



**RADA  
EURÓPSKEJ ÚNIE**

**V Bruseli 9. decembra 2008 (17.12)  
(OR. en)**

**Medziinštitucionálny spis:  
2008/0246 (COD)**

**11990/08  
ADD 2**

**MAR 109  
TRANS 466  
CODEC 995**

**SPRIEVODNÁ POZNÁMKA**

---

Od: V zastúpení generálneho tajomníka Európskej komisie,  
Jordi AYET PUIGARNAU, riaditeľ

Dátum prijatia: 8. december 2008

Komu: Javier SOLANA, generálny tajomník/vysoký splnomocnenec

---

Predmet: Pracovný dokument útvarov komisie k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o právach cestujúcich v námornej a vnútrozemskej vodnej doprave, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2006/2004 o spolupráci medzi národnými orgánmi zodpovednými za vynucovanie právnych predpisov na ochranu spotrebiteľa

---

– zhrnutie posúdenia vplyvu

---

Delegáciám v prílohe zasielame dokument Komisie SEK(2008) 2951 .

Príloha: SEK(2008) 2951



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

V Bruseli 4.12.2008  
SEK(2008) 2951

**PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE**

*Sprievodný dokument k*

Návrh

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY**

**o právach cestujúcich v námornej a vnútrozemskej vodnej doprave, ktorým sa mení  
a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2006/2004 o spolupráci medzi národnými orgánmi  
zodpovednými za vynucovanie právnych predpisov na ochranu spotrebiteľa**

**ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU**

{KOM(2008) 816 v konečnom znení}  
{SEK(2008) 2950}

## **PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE**

### **o právach cestujúcich v námornej a vnútrozemskej vodnej doprave, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2006/2004 o spolupráci medzi národnými orgánmi zodpovednými za vynucovanie právnych predpisov na ochranu spotrebiteľa**

#### **1. PROCESNÉ ZÁLEŽITOSTI A KONZULTÁCIA SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI**

##### **Organizácia**

Toto posúdenie vplyvu bolo vykonané s cieľom preskúmať situáciu so zreteľom na ochranu práv cestujúcich v sektore námornej dopravy a na nutnosť ustanoviť právne predpisy, ktorými by sa cestujúcim poskytovali všeobecné práva. Zameriava sa na hlavné citlivé oblasti, na ktoré upozornila Komisia vo svojich politických dokumentoch, a to na práva osôb so zníženou pohyblivosťou, kvalitu služieb, pomoc a náhradu škôd cestujúcim v prípade prerušenia cesty pre meškanie alebo zrušenie cesty, otázky týkajúce sa práva na informácie a nediskrimináciu.

##### **Konzultácia a odborný posudok**

V rokoch 2005 – 2006 nechalo GR TREN vypracovať nezávislú štúdiu o súčasnej úrovni ochrany práv cestujúcich v sektore námornej dopravy EÚ v prípade prerušenia cesty. V roku 2006 spustila Európska komisia aj verejnú konzultáciu. Z oboch týchto krokov vyplynulo, že by sa mala stanoviť spoločná minimálna úroveň ochrany práv cestujúcich v celej EÚ, a to bez ohľadu na druh dopravy alebo na skutočnosť, či sa celá cesta uskutočňuje v rámci jedného štátu alebo sa počas nej prekračujú vnútorné či vonkajšie hranice.

#### **2. VYMEDZENIE PROBLÉMOV**

##### **Problémy osôb so zníženou pohyblivosťou ako cestujúcich**

Veľká väčšina občanov (79 %) žijúcich v Európskej únii sa domnieva, že byť postihnutým znamená nevýhodu. Vo všetkých členských štátoch (91 %) existuje zreteľný konsenzus, že by sa malo urobiť viac a vynaložiť viac peňazí na zlepšovanie prístupnosti. V dopravných službách nesmú byť práva osôb so zníženou pohyblivosťou obmedzené na prístupnosť dopravných prostriedkov, lebo takisto zahŕňajú nediskrimináciu, nepretržitú pomoc počas cesty a poskytovanie informácií.

##### **Problémy sektora námornej dopravy pre cestujúcich v EÚ**

Účinná ochrana práv cestujúcich v námornej alebo vnútrozemskej vodnej doprave ovplyvňuje celý sektor námornej dopravy: t. j. vnútroštátnu premávku, premávku v rámci Spoločenstva, medzinárodnú premávku a premávku na okružných plavbách.

