemēram, sabotāža, kabeļu zādzība), izņemot dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma darbinieku streikus, vai citu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, infrastruktūras pārvaldītāju vai staciju apsaimniekotāju darbības vai bezdarbība. Šie noteikumi atšķiras no tiem, kas paredzēti Regulas (EK) Nr. 1371/2007 17. pantā, kurā noteikta strikta atbildība bez minētajiem izņēmumiem (kā apstiprināts Tiesas judikatūrā([113])). Ir svarīgi arī norādīt, ka šī nepārvaramas varas klauzula attiecas tikai uz kompensāciju un neietekmē citu pasažieru tiesību, piemēram, maršruta maiņas un palīdzības, piemērošanu.

Neviena dalībvalsts nav piešķīrusi īpašu atbrīvojumu no regulas 19. panta 10. punkta. Tomēr dažas dalībvalstis ir piešķīrušas pilnīgu atbrīvojumu 19. panta tālsatiksmes pārvadājumu pakalpojumiem([114]); reģionālajiem dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem([115]); pilsētas un piepilsētas pārvadājumu pakalpojumiem([116]); dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem, kurus piedāvā tikai un vienīgi izmantošanai vēstures vai

([110]) DE.
([111]) FI, sk. https://www.kkv.fi/paatokset/kuluttaja-asiat/kuluttaja-asiamiehen-ratkaisut/rautatieyrityksen-uudelleenreitityskaytannot-kaukojunamatkojen-peruuntuessa-lakon-tai-ratavian-takia/.
([112]) Konkrētāk, minimālā kompensācija ir 25 % no biļetes cenas, ja kavējums ir 60 līdz 119 minūtes, un 50 % no biļetes cenas, ja kavējums ir 120 minūtes vai ilgāks.
([113]) Spriedums, 2013. gada 26. septembris, *ÖBB Personenverkehr*, C-509/11, EU:C:2013:613.
([114]) BG, HU, PT, RO, SK.
([115]) AT, BG, FI, HU, LU, PL, PT, RO, SE, SK.
([116]) AT, BG, FI, FR, HU, LU, PL, PT, RO, SE, SK.

tūrisma nolūkos([117]); un starptautiskiem pārvadājumu pakalpojumiem uz trešām valstīm([118]).

Atbalsta pētījums liecina, ka minētā atbrīvojuma izmantošana dažādās dalībvalstīs atšķiras. Tajā konstatēts, ka 13 dalībvalstīs([119]) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas analizēti pētījumā, praksē nepiemēro atbrīvojumu un maksā kompensāciju pat tad, ja kavēšanās, atcelšana vai nokavēta pārsēšanās var būt saistīta ar ārkārtas apstākļiem. Desmit dalībvalstīs([120]) pētījumā aplūkotie dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi ir ziņojuši, ka tie ir izmantojuši atbrīvojumu, taču nav maksājuši kompensāciju, ja kavēšanos, atcelšanu vai nokavētu pārsēšanos ir izraisījuši notikumi, kas nepārprotami ir ārpus to kontroles (piemēram, ļoti nelabvēlīgi laikapstākļi, negadījumi vai drošības apdraudējumi).

Pētījumā arī konstatēts, ka 19 dalībvalstīs pasažieri, šķiet, saņem kompensāciju no pētījumā aplūkotajiem uzņēmumiem, ja kavēšanos, atcelšanu un nokavētu pārsēšanos ir izraisījuši dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma personāla streiki, citu uzņēmumu, kas izmanto to pašu infrastruktūru, vai infrastruktūras pārvaldītāju un staciju apsaimniekotāju darbības([121]). Grieķijā tikai vairāku braucienu karšu turētāji ir skaidri minēti kā tiesīgi saņemt kompensāciju streika situācijās. Pētījumā arī konstatēts, ka četrās dalībvalstīs([122]) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, šķiet, šādu kavēšanos, atcelšanu un nokavētu pārsēšanos vispār izslēdz no kompensācijas. Rumānijā aplūkotais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums piedāvā kompensāciju tikai streiku gadījumā, bet ne par citām trešo personu darbībām tīklā.

Kopumā pieejamie pierādījumi, kas savākti atbalsta pētījuma kontekstā, liecina, ka regulas 19. panta 10. punktā paredzētā nepārvaramas varas klauzula ne visā ES tiek piemērota konsekventi. Konkrētāk, šķiet, ka galvenie dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi aptuveni pusē dalībvalstu atsakās no atbrīvojuma pamatojumiem kompensācijas izmaksai, kas ieviesti ar regulas pārskatīšanu 2021. gadā, un turpina maksāt kompensāciju par notikumiem, kas minēti regulas 19. panta 10. punktā. Turklāt šķiet, ka dažos gadījumos pasažiera tiesības turpināt saņemt kompensāciju kavēšanās, atcelšanas un nokavētas pārsēšanās gadījumā, ko izraisījuši dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma personāla streiki, citu uzņēmumu, kas izmanto to pašu infrastruktūru, vai infrastruktūras pārvaldītāju un staciju apsaimniekotāju darbības, praksē netiek piemērotas.

Viena valsts izpildiestāde([123]) ziņojumā norādīja, ka regulas 19. panta 10. punktā paredzēto izslēgšanas iemeslu dēļ pasažieri biežāk iesniedz sūdzību pēc tam, kad viņu kompensācijas pieprasījums ir noraidīts.

2.8. Kopēja veidlapa atlīdzinājuma un kompensācijas pieprasījumiem (18. panta 7. punkts un 19. panta 6. punkts)

Saskaņā ar regulas 18. panta 7. punktu un 19. panta 6. punktu pasažieriem ir tiesības iesniegt atlīdzinājuma un kompensācijas pieprasījumus, tālab izmantojot kopēju veidlapu. Šajā nolūkā Komisija pieņēma Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2024/949([124]).

([117]) BG, CZ, DE, FI, FR, HU, IT, LT, LV, NL, PL, PT, RO, SE, SK.
([118]) BG, CZ, FI, LV, RO.
([119]) AT, BE, CZ, DK, EL, ES, FI, HR, IT, LU, NL, SE, SK.
([120]) BG, DE, EE, FR, HU, LT, PL, PT, RO, SI.
([121]) AT, BE, DE, DK, EE, ES, FI, FR, HU, IE, IT, LT, LU, LV, NL, PT, SE, SI, SK.
([122]) BG, CZ, HR, PL.
([123]) DE.
([124]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2024/949 (2024. gada 27. marts), ar ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/782 izveido kopēju veidlapu dzelzceļa pasažieru

Pamatojoties uz minētās īstenošanas regulas pielikumu, Komisija izstrādāja vienotu veidlapu visās ES oficiālajās valodās, kas turklāt ir pielāgota personu ar redzes traucējumiem vajadzībām. Tā ir pieejama Komisijas tīmekļvietnē([125]). Kopējo veidlapu var iesniegt kā fizisku dokumentu vai elektroniski([126]). Veidlapa ir izstrādāta tā, lai pasažieri varētu precizēt pieprasījuma būtību un sniegt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nepieciešamo informāciju.

Šajā sakarā Komisija norāda uz vairākām īpašām iezīmēm, kas saistītas ar Regulas (ES) 2021/782 18. un 19. pantā ietverto pilnvaru tvērumu pieņemt īstenošanas noteikumus šajā jautājumā.

