Rada
Európskej únie

V Bruseli 19. mája 2015
(OR. en)

8693/15

Medziinštitucionálny spis:
2013/0072 (COD)

AVIATION 52
CONSOM 75
CODEC 678

SPRÁVA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Výbor stálych predstaviteľov/Rada
Č. predch. dok.:	9820/1/14 REV 1 AVIATION 112 CONSOM 115 CODEC 1288
Č. dok. Kom.:	7615/13 AVIATION 47 CODEC 616 + ADD 1 + ADD 2
Predmet:	***Príprava zasadnutia Rady (doprava, telekomunikácie a energetika) 11. júna 2015*** Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 261/2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov, a nariadenie (ES) č. 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu pri preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave – správa o pokroku

I. ÚVOD

Komisia 13. marca 2013 predložila uvedený návrh s cieľom zrevidovať a zlepšiť európske právne predpisy týkajúce sa práv cestujúcich v leteckej doprave s ohľadom na skúsenosti získané s uplatňovaním platných pravidiel a zohľadniť dôsledky rýchlo sa meniaceho európskeho trhu v oblasti leteckej dopravy.

Účelom návrhu je podporiť záujmy cestujúcich v leteckej doprave a dosiahnuť, aby leteckí dopravcovia účinne zabezpečovali vysokú úroveň ochrany cestujúcich v prípadoch narušenia cesty. Účelom návrhu je zároveň zohľadniť finančné dôsledky, ktoré vyplývajú pre sektor leteckej dopravy z uplatňovania práv cestujúcich, a tým zabezpečiť, aby európski leteckí dopravcovia pôsobili na liberalizovanom trhu za harmonizovaných podmienok.

Navrhuje sa predovšetkým spojiť objasnenie problematických oblastí v existujúcich právnych predpisoch s posilnením mechanizmov vybavovania sťažností, ktoré sú pre cestujúcich k dispozícii. Komisia sa tiež usiluje o zavedenie ustanovení, ktoré by podnietili letecké spoločnosti k tomu, aby urýchlene presmerovávali cestujúcich, umožnili im dosiahnuť konečné miesto určenia a minimalizovali nepríjemnosti spojené s veľkým meškaním na letiskách. V návrhu sa rieši aj problém neprimeraných finančných nákladov, ktoré by leteckým spoločnostiam mohli vzniknúť za určitých mimoriadnych okolností v dôsledku niektorých povinností uložených v tomto nariadení. Komisia okrem toho navrhuje zaviesť podrobné pravidlá týkajúce sa niektorých existujúcich práv, ako sú napríklad právo na informácie a právo na pomoc a náhradu, pričom navrhuje aj nové práva týkajúce sa napríklad zariadení na pohyblivosť.

II. PRÁCA V RÁMCI EURÓPSKEHO PARLAMENTU A INÝCH INŠTITÚCIÍ

Výbor Európskeho parlamentu pre dopravu a cestovný ruch vymenoval za spravodajcu pána Georga BACHA (PPE) a Európsky parlament hlasoval o výsledku prvého čítania na plenárnom zasadnutí 5. februára 2014.

Európsky hospodársky a sociálny výbor vydal stanovisko k navrhovanému nariadeniu 11. júla 2013. Výbor regiónov sa rozhodol, že k tomuto spisu stanovisko nezaujme.

III. PRÁCA V RÁMCI ORGÁNOV RADY

Pracovná skupina pre leteckú dopravu intenzívne skúmala návrh Komisie a posúdenie jeho vplyvu počas litovského, gréckeho a lotyšského predsedníctva. Rada rokovala o smerovaní v súvislosti s týmto návrhom nariadenia na zasadnutí Rady pre dopravu 10. októbra 2013.

Počas litovského a gréckeho predsedníctva, ktoré obe predložili správu o pokroku, dosiahla Rada pokrok vo viacerých otázkach, medzi ktoré patria pravidlá upravujúce starostlivosť a pomoc, plány pre nepredvídateľné udalosti, presadzovanie práv a vybavovanie sťažností. Celková štruktúra znenia bola revidovaná predovšetkým s cieľom objasniť ustanovenia. S cieľom zabezpečiť právnu konzistentnosť znenia sa prerokovali právne otázky a vyžiadalo sa stanovisko právneho servisu.

