



Rada  
Evropské unie

Brusel 19. ledna 2021  
(OR. en)

---

---

Interinstitucionální spis:  
2017/0237(COD)

---

---

12262/20  
ADD 1

TRANS 486  
CONSOM 179  
CODEC 1056

### **NÁVRH ODŮVODNĚNÍ RADY**

---

Předmět: Postoj Rady v prvním čtení k přijetí NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO  
PARLAMENTU A RADY o právech a povinnostech cestujících v železniční  
přepavě (přepracované znění) – návrh odůvodnění Rady

---

## I. ÚVOD

1. Dne 27. září 2017 přijala Evropská komise návrh na přepracování nařízení Evropského parlamentu a Rady o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě.
2. Hlavními důvody, které Komisi k předložení přepracovaného znění 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.
3. Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku se dohodla na obecném přístupu dne 2. prosince 2019.
4. Evropský parlament přijal postoj v prvním čtení dne 15. listopadu 2018.
5. V období od ledna do října 2020 proběhla jednání mezi Evropským parlamentem, Radou a Komisí s cílem dosáhnout ve věci návrhu dohody. Na čtvrtém trialogu dne 1. října bylo dosaženo předběžné dohody, kterou potvrdil Výbor stálých zástupců dne 21. října 2020.
6. Výbor Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) potvrdil politickou dohodu dne 29. října 2020.
7. Při své práci Rada zohlednila stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 18. ledna 2018. Evropský výbor regionů se rozhodl stanovisko nevydat.
8. S ohledem na tuto dohodu a po revizi právníky-lingvisty byla vyzvána Rada pro zemědělství a rybolov, aby na zasedání konajícím se dne 25. ledna 2021 přijala postoj Rady v prvním čtení řádným legislativním postupem podle článku 294 Smlouvy o fungování Evropské unie.

## II. ÚVOD

9. Obecným cílem návrhu je posílit práva cestujících v železniční přepravě tím, že jim poskytne lepší ochranu v případě zpoždění, odřeknutí spoje nebo diskriminace, a snížit zátěž železničních podniků ve specifických případech, zejména v souvislosti se zpožděním způsobeným vnějšími důvody, které jsou mimo kontrolu železničních podniků (vyšší moc).
10. Cestující v železniční přepravě by měli požívat plné ochrany bez ohledu na to, kam v EU cestují. Nařízení stanoví záruky pro náležité informování cestujících a výrazně zlepšuje práva cestujících se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace.
11. Na základě návrhu Komise Rada souhlasí se zahrnutím nových ustanovení s cílem zohlednit nový vývoj. Rada šla nad rámec návrhu Komise tím, že se rovněž dohodla na revizi nebo doplnění ustanovení týkajících se těchto aspektů: vybavení drážních vozidel místy pro jízdni kola, přesměrování, zavedení povinnosti týkající se přímých přepravních dokladů, zkrácení doby pro předběžná oznámení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a další vyjasnění mechanismu pro vyřizování stížností.

## III. ANALÝZA POSTOJE RADY V PRVNÍM ČTENÍ

12. Kompromis zohledněný v postoji Rady v prvním čtení obsahuje tyto klíčové prvky.

### *Vyšší moc*

13. Postoj Rady upravuje ustanovení o vyšší moci s cílem zajistit rovné podmínky a soudržnost ve srovnání s podobnými ustanoveními pro jiné druhy dopravy. Toto ustanovení bylo původně omezeno na mimořádné povětrnostní podmínky a závažné přírodní katastrofy. Ve světle nedávného vývoje a s ohledem na šíření onemocnění COVID-19 postoj Rady jakožto mimořádné okolnosti zavádí „závažné krize v oblasti veřejného zdraví“ a případy vyšší moci rozšiřuje i na jiné události, jako jsou teroristické útoky nebo činnosti v oblasti vymáhání práva.
14. V případě vyšší moci se v postoji Rady uvádí, že hospodářské subjekty budou zproštěny pouze povinnosti vyplatit odškodnění, zatímco ostatní vyrovnání je třeba i nadále uhradit.

