



Svet
Evropske unije

Bruselj, 19. januar 2021
(OR. en)

**Medinstitucionalna zadeva:
2017/0237(COD)**

**12262/20
ADD 1**

**TRANS 486
CONSOM 179
CODEC 1056**

OSNUTEK UTEMELJITVE SVETA

Zadeva: Stališče Sveta v prvi obravnavi z namenom sprejetja UREDBE
EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o pravicah in obveznostih
potnikov v železniškem prometu (prenovitev)
– osnutek utemeljitve Sveta

I. UVOD

1. Evropska komisija je 27. septembra 2017 sprejela predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu.
2. Komisija je prenovitev predložila predvsem zato, da bi odpravili težave, ki so se pojavile v povezavi s primeri višje sile, uporabo izjem, pravicami invalidnih oseb in oseb z omejeno mobilnostjo ter razpoložljivostjo t. i. enotnih vozovnic in informacijami o njih.
3. Svet (promet, telekomunikacije in energija) se je 2. decembra 2019 dogovoril o splošnem pristopu.
4. Evropski parlament je svoje stališče v prvi obravnavi sprejel 15. novembra 2018.
5. Med januarjem in oktobrom 2020 so potekala pogajanja med Evropskim parlamentom, Svetom in Komisijo, da bi dosegli dogovor o predlogu. Na četrtem dialogu 1. oktobra je bil dosežen začasni dogovor, ki ga je Odbor stalnih predstavnikov potrdil 21. oktobra 2020.
6. Odbor Evropskega parlamenta za promet in turizem (TRAN) je politični dogovor potrdil 29. oktobra 2020.
7. Svet je pri opravljanju svojega dela upošteval mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora z dne 18. januarja 2018. Evropski odbor regij je sklenil, da mnenja ne bo dal.
8. Ob upoštevanju tega dogovora ter po pregledu pravnolingvistične službe naj Svet za kmetijstvo in ribištvo na seji 25. januarja 2021 sprejme stališče Sveta v prvi obravnavi po rednem zakonodajnem postopku iz člena 294 Pogodbe o delovanju Evropske unije.

II. CILJ

9. Splošni cilj predloga je okrepiti pravice potnikov v železniškem prometu z boljšo zaščito potnikov v železniškem prometu v primeru zamud, odpovedi ali diskriminacije ter zmanjšati obremenitev prevoznikov v železniškem prometu v posebnih primerih, zlasti pri zamudah, ki nastanejo zaradi zunanjih razlogov in na katere prevozniki v železniškem prometu ne morejo vplivati (višja sila).
10. Potniki v železniškem prometu bi morali biti v celoti zaščiteni, ne glede na to, kam v EU potujejo. Uredba določa jamstva za ustrezno obveščanje potnikov in znatno izboljšuje pravice invalidnih potnikov ali potnikov z omejeno mobilnostjo.
11. Svet se na podlagi predloga Komisije strinja s vključitvijo novih določb, da bi se upošteval nov razvoj dogodkov. Svet je naredil korak dlje od predloga Komisije in se dogovoril tudi o reviziji ali dodajanju določb, ki se nanašajo na opremljanje tirnih vozil s prostori za kolesa, preusmerjanje, uvedbo obveznosti v zvezi z enotnimi vozovnicami, skrajšanje roka za predhodno obveščanje za osebe z omejeno mobilnostjo ter nadalje pojasnil mehanizem reševanja pritožb.

III. ANALIZA STALIŠČA SVETA V PRVI OBRAVNAVI

12. Doseženi kompromis, ki se odraža v stališču Sveta v prvi obravnavi, se nanaša na naslednje ključne elemente.

Višja sila

13. V stališču Sveta je klavzula o višji sili prilagojena, da se zagotovijo enaki konkurenčni pogoji in doslednost v primerjavi s podobnimi klavzulami za druge načine prevoza. Sprva je bila omejena na skrajne vremenske razmere in večje naravne nesreče. Ob upoštevanju nedavnih dogodkov in glede na izbruh COVID-19 Svet v svojem stališču kot izjemno okoliščino uvaja „večje javnozdravstveno tveganje“, višjo silo pa razširja tudi na druge dogodke, kot so teroristični napadi ali ukrepi kazenskega pregona.
14. V stališču Sveta je navedeno, da bi bili prevozniki v primeru višje sile oproščeni le plačila nadomestila, medtem ko bi še vedno morali izvršiti druga povračila.