Otvorenie trhu nemalo predpokladaný účinok v podobe zvýšenia kvality noriem a služieb vrátane väčších práv cestujúcich a prijateľnejších spôsobov urovnávania sporov. Cestujúci, ktorí musia zvládnuť rôzne postupy a dodržiavať lehoty v závislosti od danej spoločnosti,

musia mať v prípade potreby možnosť oprieť sa o spoločné postupy na vyjadrenie svojej nespokojnosti. Nedostatok spoločných postupov izoluje cestujúcich a bráni im v prípade potreby vyjadriť svoju nespokojnosť.

### **Základné príčiny problému**

- Nedostatočná jednotnosť, pokiaľ ide o rozsah a intenzitu ochrany práv cestujúcich.
- Neexistuje spoločný rámec, pokiaľ ide o bezprostredné a vopred definované riešenia v prípadoch meškania a zrušenia cesty.
- Cestujúci všeobecne, a najmä cestujúci so zníženou pohyblivosťou, nie sú informovaní v prípade kritickej udalosti.
- V námornej doprave existuje potenciálna diskriminácia osôb so zníženou pohyblivosťou, ako aj nedostatok špecializovaných zariadení.

### **Koho sa to dotýka a ako?**

Počet cestujúcich využívajúcich námornú dopravu rastie vďaka otvoreniu trhov námornej dopravy, ktoré viedlo k rozšíreniu palety ponuky turistických destinácií, a to za ešte nižšie ceny. V roku 2006 sa celkový počet osôb cestujúcich námornou dopravou v sledovaných krajinách za rok odhadoval na 199 miliónov, z čoho bolo takmer 60 % vo vnútroštátnej premávke, 35 % v premávke v rámci Spoločenstva a zvyšný počet bol rozdelený medzi medzinárodnú dopravu a okružné plavby. V roku 2005 sa celkový počet osôb so zníženou pohyblivosťou v EÚ-27 pohyboval okolo 136,2 milióna<sup>1</sup>.

### **Má EÚ právo konať?**

Ochrana cestujúcich, a najmä ochrana „najohrozenejších“ skupín cestujúcich, je súčasťou vnútorného trhu a spoločných dopravných politík Európskej únie. Jednotný trh sa považuje za ustanovený vtedy, keď spotrebitelia a spoločnosti môžu požívať maximálne výhody. Keďže v námornej doprave sa dospelo k spoločnému trhu, v rámci tohto európskeho spoločného trhu treba zaviesť primeranú ochranu práv cestujúcich v námornej doprave. Tento európsky rozmer už bol uznaný a európski zákonodarcovia na úrovni Spoločenstva už na ňom pracujú v oblasti leteckej aj železničnej dopravy<sup>2</sup>. V súčasnosti okrem toho v rámci útvarov prebiehajú konzultácie o návrhu nariadenia o právach cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave.

Cestujúci a odvetvie dopravy potrebujú spoločný súbor zásad upravujúcich zodpovednosť vo všetkých druhoch dopravy: zodpovednosť v prípade dopravných nehôd, informovanosť a kvalitná ochrana postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou, pomoc a náhrada škody v prípade meškania spoja a zrušenia cesty.

---

<sup>1</sup> Analýza údajov Eurostatu a jednotnej kancelárie pre prístupný cestovný ruch v Európe (One-Stop-Shop for Accessible Tourism in Europe, OSSATE) vykonaná spoločnosťou PWC: „Trh prístupnosti a analýza zainteresovaných strán“.

<sup>2</sup> Nariadenia (ES) č. 261/2004, Ú. v. EÚ L 46 a (ES) č. 1107/2006, Ú. v. EÚ L 204 týkajúce sa leteckej dopravy; pokiaľ ide o železničnú dopravu, pozri nariadenie č. 1371/2007.

### 3. CIELE

Všeobecné ciele ustanovenia práv cestujúcich sú založené na všeobecných cieľoch EÚ, medzi ktoré patrí vysoká úroveň ochrany spotrebiteľov, lepšia sociálna a hospodárska súdržnosť, začlenenie rôznych sociálnych skupín do spoločnosti a zabezpečenie pohybu osôb v rámci Európskej únie.