**b) *Využití výjimek***

15. Rada souhlasí s tím, že nová pravidla vstoupí v platnost po 24 měsících, aby se hospodářské subjekty a orgány mohly připravit na hladký přechod. Vzhledem k tomu, že členské státy stále vykazují různé úrovně rozvoje železniční infrastruktury a služeb, považuje Rada za důležité umožnit specifické výjimky, které by členskými státy poskytl více času na provedení konkrétních aspektů.
16. Postoj Rady umožňuje konečné prodloužení platnosti stávajících výjimek pro vnitrostátní železniční spoje o pět let v případě těch členských států, které tyto výjimky využívají. Členské státy se rovněž mohou za specifických okolností a na dobu neurčitou rozhodnout, že stanoví částečnou výjimku pro přeshraniční regionální, městské a příměstské spoje. Členské státy však v případě přeshraničních služeb stanovit výjimku nemohou, pokud jde o práva osob s omezenou schopností pohybu a orientace, přepravu jízdních kol a ustanovení o přímých přepravních dokladech a přesměrování.

**c) *Práva osob se zdravotním postižením a omezenou schopností pohybu a orientace***

17. Rada souhlasí s tím, že práva osob s omezenou schopností pohybu a orientace v tomto nařízení by měla být sladěna s dalšími právními nástroji, zejména s evropským aktem o přístupnosti (směrnice (EU) 2019/882 o požadavcích na přístupnost u výrobků a služeb) a s Úmluvou Organizace spojených národů o právech osob se zdravotním postižením (UNCRPD), a měl by být zajištěn soulad s těmito nástroji. Členské státy již nebudou moci udělovat výjimky ohledně poskytování pomoci a odškodnění za poškozené vybavení pro mobilitu. Celkově byly postupy týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace, které cestují vlakem, zjednodušeny, vyjasněny a staly se méně zatěžujícími s cílem zajistit těmto osobám lepší služby.
18. Žádost o pomoc ve stanicích bude muset být zaslána nejpozději 24 hodin před cestou namísto současných 48 hodin a bude přijata bez dodatečných nákladů; členské státy však mohou do 30. června 2026 povolit prodloužení této lhůty až na 36 hodin. V případě, že není podáno předběžné oznámení, ale ve stanici jsou k dispozici vyškolení zaměstnanci, musí být poskytnuta pomoc při nastupování do vlaku nebo vystupování z něj. Je-li zapotřebí doprovázející osoba, cestuje tato osoba bezplatně a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, které používají asistenčního psa, musí být zaručeno, že s nimi může cestovat.

**d) *Vybavení drážních vozidel místy pro jízdní kola***

19. Rada souhlasí s obecnou zásadou, že by mělo být možné vlakem přepravovat jízdní kola. Celkovým cílem je mít v každé sestavě vlaku alespoň čtyři místa pro jízdní kola. Členské státy se mohou rozhodnout, že tento počet překročí, avšak v případě, že by v sestavě vlaku byla méně než čtyři místa, musí být tato skutečnost odůvodněna zvláštními okolnostmi. Pouze ve specifických a odůvodněných případech může železniční podnik toto právo dále omezit, zejména v souvislosti s omezením kapacity v době dopravní špičky nebo pokud to drážní vozidlo neumožňuje. Železniční podnik může případně účtovat přiměřený poplatek.
20. Při objednávání nových drážních vozidel nebo při provádění významné modernizace stávajících drážních vozidel jsou železniční podniky povinny zajistit místa pro jízdní kola. Železniční podnik rovněž zveřejní informace o dostupnosti těchto míst pro jízdní kola. V případě zadávacích řízení specificky zaměřených na zajištění míst pro jízdní kola v drážních vozidlech bude možné využít přechodného období v délce 48 měsíců.

