

V Bruseli 16. mája 2018  
(OR. en)

8721/18

---

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

---

**TRANS 182  
CODEC 718  
CONSOM 133**

## **SPRÁVA**

|                  |                                                                                                                                                        |
|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Od:              | Generálny sekretariát Rady                                                                                                                             |
| Komu:            | Permanent Representatives Committee/Council                                                                                                            |
| Č. predch. dok.: | ST 7567/18 TRANS 132 CODEC 454 CONSOM 80                                                                                                               |
| Č. dok. Kom.:    | ST 12442/17 TRANS 370 CODEC 1477 CONSOM 307 + ADD 1                                                                                                    |
| Predmet:         | Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (prepracované znenie)<br>– správa o pokroku |

## **1. ÚVOD**

Komisia predložila uvedený návrh Európskemu parlamentu a Rade 27. septembra 2017. Návrh bol predložený technikou prepracovania.

Hlavnými dôvodmi Komisie na predloženie revízie 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.

## **2. PRÁCA V INÝCH INŠTITÚCIÁCH**

Európsky parlament určil za gestorský výbor pre tento návrh Výbor pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) a za spravodajcu pána Bogusława LIBERADZKIHO (SD, PL). Výbor pre vnútorný trh a ochranu spotrebiteľa (IMCO) prijme stanovisko k podstate návrhu a Výbor pre právne veci (JURI) prijme stanovisko k technike prepracovania. Výbor TRAN by mal o správe hlasovať 21. júna 2018.

Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal stanovisko k návrhu na svojom 531. plenárnom zasadnutí 18. januára 2018. Výbor regiónov sa rozhodol stanovisko nevydať.

Poradná pracovná skupina právnych služieb Európskeho parlamentu, Rady a Komisie vydala stanovisko o použití techniky prepracovania 19. februára 2018.

## **3. PRÁCA V PRÍPRAVNÝCH ORGÁNOCH RADY**

Pracovná skupina pre pozemnú dopravu začala pracovať na návrhu 29. septembra 2017 všeobecnou prezentáciou návrhu. Dňa 5. októbra 2017 sa analyzovalo posúdenie vplyvu. Dokumentácia však nebola úplná a posúdenie vplyvu nebolo možné preskúmať v plnej miere.

Skúmanie jednotlivých článkov sa začalo 17. októbra 2017 a pokračovalo 25. októbra 2017 a 12. decembra 2017. Predsedníctvo sa napriek značnej pracovnej záťaži pracovnej skupiny pre pozemnú dopravu usilovalo dosiahnuť na zasadnutiach 16. februára 2018 a 27. marca 2018 na tomto spise čo najväčší pokrok. Na zasadnutí, ktoré sa konalo 27. marca 2018, sa Komisia v krátkosti vrátila k analýze vplyvu a k ďalším otvoreným otázkam. Týmto zasadnutím sa práca na tomto spise počas bulharského predsedníctva ukončila.

Návrh sa na účely informovania predložil aj pracovnej skupine pre ochranu a informovanosť spotrebiteľa. Táto pracovná skupina o ňom rokovala 11. októbra 2017 na základe prezentácie na zasadnutí pracovnej skupiny pre pozemnú dopravu 29. septembra 2017.

Rada (TTE, doprava) bola v rámci bodu *Rôzne* informovaná o stave prvého preskúmania 5. Decembra 2017 (dokument 14637/17)

#### 4. ZISTENIA PO PRVOM PRESKÚMANÍ

Hlavným cieľom predsedníctva bolo ukončiť prvé preskúmanie jednotlivých článkov spisu. Hoci pretrváva veľký počet výhrad preskúmania, členské štáty vyjadrili svoje počiatočné stanoviská k podstatným aspektom hlavných otázok.

Pokiaľ ide o *posúdenie vplyvu*, členské štáty vzniesli otázky týkajúce sa nízkej úrovne odhadov nákladov a analýzy pojmu *vyššia moc*, ktorý sa zdá byť definovaný odlišne v samotnom návrhu Komisie a v prílohe prevzatej z uplatniteľných medzinárodných dohovorov (CIV/COTIF).

