

III

(Přípravné akty)

RADA

POSTOJ RADY (EU) č. 4/2010 V PRVNÍM ČTENÍ

k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004**Přijato Radou dne 11. března 2010**

(Text s významem pro EHP)

(2010/C 122 E/01)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

plně přihlédnout k požadavkům ochrany spotřebitele obecně.

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,

- (2) Jelikož je cestující autobusem nebo autokarem slabší stranou přepravní smlouvy, měla by být všem cestujícím zajištěna určitá minimální míra ochrany.

s ohledem na návrh Evropské komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

- (3) Opatření Unie za účelem zlepšení práv cestujících v autobusové a autokarové dopravě by měla zohledňovat zvláštní povahu tohoto odvětví, v němž převažují malé a střední podniky.

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem ⁽²⁾,

- (4) Vzhledem ke zvláštní povaze zvláštní linkové dopravy a dopravy pro vlastní potřebu by tyto druhy dopravy neměly být do oblasti působnosti tohoto nařízení zahrnuty. Zvláštní linková doprava by měla zahrnovat vyčleněné spoje pro přepravu osob se zdravotním postižením a osob se sníženou pohyblivostí, přepravu pracovníků mezi bydlištěm a pracovištěm a přepravu žáků a studentů mezi bydlištěm a vzdělávacími institucemi.

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Opatření Unie v oblasti autobusové a autokarové dopravy by se měla zaměřit mimo jiné na to, aby byla vždy zajištěna vysoká úroveň ochrany cestujících, která je srovnatelná s jinými druhy dopravy. Mimoto je třeba

- (5) Vzhledem ke zvláštní povaze městské, příměstské a regionální linkové dopravy by členské státy měly mít právo vyjmout tyto typy dopravy z použití významné části tohoto nařízení. Za účelem vymezení městské, příměstské a regionální linkové dopravy by členské státy měly zohlednit kritéria, jako je vzdálenost, četnost spojů, počet zastávek podle jízdního řádu, použitý druh autobusu či autokaru, systémy prodeje přepravních dokladů, výkyvy v počtu cestujících v období dopravních špiček a mimo ně, označení autobusů a jízdní řády.

⁽¹⁾ Stanovisko ze dne 16. července 2009 (Úř. věst. C 317, 23.12.2009, s. 99).

⁽²⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 23. dubna 2009 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a postoj Rady ze dne 11. března 2010, Postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