(b) *Uporaba izjem*

15. Svet se strinja, da bodo nova pravila začela veljati po 24 mesecih, da se bodo prevozniki in organi lahko pripravili na nemoten prehod. Ker se države članice še vedno soočajo z različnimi stopnjami razvoja železniške infrastrukture in storitev, Svet meni, da je pomembno dovoliti specifične izjeme, da bi imele države članice več časa za uvedbo specifičnih vidikov.
16. Stališče Sveta omogoča končno petletno podaljšanje sedanjih odstopanj za storitve notranjega železniškega prometa za tiste države članice, ki uporabljajo ta odstopanja. Države članice se lahko tudi odločijo, da v posebnih okoliščinah in za nedoločen čas delno izvzamejo čezmejne regionalne, mestne in primestne storitve. Vendar države članice pravic oseb z omejeno mobilnostjo, prevoza koles ter določb o vozovnicah, ki veljajo za vse proge, in preusmeritvah ne morejo izvzeti iz čezmejnih storitev.

(c) *Pravice invalidov in oseb z omejeno mobilnostjo*

17. Svet se strinja, da se v tej uredbi uskladijo pravice oseb z omejeno mobilnostjo in zagotovi skladnost z drugimi pravnimi instrumenti, zlasti z evropskim aktom o dostopnosti (Direktiva (EU) 2019/882 o zahtevah glede dostopnosti proizvodov in storitev) in Konvencijo Združenih narodov o pravicah invalidov (UNCRPD). Države članice zagotavljanja pomoči in nadomestila za poškodovano opremo za gibanje ne bodo več mogle izvzeti. Na splošno so bili postopki za osebe z omejeno mobilnostjo, ki potujejo z vlakom, poenostavljeni, pojasnjeni in so postali manj obremenjujoči, da bi zagotovili boljše storitve za osebe z omejeno mobilnostjo.
18. Prošnjo za pomoč na postajah bo treba poslati samo 24 ur pred potovanjem namesto sedanjih 48 ur in bo brez dodatnih stroškov; vendar lahko države članice do 30. junija 2026 dovolijo, da se to obdobje podaljša na 36 ur. V primeru, da ni predhodnega obvestila, vendar je na postaji na voljo usposobljeno osebje, se zagotovi pomoč pri vstopu v ali izstopu iz vlaka. Kadar je potreben spremljevalec, ta oseba potuje brezplačno, osebam z omejeno mobilnostjo, ki uporabljajo pse pomočnike, pa se zagotovi, da žival lahko potuje z njimi.

(d) *Opremljanje tirnih vozil s prostori za kolesa*

19. Svet se strinja s splošnim načelom, da bi bilo treba omogočiti prevoz koles na vlaku. Splošni cilj je zagotoviti vsaj štiri mesta za kolesa v vsaki vlakovni kompoziciji. Države članice se lahko odločijo za večje število, če pa bi vlakovna kompozicija imela manj kot štiri mesta, bi bilo to treba utemeljiti s posebnimi okoliščinami. Samo v posebnih in utemeljenih primerih lahko prevoznik v železniškem prometu dodatno omeji to pravico, zlasti v povezavi z omejitvami zmogljivosti med prometnimi konicami ali kadar tirna vozila niso prilagojena. Prevoznik v železniškem prometu lahko po potrebi zaračuna razumno pristojbino.
20. Pri naročanju novih tirnih vozil ali pri večji nadgradnji obstoječih tirnih vozil morajo prevozniki v železniškem prometu zagotoviti mesta za kolesa. Prevoznik v železniškem prometu objavi tudi informacije o razpoložljivosti teh mest za kolesa. Za posebne postopke javnega naročanja za zagotovitev mest za kolesa v tirnih vozilih se bo uporabljalo 48-mesečno prehodno obdobje.

