



Rada
Európskej únie

V Bruseli 25. januára 2021
(OR. en)

**Medziinštitucionálny spis:
2017/0237(COD)**

**12262/1/20
REV 1 ADD 1**

**TRANS 486
CONSOM 179
CODEC 1056
PARLNAT 145**

ODÔVODNENÉ STANOVISKO RADY

Predmet: Pozícia Rady v prvom čítaní na účely prijatia NARIADENIA
EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o právach a povinnostiach
cestujúcich v železničnej preprave (prepracované znenie)
– odôvodnené stanovisko Rady
– prijaté Radou 25. januára 2021

I. ÚVOD

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

II. CIEĽ

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

III. ANALÝZA POZÍCIE RADY V PRVOM ČÍTANÍ

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

Vyššia moc

13. V pozícii Rady sa pozmeňuje doložka o vyššej moci s cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky a konzistentnosť vo vzťahu k podobným doložkám pre iné druhy dopravy. Pôvodne sa táto doložka obmedzovala na extrémne poveternostné podmienky a veľké prírodné katastrofy. So zreteľom na nedávny vývoj a vzhľadom na pandémiu COVID-19 sa v pozícii Rady ako mimoriadne okolnosti zavádzajú „rozsiahle krízy v oblasti verejného zdravia“ a uplatňovanie vyššej moci sa rozširuje aj na iné udalosti, ako sú teroristické útoky alebo opatrenia na presadzovanie práva.
14. V súvislosti s vyššou mocou sa v pozícii Rady stanovuje, že prevádzkovatelia by boli zbavení iba povinnosti zaplatiť náhradu škody, zatiaľ čo iné náhrady by sa ešte museli uhradiť.

b) *Využívanie výnimiek*

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

c) *Práva osôb so zdravotným postihnutím a zníženou pohyblivosťou*

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

d) *Vybavenie koľajových vozidiel miestami pre bicykle*

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

e) *Priame cestovné lístky*

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

f) Právo na vlastné presmerovanie

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

g) Cestovné a dopravné informácie v reálnom čase

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

h) Vybavovanie sťažností

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

i) Doložka o nediskriminácii

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

IV. ZÁVER

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