- (6) Cestující a přinejmenším osoby, vůči nimž cestující měl nebo by měl zákonem stanovenou vyživovací povinnost, by měly požívat odpovídající ochrany v případě nehody, k níž došlo v souvislosti s autobusovým nebo autokarovým provozem, a to při zohlednění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění⁽¹⁾.
- (7) Při výběru vnitrostátních právních předpisů použitelných pro odškodnění v případě úmrtí nebo zranění cestujících, jakož i ztráty či poškození zavazadel v důsledku nehody, k níž došlo v souvislosti s autobusovým nebo autokarovým provozem, je třeba zohlednit nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 ze dne 11. července 2007 o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy (Řím II)⁽²⁾ a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I)⁽³⁾.
- (8) Kromě odškodnění podle platného vnitrostátního práva v případě úmrtí nebo zranění cestujících či ztrátě či poškození zavazadel v důsledku nehody, k níž došlo v souvislosti s autobusovým nebo autokarovým provozem, by měli mít cestující nárok na pomoc, pokud jde o okamžité praktické potřeby po nehodě. Tato pomoc by mohla zahrnovat první pomoc, ubytování, stravu, oblečení a dopravu.
- (9) Přeprava cestujících autobusy a autokary by měla sloužit všem občanům. Proto by měly mít osoby se zdravotním postižením a osoby s sníženou pohyblivostí v důsledku zdravotního postižení, věku nebo jiného faktoru možnost využívat autobusovou a autokarovou dopravu, která je srovnatelná s možnostmi ostatních občanů. Osoby se zdravotním postižením a osoby se sníženou pohyblivostí mají stejná práva jako všichni ostatní občané, pokud jde o volný pohyb, svobodu volby a nediskriminační zacházení.
- (10) S ohledem na článek 9 Úmluvy Organizace spojených národů o právech osob se zdravotním postižením a s cílem poskytnout osobám se zdravotním postižením a osobám se sníženou pohyblivostí možnost cestovat autobusy a autokary, která je srovnatelná s možnostmi ostatních občanů, je nutné stanovit pravidla týkající se nediskriminace a pomoci během cesty. Tyto osoby by proto měly být přijímány k přepravě a ta by jim neměla být upírána z důvodu jejich zdravotního postižení nebo snížené pohyblivosti, kromě případů odůvodněných bezpečností nebo konstrukcí vozidel či infrastrukturou. V rámci příslušných právních předpisů na ochranu pracovníků by osoby se zdravotním postižením a osoby se sníženou pohyblivostí měly by mít právo na pomoc na terminálech a ve vozidle. V zájmu sociálního začlenění by dotyčné osoby měly tuto pomoc obdržet bezplatně. Dopravci by měli stanovit podmínky přístupu, nejlépe s využitím evropského systému normalizace.
- (11) Při rozhodování o uspořádání nových terminálů a v rámci významnějších modernizací by provozovatelé terminálů měli pokud možno zohlednit potřeby osob se zdravotním postižením a osob se sníženou pohyblivostí. Provozovatelé terminálů by v každém případě měli určit místa, na nichž mohou tyto osoby oznámit svůj příjezd a potřebu pomoci.
- (12) Personál by měl být vhodně vyškolen, aby mohl reagovat na potřeby osob se zdravotním postižením a osob se sníženou pohyblivostí. S cílem usnadnit vzájemné uznávání vnitrostátních kvalifikací řidičů by mohlo být školení zaměřené na zvyšování povědomí o problematice zdravotního postižení poskytováno jako součást výchozí kvalifikace nebo pravidelného školení podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES ze dne 15. července 2003 o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu⁽⁴⁾. S cílem zajistit soudržnost mezi zavedením požadavků na školení a lhůt stanovených v uvedené směrnici je třeba povolit možnost výjimky během omezeného časového období.
- (13) Při organizaci školení zaměřeného na problematiku zdravotního postižení by měly být pokud možno konzultovány nebo zapojeny organizace zastupující osoby se zdravotním postižením a osoby se sníženou pohyblivostí.
- (14) Práva cestujících autobusy a autokary by měla zahrnovat právo na obdržení informací o daném spoji před cestou i v jejím průběhu. Všechny nezbytné informace poskytované cestujícím autobusy a autokary by měly být poskytovány rovněž v alternativních formách přístupných osobám se zdravotním postižením a osobám se sníženou pohyblivostí.
- (15) Toto nařízení by nemělo omezit práva dopravců požadovat náhradu škody od jakékoli osoby, včetně třetích stran, v souladu s použitelnými vnitrostátními právními předpisy.
- (16) Potíže způsobené cestujícím z důvodu zrušení nebo významného zpoždění spoje by se měly rovněž zmírnit. Za tímto účelem by cestujícím odjíždějícím z terminálů měla být poskytnuta přiměřená péče a měli by být náležitě informováni. Cestující by rovněž měli mít možnost svou cestu zrušit a nechat si nahradit jízdné, nebo za uspokojivých podmínek pokračovat v cestě či dosáhnout přesměrování.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 263, 7.10.2009, s. 11.

⁽²⁾ Úř. věst. L 199, 31.7.2007, s. 40.

⁽³⁾ Úř. věst. L 177, 4.7.2008, s. 6.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 226, 10.9.2003, s. 4.

- (17) Za přispění zúčastněných stran, profesních sdružení a sdružení spotřebitelů, cestujících a osob se zdravotním postižením by měli dopravci prostřednictvím svých profesních sdružení spolupracovat za účelem přijetí opatření na vnitrostátní nebo evropské úrovni, s cílem zlepšit péči o cestující, zejména v případě zrušení spoje a významných zpoždění.
- (18) Tímto nařízením nejsou dotčena práva cestujících stanovená směrnicí Rady 90/314/EHS ze dne 13. června 1990 o souborných službách pro cesty, pobyty a zájezdy⁽¹⁾. Toto nařízení by se nemělo použít, jsou-li souborné služby pro cestovní ruch zrušeny z důvodů jiných než zrušení autobusového nebo autokarového spoje.
- (19) Cestující by měli být plně informováni o svých právech podle tohoto nařízení, aby mohli tato práva účinně uplatňovat.
- (20) Cestující by měli mít možnost uplatňovat svá práva prostřednictvím vhodných postupů podání stížnosti zavedených dopravci, nebo případně podáním stížnosti subjektu nebo subjektům určeným za tímto účelem příslušným členským státem.
- (21) Členské státy by měly zajistit soulad s tímto nařízením a určit příslušný subjekt či subjekty k provádění úkolů v rámci jeho kontroly a prosazování. Tím nejsou dotčena práva cestujících obrátit se na soud v souladu s vnitrostátním právem.
- (22) S přihlédnutím k postupům stanoveným členskými státy pro podávání stížností by stížnosti týkající se pomoci měly být podávány přednostně subjektu nebo subjektům, které jsou k prosazování tohoto nařízení určeny v členském státě, na jehož území se nachází místo nástupu nebo výstupu.
- (23) Členské státy by měly stanovit sankce za porušení tohoto nařízení a zajistit, aby tyto sankce byly uplatňovány. Tyto sankce by měly být účinné, přiměřené a odrazující.
- (24) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž zajistit rovnocennou úroveň ochrany cestujících a pomoc cestujícím v autobusové a autokarové dopravě ve všech členských státech, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jich může být z důvodu rozsahu a účinků tohoto nařízení lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (25) Tímto nařízením by neměla být dotčena směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů⁽²⁾.
- (26) Prosazování tohoto nařízení by mělo vycházet z nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 ze dne 27. října 2004 o spolupráci mezi vnitrostátními orgány příslušnými pro vymáhání dodržování zákonů na ochranu zájmů spotřebitele („nařízení o spolupráci v oblasti ochrany spotřebitele“)⁽³⁾. Uvedené nařízení by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (27) Toto nařízení dodržuje základní práva a zásady uznané zejména Listinou základních práv Evropské unie, jak je uvedeno v článku 6 Smlouvy o Evropské unii, a zohledňuje rovněž směrnici Rady 2004/43/ES ze dne 29. června 2000, kterou se zavádí zásada rovného zacházení s osobami bez ohledu na jejich rasu nebo etnický původ⁽⁴⁾, a směrnicí Rady 2004/113/ES ze dne 13. prosince 2004, kterou se zavádí zásada rovného zacházení s muži a ženami v přístupu ke zboží a službám a jejich poskytování⁽⁵⁾.