Lotyšské predsedníctvo nadviazalo na pokrok dosiahnutý počas litovského a gréckeho predsedníctva a systematicky pracovalo s cieľom vyriešiť všetky otázky súvisiace s dopravou a dosiahnuť dohodu o celom znení návrhu s výnimkou ustanovení týkajúcich sa uplatňovania nariadenia na gibraltárske letisko.

Pracovná skupina pre leteckú dopravu pokračovala v hľadaní riešenia zostávajúcich nevyriešených otázok, pričom mala stále na pamäti celkový účel, ktorým je objasniť uplatňovanie nariadenia a čo najviac zjednodušiť jeho ustanovenia. Výsledkom je, že na úrovni pracovnej skupiny sa dosiahol skutočný pokrok v súvislosti s týmto spisom. Zjednodušilo sa najmä vymedzenie pojmu „zrušenie“ a zároveň sa objasnilo, aké iné situácie by sa mali v súvisiacich článkoch považovať za zrušenie alebo meškanie letu. Konkrétnejšie, práva poskytované v prípade zrušených letov sú uplatniteľné aj na: a) predčasné odlety bez zmeny časov na odbavenie a nástup do lietadla, ak cestujúci stihne nastúpiť na takto preplánovaný let a b) presmerované lety, ktoré nie sú ukončené na letisku určenia. Na druhej strane, práva uplatniteľné na prípady presmerovaných letov, ktoré sú ukončené na letisku určenia, sú rovnaké ako v prípade meškania.

Článok 6b „*Zmena časového plánu*“ sa navyše vypustil, pretože sa považuje za vhodnejšie zosúladiť preplánované lety buď so zrušením, alebo s meškaním letov, s cieľom objasniť a zjednodušiť uplatňovanie nariadenia. Zjednodušili sa aj ustanovenia upravujúce zdržania na odbavovacej ploche, pričom sa stanovili práva cestujúcich v týchto prípadoch a zároveň sa zohľadnili aj možné obmedzenia týkajúce sa bezpečnosti, prisťahovalectva alebo bezpečnostnej ochrany.

Členské štáty sa okrem toho snažili podrobnejšie objasniť otázku dôkazného bremena prevádzkujúceho leteckého dopravcu, pokiaľ ide o to, kedy a či boli cestujúci informovaní o zrušení alebo meškaní letu, ako aj o akýchkoľvek mimoriadnych okolnostiach, ktoré obmedzujú alebo vylučujú jeho zodpovednosť.

Opakovane sa rokovalo aj o časovom obmedzení možnosti odvolávať sa na mimoriadne okolnosti a neočakávané nedostatky v oblasti bezpečnosti letu, ktoré majú vplyv na jediné lietadlo, okrem iného s cieľom stanoviť rozumné a objektívne hranice, v rámci ktorých by letecké spoločnosti mali obnoviť svoje normálne pôsobenie. V súčasnom kompromisnom znení predsedníctva sa navrhuje lehota 24 hodín. Hoci toto riešenie nie je akceptovateľné pre všetky delegácie, dosiahla sa všeobecná dohoda, že letecké spoločnosti by nemali zneužívať technické poruchy, aby mohli odmietnuť výplatu náhrady.

Vo všeobecnosti sa našli riešenia niektorých technických otázok a počas lotyšského predsedníctva bola pracovná skupina pre leteckú dopravu schopná vymedziť hlavné smerovanie v súvislosti s niektorými dôležitými politickými kompromismi. Napriek vykonanej intenzívnej práci je potrebné pokračovať v práci na kompromisoch o viacerých dôležitých zostávajúcich otázkach.

Okrem toho je potrebné vyriešiť rozdielne názory Španielska a Spojeného kráľovstva týkajúce sa rozsahu návrhu.

Lotyšské predsedníctvo so zreteľom na uvedené skutočnosti rozhodlo, že na zasadnutí 11. júna 2015 predloží Rade pre dopravu správu o pokroku.

Kompromisné návrhy naposledy preskúmala pracovná skupina pre leteckú dopravu 11. mája 2015.

Všetky delegácie, ako aj Komisia majú k poslednej verzii znenia všeobecnú výhradu preskúmania[1]. Delegácia UK vzniesla k uvedenému zneniu výhradu parlamentného preskúmania.

[1] Pozri dokument 8695/15 AVIATION 53 CONSOM 76 CODEC 679.