Pirmkārt, kopējo veidlapu var izmantot tikai attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, nevis biļešu pārdevējiem un ceļojumu rīkotājiem, kuriem var būt arī pienākums atlīdzināt un izmaksāt kompensāciju pasažieriem skaidri noteiktos apstākļos, kas aprakstīti Regulas (ES) 2021/782 12. pantā. Tas ir tāpēc, ka minētajā noteikumā nav ietverts pilnvarojums Komisijai pieņemt īstenošanas noteikumus šajā jautājumā saskaņā ar minēto regulu.

Otrkārt, daži dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi savā tīmekļa vietnē vai mobilā lietotnē var būt ieviesuši savu tiešsaistes veidlapu vai līdzīgu sistēmu atlīdzinājuma un kompensācijas pieprasījumu apstrādei. Šīm integrētajām veidlapām vai sistēmām būtu jānodrošina efektīvāka un savlaicīgāka pieprasījumu apstrāde. Tajā pašā laikā regulas 18. un 19. pantā ietvertās pilnvaras pieņemt īstenošanas noteikumus ļauj Komisijai izveidot tikai atsevišķu veidlapu([127]) un neparedz pamatu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu sagatavoto veidlapu satura un noformējuma regulēšanai.

Viena valsts izpildstruktūra([128]) savā ziņojumā kopējo veidlapu minēja izpildes panākšanas darbību ietvaros.

2.9. Būtiski traucējumi un ārkārtas rīcības plānošana (20. panta 6. punkts)

Saskaņā ar regulas 20. panta 6. punktu, ja ārkārtas rīcības plāni ir sagatavoti saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 13.a panta 3. punktu([129]), dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi veic koordināciju ar stacijas apsaimniekotāju un infrastruktūras pārvaldītāju, lai tos sagatavotu iespējamībai, ka rodas būtisks darbības traucējums un ilgi kavējumi, kuru rezultātā stacijā iestrēgst ievērojams skaits pasažieru. Šādos ārkārtas rīcības plānos iekļauj prasības par brīdināšanas un informācijas sistēmu piekļūstamību.

Attiecībā uz atbrīvojumiem, lai gan tālsatiksmes dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus nevar atbrīvot no regulas 20. panta 6. punktā noteiktā pienākuma, reģionālie dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumi ir atbrīvoti no šā pienākuma astoņās dalībvalstīs([130]); pilsētas

---

atlīdzinājuma un kompensācijas pieprasījumiem dzelzceļa pārvadājumu kavēšanās, nokavētas pārsēšanās un atcelšanas gadījumā (OV L, 2024/949, 2.4.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/949/oj).

([125]) https://transport.ec.europa.eu/reimbursement-and-compensation-requests-form_en.

([126]) Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2024/949 1. pants.

([127]) Laikposmā no 2024. gada 1 jūlija līdz 2026. gada 30. martam šie ziņojumi Komisijas tīmekļa vietnē ir lejupielādēti 1718 reizes, un lielākā daļa lejupielāžu notikusi šā perioda pēdējos divpadsmit mēnešos.

([128]) EL.

([129]) Saskaņā ar šo noteikumu dalībvalstis pieprasa dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, izveidot ārkārtas rīcības plānus un nodrošina, ka minētie ārkārtas rīcības plāni tiek pienācīgi saskaņoti, lai sniegtu palīdzību pasažieriem Regulas (EK) Nr. 1371/2007 18. panta nozīmē, ja rodas būtiski pakalpojumu traucējumi.

([130]) BG, HU, LU, PL, PT, RO, SE, SK.

un piepilsētas pārvadājumu pakalpojumi ir atbrīvoti no nodokļa desmit dalībvalstīs([131]); pakalpojumi, ko ekspluatē tikai un vienīgi izmantošanai vēstures vai tūrisma nolūkos ir atbrīvoti no nodokļa 15 dalībvalstīs([132]) un starptautiskie pārvadājumu pakalpojumi uz trešām valstīm ir atbrīvoti no nodokļa septiņās dalībvalstīs([133]).

Pieejamie pierādījumi, kas savākti atbalsta pētījuma vajadzībām, liecina, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi 18 dalībvalstīs([134]), šķiet, sadarbojas ar staciju un infrastruktūras pārvaldītājiem attiecībā uz ārkārtas rīcības plāniem būtisku traucējumu gadījumā, arī oficiāli ņemot vērā personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām piekļūstamību brīdināšanas un informācijas sistēmās. Četrās dalībvalstīs([135]) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, šķiet, sadarbojas ar staciju un infrastruktūras pārvaldītājiem, bet tiem nav vai nu oficiālu ārkārtas rīcības plānu, vai arī tajos nav ņemts vērā piekļūstamības jautājums. Četrās citās dalībvalstīs([136]) nav ārkārtas rīcības plānu vai nav iegūta skaidra informācija par šo jautājumu.

Šādi ārkārtas rīcības plāni ir būtiski, lai nodrošinātu ātru, koordinētu un uz pasažieriem vērstu reaģēšanu uz traucējumiem, tai skaitā savlaicīgu informēšanu, palīdzību un vajadzības gadījumā alternatīvas vienošanās par pārvadājumu. Šis jautājums tika izvirzīts arī ekspertu grupas pasažieru tiesību jautājumos (Dzelzceļa pasažieru tiesību izpildstruktūru apakšgrupa) 2025. gada decembra sanāksmē, kurā valstu izpildstruktūras ierosināja apmainīties ar paraugpraksi par to, kā attiecīgajā dalībvalstī tiek izstrādāti ārkārtas rīcības plāni([137]). Paraugprakses apmaiņa ir svarīga, lai stiprinātu ārkārtas rīcības plānošanas kvalitāti un konsekvenci visās dalībvalstīs un uzlabotu dzelzceļa sistēmas vispārējo noturību. Ārkārtas rīcības plānošana ir nepārtraukts process, nevis vienreizējs pasākums, un vairāki nesenie negadījumi dzelzceļa nozarē ir izcēluši vajadzību pēc stabiliem un pārbaudītiem ārkārtas rīcības plāniem, kuri veicinātu pasažieru aizsardzību un nodrošinātu pakalpojumu nepārtrauktību nopietnu traucējumu gadījumā.

Vairākas valstu izpildstruktūras savos ziņojumos min ārkārtas rīcības plānošanu, atsaucoties uz ārkārtas rīcības plānu uzraudzības pienākumiem([138]), kā arī plānotajām izpildes darbībām nākamajā pārskata periodā([139]). Viena valsts izpildstruktūra([140]) sniedza informāciju par savu darbību, lai salīdzinātu un pārbaudītu saikni starp regulu un citiem ES un valstu tiesību aktiem, kuros noteiktas prasības ārkārtas rīcības plāniem.

2.10. Personas ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām (V nodaļa)

Viens no galvenajiem principiem ES tiesību aktos par pasažieru tiesībām, tai skaitā dzelzceļa pasažieru tiesībām, ir sniegt personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām ceļošanas iespējas, kas ir pielīdzināmas citām personām sniegtajām iespējām, paredzot noteikumus par nediskriminēšanu un palīdzību brauciena laikā([141]).