### 4. MOŽNOSTI

#### „Vývoj bezo zmien“ (možnosť č. 1)

Na úrovni EÚ sa neprijme žiadne opatrenie a súčasná situácia s odlišnými vnútroštátnymi a medzinárodnými zákonmi zostane nezmenená.

#### Legislatívne opatrenie Spoločenstva na zlepšenie práv osôb v lodnej doprave (možnosť č. 2)

Ďalšou možnosťou, o ktorej je možné uvažovať, je regulačné opatrenie na úrovni EÚ, lebo takéto opatrenie je záväzné a bezprostredne uplatniteľné. Takéto nariadenie by sa uplatňovalo nielen na medzinárodné trasy zahŕňajúce minimálne jeden prístav EÚ, ale aj na akúkoľvek vnútroštátnu službu poskytovanú v rámci jedného členského štátu. Takýmto aktom EÚ by sa:

- ustanovili práva osôb so zníženou pohyblivosťou: prístupnosť v prístavoch, poskytovanie pomoci takýmto osobám v prístavoch a na palube lodí a požiadavky týkajúce sa poskytovania informácií;
- ustanovili práva cestujúcich v prípade prerušenia cesty v dôsledku zrušenia alebo meškania spoja;
- ustanovili normy na poskytovanie informácií o právach cestujúcich v námornej doprave širokej verejnosti, a to najmä cestujúcim vrátane osôb so zníženou pohyblivosťou;
- zabezpečilo vybavovanie reklamácií a sťažností, ako aj monitorovanie a presadzovanie práv cestujúcich.

#### Koordinácia zo strany EÚ a výmena osvedčených postupov na zlepšenie vnútroštátnych právnych predpisov (možnosť č. 3)

V tomto scenári sa nariadenie EÚ obmedzuje na podporu spoločného „nezáväzného“ (tzv. soft-law) zákonného rámca pre členské štáty. Tento nezáväzný zákonný rámec vychádza z osvedčených postupov a predstavuje referenčný materiál pre vnútroštátne právne predpisy na presadzovanie práv cestujúcich v námornej a vnútrozemskej vodnej doprave.

#### Dobrovoľné dohody (možnosť č. 4)

Efektívnosť dobrovoľných dohôd v osobnej doprave je veľmi diskutabilná: vyhranené názory, ktoré vyjadrili organizácie spotrebiteľov, potvrdzujú, že aj tých málo kódexov správania, ktoré boli doteraz vypracované, nefunguje. Zdá sa, že skúsenosti z minulosti týkajúce sa regulácie odvetvia leteckej dopravy potvrdzujú veľmi obmedzený úspech dohôd tohto typu.

## 5. ANALÝZA HOSPODÁRSKÝCH DÔSLEDKOV

### Možnosť č. 1: Vývoj bezo zmien

Podľa tejto možnosti politiky prevádzkovatelia, prístavy, správne a miestne orgány nenesú žiadne dodatočné náklady. V konečnom dôsledku však môžu byť stratoví, pretože v tomto prípade by nedošlo k zvýšeniu objemu premávky. Bez opatrení v prospech cestujúcich loďou nie je pravdepodobné, že by sa počet cestujúcich zvýšil.

Ďalším dôsledkom pre prevádzkovateľov, prístavy, správne a miestne orgány v EÚ a mimo EÚ sú náklady vyplývajúce z rozdielov medzi vnútroštátnymi právnymi predpismi.

### Možnosť č. 2: Legislatívny zásah Spoločenstva

#### (1) Náklady na opatrenia týkajúce sa osôb so zníženou pohyblivosťou

Prijateľnú úroveň prístupnosti v prístavoch možno dosiahnuť za minimálne náklady zo strany prevádzkovateľov pri väčšej rekonštrukcii alebo výstavbe nového terminálu.

Pokiaľ ide o náklady na poskytovanie pomoci v prístavoch, jediné náklady, ktoré budú musieť znášať prevádzkovatelia lodí, sú náklady na školenia. Od dopravcov sa už vyžaduje, aby svojim zamestnancom poskytli odbornú prípravu zameranú na „pomoc na lodiach“. Odhadované ročné náklady na školenie zamestnancov, ktorí sú v priamom styku so zákazníkmi, predstavujú približne 2,9 milióna EUR. Napriek tomu sa aj od zamestnancov, ktorí nie sú v priamom styku so zákazníkmi, môže vyžadovať, aby túto prípravu absolvovali v záujme zlepšovania informovanosti. V tomto konkrétnom prípade boli dodatočné náklady vypočítané na približne 1 milión EUR.