**e) *Přímé přepravní doklady***

21. Rada souhlasí s povinností nabízet přímé přepravní doklady pro spoje, jež jsou provozovány jediným železničním podnikem: ode dne použitelnosti v případě mezinárodních a dálkových spojů a po pěti letech i v případě regionálních spojů. To znamená, že pokud se taková cesta skládá z různých úseků, považuje se kombinace všech úseků za cestu spadající pod jediný přepravní doklad. Pokud železniční podnik nelze považovat za jediný podnik, vynaloží tento železniční podnik veškeré přiměřené úsilí, aby nabízel přímé přepravní doklady, včetně dobré spolupráce mezi různými železničními podniky.
22. Pokud maloobchodní prodejci přepravní doklady z vlastní iniciativy zkombinují a cestující si přepravní doklad zakoupil v rámci jedné obchodní transakce, aniž by byl informován o tom, že se nejedná o přímý přepravní doklad, ponese maloobchodní prodejci v případě narušení dopravy zvýšenou odpovědnost.

**f) *Právo na vlastní přesměrování***

23. Rada souhlasí s tím, aby doba, po jejímž uplynutí mohou cestující v případě, že jim železniční podnik nesdělí možnosti přesměrování, zorganizovat přesměrování sami, byla zkrácena na 100 minut. Železniční podnik zajistí náhradu nákladů na vlastní zorganizování přesměrování i v případech vyšší moci.

**g) *Informace o cestování a provozu v reálném čase***

24. Rada souhlasí s tím, aby informace o provozu a cestování v reálném čase byly zpřístupněny jiným poskytovatelům služeb. Díky lepšímu a snazšímu přístupu k informacím o provozu a cestování bude možno nabízet nové spoje, které vytvářejí specifické obchodní příležitosti a které by měly zvýšit atraktivitu železniční dopravy pro stávající i nové zákazníky. Ve specifických případech může členský stát udělit provozovateli infrastruktury výjimku v délce devíti let; členské státy však musí situaci a možnosti poskytování informací jednou za dva roky znovu posoudit.

**h) *Vyřizování stížností***

25. Rada souhlasí s dalším vyjasněním postupu vyřizování stížností. Komise bude muset vypracovat vzor žádosti o odškodnění a náhradu a zajistit, aby byly tyto formuláře k dispozici v přístupném formátu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Dále se zlepšuje spolupráce mezi vnitrostátními subjekty příslušnými pro prosazování, zejména zavedením konceptu „hlavního subjektu“ pro složité případy a jeho určením.

**i) *Ustanovení o nediskriminaci***

26. Rada souhlasí s tím, aby bylo v novém článku stanoveno a upřesněno, že je zakázána jakákoli přímá nebo nepřímá diskriminace na základě státní příslušnosti cestujícího nebo místa usazení železničního podniku, prodejce přepravních dokladů nebo poskytovatele souborných služeb cestovního ruchu v Unii.

#### IV. ZÁVĚR

27. Postoj Rady v prvním čtení plně odráží kompromis, jehož bylo za pomoci Komise dosaženo při jednáních mezi Radou a Evropským parlamentem. Tento kompromis je potvrzen dopisem, který předsedkyně Výboru Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) zaslala předsedovi Výboru stálých zástupců (30. října 2020). V tomto dopise předsedkyně Výboru pro dopravu a cestovní ruch uvedla, že doporučí členům svého výboru a následně plenárnímu zasedání, aby postoj Rady v prvním čtení přijali v Evropském parlamentu ve druhém čtení beze změn, s výhradou ověření právníky-lingvisty obou orgánů.
28. Rada se proto domnívá, že její postoj v prvním čtení představuje vyvážený výsledek a že po přijetí přispěje přepracované znění nařízení na jedné straně k zajištění práv cestujících, zejména osob se zdravotním postižením a omezenou schopností pohybu a orientace využívajících železniční spoje, a na straně druhé k jasnému stanovení povinností pro provozovatele železniční dopravy a poskytovatele cestovních služeb.
-