Komisia vysvetlila, že odhady nákladov na náhrady boli odvodené zo štatistík z dvoch členských štátov. Pokiaľ ide o *vyššiu moc*, Komisia uviedla, že sa domnieva, že ide o odlišné účely, pričom CIV sa zameriava na prípady, ktoré sa týkajú škôd, a predložený upravený návrh nariadenia je na účely náhrad.

Otázky a iné pripomienky, ktoré členské štáty vzniesli počas prvého preskúmania, sú uvedené nižšie podľa jednotlivých kapitol. Uvedené poznámky a pripomienky nemusia byť v tejto fáze navzájom zlučiteľné a ich cieľom je iba uľahčiť ďalšiu prácu na tvorbe pozície Rady k tomuto návrhu.

V súvislosti so štyrmi základnými prvkami návrhu:

- doplnenie pojmu *vyššia moc* má širokú podporu, ale možno bude potrebné prepracovať vymedzenie tohto pojmu, aby presne opisovalo prípady, v ktorých by boli železničné podniky oslobodené od vyplácania náhrad;
- čo sa týka zníženia počtu *výnimiek*, cezhraničné regionálne a prímestské spoje boli vyzdvihnuté ako prípad toho, keď by takýto krok mal neprimerané dôsledky pre členské štáty, ktoré majú také služby, a príslušné podniky. Dosah by to mohlo mať aj na existujúce zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme;

- pokiaľ ide o *práva osôb so zdravotným postihnutím a zníženou pohyblivosťou*, členské štáty sa stotožňujú s cieľom návrhu. Viaceré členské štáty si okrem toho želajú, aby určité ustanovenia boli zrozumiteľnejšie a operatívnejšie, keďže právnym nástrojom je nariadenie. Napokon, väčšie využívanie staníc a vlakov bez obsluhy predstavuje praktický problém, pokiaľ ide o poskytovanie pomoci, a v tejto súvislosti je potrebné dosiahnuť primerané a spravodlivé riešenie;
- názory na povinnosť ponúkať *priame cestovné lístky* sú zmiešané. Spôsoby širšej ponuky týchto druhov cestovných lístkov bude možno potrebné podrobnejšie analyzovať a/alebo jasnejšie prezentovať.

Účelom poznámok a pripomienok uvedených v tejto správe je – napriek ich rôznorodej povahe – uľahčiť ďalšiu prácu na tvorbe prístupu Rady k tomuto návrhu. Po prvej fáze rokovaní nie je možné vyvodiť žiadne konečné závery, pokiaľ ide o všeobecné pozície členských štátov. Existujú náznaky, že návrh by sa mal vylepšiť s cieľom dosiahnuť lepšiu právnu zrozumiteľnosť a proporionalitu. Z tohto dôvodu bude potrebné ďalšie značné úsilie o dosiahnutie kompromisu.

Hlavné nedoriešené otázky, spolu s ďalšími pripomienkami vyjadrenými počas prvého preskúmania, sa uvádzajú nižšie podľa jednotlivých kapitol. Cieľom je poskytnúť dostatočné usmernenie k potrebným objasneniam a zlepšeniam s ohľadom na vypracovanie kompromisného návrhu.

#### **4.1. Kapitola I – Všeobecné ustanovenia**

- Mnohé členské štáty uviedli, že v určitých oblastiach sú *regionálne služby* vo veľkej miere *cezhraničnými službami*, čo by v prípade, že by sa na ne vzťahovalo toto nariadenie, malo neprimeraný vplyv na prevádzkovateľov a poskytovanie verejných služieb. Uplatňovaním nariadenia by sa dostali do nerovného postavenia v porovnaní s vnútroštátnymi a regionálnymi službami. Predovšetkým by bolo nákladné zaviesť mechanizmy riešenia sťažností pre služby s veľkým počtom cestujúcich.
- Z dôvodov právnej stability a stabilného dlhodobého plánovania sú niektoré členské štáty proti obmedzeniu výnimky pre služby vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy, ktorú podľa platného nariadenia možno udeliť do roku 2024.