([131]) AT, BG, FR, HU, LU, PL, PT, RO, SE, SK.
([132]) BG, CZ, DE, FI, FR, HU, IT, LT, LV, NL, PL, PT, RO, SE, SK.
([133]) BG, CZ, FI, HU, LV, PL, RO.
([134]) AT, BE, BG, CZ, DE, DK, ES, FR, HU, LI, LT, LU, LV, NL, PL, PT, SI, SK.
([135]) EE, HR, IT, SE.
([136]) EL, FI, IE, RO.
([137]) Sk. Komisijas ekspertu grupu un citu līdzīgu struktūru reģistru, ekspertu grupa pasažieru tiesību jautājumos (E02861/5).
([138]) DE, EL.
([139]) CZ.
([140]) FI.
([141]) Sk. regulas 27. apsvērumu. Sk. arī Komisijas paziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei "Eiropas redzējums pasažieriem: Paziņojums par pasažieru tiesībām visos transporta veidos" (COM(2011) 898 final).

Vairāki jauni regulas noteikumi uzlabo līdzšinējos Regulā (EK) Nr. 1371/2007 paredzētos noteikumus par palīdzību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kuras ceļo pa dzelzceļu. Šāda palīdzība, ko sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un staciju apsaimniekotāji, ir neaizstājama, ņemot vērā to, ka daudzas stacijas un vilcieni ES šai grupai joprojām nav pieejami. Kamēr nebūs panākta pilnīga piekļūstamība visos Eiropas dzelzceļa tīklos, šie pasažieri arī turpmāk būs atkarīgi no īpašas palīdzības, lai ceļotu.

Lai nodrošinātu, ka tiek sniegta pienācīga palīdzība, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un staciju apsaimniekotājiem bieži ir vajadzīgs laiks apmācīta personāla un pienācīga aprīkojuma izvietošanai. Tāpēc tās var pieprasīt, lai personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām par savām palīdzības vajadzībām paziņotu iepriekš. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai stacijas apsaimniekotājs ir atbildīgs tikai par to, lai garantētu, ka persona ar invaliditāti vai persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām var iekāpt vilcienā, pāriet uz savienojošo dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu, par kuru tai ir biļete, vai izkāpt no vilciena, ja šī persona savlaicīgi iepriekš paziņo par savām palīdzības vajadzībām. Viens no galvenajiem sasniegumiem regulas pārskatīšanā 2021. gadā bija **iepriekšējas paziņošanas laika samazināšana uz pusi no 48 stundām uz 24 stundām**([142]). Lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un staciju apsaimniekotāji varētu sagatavoties šīm izmaiņām, regulā ir paredzēts pārejas periods: dalībvalstis var nolemt līdz 2026. gada 30. jūnijam piemērot ilgāku iepriekšējas paziņošanas periodu, kas nepārsniedz 36 stundas. Šajā nolūkā tām bija jāpaziņo Komisijai par šo atbrīvojumu, vienlaikus arī sniedzot informāciju par pasākumiem, kas veikti vai paredzēti, lai saīsinātu iepriekšējas paziņošanas periodu līdz 24 stundām([143]). Astoņas dalībvalstis([144]) paziņoja Komisijai, ka tās izmanto šo atbrīvojumu. Savukārt atbalsta pētījumā tika konstatēts, ka vairākiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir vajadzīgs iepriekšējas paziņošanas laiks, kas ir mazāks par 24 stundām([145]). Tomēr organizācijas, kas pārstāv personas ar invaliditāti un atbildēja uz apspriešanos ar ieinteresētajām personām, kura tika veikta atbalsta pētījuma kontekstā, norādīja, ka daudziem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem iepriekšējas paziņošanas procesi bieži vien ir apgrūtinoši un neefektīvi.

([142]) Sk. regulas 24. panta a) punkta pirmo daļu.

([143]) Sk. regulas 24. panta a) punkta pēdējo daļu.

([144]) BG, CZ, HR, DE, HU, LV un RO pilnībā izmantoja šo atbrīvojumu, savukārt DK to izmantoja tikai pārrobežu dzelzceļa pakalpojumiem uz DE. DE gadījumā atbrīvojums parasti attiecas uz starptautiskiem reisiem, kuriem varētu būt noteikts atšķirīgs paziņošanas periods starp dalībvalstīm. Praksē šo atbrīvojumu piemēro atsevišķos sarežģītos gadījumos.

Tomēr BG un CZ vēsturiskie dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi pieprasa, lai personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām par savām palīdzības vajadzībām paziņotu 48 vai pat vairāk stundu (dažu vilcienu gadījumā Bulgārijā) pirms brauciena.

EE neizmantoja šo atbrīvojumu, tomēr tās vēsturiskais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums joprojām pieprasa, lai personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām paziņotu par palīdzības vajadzībām 36 stundas iepriekš.

([145]) Piemēram, Beļģijas vēsturiskais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums pieprasa trīs stundu iepriekšēju paziņojumu pārvadājumu pakalpojumiem, kuru vilcieni pienāk vai atiet no 41 svarīgākās dzelzceļa stacijas, Austrijas vēsturiskais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums pieprasa 12 stundu iepriekšēju paziņojumu visiem iekšzemes pārvadājumiem, Luksemburgas vēsturiskais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums pieprasa vienas stundas iepriekšēju paziņojumu iekšzemes pārvadājumiem (taču vakara un nakts pakalpojumiem tas pieprasa sniegt iepriekšēju paziņojumu ne vēlāk kā plkst. 20.30 attiecībā uz izbraukšanu tajā pašā dienā). Nīderlandē vēsturiskajam dzelzceļa uzņēmumam iepriekšējam paziņojumam iekšzemes pārvadājumiem ir vajadzīga viena stunda, starptautiskiem pārvadājumiem – vismaz 24 stundas un pārvadājumiem uz Vāciju – 36 stundas. Spānijā iepriekšēja paziņošana par palīdzības vajadzībām ir nepieciešama 30 minūtes līdz 12 stundas pirms izbraukšanas atkarībā no stacijas veida.

Ar regulu tika ieviesta arī prasība, ka **gadījumos, kad dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums pieprasa, lai persona ar invaliditāti vai persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiktu pavadīta vilcienā**, kas ir atļauts tikai tad, ja tas ir absolūti nepieciešams, lai ievērotu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma nediskriminējošās piekļuves noteikumus, piemēram, drošības apsvērumu dēļ, **pavadošajai personai ir tiesības ceļot bez maksas** un, ja iespējams, sēdēt blakus personai, kuru tā pavada (regulas 23. panta 1. punkta b) apakšpunkts, lasot kopsakarā ar 21. panta 2. punktu). Personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām var pārvadāt savus **servissuņus** bez maksas saskaņā ar attiecīgajiem valsts tiesību aktiem (regulas 23. panta 1. punkta c) apakšpunkts). Ieinteresētās personas, kuras piedalījās apspriešanā, kopumā piekrita, ka šie divi noteikumi ir pilnībā īstenoti.

