

Brusel 15. listopadu 2018
(OR. en)

14277/18

Interinstitucionální spis:
2017/0237(COD)

TRANS 543
CODEC 2000
CONSOM 317

ZPRÁVA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Č. předchozího dokumentu:	ST 13760/18 TRANS 493 CODEC 1856 CONSOM 301 + ADD 1
Č. dok. Komise:	ST 12442/17 TRANS 370 CODEC 1477 CONSOM 307 + ADD 1
Předmět:	Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (přepracované znění) – zpráva o pokroku

1. ÚVOD

Komise předložila výše uvedený návrh Evropskému parlamentu a Radě dne 27. září 2017. Návrh se předkládá za využití metody přepracování právních aktů.

Hlavními důvody, které Komisi k předložení revize vedly, byla snaha vyřešit zjištěné problémy týkající se zejména situací způsobených *vyšší mocí*, využívání výjimek, práv osob se zdravotním postižením a s omezenou schopností pohybu a orientace a dostupnosti takzvaných *přímých přepravních dokladů* a souvisejících informací.

2. ČINNOST V RÁMCI JINÝCH ORGÁNŮ A INSTITUCÍ

Evropský parlament určil jako výbor odpovědný za tento návrh Výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) a jako zpravodaje pana Bogusława LIBERADZKÉHO (SD, PL). Výbor pro právní záležitosti (JURI) přijal stanovisko k metodě přepracování ze dne 28. února 2018 a Výbor pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů (IMCO) přijal své stanovisko k podstatným prvkům návrhu dne 5. června 2018.

Výbor TRAN o zprávě hlasoval dne 9. října 2018. Dne 15. listopadu 2018 o zprávě hlasoval Parlament na svém plenárním zasedání a přijal ji jako své stanovisko v prvním čtení.

Evropský hospodářský a sociální výbor přijal k návrhu stanovisko na 531. plenárním zasedání dne 18. ledna 2018. Evropský výbor regionů se rozhodl stanovisko nevydat.

Poradní skupina složená z právních služeb Evropského parlamentu, Rady a Komise vydala stanovisko k využití metody přepracování právních aktů dne 19. února 2018.

3. ČINNOST V RÁMCI RADY A JEJÍCH PŘÍPRAVNÝCH ORGÁNŮ

Pracovní skupina pro pozemní dopravu svou činnost ohledně návrhu zahájila dne 29. září 2017 obecnou prezentací týkající se daného návrhu. Dne 5. října 2017 bylo analyzováno posouzení dopadů. Návrh byl pro informaci předložen rovněž Pracovní skupině pro ochranu a informování spotřebitele.

Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava) byla dne 5. prosince 2017 v rámci části „*Jiné záležitosti*“ informována o současném stavu prvního posuzování návrhu (dokument 14637/17).

První posouzení bylo dokončeno v průběhu jara roku 2018 a zpráva o pokroku byla předložena na zasedání Rady pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava) dne 7. června 2018 (dokument 8721/18).

4. PRÁCE NA KOMPROMISNÍM ZNĚNÍ

Předsednictví dne 25. října 2018 předložilo k posouzení první kompromisní návrh zahrnující kapitoly I, II a III. Předběžné znění týkající se prováděných činností je uvedeno v příloze této zprávy (dokument 13760/18 ADD 1).

Hlavním cílem předsednictví bylo dosáhnout pokroku v jednáních ohledně těchto tří kapitol a v co nejvyšší míře jednání o těchto článcích uzavřít. Delegace obecně uvítaly úsilí, které předsednictví uvedeným prvním třem kapitolám věnovalo. Bylo u nich dosaženo pokroku, což poskytne vodítka pro budoucí jednání.

Řada delegací vznesla výhradu přezkumu k částem kompromisního znění předsednictví, zatímco jiné si ponechaly své výhrady k původnímu návrhu.

Níže jsou obecně a podle jednotlivých kapitol uvedeny připomínky k hlavním nedořešeným otázkám spolu s dalšími poznámkami, které členské státy během diskuse vznesly. Cílem je poskytnout vodítka a usnadnit další postup při vypracovávání konečného postoje Rady k tomuto nařízení.

4.1. Kapitola I

a) Předmět (článek 1)

Některé členské státy požadovaly, aby bylo v oblasti působnosti jasně uvedeno, že nařízení poskytuje minimální úroveň ochrany a umožňuje přísnější ochranu práv cestujících. Některé členské státy připomněly, že je třeba terminologie týkající se osob se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace harmonizovat s výsledky týkajícími se aktu přístupnosti, o němž se v době projednávání tohoto nařízení mezi Radou a Evropským parlamentem právě jednalo (viz též článek 2).

b) Oblast působnosti (článek 2)

Řada členských států uvítala kompromisní znění předsednictví jako krok správným směrem v tom smyslu, že objasňuje, že přeshraniční spoje v rámci Unie mohou být z oblasti působnosti tohoto nařízení vyjmuty. Nicméně pokud jde o oblast působnosti v odstavci 1, názory se mezi členskými státy i nadále různí; některé členské státy se vyjádřily proti návrhu jednoho členského státu vyjmout veškerou vnitrostátní dopravu.

Některé členské státy měly pochybnosti ohledně plnění požadavků, které jsou předepsány zejména slovy jako „... *odpovídajícím způsobem zajištěna* ...“ a „...*podstatná část* ...“, jakož i ohledně uplatňování kapitoly V na veškeré osobní železniční dopravní spoje, jež nelze vyjmout z oblasti působnosti. Řada členských států se vyjádřila proti vypuštění původního odstavce 4, neboť v některých případech je vynětí již zaručeno, a to na základě předpokladu, že může být obnoveno. Některé členské státy rovněž požadovaly, aby nebyla vytvářena vzájemná provázanost s aktem přístupnosti, neboť výsledek této práce zatím není znám (viz též článek 1).