Povinnosť poskytovania informácií možno považovať za menej nákladnú, lebo túto položku možno zaradiť ako súčasť iných informácií, ktoré už prevádzkovatelia poskytujú/distribuuju.

#### (2) Náklady na opatrenia pri prerušení cesty v prípade meškania alebo zrušenia cesty

Nie je pravdepodobné, že by opatrenia zamerané na určenie kompenzačných systémov a na poskytovanie informácií s cieľom zabezpečiť, aby si cestujúci uvedomovali svoje práva, predstavovali nadmerné náklady, aj keď toto sa ťažko predpovedá. Napriek tomu vplyv na príjem a zisky nebude pravdepodobne výrazný; okrem toho by mali mierne ovplyvniť konkurencieschopnosť spoločností Spoločenstva, lebo by sa týkali všetkých prevádzkovateľov v sektore.

#### (3) Náklady vyplývajúce z povinnosti poskytovať informácie

Nezdá sa, že by povinnosť poskytovať informácie podnietila vznik nejakých konkrétnych dodatočných nákladov pre prevádzkovateľov.

#### (4) Náklady na vybavovanie a monitorovanie sťažností

Neočakáva sa, že proces riadenia urovnávania sporov povedie k nejakému väčšiemu dodatočnému hospodárskemu zaťaženiu prevádzkovateľov.

#### (5) Dôsledky pre cestujúcich v námornej doprave

Zvýšené náklady môžu viesť buď k zníženiu prevádzkovej marže pre prevádzkovateľov lodí alebo k zvýšeniu ceny cestovného pre cestujúcich. Akýkoľvek vplyv na cenu cestovného bude závisieť od dodatočných nákladov, ktoré budú musieť znášať prevádzkovatelia lodí.

#### (6) Vplyv na odvetvie cestovného ruchu

Navrhované opatrenia budú mať zrejme kladný vplyv na konkurenčné postavenie podnikov EÚ.

### **Možnosť č. 3: Koordinácia zo strany EÚ a výmena osvedčených postupov na zlepšenie vnútroštátnych právnych predpisov**

Očakávané výhody a náklady vyplývajúce z navrhovaných opatrení budú závisieť od rozsahu, do akého sa členské štáty EÚ zaviazu prijať a presadzovať vnútroštátne pravidlá. Kladný vplyv na odvetvie cestovného ruchu sa očakáva tam, kde sa uplatňujú vnútroštátne opatrenia. Potenciálne dodatočné príjmy z cestovného ruchu však budú nižšie ako v možnosti č. 2, lebo služby by boli plne k dispozícii len v členských štátoch, ktoré by v plnej miere dodržiavali odporúčania EÚ.

### **Možnosť č. 4: Dobrovoľné dohody**

Druhy nákladov sú rovnaké ako pri predchádzajúcich možnostiach. Očakáva sa však, že celkové náklady budú nižšie ako v prípade ostatných možností, lebo zrejme len obmedzený počet prevádzkovateľov bude dobrovoľne znášať akékoľvek dodatočné náklady.

## **6. ANALÝZA SOCIÁLNEHO VPLYVU**

### **Možnosť č. 1: Vývoj bezo zmien**

Dôvera cestujúcich v ostatné druhy dopravy na základe práv, ktoré sú už schválené na úrovni Spoločenstva, by sa zmenila na nedôveru, ak námorná doprava odmietne poskytnúť cestujúcim túto minimálnu úroveň jednotnosti, jasnosti a efektívnosti, pokiaľ ide o ich práva. Negatívne sociálne dôsledky by prípadne mohli viesť k rušeniu pracovných miest a nedostatočnej integrácii starších a postihnutých osôb.

### **Možnosť č. 2: Legislatívne opatrenie Spoločenstva**

Cestujúci v námornej a vnútrozemskej vodnej doprave budú mať prospech zo zlepšenej kvality služieb. Ak počas cesty zažijú nepríjemnosti, budú môcť využiť pomoc.

Pokiaľ ide o ďalšiu zamestnanosť v prístavoch, zvyšujúci sa počet cestujúcich loďou si môže v prístavoch a na termináloch pre cestujúcich vyžadovať ďalších zamestnancov. Možný počet zamestnancov, ktorých bude treba prijať v prístavoch, by v prípade najtriezvejšieho odhadu bol približne 176 400. Ďalšia zamestnanosť v sektore cestovného ruchu by sa mohla pohybovať od 12 000 do viac ako 24 000 zamestnancov na plný úväzok.