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví pravidla pro autobusovou a autokarovou dopravu, pokud jde o:

- a) zákaz diskriminace cestujících, pokud jde o podmínky dopravy, kterou nabízejí dopravci cestujícím;
- b) práva cestujících v případě nehody, k níž došlo v souvislosti s autobusovým nebo autokarovým provozem a jejímž důsledkem je úmrtí nebo zranění cestujících či ztráta nebo poškození zavazadel;
- c) zákaz diskriminace osob se zdravotním postižením a osob se sníženou pohyblivostí a povinnou pomoc těmto osobám;
- d) práva cestujících v případech zrušení nebo zpoždění;
- e) minimální informace, které mají být cestujícím poskytnuty;

⁽²⁾ Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31.

⁽³⁾ Úř. věst. L 364, 9.12.2004, s. 1.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 180, 19.7.2000, s. 22.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 373, 21.12.2004, s. 37.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 158, 23.6.1990, s. 59.

f) vyřizování stížností;

nebo infrastrukturu či vybavení autobusových zastávek a terminálů.

g) obecná pravidla pro prosazování.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na cestující v linkové dopravě:

a) pokud se místo nástupu cestujícího nachází na území členského státu; nebo

b) pokud se místo nástupu cestujícího nachází mimo území členského státu a místo výstupu cestujícího se nachází na území členského státu.

2. Kromě toho se s výjimkou kapitol III až VI toto nařízení vztahuje na cestující v příležitostné dopravě, při níž se počáteční místo nástupu nebo konečné místo výstupu cestujícího nachází na území členského státu.

3. Toto nařízení se nevztahuje na zvláštní linkovou dopravu a dopravu pro vlastní potřebu.

4. S výjimkou čl. 4 odst. 2, článku 9 a čl. 10 odst. 1 mohou členské státy z použití tohoto nařízení vyjmout městskou, příměstskou a regionální linkovou dopravu včetně přeshraničních spojů této povahy.

5. S výjimkou čl. 4 odst. 2, článku 9 a čl. 10 odst. 1 mohou členské státy na transparentním a nediskriminačním základě vyjmout z použití tohoto nařízení vnitrostátní linkovou dopravu. Takovou výjimku lze udělit na dobu nejvýše pěti let s možností dvojího prodloužení.

6. Členské státy mohou na transparentním a nediskriminačním základě vyjmout na dobu nejvýše pěti let z použití tohoto nařízení konkrétní linkovou dopravu z důvodu, že významná část této linkové dopravy, jež zahrnuje alespoň jednu zastávku podle jízdního řádu, je provozována mimo Unii. Takovou výjimku lze prodloužit.

7. Členské státy oznámí Komisi výjimky u jednotlivých druhů dopravy udělené podle odstavců 4, 5 a 6. Domnívá-li se Komise, že výjimka není v souladu s tímto článkem, přijme odpovídající opatření. Do ... (*) předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výjimkách udělených podle odstavců 4, 5 a 6.