Regulā arī noteikts, ka gadījumos, kad izbraukšanas stacijā nav biļešu kases vai nav piekļuves biļešu automātam un nav citu pieejamu līdzekļu, lai biļetes iegādātos iepriekš, personām ar invaliditāti ir tiesības **iegādāties biļetes vilcienā bez papildu izmaksām** (regulas 11. panta 4. punkta pirmā daļa). Lai gan dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi varētu ierobežot vai liegt šīs tiesības pamatotu iemeslu dēļ, kas saistīti ar drošību vai obligātu vilcienu rezervāciju, lielākā daļa dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, kas tika aplūkoti atbalsta pētījumā, īstenoja šo pienākumu bez jebkādiem ierobežojumiem([146]). Tikai tajās dalībvalstīs, kurās visas dzelzceļa stacijas ir aprīkotas ar piekļūstamiem biļešu automātiem([147]), vai kurās dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums piedāvā vairākas citas alternatīvas (biļešu iegādi tiešsaistē, pa tālruni vai veikalos dzelzceļa stacijās vai to tuvumā)([148]), dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi neļauj nevienam (pat personām ar invaliditāti) iegādāties biļetes vilcienā.

Regulā ir noteikts, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un staciju apsaimniekotājiem ir jāmaksā **kompensācija par zaudētiem vai bojātiem pārvietošanās palīglīdzekļiem([149])**, pamatojoties uz pārvietošanās palīglīdzekļu nomaiņas vai remonta izmaksām (regulas 25. panta 1. punkts), un ātri jāpieliek visas saprātīgās pūles, lai nodrošinātu nekavējoties vajadzīgus pagaidu aizstājējus pārvietošanās palīglīdzekļiem vai palīgierīcēm (regulas 25. panta 2. punkts). Lai gan visi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un staciju apsaimniekotāji, kas tika aplūkoti atbalsta pētījumā, ievēroja pienākumu maksāt kompensāciju, lielākā daļa vēsturisko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu atzina, ka tie nevar piedāvāt pārvietošanās palīglīdzekļu pagaidu aizstāšanu.

Regulā ir noteikts, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un staciju apsaimniekotājiem ir jānodrošina **apmācība par invaliditātes izpratni** visiem darbiniekiem, kuri strādā ar klientiem. Tiem, kas regulāri sniedz tiešu palīdzību pasažieriem ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām, papildus ir jāsaņem mērķtiecīga apmācība, kas tiem nodrošinātu prasmes, kuras ir vajadzīgas, lai apmierinātu šo pasažieru īpašās vajadzības (regulas 26. panta 1. punkts). Lai gan atbalsta pētījumā aplūkotie dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un staciju apsaimniekotāji šādu apmācību īstenoja, organizācijas, kas pārstāv personas ar invaliditāti, bieži pauž bažas par apmācības kvalitāti. Organizācijas arī norāda, ka regulā nav prasīts, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi vai staciju apsaimniekotāji tās iesaistītu šo mācību programmu izstrādē vai īstenošanā. Lai gan šāda pienākuma nav,

([146]) AT, BE, BG, CZ, DE, DK, EE, EL, ES, FI, FR, HR, HU, IE, IT, LT, LU, LV, PL, PT, RO, SI, SK.
([147]) Vēsturiskais dzelzceļa uzņēmums NL.
([148]) SE.
([149]) Viņiem arī ir jāmaksā kompensācija par tādu servissuņu zaudēšanu vai ievainojumiem, kurus izmanto personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām (sk. arī regulas 25. panta *(Kompensācija par pārvietošanās palīglīdzekļiem, palīgierīcēm un servisa suņiem*) 1. punktu.)

lielākā daļa vēsturisko dzelzceļa uzņēmumu ziņoja, ka šajā nolūkā sadarbojas ar personu ar invaliditāti organizācijām vai iesaista šādās apmācībās savus darbiniekus ar invaliditāti.

Regulā ir noteikts, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un staciju apsaimniekotājiem ir jāpieliek **"visas saprātīgās pūles", lai personām ar invaliditāti vai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām būtu nodrošināta piekļuve dzelzceļa transportam dzelzceļa stacijās, kurās nav apmācīta personāla** palīdzības sniegšanai un kurās vilcieniem, kuros tās vēlas iekāpt vai no kuriem tās vēlas izkāpt, arī nav šāda personāla (regulas 23. panta 1. punkta g) apakšpunkts). Saskaņā ar personu ar invaliditāti pārstāvības organizāciju sniegto informāciju praksē tas nav nodrošinājis būtiskus uzlabojumus. Šīs grupas arī kritizē regulu par to, ka stacijās, kurās ir personāls, kas apmācīts palīdzēt personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām vilcienu kustības laikā, netiek prasīta pastāvīga palīdzība. Tā vietā palīdzība ir prasīta tikai tad, ja dežurē apmācīts personāls. Organizācijas apgalvo, ka tas būtiski ierobežo personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesības uz vienlīdzīgiem, neatkarīgiem dzelzceļa braucieniem un viņu brīvību izvēlēties jebkuru vilcienu([150]).

Vairākas valstu izpildstruktūras ir norādījušas, ka **daži noteikumi** par palīdzību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām **nav pietiekami skaidri**, kas savukārt kavē to efektīvu izpildes panākšanu. Norādītās neskaidrības ietver stacijas apsaimniekotāja definīciju, kritērijus, pēc kuriem nosaka, kad staciju vai vilcienu var uzskatīt par tādu, kurā ir personāls (23. panta 1. punkta d)–g) apakšpunkts)([151]), un precīzu nozīmi noteikumam, kas garantē bezmaksas transportu personīgam asistentam, kurš pavada personu ar invaliditāti (21. panta 1. punkta a) apakšpunkts).

Kopš pieņemta iepriekšējā regula par dzelzceļa pasažieru tiesībām, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un staciju apsaimniekotāju palīdzības pienākumu izpildi ir būtiski ietekmējuši to **nediskriminējošas piekļuves noteikumi** (23. panta 2. punkts), kas jāizstrādā, šajā nolūkā aktīvi iesaistot personu ar invaliditāti pārstāvjus (21. panta 1. punkts). Šādu nediskriminējošu piekļuves noteikumu publicēšana varētu nodrošināt, ka personas ar invaliditāti var viegli iepazīties ar piekļuvi un īstenot savas tiesības. Atbalsta pētījumā, pamatojoties uz dokumentu izpēti, ko veica personu ar invaliditāti pārstāvības organizācija, tika norādīts, ka tikai daži dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un staciju apsaimniekotāji nediskriminējošos piekļuves noteikumus ir darījuši publiski pieejamus savās tīmekļa vietnēs.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, stacijas apsaimniekotājam, biļešu pārdevējam vai ceļojumu rīkotājam pēc pieprasījuma ir jāsniedz **informācija** (arī piekļūstamos formātos) par staciju un ar to saistīto objektu, piemēram, stāvvietu un veikalu, piekļūstamību, kā arī par iespējām piekļūt vilcienam. Turklāt stacijās, kurās nav personāla, ir jāizvieto piekļūstama informācija, lai pasažieris zinātu, kā saņemt palīdzību un kur var atrast nākamo piekļūstamo staciju (regulas 22. pants). Atbalsta pētījumā veiktā dokumentu izpēte par vairākām dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu tīmekļvietnēm un lietotnēm atklāja, ka tās dažādā mērā sniedz piekļūstamības informāciju, lai gan organizācijas, kas pārstāv personas ar invaliditāti, bija ļoti kritiskas, kad notika apspriešanās ar ieinteresētajām personām par 22. panta īstenošanu. Pētījuma kontekstā organizētajā mērķorientētajā apspriešanā piedalījās tikai dažas (galvenokārt valsts vai reģionālās) organizācijas, kas pārstāv personas ar invaliditāti, un galvenā uzmanība tika pievērsta

([150]) https://www.edf-feph.org/content/uploads/2021/06/EDF-analysis-of-the-adopted-Rail-Passengers-Righs-Regulation-2021.pdf.