- Zaznel názor, že rozsah je nejasný, keďže sa uvádza, že z uplatňovania nariadenia možno vyňať služby, ktorých „podstatná časť“ *sa uskutočňuje mimo Únie*.
- Niektoré členské štáty uviedli, že nie je vymedzený kľúčový pojem „stanica“, hoci jeho vymedzenie je k dispozícii v technickej špecifikácii interoperability (TSI).
- Navrhovalo sa tiež, aby sa namiesto vymedzenia pojmu „zmeškaný prípoj“, kládol dôraz na konečné meškanie cestujúcich.

#### 4.2. *Kapitola II – Prepravná zmluva, informácie a prepravné doklady*

- Niektoré členské štáty sú presvedčené, že ustanovenia o nediskriminačných podmienkach prepravnej zmluvy je potrebné prehodnotiť vzhľadom na nariadenie o geografickom blokovani služieb<sup>1</sup>, odkaz na miesto pobytu cestujúcich, využívanie rôznych peňažných mien a preferenčné sadzby pre niektoré skupiny v jednotlivých regiónoch.
- Niektoré členské štáty sa domnievajú, že za navrhovaných podmienok nemusí byť v prípade určitých služieb, najmä vysokorýchlostných, možná preprava *bicyklov*. Okrem toho nie sú navrhované podmienky dostatočne jasné na to, aby sa uplatňovali v praxi, a nie je jasné, kto rozhoduje o tom, kedy a kde sa môžu uplatňovať obmedzenia. Otázky vyvoláva najmä úloha manažéra stanice.
- *Výhodnejšie podmienky prepravnej zmluvy* by mali mať možnosť poskytnúť aj predajcovia cestovných lístkov a prevádzkovatelia zjazdov.
- Niektoré členské štáty trvajú na tom, aby sa namiesto odkazu na Európsky akt o prístupnosti, ktorý zatiaľ nebol prijatý, odkazovalo na technické špecifikácie interoperability týkajúce sa prístupnosti železničného systému Únie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou.

<sup>1</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/302 z 28. februára 2018 o riešení neodôvodneného geografického blokovania a iných foriem diskriminácie z dôvodu štátnej príslušnosti, miesta bydliska alebo sídla zákazníkov na vnútornom trhu, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 2006/2004 a (EÚ) 2017/2394 a smernica 2009/22/ES, Ú. v. EÚ L 60, 2.3.2018.

- Niektoré členské štáty požiadali, aby sa vyjasnili aktéri a komunikačné prostriedky *cestovných informácií* vrátane povinností predajcov cestovných lístkov.
- Viaceré členské štáty uviedli, že povinnosť vynaložiť „maximálne možné úsilie“, aby ponúkli priame cestovné lístky, je nejednoznačná a že podmienky ponúkajú priamych cestovných lístkov by sa mali preskúmať. Niektoré členské štáty okrem toho zdôraznili, že je dôležité poskytovať cestujúcim pri kúpe cestovného lístka jasné informácie, pokiaľ ide o typ cestovného lístka a súvisiace práva. Tiež sa poukázalo na to, že nie sú dostatočne jasné právne následky neinformovania o povahe rôznych cestovných lístkov.
- Zdôraznilo sa, že zaručenie práva osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou kúpiť si cestovné lístky vo vlaku v každom prípade bez stanovenia ďalších podmienok môže byť veľmi nákladné. Niektoré členské štáty pripomenuli povinnosti stanovené v Dohovore OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím, ktoré môže byť v tejto súvislosti potrebné zohľadniť.