8. Žádné ustanovení tohoto nařízení se nevykládá jako technické požadavky stanovující dopravcům nebo provozovatelům terminálů povinnost upravit či nahradit autobusy či autokary

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

a) „linkovou dopravou“ přeprava cestujících autobusem nebo autokarem v určených intervalech a na určených trasách, přičemž cestující mohou nastupovat a vystupovat a předem určených zastávkách;

b) „zvláštní linkovou dopravou“ bez ohledu na to, kdo ji organizuje, linková doprava autobusem nebo autokarem určitých skupin cestujících s vyloučením jiných osob;

c) „dopravou pro vlastní potřebu“ doprava autobusem nebo autokarem, kterou provádí fyzická nebo právnická osoba k neobchodním a neziskovým účelům, pokud

— je dopravní činnost pouze vedlejší činností dotyčné fyzické nebo právnické osoby a

— použitá vozidla jsou ve vlastnictví uvedené fyzické nebo právnické osoby nebo jsou touto osobou pořízována na splátky nebo na dlouhodobou leasingovou smlouvu a jsou řízena zaměstnancem fyzické nebo právnické osoby nebo přímo fyzickou osobou nebo zaměstnanci zaměstnávány dotyčným podnikem nebo tomuto podniku poskytnutými na základě smluvního závazku;

d) „příležitostnou dopravou“ doprava, která není definována jako linková doprava a jejímž hlavním rysem je přeprava skupin cestujících vytvořených z podnětu zákazníka nebo samotného dopravce autobusem nebo autokarem;

e) „přepravní smlouvou“ smlouva o přepravě mezi dopravcem a cestujícím za účelem poskytnutí jedné nebo několika služeb linkové nebo příležitostné dopravy;

f) „přepravním dokladem“ platný dokument či jiný doklad o přepravní smlouvě;

g) „doprovce“ fyzická nebo právnická osoba, jiná než poskytovatel souborných služeb cestovního ruchu či prodejce přepravních dokladů, nabízející široké veřejnosti linkovou nebo příležitostnou dopravu;

h) „provádějícím dopravcem“ fyzická nebo právnická osoba jiná než dopravce, která reálně uskutečňuje celou přepravu nebo její část;

(*) Úř. věst.: vložte prosím datum pět let ode dne použitelnosti tohoto nařízení.

- i) „prodejcem přepravních dokladů“ každý zprostředkovatel uzavírající přepravní smlouvy jménem dopravce;
- j) „zprostředkovatelem služeb cestovního ruchu“ každý zprostředkovatel uzavírající přepravní smlouvy jménem cestujícího;
- k) „poskytovatelem souborných služeb cestovního ruchu“ organizátor nebo prodejce ve smyslu čl. 2 odst. 2 a 3 směrnice 90/314/EHS, odlišný od dopravce;
- l) „osobou se zdravotním postižením“ nebo „osobou se sníženou pohyblivostí“ osoba, jejíž pohyblivost je při použití dopravního prostředku snížena v důsledku jakéhokoli tělesného postižení (smyslového nebo pohybového, trvalého nebo dočasného), mentálního postižení či nezpůsobilosti, popřípadě jakékoli jiné příčiny zdravotního postižení nebo věku a jejíž stav vyžaduje, aby jejím potřebám byla věnována odpovídající pozornost a byli jí přizpůsobeny služby, které jsou poskytovány všem cestujícím;
- m) „podmínkami přístupu“ příslušné normy, pokyny a informace týkající se přístupnosti autobusů nebo určených terminálů včetně jejich zařízení pro osoby se zdravotním postižením nebo osoby se sníženou pohyblivostí;
- n) „rezervací“ zamluvení místa v autobusu či autokaru linkové dopravy na určitou dobu odjezdu;
- o) „terminálem“ terminál obsluhovaný personálem, kde má v rámci určité trasy a podle jízdního řádu zastavit spoj linkové dopravy za účelem nástupu nebo výstupu cestujících, vybavený zařízením, jako je přepážka pro odbavení, čekárna nebo výdejna přepravních dokladů;
- p) „autobusovou zastávkou“ jakákoli zastávka jiná než terminál, kde má v rámci určité trasy a podle jízdního řádu zastavit spoj linkové dopravy za účelem nástupu nebo výstupu cestujících;
- q) „provozovatelem terminálu“ organizační subjekt v členském státě, který odpovídá za provozování určeného terminálu;
- r) „zrušením“ neuskutečnění spoje linkové dopravy, který byl původně naplánován;
- s) „zpožděním“ rozdíl mezi dobou plánovaného odjezdu spoje linkové dopravy podle zveřejněného jízdního řádu a dobou skutečného odjezdu.

Článek 4

Přepravní doklady a nediskriminační smluvní podmínky

1. Dopravci vystaví cestujícímu přepravní doklad, pokud jej k přepravě neopravňuje jiný dokument. Přepravní doklad může mít elektronickou podobu.

2. Aniž jsou dotčeny sociální tarify, jsou smluvní podmínky a tarify uplatňované dopravní nabízeny široké veřejnosti bez jakékoli přímé či nepřímé diskriminace na základě státní příslušnosti koncového zákazníka nebo místa usazení dopravců či prodejců přepravních dokladů v Unii.