([151])Sk. Komisijas ekspertu grupu un citu līdzīgu struktūru reģistru, ekspertu grupa pasažieru tiesību jautājumos (E02861/5).

vēsturisko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu praksei attiecīgajā dalībvalstī. Tās uzsvēra vairākus jautājumus: nepilnīgs pārklājums (piemēram, informācija par staciju, bet ne vilcienu piekļūstamību), dzelzceļa mājaslapas nav piekļūstamas lietotājiem ar redzes traucējumiem, informāciju ir grūti atrast dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma mājaslapā un dalībvalsts oficiālajā(-ās) valodā(-ās) ir daudz vairāk satura nekā citās valodās. Tā kā personu ar invaliditāti organizāciju dalība apspriešanā bija neliela, būtu vajadzīgs plašāks ieguldījums, lai pilnībā novērtētu regulas noteikumu īstenošanas efektivitāti šajā jomā.

Viens no invaliditātes iekļaušanas pamatprincipiem ir personu ar invaliditāti iesaistīšana tādu lēmumu pieņemšanā, kas ietekmē viņu dzīvi un izmanto viņu pieredzi. Attiecīgi grozītie pakalpojumu kvalitātes standarti paredz, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir jāapspriežas ar organizācijām, kuras pārstāv personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām, par to, kā tiek sniegta palīdzība([152]). Jaunākie dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu ziņojumi par to pakalpojumu kvalitātes standartu īstenošanu liecina, ka tikai deviņi vēsturiskie dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un viens jaunpienācējs ir izpildījuši šo pienākumu. Lielākā daļa no tiem ir izveidojuši pastāvīgas sadarbības platformas([153]), daži – ierobežotu sadarbību, lai kopīgi izpētītu staciju un vilcienu piekļūstamību([154]) vai lai iesaistītu organizācijas apmācībā par palīdzību personām ar invaliditāti, ko piedāvā dzelzceļa personālam([155]).

Dalībvalstis var prasīt, lai staciju apsaimniekotāji un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas darbojas to teritorijā, sadarbotos, lai izveidotu un izmantotu **vienotos kontaktpunktus personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām**. Šie vienotie kontaktpunkti būtu atbildīgi par palīdzības pieprasījumu saņemšanu, to nosūtīšanu attiecīgajiem staciju apsaimniekotājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un informācijas sniegšanu par piekļūstamību. Šāda kārtība nodrošinātu, ka pasažieriem ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām netiktu prasīts iesniegt vairākus palīdzības pieprasījumus, pat ja viņu ceļojumā ir iesaistīti vairāki dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi (regulas 24. panta f) punkts). Līdz šim tikai viena dalībvalsts([156]) ir paziņojusi Komisijai par valsts tiesību aktiem, kuros noteikts, ka staciju apsaimniekotājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas darbojas tās teritorijā, ir jāizveido vienotie kontaktpunkti([157]).

Gandrīz puse valstu izpildstruktūru([158]) savos darbības pārskatos norāda, ka tās ir veikušas uzraudzības vai izpildes panākšanas darbības (piemēram, pārbaudot informāciju par staciju piekļūstamību, sniedzot palīdzību dzelzceļa stacijās, informāciju dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu tīmekļa vietnēs, apmācību par palīdzību personām ar invaliditāti), savukārt deviņas valstu izpildstruktūras([159]) ziņoja, ka ir saņēmušas sūdzības par iespējamiem personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesību pārkāpumiem.

([152]) Sk. regulas III pielikuma pēdējo punktu.
([153]) AT, BE, DE, DK, FR, LU, NL, SK vēsturiskie dzelzceļa uzņēmumi.
([154]) LV vēsturiskais dzelzceļa uzņēmums.
([155]) Jauns Spānijas dzelzceļa uzņēmums *Ouigo España*.
([156]) DE.
([157]) Vācijas Dzelzceļa likuma *Allgemeines Eisenbahngesetz.* 10. panta a) punkts.
([158]) BE, BG, DE, DK, EL, FR, HR, HU, IT, PT, RO, SK.
([159])AT, DE, EL, ES, HR, IT, PL, PT, SE.

2.11. Sūdzību izskatīšana un izpildes panākšana (28. pants un VII nodaļa)

2.11.1. Sūdzību izskatīšana, ko veic dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, staciju apsaimniekotāji un biļešu pārdevēji/ceļojumu rīkotāji (28. pants)

Ar regulu tika ieviests uzlabots izpildes panākšanas satvars, arī jauni noteikumi par **sūdzību izskatīšanu**, piemēram, skaidri termiņi (28. panta 2. punkts) un pienākums juridiskām personām, kas nav dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, ieviest sūdzību izskatīšanas procedūru, arī to staciju apsaimniekotājiem, kurā gada laikā apkalpo vidēji vairāk nekā 10 000 pasažieru dienā, (28. panta 1. punkts). Saskaņā ar regulas 28. panta 1. punktu pasažieri var iesniegt sūdzību jebkuram dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam vai stacijas apsaimniekotājam par tiesībām un pienākumiem, uz kuriem attiecas šī regula viņu attiecīgajās atbildības jomās. Šāda sūdzība jāiesniedz trīs mēnešu laikā pēc incidenta, uz kuru tā attiecas. Adresāts viena mēneša laikā pēc sūdzības saņemšanas vai nu sniedz motivētu atbildi, vai attiecīgi pamatotos gadījumos informē pasažieri par to, ka viņš saņems atbildi ne vēlāk kā trīs mēnešu laikā pēc sūdzības saņemšanas dienas. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un staciju apsaimniekotāji sūdzības izvērtēšanai vajadzīgos datus glabā visā sūdzību izskatīšanas procedūras laikā, arī 33. un 34. pantā minēto sūdzību izskatīšanas procedūru laikā, un pēc pieprasījuma minētos datus dara pieejamus valstu izpildiestādēm. Informācija par sūdzību izskatīšanas procedūru ir pieejamas sabiedrībai, arī personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

Atbalsta pētījumā tika konstatēts, ka 15 dalībvalstīs([160]) sūdzības ir jāiesniedz trīs mēnešu laikā pēc incidenta, uz kuru tās attiecas. Trīs dalībvalstīs([161]) vēsturiskie dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi ir noteikuši viena gada termiņu sūdzības saņemšanai. Trīs dalībvalstīs([162]) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi nav noteikuši termiņu sūdzību iesniegšanai. Vienā dalībvalstī([163]) valsts tiesību aktos ir noteikts sešu mēnešu termiņš prasību iesniegšanai attiecībā uz iekšzemes transportu, taču patērētāju organizācija, ar kuru notika apspriešanās pētījuma vajadzībām, norādīja, ka praksē tiek piemērots trīs mēnešu termiņš. Vienā dalībvalstī([164]) termiņš atlīdzinājuma vai kompensācijas pieprasījuma iesniegšanai kavēšanās gadījumā ir 30 dienas saskaņā ar vēsturiskā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vispārīgajiem pārvadāšanas noteikumiem.