Jeden členský států požadoval, aby spoje provozované pouze z historického zájmu nebo v zájmu cestovního ruchu mohly být z uplatňování tohoto nařízení vyjmuty.

c) Definice (článek 3)

Ačkoliv kompromisní znění předsednictví umožnilo dosáhnout určitého pokroku ohledně diskusí týkajících se definic, je zřejmé, že až bude dosaženo konsensu o ostatních částech návrhu, bude třeba tento článek opět přezkoumat.

Připomínky členských států je možno shrnout takto:

- Definici „prodejce přepravních dokladů“ bude možná potřeba s ohledem na nový prodej přepravních dokladů přes internet revidovat po stránce redakční i z hlediska podstaty.
- Definice pojmů „přímý přepravní doklad“, „provozovatel infrastruktury“, „železniční podnik“, „dopravce“, „výkonný dopravce“, „osoba se zdravotním postižením a osoba s omezenou schopností pohybu a orientace“ je třeba uvést v soulad s příslušnými právními předpisy v dané oblasti, zejména se směrnicí o správě železnic, s pravidly úmluvy COTIF týkajícími se práv cestujících a s aktem přístupnosti.

- Řada členských států se domnívá, že je zapotřebí opětovně projednat definici pojmu „stanice“ a jeho použití v celém znění. Bylo navrženo, aby bylo znění v tomto ohledu pozměněno.

4.2. Kapitola II

a) Nediskriminační podmínky přepravní smlouvy (článek 5)

Některé členské státy považovaly navrhované znění za příliš široké. Jako argument uvedly, že místo pobytu zákazníka má vliv na tarify finančních příspěvků pro stávající příměstské dopravní spoje.

Některé delegace rovněž uvedly, že tento článek by mohl fakticky zakázat hospodářskou soutěž a zvláštní nabídky od podniků a prodejců.

b) Jízdní kola (článek 6)

Kompromisní znění předsednictví řada členských států přijala s pozitivním uznáním, jiné jej ale považují za nedostatečné. Obecně řečeno mají členské státy na tento článek velmi různé názory. Proti návrhu členských států, aby železniční podniky měly právo odmítnout jízdním kolům přístup, se vyjádřily jiné členské státy, které se vyjádřily pro snazší přístup. Některé členské státy navrhly redakční úpravy, změnu slov „*provozní důvody*“ na „*důvody související s bezpečností*“ a doplnění podmínky, že příslušná drážní vozidla to musí umožňovat. Některé členské státy vznesly dotaz, zda jsou nebo by mohla být jízdní kola považována za „zapsaná zavazadla“, a rovněž vyjádřily obavy v souvislosti s nadměrnými jízdními koly, a zda by se k nim mělo přistupovat stejným způsobem. Některé členské státy rovněž připomněly, že technické specifikace pro interoperabilitu (nařízení Komise (EU) 454/2011) se na přepravu jízdních kol již vztahují.

c) Povinnost poskytovat informace o zrušení dopravních spojů (článek 8)

Projednávání této otázky předsednictví odložilo až do doby, než bude dosaženo dohody o aktu přístupnosti.

d) Cestovní informace (článek 9)

Řada členských států vyjádřila pochybnosti ohledně toho, zda by měly být povinnosti ukládány prodejcem přepravních dokladů a zda by tyto povinnosti měly být přiměřené velikosti podniku prodejce přepravních dokladů. Některé členské státy se jasně vyjádřily proti ukládání dalších povinností prodejcem přepravních dokladů.

Některé členské státy rovněž požadovaly přesnější vymezení toho, jaké údaje v reálném čase by měly být cestujícím předávány.

e) Dostupnost přepravních dokladů, přímých přepravních dokladů a rezervací (článek 10)

Kompromisní znění předsednictví bylo s uznáním přijato jako obecně pozitivní krok. Některé členské státy vyjádřily pochybnosti, zda je výslovná povinnost nabízet přímé přepravní doklady nezbytná a vymahatelná. V jednáních o tomto článku je však třeba s ohledem na omezenou dobu, která je dispozici, pokračovat.

4.3. Kapitola III

a) Pojištění a krytí v případě smrti nebo zranění cestujícího (článek 12)

Byla vyjádřena předběžná podpora harmonizaci navržené v kompromisním znění předsednictví, nicméně bude ještě třeba věnovat pozornost některým podrobnostem technické povahy.

5. ZÁVĚR

Předsednictví zdůrazňuje význam ochrany práv cestujících a skutečnost, že pokud budou naplňována inteligentním a vyváženým způsobem, mohla by se tak zvýšit atraktivita železniční přepravy.

I přes velké pracovní vytížení spojené s *balíčkem opatření v oblasti mobility I, II a III* věnovalo rakouské předsednictví zdroje, aby pokročilo v práci na návrhu. Z probíhajících diskusí v Radě je nicméně zřejmé, že k dosažení technicky správného a vyváženého řešení bude třeba značného úsilí a že stanovení nejvhodnější politické varianty bude i nadále vyžadovat podrobné a komplexní posouzení.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti se Výbor stálých zástupců a Rada vyzývají, aby vzaly na vědomí pokrok dosažený ohledně posouzení navrhovaného nařízení.