#### **4.3. Kapitola III – Zodpovednosť železničných podnikov voči cestujúcim a za ich batožinu**

- V prílohe I (CIV) je použitá odlišná terminológia v súvislosti s pojmom „dopravca“. Zdôraznilo sa, že nie je zrejmé, či tento pojem zodpovedá pojmu *železničný podnik* v právnom jazyku Únie. Preto je potrebné preskúmať potrebu vymedzenia tohto pojmu. Okrem toho je nejasné uplatňovanie hlavy V, ktorá sa nachádza v prílohe I, ale neuvádza sa v článkoch.
- Niektoré členské štáty uviedli, že posúdenie rizika na účely poistenia nie je jasné, najmä v súvislosti so smernicou 2012/34/EÚ.
- Ustanovenia týkajúce sa *zálohových platieb* nezohľadňujú prípady samovrážd. Okrem toho sa tiež uviedlo, že môže byť potrebné zahrnúť aj nehody s vážnymi zraneniami.

#### 4.4. Kapitola IV – Meškanie spoja, zmeškanie prípoja a odrieknutie spoja

- Mnohé členské štáty sú názoru, že *odrieknutie spojov* by tiež malo byť pokryté z hľadiska náhrady cestovného a presmerovania, aby sa v plnej miere začlenila práca, ktorá sa vykonala na usmerneniach o právach cestujúcich v železničnej doprave.
- Niektoré členské štáty tiež zdôraznili, že *rozdiel v cene* by sa mal nahradiť, keď sú cestujúci *prepravení dopravnými prostriedkami nižšej triedy* z dôvodu presmerovania.
- Revidované znenie týkajúce sa *podmienok náhrady* síce zvýhodňuje držiteľov priamych cestovných lístkov, no mohlo by zmenšiť rozsah existujúcich práv cestujúcich s inými typmi lístkov.
- Ustanovenia o *presmerovaní cestujúcich, najmä so zdravotným postihnutím a so zníženou pohyblivosťou*, by mali byť podľa viacerých členských štátov zrozumiteľnejšie a operatívnejšie.
- Veľký počet členských štátov konštatoval, že pravidlá *náhrady* v prípade, keď cestujúci ukončí cestu z dôvodu odrieknutia spoja alebo meškania spoja, nie sú zrozumiteľné, keďže nie je jasné, či sa náhrada môže zamietnuť na základe *vyššej moci*.
- Podmienka uplynutia 60 minút pre vznik práva na náhradu by sa mala vymedziť ako meškanie na *konci cesty*, čím by sa vzťahovala aj na situácie, keď meškanie nastane počas cesty.
- Pokiaľ ide o náhrady za *kumulované meškanie*, niektoré členské štáty vyjadrili viacero praktických otázok týkajúcich sa cestujúcich so sezónnym alebo ročným predplateným lístkom, najmä v prípade regionálnych a mestských spojov. Vytvorenie a prevádzka systému potrebného na overenie a zaznamenávanie kumulovaného meškania by viedli k neprimeraným nákladom. Analyzovať by sa mala aj situácia osôb cestujúcich bezplatne zo sociálnych dôvodov.

- Hoci koncepcia *vyššej moci* ako dôvod oslobodiť železničné podniky od povinnosti poskytnúť náhradu cestujúcim získala podporu, značný počet členských štátov uviedol, že detaily vymedzenia takejto situácie si zasluhujú väčšiu pozornosť, najmä pokiaľ ide o teroristické činy a vandalizmus.
- Niektoré členské štáty uviedli, že budú vyžadovať, aby železničné podniky platili náhradu za meškanie bez ohľadu na dôvod meškania. Iné členské štáty chcú zabezpečiť, aby *vyššiu moc* nemohli predstavovať faktory, ako je zlá údržba vozidiel alebo infraštruktúry.
- Pokiaľ ide o *pohotovostné plány pre manažérov staníc*, prahová hodnota 10 000 cestujúcich za deň predstavuje pre niektoré členské štáty problémy, čo sa týka podstaty i praktických aspektov. Táto prahová hodnota nie je nijak opodstatnená v posúdení vplyvu a pri jej uplatňovaní sa môže stať, že v niektorých členských štátoch sa toto nariadenie nebude vzťahovať na žiadne stanice. Na druhej strane, výpočet prahovej hodnoty nemusí byť spravodlivý v prípadoch, keď sú stanice súčasťou napr. nákupného centra alebo keď sa používajú len sezónne.
- Pokiaľ ide o *právo na nápravu*, nastolila sa zásadná otázka potreby a možných dôsledkov tohto ustanovenia. Keďže túto oblasť už pokrýva občianske právo, navrhovaný článok by mohol mať nežiaduce dôsledky.