Článek 5

Další provádějící strany

1. Je-li plnění povinností podle tohoto nařízení svěřeno provádějícímu dopravci, prodejci přepravních dokladů nebo jakékoli jiné osobě, odpovídá dotýčný dopravce, zprostředkovatel služeb cestovního ruchu, poskytovatel souborných služeb cestovního ruchu či provozovatel terminálu, jenž tyto závazky svěřil, i nadále za jednání nebo opomenutí této provádějící strany.

2. Strana, které dopravce, zprostředkovatel služeb cestovního ruchu, poskytovatel souborných služeb cestovního ruchu či provozovatel terminálu plnění povinností svěřil, vedle toho rovněž podléhá ustanovením tohoto nařízení ve vztahu ke svěřené povinnosti.

Článek 6

Zákaz vyloučení odpovědnosti

1. Povinnosti vůči cestujícím vyplývající z tohoto nařízení nelze omezit ani vyloučit, zejména odchýlnými nebo omezujícími ustanoveními přepravní smlouvy.
2. Dopravci mohou nabízet smluvní podmínky, které jsou pro cestující výhodnější než podmínky stanovené v tomto nařízení.

KAPITOLA II

ODŠKODNĚNÍ A POMOC V PŘÍPADĚ NEHOD

Článek 7

Úmrtí nebo zranění cestujících a ztráta či poškození zavazadel

1. Cestující mají v souladu s použitelným vnitrostátním právem nárok na odškodnění v případě úmrtí nebo zranění, jakož i ztráty či poškození zavazadel v důsledku nehody, k níž došlo v souvislosti s autobusovým nebo autokarovým provozem. V případě úmrtí cestujícího se toto právo vztahuje přinejmenším na osoby, vůči nimž tento cestující měl nebo by měl být zákonem stanovenou vyživovací povinnost.

2. Výše odškodnění se vypočte v souladu s použitelným vnitrostátním právem. Maximální výše stanovená vnitrostátním právem pro odškodnění za úmrtí nebo zranění cestujících nebo za ztrátu či poškození zavazadel nesmí být v jednotlivých případech nižší než:

- a) 220 000 EUR na cestujícího;

b) v případě městské, příměstské a regionální linkové nebo příležitostné dopravy 500 EUR za zavazadlo a v případě veškeré ostatní linkové nebo příležitostné dopravy 1 200 EUR za zavazadlo. V případě poškození invalidních vozíků, jiného vybavení umožňujícího pohyb nebo pomocného vybavení výše náhrady škody vždy odpovídá nákladům na náhradu nebo opravu ztraceného nebo poškozeného vybavení.

Článek 8

Okamžité praktické potřeby cestujících

V případě nehody, k níž došlo v souvislosti s autobusovým nebo autokarovým provozem, dopravce poskytne cestujícím odpovídající pomoc s ohledem na jejich okamžité praktické potřeby po nehodě. Žádná pomoc nezakládá uznání odpovědnosti.

KAPITOLA III

PRÁVA OSOB SE ZDRAVOTNÍM POSTIŽENÍM A OSOB SE SNÍŽENOU POHYBLIVOSTÍ

Článek 9

Právo na přepravu

1. Dopravci, zprostředkovatelé služeb cestovního ruchu a poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu neodmítnou přijetí rezervace, vydání či jiné poskytnutí přepravního dokladu nebo nástup osob z důvodů zdravotního postižení nebo snížené pohyblivosti.

2. Rezervace a přepravní doklady se poskytují osobám se zdravotním postižením a osobám se sníženou pohyblivostí bez jakýchkoli dodatečných nákladů.

Článek 10

Výjimky a zvláštní podmínky

1. Aniž je dotčen čl. 9 odst. 1, mohou dopravci, zprostředkovatelé služeb cestovního ruchu a poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu odmítnout přijetí rezervace, vydání či jiné poskytnutí přepravního dokladu nebo nástup osoby z důvodů zdravotního postižení nebo snížené pohyblivosti:

- a) s cílem dodržet platné požadavky na bezpečnost stanovené mezinárodními právními předpisy, právními předpisy Unie nebo členských států, nebo s cílem dodržet požadavky na zdraví a bezpečnost stanovené příslušnými orgány;
- b) pokud konstrukce vozidla nebo infrastruktura, včetně zastávek a terminálů, fyzicky neumožňuje nástup, výstup nebo přepravu osoby se zdravotním postižením nebo osoby se sníženou pohyblivostí bezpečným a z provozního hlediska uskutečnitelným způsobem.