### **Možnosť č. 3: Koordinácia EÚ a výmena osvedčených postupov na zlepšenie vnútroštátnych právnych predpisov**

V prípade tejto možnosti budú možné výhody a náklady závisieť od úrovne záväzku zo strany členských štátov EÚ prijať a presadzovať nové pravidlá.

#### **Možnosť č. 4: Dobrovoľné dohody**

Možné výhody a náklady závisia od úrovne záväzku prevádzkovateľov prijať práva cestujúcich, akceptovať ich, ak boli prijaté kolektívne, a v každom prípade ich dodržiavať v praxi.

### **7. VPLYV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE**

#### **Možnosť č. 1: Vývoj bezo zmien**

Ak námorná doprava nesplní očakávania cestujúcich, cestujúci zrejme vyjadria svoju nespokojnosť výberom alternatívneho spôsobu dopravy, ak bude k dispozícii. Nákladná lodná doprava znečisťuje životné prostredie v osemkrát menšej miere ako letecká doprava, ktorú možno považovať za jediné alternatívne riešenie. Náklady na životné prostredie v prípade neprijatia nijakého opatrenia sú preto značné.

#### **Možnosť 2: Legislatívny zásah zo strany Spoločenstva**

Výrazne lepšia kvalita služieb pre cestujúcich by zvýšila dopyt po námornej doprave. Keby sa zvýšil počet cestujúcich, hlavným dôsledkom by bolo zvýšenie priemerného vyťaženia, ktoré umožnia lepšie riadenie existujúceho európskeho loďstva. Keby sa však zvýšil počet námorných dopravných služieb, malo by to nepatrný kladný vplyv na životné prostredie, keďže väčšina nových cestujúcich by prichádzala z iných (viac znečisťujúcich) druhov dopravy.

#### **Možnosť č. 3: Koordinácia zo strany EÚ a výmena osvedčených postupov na zlepšenie vnútroštátnych právnych predpisov**

V krajinách, ktoré neprijali opatrenia navrhované EÚ, sa neočakáva zlepšenie služby. Cestujúci vyjadria svoju nespokojnosť pravdepodobne výberom alternatívnych druhov dopravy, ktoré väčšmi znečisťujú životné prostredie ako námorná doprava.

#### **Možnosť č. 4: Dobrovoľné dohody**

Neočakáva sa zlepšenie námorných služieb. Výsledok by bol podobný ako pri možnosti č. 3.

### **8. ADMINISTRATÍVNE NÁKLADY**

Subjekt zodpovedný za presadzovanie a monitorovanie navrhovaných pravidiel a za vybavovanie reklamácií a sťažností by bol z hľadiska rozsahu jeho činnosti, úloh a štruktúry veľmi podobný subjektu, ktorý každý členský štát určí na presadzovanie nariadenia o právach a povinnostiach cestujúcich v medzinárodnej železničnej doprave<sup>3</sup> alebo nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave.<sup>4</sup> Získané skúsenosti z leteckej dopravy sú preto v tomto prípade veľmi cenné. Celkové predvídateľné náklady by pre EÚ predstavovali asi 568 000 EUR.

<sup>3</sup> KOM(2004) 143 v konečnom znení.

<sup>4</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91.

## **9. POROVNANIE MOŽNOSTÍ**

V štúdiách o posúdení vplyvu sa dospelo k záveru, že zo štyroch posudzovaných možností je legislatívne opatrenie zo strany EÚ možnosťou, ktorou je možné dosiahnuť všetky ciele.

Z posúdenia príkladu iných druhov dopravy je zrejmé, že skutočné zlepšenie ochrany cestujúcich možno dosiahnuť len na úrovni EÚ. Zatiaľ čo prínos pre cestujúcich je zjavný, harmonizácia základných práv predstavuje podstatnú výhodu takisto pre odvetvie dopravy fungujúce v rámci jednotného trhu. V dôsledku rozdrobenosti vnútroštátnych pravidiel existujúcich vo forme nesúvislých právnych predpisov a zmlúv dochádza ku vzniku nákladov na ich úpravu a obmedzovaniu geografickej flexibility prevádzkovateľov pri využívaní zamestnancov a dopravných prostriedkov.