#### 4.5. *Kapitola V – Osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou*

- Niektoré delegácie poukázali na to, že hoci osobní asistenti a psy sa v návrhu výslovne uvádzajú, právo vziať do vlaku *mobilné vybavenie* v ňom ustanovené nie je.
- Viacero členských štátov ďalej uviedlo, že je potrebné preskúmať celý rad terminologických nezrovnalostí medzi týmto nariadením, inými modálnymi predpismi v oblasti práv cestujúcich a návrhom Európskeho aktu o prístupnosti.
- Viacero členských štátov zamietlo vypustenie článku 21 o prístupnosti v platnom nariadení.

- Pokiaľ ide o *pomoc* na staniciach a vo vlaku, veľký počet členských štátov bol názoru, že povinnosť poskytnúť pomoc *po celý čas* je formulovaná spôsobom, ktorý je dnes v čase staníc a vlakov bez obsluhy neuplatniteľný. Niektoré členské štáty uviedli, že povinnosť poskytnúť pomoc „po celý čas“ by mala byť predmetom predchádzajúcej žiadosti cestujúceho, aby sa obmedzilo dodatočné zaťaženie. Požiadavka vynaložiť *primerané úsilie* s cieľom umožniť mobilitu nie je v súlade s pomocou „po celý čas“.
- Preformulovanie časti znenia o *náhrade v súvislosti s mobilným vybavením* naráža na otázku „spôsobenia“ straty alebo poškodenia a na otázku tichého súhlasu s odstránením finančného stropu pre náhradu.
- Uplatňovanie nových ustanovení o *dočasných náhradách* si podľa viacerých členských štátov možno do veľkej miery vykladať rôzne.
- Viaceré členské štáty tvrdia, že ustanovenia o *odbornej príprave personálu* sú neprimerané v požiadavke na pokrytie všetkých zamestnancov vrátane tých, ktorí nie sú v kontakte s osobami so zdravotným postihnutím a osobami so zníženou pohyblivosťou.
- Účasť *tretích osôb a organizácií na odbornej príprave personálu* bola označená za príliš normatívnu a presahujúcu rámec kritérií proporcionality a subsidiarity.

#### 4.6. Kapitola VI – Bezpečnosť, sťažnosti a kvalita služieb

- Pokiaľ ide o mechanizmy podávania a riešenia *sťažností*, veľký počet členských štátov vyjadril širokú škálu kritických názorov, najmä pokiaľ ide o: vytvorenie štyroch rôznych druhov mechanizmov riešenia sťažností s odlišnými adresami, pričom cestujúci by nevedeli, na ktorý sa obrátiť; uchovávanie údajov o incidentoch počas dlhého obdobia (dva roky); umožnenie dlhého obdobia (šesť mesiacov) na podanie sťažnosti a zapojenie predajcov cestovných lístkov.

- Za neprimeranú sa označila požiadavka na zavedenie *noriem kvality služieb* pre manažérov malých staníc (menej ako 10 000 cestujúcich denne). Konštatovalo sa tiež, že v prílohe III oddiele II sa ustanovujú povinnosti manažérov infraštruktúry, ktoré ale nie sú spomenuté v normatívnom článku.