2. Odmítnou-li dopravci, zprostředkovatelé služeb cestovního ruchu či poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu přijmout rezervaci nebo vydat či jinak poskytnout přepravní doklad z důvodů uvedených v odstavci 1, vynaloží

přiměřené úsilí, aby dotyčnou osobu informovali o přijatelné alternativní dopravě provozované daným dopravcem.

3. Pokud má osoba se zdravotním postižením nebo osoba se sníženou pohyblivostí rezervaci nebo přepravní doklad a splnila požadavky podle čl. 14 odst. 1 písm. a), a přesto je jí odepřen nástup z důvodu jejího zdravotního postižení nebo snížené pohyblivosti, nabídne se této osobě a osobě tuto osobu doprovázející podle odstavce 4 tohoto článku možnost rozhodnout se mezi:

- a) právem na náhradu jízdného a případnou bezplatnou zpáteční přepravu do původního místa odjezdu při nejbližší příležitosti, v souladu s přepravní smlouvou; a
- b) vyjma případů, kdy to není možné, pokračováním v cestě nebo přesměrováním přiměřenou náhradní dopravou do místa určení v souladu s přepravní smlouvou.

Právo na náhradu peněz zaplacených za přepravní doklad není dotčeno neprovedením oznámení podle čl. 14 odst. 1 písm. a).

4. Za stejných podmínek, jež jsou uvedeny v odst. 1 písm. a), může dopravce, zprostředkovatel služeb cestovního ruchu nebo poskytovatel souborných služeb cestovního ruchu požadovat, je-li to nezbytně nutné, aby osobu se zdravotním postižením nebo osobu se sníženou pohyblivostí doprovázela jiná osoba, která je schopná dotyčné osobě se zdravotním postižením nebo osobě se sníženou pohyblivostí poskytnout potřebnou pomoc. Těto doprovázející osobě je přeprava poskytnuta bezplatně a je jí pokud možno poskytnuto místo vedle osoby se zdravotním postižením nebo osoby se sníženou pohyblivostí.

5. Pokud dopravci, zprostředkovatelé služeb cestovního ruchu nebo poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu využijí odstavce 1, neprodleně informují osobu se zdravotním postižením nebo osobu se sníženou pohyblivostí o důvodech a na požádání dotčenou osobu informují do pěti pracovních dnů písemně.

Článek 11

Přístupnost a informace

1. Ve spolupráci s organizacemi zastupujícími osoby se zdravotním postižením nebo osoby se sníženou pohyblivostí dopravci a provozovatelé terminálů, případně prostřednictvím vlastních organizací, zavedou nebo zachovávají již zavedené nediskriminační podmínky přístupu platné pro přepravu osob se zdravotním postižením nebo osob se sníženou pohyblivostí.

2. Dopravci a provozovatelé terminálů zveřejní podmínky přístupu podle odstavce 1 ve fyzické podobě nebo na internetu, a to v jazycích, v nichž se obvykle zveřejňují informace pro všechny cestující.

3. Poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu zpřístupní podmínky přístupu podle odstavce 1, které se vztahují na cesty v rámci souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy, které organizují, prodávají nebo nabízejí k prodeji.

4. Informace o podmínkách přístupu podle odstavců 2 a 3 se na žádost cestujícího poskytují ve fyzické podobě.

5. Dopravci, zprostředkovatelé služeb cestovního ruchu a poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu zajistí, aby všechny příslušné obecné informace týkající se cesty a podmínek přepravy, byly osobám se zdravotním postižením a osobám se sníženou pohyblivostí dostupné ve vhodné a přístupné podobě, případně včetně elektronické rezervace a informací poskytovaných on-line. Informace se na žádost cestujícího poskytují ve fyzické podobě.

Článek 12

Určení terminálů

Členské státy určí autobusové a autokarové terminály, na nichž je poskytována pomoc osobám se zdravotním postižením a osobám se sníženou pohyblivostí. Členské státy o tom uvědomí Komisi. Komise zpřístupní na internetu seznam určených autobusových a autokarových terminálů.

Článek 13

Právo na pomoc na určených terminálech a v autobusech a autokarech

1. S výhradou podmínek přístupu uvedených v čl. 11 odst. 1 poskytují dopravci a provozovatelé terminálů na terminálech určených členským státem, v rámci svých příslušných oblastí pravomocí, bezplatně pomoc uvedenou v příloze I části a) pro osoby se zdravotním postižením a osoby se sníženou pohyblivostí.

2. S výhradou podmínek přístupu uvedených v čl. 11 odst. 1 poskytují dopravci v autobusech a autokarech bezplatně pomoc uvedenou v příloze I části b) pro osoby se zdravotním postižením a osoby se sníženou pohyblivostí.