Četras dalībvalstis([165]) nekad nav izmantojušas pagarinājumu līdz trim mēnešiem, lai atbildētu uz sūdzību, 15 dalībvalstis([166]) šo iespēju ir izmantojušas tikai reti, trīs dalībvalstis([167]) dažkārt ir izmantojušas pagarinājumu, un viena dalībvalsts([168]) pagarinājumu izmanto regulāri.

([160]) BE, CZ, DE, EL, ES, FR, HR, HU, IT, LT, LV, PL, RO, SE, SI. Tomēr Beļģijā trīs mēnešu termiņš attiecībā uz vēsturisko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu Beļģijā attiecas uz starptautiskajiem pakalpojumiem un kompensāciju par kavējumiem. Citām sūdzībām par valsts pakalpojumiem nav noteikts termiņš. Tomēr Itālijā pasažieru apvienība uzskata, ka termiņš var atšķirties atkarībā no attiecīgā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma.

([161]) AT, LU, SK.

([162]) FI, IE, NL.

([163]) BG.

([164]) PT.

([165]) AT, HR, LT, LU.

([166]) BG, CZ, DE, DK, EE, FI, FR, IE, LV, NL, PL, RO, SE, SI, SK.

([167]) ES, HU, IT.

([168]) PT.

2.11.2. Valstu izpildstruktūru izveide (31. pants)

Regulas 31. panta 1. punktā ir noteikts, ka katra dalībvalsts norīko **struktūru vai struktūras, kas atbild par šīs regulas izpildi**. Katra no minētajām struktūrām veic pasākumus, kuri vajadzīgi, lai nodrošinātu pasažieru tiesību ievērošanu. Visas dalībvalstis, izņemot vienu([169]) ir izraudzījušās vienu vai vairākas valsts izpildstruktūras dzelzceļa pasažieru tiesību izpildes panākšanai. Norīkotās valsts izpildstruktūras savā uzbūvē, lēmumos par finansējumu, juridiskajā formā un lēmumu pieņemšanā ir neatkarīgas no jebkura infrastruktūras pārvaldītāja, par maksas iekasēšanu atbildīgās struktūras, par jaudas iedalīšanu atbildīgās struktūras vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma([170]). To valstu izpildstruktūru saraksts, kuras ir atbildīgas par Regulas (ES) 2021/782 piemērošanu, ir pieejams Komisijas tīmekļvietnē([171]).

2.11.3. Izpildes panākšana, ko veic valstu izpildstruktūras (32. pants)

Saskaņā ar regulas 32. panta 2. punktu **valstu izpildstruktūras** cieši uzrauga atbilstību šai regulai. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, staciju apsaimniekotāji, infrastruktūras pārvaldītāji, kā arī biļešu pārdevēji un ceļojumu rīkotāji valstu izpildstruktūrām pēc to pieprasījuma attiecīgos dokumentus un informāciju iesniedz bez nepamatotas kavēšanās un – jebkurā gadījumā – viena mēneša laikā pēc pieprasījuma saņemšanas. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi paziņo savu kontaktinformāciju valsts izpildstruktūrai vai struktūrām dalībvalstīs, kurās tie darbojas (regulas 32. panta 4. punkts). Komisija no valstu izpildstruktūrām nav saņēmusi informāciju par neatbilstību šīm prasībām.

2.11.3.1. Ziņošana

Regulas 32. panta 3. punktā ir noteikta prasība valstu izpildstruktūrām reizi divos gados publicēt ziņojumus ar statistiku par savu darbību, arī par piemērotajām sankcijām. Minētos ziņojumus dara pieejamus arī Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras tīmekļa vietnē([172]). Tajā pašā tīmekļvietnē ir arī dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pakalpojumu kvalitātes ziņojumi([173]), kā jau prasīts Regulā (EK) Nr. 1371/2007. Valstu izpildstruktūrām ir arī jāuzrauga, vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi nosaka pakalpojumu kvalitātes standartus un īsteno kvalitātes pārvaldības sistēmu nolūkā saglabāt pakalpojumu kvalitāti. Atbalsta pētījumā tika konstatēts, ka lielākā daļa III pielikumā uzskaitīto pakalpojumu kvalitātes standartu ir plaši aplūkoti dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pakalpojumu kvalitātes ziņojumos. Pētījuma rezultāti arī liecina, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas darbojas 23 ES dalībvalstīs([174]) ir ieviesuši kvalitātes vadības sistēmu, kura kalpo pakalpojumu kvalitātes saglabāšanai.

Pakalpojumu kvalitātes standartu ziņojumi ir svarīgs izpildes panākšanas instruments. Vairākas valstu izpildstruktūras([175]) ziņoja, ka, uzraugot regulas īstenošanu un izskatot pasažieru sūdzības, tās atsaucas uz pakalpojumu kvalitātes ziņojumiem. Citas valstu izpildstruktūras savos ziņojumos šo aspektu neaptvēra. Vispārīgāk runājot, valstu

([169]) CY. Lai gan Kipras teritorijā nav dzelzceļa tīkla (tāpat kā Maltā), tai joprojām ir jāuzrauga un jāīsteno regulas noteikumi par biļešu pārdevējiem un ceļojumu rīkotājiem. Sk. regulas 31. panta 4. punktu.
([170]) Sk. regulas 31. panta 2. punktu.
([171]) Valstu izpildstruktūras (VIS) – Mobilitāte un transports..
([172]) Valstu izpildstruktūru ziņojumi | Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra.
([173]) Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pakalpojumu kvalitātes ziņojumi | Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra.
([174]) AT, BE, BG, CZ, DE, EE, ES, FI, FR, HR, HU, IE, IT, LT, LU, LV, NL, PL, PT, RO, SE, SI un SK – t. i., ne DK, EL, CY un MT.
([175]) HR, PL, BG, IE, HU, RO.

izpildstruktūras tiek mudinātas uzraudzīt šos ziņojumus, un tām būtu jānodrošina, ka uzņēmumi tos publicē regulāri un savlaicīgi.

2.11.3.2. Iesniegšana un publicēšana noteiktajā termiņā

Pirmais ziņojumu kopums bija jāiesniedz 2025. gada 7. jūnijā. Viena valsts izpildstruktūra no vienas dalībvalsts nosūtīja ziņojumu noteiktajā termiņā([176]), 25 citu dalībvalstu valsts izpildstruktūras nosūtīja savus ziņojumus līdz 2025. gada beigām([177]), un no vienas dalībvalsts ziņojums netika saņemts([178]).

2.11.3.3. Ziņojumu saturs

Regulārai ziņojumu iesniegšanai ir svarīga nozīme konsekventas un pārredzamas izpildes sistēmas nodrošināšanā. Tie ļauj gan Komisijai, gan valstu izpildstruktūrām saglabāt transversālu ES mēroga perspektīvu par to, kā dzelzceļa pasažieru tiesības tiek īstenotas, uzraudzītas un izpildītas uz vietas. Šis plašākais pārskats ir būtisks, lai apzinātu tendences, uzlabotu koordināciju un stiprinātu tiesiskā regulējuma vispārējo efektivitāti. Ziņojumi papildina Komisijas organizētās ikgadējās ekspertu grupas sanāksmes par dzelzceļa pasažieru tiesībām, kurās valstu izpildstruktūras apmainās ar pieredzi par izpildes praksi, jaunām problēmām un iespējamiem risinājumiem.