IV. HLAVNÉ NEVYRIEŠENÉ OTÁZKY

Prahové hodnoty náhrady

Podľa súčasného nariadenia, ako ho vykladá Európsky súdny dvor[2], má cestujúci právo na náhradu v prípade, ak meškanie pri príchode do konečného miesta určenia presahuje 3 hodiny (s výnimkou mimoriadnych okolností). Komisia navrhla zvýšiť túto prahovú hodnotu v prípade väčšiny ciest na 5 hodín, v prípade ciest mimo EÚ presahujúcich 3500 km na 9 hodín a v prípade ciest mimo EÚ presahujúcich 6 000 km na 12 hodín.

Komisia nenavrhla úpravu prahových hodnôt v prípade meškania pre zrušenie letu (článok 5 ods. 1 písm. c) bod iii) súčasného nariadenia), kedy má cestujúci právo na náhradu, ak príde na konečné miesto určenia viac ako o 1 hodinu skôr alebo viac ako o 2 hodiny neskôr, ako sa pôvodne plánovalo.

Rôzne prahové hodnoty pre zrušenia a meškania letov však môžu predstavovať problém pre právnu konzistentnosť v zmysle zásady rovnakého zaobchádzania: „Súdny dvor v rozsudkoch vo veciach Sturgeon a Nelson (…) uplatnil pri argumentácii zásadu rovnakého zaobchádzania, ktorá je všeobecnou zásadou práva Únie a ktorá je pre zákonodarcu záväzná“[3]. Súdny dvor vyjadril názor, že cestujúci, ktorých let bol zrušený, a cestujúci, ktorých sa dotýka veľké meškanie, utrpeli porovnateľnú ujmu spočívajúcu v strate času, a sú preto v porovnateľnej situácii, pokiaľ ide o uplatnenie práva na náhradu. Presnejšie, Súdny dvor vyjadril názor, že voči cestujúcim, ktorých let mešká minimálne tri hodiny, by sa nemalo pristupovať odlišne ako k cestujúcim, ktorým sa poskytuje náhrada na základe článku 5 ods. 1 písm. c) bodu iii) nariadenia.

V znení predsedníctva sa zavádza rozdiel medzi časovými prahovými hodnotami v prípade zrušenia a meškania letu. Rokovania o tejto otázke boli intenzívne. Vzhľadom na uvedené právne otázky sa členské štáty domnievajú, že základom je chrániť cestujúcich pred zneužívaním rušenia letov. Zrušenia letov, ktoré nie sú spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, nezodpovedajú dobrým obchodným praktikám, a preto by sa od nich malo odrádzať. Leteckí dopravcovia majú na druhej strane menšiu kontrolu nad meškaniami a nemajú žiadny záujem na ich spôsobovaní. Meškania majú reťazový účinok na nasledujúce pravidelné lety leteckého dopravcu, čoho dôsledkom sú časové straty a zbytočné náklady pre cestujúcich aj leteckých dopravcov.

---

[2] Veci C-402/07 a C-432/07, Sturgeon/Condor resp. Böck a Lepuschitz/Air France.

[3] Pozri najmä body 48 až 61 rozsudku vo veci Sturgeon.

Viaceré členské štáty preto zastávajú názor, že v tejto situácii by bolo vhodné, aby bol zákonodarca pri zrušení letov prísnejší a uložil kratšie prahové hodnoty ako v prípade meškania. V súčasnom kompromisnom znení predsedníctva sa preto ustanovuje, že cestujúci, ktorý bol presmerovaný po zrušení letu, má právo požiadať o náhradu za neskorý príchod do miesta určenia, ak meškanie pri prílete bolo dlhšie ako 3 hodiny, a to bez ohľadu na dĺžku cesty.

Pokiaľ však ide o meškanie letov, mnohé členské štáty sa domnievajú, že vhodnejšie by boli rôzne časové prahové hodnoty zodpovedajúce rôznym dĺžkam ciest a podporujú tri prahové hodnoty v dĺžke 5, 9 a 12 hodín, ktoré navrhla Komisia v závislosti od vzdialenosti. Iné delegácie by uprednostnili rovnakú 5-hodinovú prahovú hodnotu bez ohľadu na vzdialenosť. Ďalšia skupina delegácií podporuje zníženie prahových hodnôt na 3, 5 a 7 (alebo 9) hodín. S cieľom dosiahnuť kompromis a zjednotiť najnižšiu požadovanú prahovú hodnotu v prípade zrušenia letu na 3 hodiny sa v kompromisnom znení predsedníctva zavádza štvrtá kategória, ktorá sa vzťahuje na cesty kratšie ako 1 500 km, pričom náhrada za meškanie letu trvajúce 3 – 5 hodín je 125 EUR a za meškanie presahujúce 5 hodín 250 EUR. Prahové hodnoty v dĺžke 9 a 12 hodín, navrhnuté pre stredné a dlhé cesty, zostávajú zachované bez zmien.