Článek 14

Podmínky poskytování pomoci

1. Dopravci a provozovatelé terminálů spolupracují s cílem poskytnout pomoc osobám se zdravotním postižením a osobám se sníženou pohyblivostí za těchto podmínek:

a) dopravci, provozovatelé terminálu, zprostředkovatelé služeb cestovního ruchu nebo poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu jsou nejpozději dva pracovní dny předem vyznameni o tom, že daná osoba bude pomoc potřebovat; a

b) dotyčné osoby se dostaví na určené místo:

i) v čase stanoveném předem dopravcem, který nepředchází oznámenou dobu odjezdu o více než 60 minut, nebo

ii) není-li tento čas stanoven, nejpozději 30 minut před oznámenou dobou odjezdu.

2. Kromě ustanovení odstavce 1 osoby se zdravotním postižením či osoby se sníženou pohyblivostí v okamžiku rezervace či předem provedeního zakoupení přepravního dokladu

dopravci, zprostředkovatelé služeb cestovního ruchu nebo poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu oznámí, že mají zvláštní potřeby ohledně míst k sezení, jsou-li si této potřeby v daném okamžiku vědomy.

3. Dopravci, provozovatelé terminálů, zprostředkovatelé služeb cestovního ruchu a poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu přijmou veškerá nezbytná opatření s cílem usnadnit příjem oznámení o potřebě pomoci podaných osobami se zdravotním postižením nebo osobami se sníženou pohyblivostí. Tato povinnost platí na všech určených terminálech a jejich místech prodeje, včetně prodeje po telefonu nebo prostřednictvím internetu.

4. Není-li učiněno žádné oznámení podle odst. 1 písm. a) a odstavce 2, vynaloží dopravci, provozovatelé terminálů, zprostředkovatelé služeb cestovního ruchu a poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu veškeré přiměřené úsilí k zajištění pomoci tak, aby osoba se zdravotním postižením nebo osoba se sníženou pohyblivostí mohla nastoupit do odjíždějícího spoje, přestoupit na přípoj nebo vystoupit z přijíždějícího spoje, na který si zakoupila přepravní doklad.

5. Provozovatelé terminálů určí místo v rámci terminálu nebo mimo něj, kde mohou osoby se zdravotním postižením či osoby se sníženou pohyblivostí oznámit příjezd a vyžádat si pomoc. Toto místo je zřetelně označeno ukazatelem a v přístupné podobě nabízí základní informace o terminálu a poskytované pomoci.

Článek 15

Předávání informací třetí straně

Obdrží-li zprostředkovatelé služeb cestovního ruchu nebo poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu oznámení podle čl. 14 odst. 1 písm. a), předají v rámci svých běžných úředních hodin co nejdříve informace dopravci nebo provozovatelé terminálů.

Článek 16

Školení

1. Dopravci a případně provozovatelé terminálů zavedou školení zaměřená na problematiku zdravotního postižení, včetně instruktáže, a zajistí, aby:

a) jejich personálu, jinému než řidičům, včetně zaměstnanců všech dalších provádějících stran, který přímo poskytuje pomoc osobám se zdravotním postižením a osobám se sníženou pohyblivostí, byla poskytnuto školení či instruktáž podle přílohy II částí a) a b); a

b) jejich personálu, včetně řidičů, kteří přicházejí do přímého styku s cestující veřejností nebo s problémy souvisejícími s cestující veřejností, byla poskytnuto školení či instruktáž podle přílohy II částí a).

2. Členský stát může na dobu nejvýše dvou let od ... (*) udělit výjimku z použití odst. 1 písm. b), pokud jde o školení řidičů.

(*) Úř. věst. vložte prosím datum použitelnosti tohoto nařízení.

Článek 17

Náhrada škody v souvislosti s invalidními vozíky a jiným vybavením umožňujícím pohyb

1. Dopravci a provozovatelé terminálů odpovídají za případnou jimi způsobenou ztrátu nebo poškození invalidních vozíků, jiného vybavení umožňujícího pohyb nebo pomocného vybavení, k nimž došlo v důsledku poskytování pomoci. Ztrátu nebo poškození nahradí dopravce nebo provozovatel terminálu odpovědný za tuto ztrátu nebo poškození.
2. Náhrada podle odstavce 1 odpovídá nákladům na nahrazení nebo opravu ztraceného nebo poškozeného vybavení.
3. V případě potřeby je vynaloženo veškeré úsilí, aby bylo rychle zajištěno dočasné náhradní vybavení. Invalidní vozíky, jiné vybavení umožňující pohyb nebo pomocné vybavení mají pokud možno technické a funkční vlastnosti podobné vlastnostem ztraceného nebo poškozeného vybavení.