(e) *Vozovnice, ki veljajo za vse proge*

21. Svet se strinja z obveznostjo, da se za storitve, ki jih izvaja en sam prevoznik v železniškem prometu, zagotovijo vozovnice, ki veljajo za vse proge: za mednarodne storitve in storitve na dolge razdalje od datuma začetka uporabe in po petih letih tudi za regionalne storitve. To pomeni, da če je takšno potovanje sestavljeno iz različnih delov, se kombinacija vseh delov šteje za eno samo vozovnico. Kadar prevoznik v železniškem prometu nima statusa „enega samega prevoznika“, si po najboljših močeh prizadeva ponuditi vozovnice, ki veljajo za vse proge, kar med drugim vključuje dobro sodelovanje med prevozniki v železniškem prometu.
22. Če trgovci na drobno na lastno pobudo združijo vozovnice in potnik, ki kupi vozovnico v enkratni komercialni transakciji, ni obveščen, da to ni vozovnica, ki velja za vse proge, za trgovce na drobno velja večja odgovornost v primeru motenj v potovanju.

(f) *Pravica do samopreusmeritve*

23. Svet soglaša, da se na rok, po izteku katerega lahko potniki sami organizirajo preusmeritev, če prevoznik v železniškem prometu potnikom ne sporoči možnosti za preusmeritev, skrajša na 100 minut. Prevoznik v železniškem prometu zagotovi tudi povračilo stroškov samoorganizirane preusmeritve v primeru višje sile.

(g) *Potovalne in prometne informacije v realnem času*

24. Svet se strinja, da se prometne in potovalne informacije v realnem času dajo na voljo drugim ponudnikom storitev. Z omogočanjem boljšega in enostavnejšega dostopa do prometnih in potovalnih informacij se lahko ponudijo nove storitve, s čimer se ustvarjajo posebne poslovne priložnosti, ki naj bi prispevale k večji privlačnosti železniškega prevoza za obstoječe in nove stranke. V posebnih primerih lahko država članica upravljavcu infrastrukture odobri izjemo za devet let; vendar morajo države članice ponovno oceniti stanje in možnost zagotavljanja informacij vsaki dve leti.

(h) *Reševanje pritožb*

25. Svet se strinja, da se dodatno pojasni postopek reševanja pritožb. Komisija bo morala pripraviti predlogo za zahteve za nadomestilo in povračilo ter zagotoviti, da bodo taki obrazci na voljo v obliki, dostopni osebam z omejeno mobilnostjo. Poleg tega se izboljšuje sodelovanje med nacionalnimi izvršilnimi organi, zlasti z uvedbo koncepta in določitvijo „vodilnega organa“ za zapletene primere.

(i) *Nediskriminacijska klavzula*

26. Svet se strinja, da se v novem členu določi in pojasni, da je prepovedana vsakršna neposredna ali posredna diskriminacija na podlagi državljanstva potnika ali na podlagi sedeža prevoznika v železniškem prometu, prodajalca vozovnic ali organizatorja potovanj v Uniji.

IV. SKLEP

27. V stališču Sveta v prvi obravnavi je v celoti upoštevan kompromis, ki sta ga v pogajanjih dosegla Svet in Evropski parlament ob pomoči Komisije. Kompromis je s pismom (z dne 30. oktobra 2020), naslovljenim na predsednika Odbora stalnih predstavnikov, potrdila predsednica Odbora TRAN Evropskega parlamenta. Predsednica Odbora TRAN je v tem pismu napovedala, da bo članom in članicam odbora, nato pa tudi na plenarnem zasedanju predlagala, naj sprejmejo stališče Sveta iz prve obravnave brez sprememb Parlamenta v drugi obravnavi, potem ko ga bosta pregledali pravno lingvistični službi obeh institucij.
28. Svet zato meni, da njegovo stališče v prvi obravnavi predstavlja uravnotežen rezultat in da bo prenovljena uredba, ko bo sprejeta, prispevala k zagotavljanju pravic potnikov, zlasti invalidov in oseb z omejeno mobilnostjo, ki uporabljajo železniške storitve, ter k temu, da bodo obveznosti za prevoznike v železniškem prometu in ponudnike potovalnih storitev jasno določene.
-