Náhrada za nadväzujúce lety

Podľa súčasného nariadenia, ako ho vykladá Európsky súdny dvor, má cestujúci právo na náhradu v prípade, ak mu bolo spôsobené meškanie, ktoré pri príchode do konečného miesta určenia presahuje 3 hodiny, a to aj v prípade, že toto meškanie bolo spôsobené zmeškaním nadväzujúceho spojenia; meškanie pôvodného letu, ktoré spôsobilo, že cestujúci zmeškal nadväzujúce spojenie, je irelevantné, pričom na účely náhrady sa posudzuje len meškanie v konečnom mieste určenia.

Komisia nenavrhla priamu zmenu tohto opatrenia; v rámci svojho návrhu sa však snaží túto otázku objasniť nepriamo a zároveň zmierniť vplyv na letecké spoločnosti tým, že zvyšuje prahové hodnoty v konečnom mieste určenia z 3 na 5/9/12 hodín.

V kompromisnom návrhu predsedníctva sa ustanovuje čiastočná výnimka pre letecké spoločnosti v súvislosti s výplatou náhrady v prípade, že čas na prestup bol relatívne krátky (90 minút v súčasnom znení) a že cestujúci, ktorý si kúpil nadväzujúci cestovný lístok, si bol vedomý skutočnosti, že krátke meškanie zberného letu by mohlo viesť k zmeškaniu nadväzujúceho letu. Ak však pôvodne plánovaný čas na prestup predstavoval viac ako 90 minút, cestujúcemu sa v prípade zmeškania nadväzujúceho letu v dôsledku meškania zberného letu vyplatí náhrada.

Tento kompromisný návrh však nie je akceptovateľný pre niekoľko delegácií, ktoré sú naďalej vážne znepokojené dôsledkami akéhokoľvek explicitného ustanovenia o náhradách za nadväzujúce lety pre regionálne dopravné prepojenia a existujúce dojednania medzi leteckými spoločnosťami. Tieto delegácie sa domnievajú, že akékoľvek návrhy náhrad za zmeškané prípojné lety by boli kontraproduktívne a že sa namiesto toho treba zamerať na zabezpečenie primeranej starostlivosti a pomoci cestujúcim a na podporu správania leteckých spoločností, ktoré by v konečnom dôsledku pomáhali cestujúcim pri splnení ich pôvodného cieľa, t. j. dostať sa na konečné miesto určenia tak, že požiadajú o čo najskoršie presmerovanie. Tvrdia, že dôraz na náhrady môže viesť ku škodlivému správaniu leteckých spoločností (zvýšenie cien, dlhšie časy na prestup), čo by nebolo v záujme cestujúcich, najmä pokiaľ ide o cestujúcich, ktorí sú závislí na regionálnych dopravných prepojeniach. Navrhujú, aby sa náhrada za nadväzujúce lety definitívne vypustila a domnievajú sa, že takéto sumy by sa mali vyplácať na základe každého jednotlivého letu tvoriaceho cestu a príslušného meškania.

Iné členské štáty s uvedenými argumentmi nesúhlasia. Podľa ich názoru sa o takéto škodlivé správanie postará trh, keďže cestujúci si vyberie tých leteckých dopravcov, ktorí nemajú zvýšené ceny alebo neprimerane dlhé časy na prestup.

Predsedníctvo sa preto rozhodlo, že s cieľom zohľadniť rozdielne názory na túto otázku vloží zodpovedajúce ustanovenia v článku 6a „*Zmeškanie nadväzujúcich letov*“ do hranatých zátvoriek, aby naznačilo, že na dosiahnutie kompromisu v tejto zložitej otázke je potrebné ďalšie úsilie.

V. ZÁVER

So zreteľom na uvedené skutočnosti a s cieľom umožniť prípravným orgánom Rady ďalšiu prácu na uvedenom návrhu sa Coreper a Rada vyzývajú, aby vzali na vedomie túto správu o pokroku.