#### 4.7. *Kapitola VII – Informovanie a presadzovanie*

- Odkaz na Európsky akt o prístupnosti kritizoval vo všeobecnosti veľký počet členských štátov, keďže o znení tohto aktu sa stále rokuje a odvetvie dopravy ustanovilo vlastné pravidlá technických špecifikácii interoperability.
- *Poskytovanie informácií na cestovnom lístku* z praktických dôvodov široko spochybnila väčšina členských štátov, keďže cestovné lístky môžu byť v mnohých prípadoch malé alebo dokonca nemusia existovať, t. j. môžu mať elektronickú podobu.
- *Podávanie správ* o právach cestujúcich v železničnej doprave *každý rok* bolo označené za nadmernú administratívnu záťaž; viaceré členské štáty navrhli dvojročné obdobie. Ako spôsob boja proti administratívnej záťaži sa prezentovala aj myšlienka vypracúvania kombinovaných správ o právach cestujúcich v rozličných druhoch dopravy.
- Niektoré členské štáty sa domnievajú, že *úloha predajcov cestovných lístkov* v rámci mechanizmu podávania správ si vyžaduje ďalšiu analýzu.
- Viaceré z členských štátov uviedli, že je potrebné presnejšie stanoviť činnosť *vnútroštátnych orgánov presadzovania*, pokiaľ ide o možnosť delegovať prácu alebo jej časť na iný subjekt, ako aj rozdelenie jednotlivých etáp do momentu vytvorenia súboru. Okrem toho je potrebné zosúladiť terminológiu týkajúcu sa porušovania predpisov a incidentov. Napokon, dôkladnejšiu analýzu a koordináciu si podľa niekoľkých členských štátov vyžaduje aj načasovanie rôznych lehôt.

- Pokiaľ ide o výmenu informácií medzi vnútroštátnymi orgánmi presadzovania, niektoré členské štáty uviedli, že úlohu a právomoci *vedúceho orgánu* by bolo potrebné ďalej objasniť, keďže by mohlo ísť aj o iný orgán ako vnútroštátny orgán presadzovania. Nastolená bola aj otázka dôsledkov odkazu na nariadenie o ochrane osobných údajov (nariadenie (EÚ) 2016/679) pre rozličné subjekty.

#### 4.8. *Kapitola VIII – Záverečné ustanovenia*

- Niekoľko členských štátov uviedlo, že mechanizmus *sankcií*, najmä rôzne krížové odkazy na rôzne vnútroštátne orgány presadzovania, je mäťúci a zacyklený.
- Pokiaľ ide o *delegované akty*, viaceré členské štáty nepodporili široký rozsah splnomocnenia Komisie.
- Pokiaľ ide o *dátum uplatňovania* nariadenia, je zrejmé, že takmer okamžité nadobudnutie účinnosti neposkytuje dostatočný čas na prispôsobenie vnútroštátnych systémov. Za kriticky dôležité označilo viacero členských štátov dlhšie obdobie postupného zavádzania (napr. dva roky).

#### 4.9. *Prílohy*

- Pokiaľ ide o *prílohu II*, odkazy na Európsky akt o prístupnosti všeobecne zamietol veľký počet členských štátov. Názory na úlohu predajcov cestovných lístkov sa líšia a vyžadujú si podrobnejšie preskúmanie.
- *Príloha III* sa označila za komplikovanú byrokratickú záťaž, ktorá nemá žiadnu jasnú pridanú hodnotu a vyžaduje si kritickú analýzu.

Značný počet členských štátov trval na tom, že je potrebné vyjasniť a zlepšiť ustanovenia návrhu nariadenia tak, aby sa lepšie prepojili s cieľmi návrhu.

## 5. ZÁVERY

Predsedníctvo dospelo k záveru, že prvé preskúmanie návrhu o právach cestujúcich v železničnej doprave bude predstavovať dobrý základ pre budúcu prácu na tomto spise. Členské štáty poukázali na značný počet otázok, ktoré si vyžadujú väčšiu pozornosť. Tieto otázky siahajú od zásadných politických rozhodnutí po mnohé praktické dôsledky pre súkromné aj verejné subjekty, ako aj pre cestujúcich. Nevyhnutné sa zdá aj rozsiahle technické zosúladenie a následné úpravy.

Bulharské predsedníctvo sa domnieva, že dosiahnutie uspokojivého kompromisu vo vzťahu k návrhu by si vyžadovalo negociačné zdroje, ktoré v súčasnosti nie sú k dispozícii v dôsledku iných politických priorít. Táto práca sa pravdepodobne bude musieť vykonať počas budúcich predsedníctiev.

---