Pirmais 2025. gadā saņemto ziņojumu kopums atklāj vairākas tendences. Valstu izpildstruktūras arvien vairāk pāriet no tikai reaģējošas sūdzību izskatīšanas uz proaktīvāku izpildes modeli, kura pamatā ir inspekcijas, revīzijas un tematiskās pārbaudes (piemēram, par kavēšanos un atcelšanu, informēšanas pienākumiem un palīdzību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām). Sūdzību dati tiek izmantoti sistemātiskāk, lai identificētu problēmas, kas atkārtojas, un visbiežākie strīdu avoti ir kavēšanās, nokavēta pārsēšanās, atcelšana un kompensācija, arī pastāvīgi trūkumi informācijas sniegšanā un – mazākā mērā – piekļūstamībā. Dažas valstu izpildstruktūras ir izmantojušas strukturētas tiešsaistes veidlapas un uzticības tālruņus, lai klasificētu sūdzības, nošķirtu jautājumus, uz kuriem regula attiecas vai neattiecas, un mērķtiecīgi izmeklētu jomas, kurās ir neatbilstības pazīmes.

Komisija ir nodrošinājusi **ziņojuma veidni**, kuru valstu izpildstruktūras var brīvprātīgi izmantot. Tikai dažas valstu izpildstruktūras izmantoja veidni, sagatavojot 2025. gada ziņojumu, bet vairākas valstu izpildstruktūras apkopoja informāciju pa iedaļām, kā ierosināts veidnē. Ieteikumi par to, ko varētu iekļaut ziņojumā, pēc iespējas tika saskaņoti ar ieteiktajām ziņošanas veidnēm attiecībā uz autobusu un ūdens transporta pasažieru tiesībām. Komisija uzsver, ka kopīgas ziņošanas prasības palīdz sniegt kvalitatīvu un salīdzināmu informāciju dzelzceļa pasažieru tiesību īstenošanai. Turklāt regulārie ziņošanas cikli turpmākajos gados palīdzēs precīzāk izsekot jaunajām izpildes tendencēm, uzraudzīt, vai sankciju režīmi praksē joprojām ir efektīvi, samērīgi un atturoši, un nodrošināt problēmu lielāku pamanāmību uz vietas, arī gadījumos, kad var būt vajadzīgi turpmāki norādījumi, koordinācija vai tiesību aktu pielāgošana.

([176]) BE.
([177]) AT, BG, CZ, DE, DK, EE, EL, ES, FI, FR, HR, HU, IE, IT, LT, LU, LV, MT, NL, PL, PT, RO, SE, SI.
([178]) CY.

2.11.4. Sūdzību izskatīšana valstu izpildstruktūrās un citās struktūrās (33. pants)

Atbalsta pētījums liecina, ka lielākā daļa valstu izpildstruktūru dokumentus saņem elektroniski (pa e-pastu, tiešsaistes platformās vai oficiālā sarakstē) un ka valsts izpildstruktūras atbilde uz pasažiera sūdzību tiek sniegta desmit darba dienu līdz viena mēneša laikā, ar iespēju sarežģītos gadījumos to pagarināt līdz trim mēnešiem([179]). Mazāka valstu izpildstruktūru grupa pēc noklusējuma izmanto ļoti īsus termiņus, piemēram, desmit līdz piecpadsmit dienas([180]), savukārt citas termiņu nosaka katrā gadījumā atsevišķi vai nosaka saskaņotus termiņus([181]). Prakse ir mazāk skaidra tikai dažās sistēmās, jo līdz šim nav bijis šādu gadījumu([182]).

Pamatojoties uz atbalsta pētījumu, šķiet, ka 21 dalībvalstī pasažieriem ir pieejama arī alternatīva strīdu izšķiršanas struktūra([183]).

2.11.5. Informācijas apmaiņa un pārrobežu sadarbība starp valstu izpildiestādēm (34. pants)

Regulas 33. panta 4., 5. un 6. punktā un 34. pantā ir pastiprināts **valstu izpildiestāžu sadarbības pienākums:** ja saskaņā ar 31. un 33. pantu ir izraudzītas dažādas struktūras, jānodrošina informācijas apmaiņa starp tām. Šķiet, ka visās dalībvalstīs pārrobežu sadarbība starp valstu izpildiestādēm praksē joprojām ir ierobežota. Tas varētu būt saistīts ar to, ka pārrobežu dzelzceļa tirgus veido aptuveni 7 % no visas dzelzceļa satiksmes ES([184]), kas nedaudz pārsniedz 6 % rādītāju 2013. gadā([185]). Atbalsta pētījumā tika konstatēts, ka tikai trīs valstu izpildstruktūras([186]) ziņoja par konkrētām grūtībām noteikt, kurai dalībvalsts valsts izpildstruktūrai būtu jāizskata pārrobežu sūdzība, savukārt 19 valstu izpildstruktūras norādīja, ka nav saskārušās ar šādām problēmām([187]). Tika ziņots tikai par vienu sūdzības pārsūtīšanu citas dalībvalsts valsts izpildstruktūrai([188]).

([179]) AT, BG, CZ, FR, HR, IT, PT.
([180]) EE, HU, LT, PT, RO.
([181]) AT, EL, FI, LV, NL.
([182]) Pētījumi liecina, ka tā tas ir septiņās dalībvalstīs (IE, LU, LT, LV, NL, SI, SK).
([183]) AT, BE, BG, CZ, DE, DK, EE, EL, FI, FR, HU, IE, IT, LU, LV, NL, PL, PT, RO, SE, SK. Tomēr jāatzīmē, ka ieinteresētās personas, ar kurām notika apspriešanās, sniedza atšķirīgas atbildes par to, vai alternatīva strīdu izšķiršana Īrijā izskata ar transportu saistītas sūdzības.
([184]) Devītais uzraudzības ziņojums par dzelzceļa tirgus attīstību atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES 15. panta 4. punktam, (COM (2025) 439 final, 4. lpp.).
([185]) Ziņojums par Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regulas (EK) Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem piemērošanu, (COM(2013) 587 final, 3. lpp.).
([186]) AT, BE, DE.
([187])BG, CZ, DK, EE, ES, FR, HR, HU, IE, IT, LT, LV, PL, PT, RO, SE, SI, SK.
([188]) CZ.

3. SECINĀJUMI

Regulas piemērošana joprojām ir salīdzinoši nesena, jo tā stājās spēkā tikai 2023. gada 7. jūnijā, un daudzu tās paredzēto seku īstenošanai praksē noteikti būs vajadzīgs laiks. Tāpēc līdzšinējie konstatējumi būtu jāuzskata tikai par provizoriskiem.

Tomēr šķiet, ka atbrīvojumu modelis ir kļuvis strukturētāks un ierobežotāks nekā saskaņā ar iepriekšējo regulu. Lai gan atkāpes joprojām pastāv, īpaši attiecībā uz pilsētas, piepilsētas un reģionālajiem pārvadājumu pakalpojumiem, tagad tās biežāk ir mērķorientētas, ierobežotas laikā un attiecas uz konkrētiem noteikumiem. Tas liecina par atbrīvojumu pakāpenisku sašaurināšanu un regulas faktiskās darbības jomas attiecīgu paplašināšanu praksē.

Regulas ietekme, šķiet, arī ir uzlabojusi dzelzceļa pasažieru situāciju ES. Tas, ka tiek piemēroti paplašinātie noteikumi par velosipēdu pārvadāšanu vilcienos, liecina, ka minimālās prasības attiecībā uz velosipēdu vietām vilcienos ir sasniedzamas lielākajā daļā dalībvalstu. Plašāka ceļojumu un satiksmes informācijas apmaiņa starp dažādiem dalībniekiem arī kalpo pasažieru interesēm, īpaši gadījumos, kad viņiem vajadzīga reāllaika informācija par savu ceļojumu. Arī nesen pieņemtā Komisijas īstenošanas regula par TEL SITS, kurā noteikti dažādi atskaites punkti līdz 2029. gadam, palīdzēs dalībniekiem sasniegt šo mērķi([189]). Turklāt, pateicoties vienotajai veidlapai, kuras izmantošanas nepieciešamība aizvien jāpopularizē, pasažieru rīcībā tagad ir papildrīks savu tiesību aizsardzības pieprasīšanai. Konstatējumi liecina, ka lielākajā daļā dalībvalstu notiek arī darbs, lai sagatavotu ārkārtas rīcības plānus būtisku traucējumu gadījumā.

Tomēr dažas jomas, kurās varētu sagaidīt straujāku progresu, vēl nav uzrādījušas pietiekamus uzlabojumus. Konkrētāk, joprojām pastāv problēmas, kas saistītas ar biļešu iegādi un tranzīta biļetēm, un ir nepieciešama rīcība īstermiņā. Tāpēc šim ziņojumam ir pievienots priekšlikums mērķtiecīgi pārskatīt regulu, lai nodrošinātu, ka pasažieriem, kuri iegādājas vienotu biļeti braucienam ar vienu vai vairākiem savienojumiem, ko veic vairāki dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, tiek nodrošināts tāds pats aizsardzības līmenis kā pasažieriem ar tranzīta biļeti([190]). Rūpīgāk jāpārbauda arī tas, kā tiek piemēroti noteikumi par nediskriminējošiem līguma nosacījumiem un tarifiem, tiesībām uz maršruta maiņu un atbrīvojumu no tiesībām uz kompensāciju (nepārvarama vara). Pastāvīga uzmanība būs jāpievērš arī tam, lai nodrošinātu, ka personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām varētu ceļot tādā veidā, kas ir salīdzināms ar citu pasažieru ceļošanu.

Vispārīgāk runājot, šis ziņojums arī liecina, ka ir jāuzlabo noteikumu uzraudzība dalībvalstu līmenī. Pilnvērtīga un konsekventa izpilde būs arī būtiska, lai nodrošinātu, ka dažādie dalībnieki – dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, staciju apsaimniekotāji, biļešu pārdevēji un ceļojumu rīkotāji – pienācīgi piemēro noteikumus tā, lai regulas mērķi tiktu faktiski sasniegti praksē. Komisija turpinās pārraudzīt regulas īstenošanu un vajadzības gadījumā rīkosies.

([189]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2026/253 (2026. gada 6. februāris) par Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas telemātikas apakšsistēmas tehnisko specifikāciju datu kopīgošanas savstarpējai izmantojamībai dzelzceļa transportā (“TEL SITS”) un Regulu (ES) Nr. 454/2011 (“*TAP* SITS”) un (ES) Nr. 1305/2014 (“*TAF* SITS”) atcelšanu (OV L, 2026/253, 10.2.2026., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj). Sk., jo īpaši, atskaites punktus tās G papildinājumā.

([190]) COM(2026) 233.

A pielikums. Pārskats par Regulā (ES) 2021/782 paredzēto atbrīvojumu izmantošanu([191])

Atbrīvojuma kategorija	AT	BE	BG	CZ	DE	DK	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	NL	PL	PT	RO	SI	SK	SE	Kopā
Tālsatiksmes			√										√								√	√		√		**5**
Pilsētas/piepilsētas	√		√		√					√	√		√				√			√	√	√		√	√	**12**
Reģionāli	√		√		√					√	√		√				√			√	√	√		√	√	**12**
Izmantošana vēstures vai tūrisma nolūkos			√	√	√					√	√		√		√	√		√	√	√	√	√		√	√	**15**
Starptautiskie pārvadājumi uz trešām valstīm			√	√						√			√					√		√		√				**7**
Piekļuve satiksmes un ceļošanas informācijai	√											√	√					√		√		√				**6**
Iepriekšējas paziņošanas periods personām ar invaliditāti un ierobežotām pārvietošanās spējām			√	√	√	√						√	√					√				√				**8**
Kopā	**3**	**0**	**6**	**3**	**4**	**1**	**0**	**0**	**0**	**4**	**3**	**2**	**7**	**0**	**1**	**1**	**2**	**4**	**1**	**5**	**4**	**7**	**0**	**4**	**3**	

([191]) Apzīmējumi: √ – izmantotais atbrīvojums.

B pielikums. Salīdzinājums ar dalībvalstu atbrīvojumiem saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1371/2007([192])

Regula (ES) 2021/782 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem *(atbrīvojumi, kas piemērojami ziņojuma publicēšanas brīdī)*

Atbrīvojuma kategorija katram pakalpojumam	AT	BE	BG	CZ	DE	DK	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	NL	PL	PT	RO	SI	SK	SE	**Kopā**
Pilsētas/piepilsētas	√		√		√					√	√		√				√			√	√	√		√	√	**12**
Reģionāli	√		√		√					√	√		√				√			√	√	√		√	√	**12**
Starptautiskie pārvadājumi uz trešām valstīm			√	√						√			√					√		√		√				**7**
Iekšzemes tālsatiksmes reisi			√										√								√	√		√		**5**
Kopā	**2**	**0**	**4**	**1**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3**	**2**	**0**	**4**	**0**	**0**	**0**	**2**	**1**	**0**	**3**	**3**	**4**	**0**	**3**	**2**	

Regula (EK) Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem *(atbrīvojumi, kas bija piemērojami tās atcelšanas dienā 2023. gada 7. jūnijā)*

Atbrīvojuma kategorija katram pakalpojumam	AT	BE	BG	CZ	DE	DK	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	NL	PL	PT	RO	SI	SK	SE	**Kopā**
Pilsētas/piepilsētas	√		√		√		√		√	√	√		√	√		√	√	√		√	√	√		√	√	**18**
Reģionāli	√		√		√		√		√	√	√		√	√		√	√	√		√	√	√		√	√	**18**
Starptautiskie pārvadājumi uz trešām valstīm							√			√			√			√		√		√		√				**8**
Tālsatiksmes/iekšzemes			√				√						√	√		√		√		√	√	√		√		**11**

([192]) Salīdzinājums tika veikts, pamatojoties uz Komisijai pieejamo informāciju. Ir norādīti tikai abām regulām kopīgie atbrīvojumi. Apzīmējumi: √ – Dalībvalsts izmantotais atbrīvojums.

Kopā	**2**	**0**	**3**	**0**	**2**	**0**	**4**	**0**	**2**	**3**	**2**	**0**	**4**	**3**	**0**	**4**	**2**	**4**	**0**	**4**	**3**	**4**	**0**	**3**	**2**	