Článek 18

Výjimky

1. Aniž je dotčen čl. 2 odst. 4, členské státy mohou vyjmout tuzemskou linkovou dopravu z použití všech nebo některých ustanovení této kapitoly za předpokladu, že zajistí, aby úroveň ochrany osob se zdravotním postižením a osob se sníženou pohyblivostí podle jejich vnitrostátních předpisů byla přinejmenším stejná jako podle tohoto nařízení.
2. Členské státy informují Komisi o výjimkách udělených podle odstavce 1. Domnívá-li se Komise, že výjimka není v souladu s tímto článkem, přijme odpovídající opatření. Do ... (*) předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výjimkách udělených podle odstavce 1.

KAPITOLA IV

PRAVA CESTUJÍCÍCH V PŘÍPADĚ ZRUŠENÍ NEBO ZPOŽDĚNÍ

Článek 19

Pokračování, přesměrování a náhrada jízdného

1. Očekává-li dopravce důvodně, že dojde ke zrušení nebo ke zpoždění spoje linkové dopravy při odjezdu z terminálu o více než 120 minut, nabídne se cestujícímu ihned možnost rozhodnout se mezi:
 - a) pokračováním nebo přesměrováním do cílového místa určení, za podmínek srovnatelných s podmínkami stanovenými v přepravní smlouvě, při nejbližší příležitosti;
 - b) náhradou jízdného a případně bezplatnou zpáteční přepravou autobusem nebo autokarem do původního místa odjezdu, v souladu s přepravní smlouvou, při nejbližší příležitosti.

(*) Úř. věst.: vložte prosím datum pět let ode dne použitelnosti tohoto nařízení.

2. Je-li spoj linkové dopravy zrušen nebo je při odjezdu ze zastávky zpožděn o více než 120 minut, mají cestující právo na takové pokračování, přesměrování nebo náhradu jízdného ze strany dopravce.

3. Úhrada náhrady jízdného stanovená v odst. 1 písm. b) a odstavci 2 se provede do 14 dnů po předložení nabídky nebo obdržení žádosti. Úhrada zahrnuje plnou cenu přepravního dokladu ve výši, za niž byl zakoupen, a to za část nebo částí neuskutečněné cesty a za část nebo části již uskutečněné cesty, jestliže cesta nadále neslouží účelu podle původního cestovního plánu cestujícího. V případě cestovních průkazů nebo časových jízdenek odpovídá výše úhrady poměrné části plné ceny daného průkazu či dané jízdenky. Náhrada jízdného se uhradí v hotovosti, ledaže cestující přijme jinou podobu náhrady jízdného.

Článek 20

Informace

1. Dojde-li ke zrušení nebo zpoždění odjezdu spoje linkové dopravy, informuje dopravce a případně provozovatel terminálu cestující, kteří odjíždějí z terminálu, o situaci co nejdříve, v každém případě však nejpozději 30 minut po plánovaném čase odjezdu, a o odhadovaném čase odjezdu ihned, jakmile je tato informace k dispozici.
2. Zmeškají-li cestující z důvodu zrušení nebo zpoždění navazující spoj podle jízdního řádu, vynaloží dopravce, případně provozovatel terminálu, přiměřené úsilí, aby dotyčné cestující informoval o náhradních spojích.
3. Dopravce nebo případně provozovatel terminálu zajistí, aby osoby se zdravotním postižením a osoby se sníženou pohyblivostí obdržely informace požadované podle odstavců 1 a 2 v přístupné podobě.

Článek 21

Pomoc v případě zrušení nebo zpoždění odjezdu

Pro cestu s plánovanou dobou delší než tři hodiny dopravce v případě zrušení nebo zpoždění odjezdu z terminálu o více než dvě hodiny nabídne cestujícím bezplatně:

- a) lehké jídlo, jídlo nebo občerstvení v množství odpovídajícím čekací době nebo zpoždění, pokud je v autobuse nebo v terminálu dostupné nebo je lze bez větších obtíží dodat;
- b) pomoc při nalezení hotelového pokoje nebo jiného ubytování, jakož i pomoc při zařizování dopravy mezi terminálem a místem ubytování v případech, kdy je nezbytný jeden nebo více noclehů.

Při použití tohoto článku věnuje dopravce zvláštní pozornost potřebám osob se zdravotním postižením, osob se sníženou pohyblivostí a osob, které je doprovázejí.

Článek 22

Další nároky

Žádné ustanovení této kapitoly nebrání cestujícím domáhat se v souladu s vnitrostátním právem náhrady škody způsobené zrušením nebo zpožděním spoje linkové dopravy u vnitrostátních soudů.

KAPITOLA V

OBEČNÁ PRAVIDLA TÝKAJÍCÍ SE INFORMACÍ A STÍŽNOSTÍ

Článek 23

Právo na cestovní informace

Dopravci a provozovatelé terminálů poskytují cestujícím v rámci svých příslušných oblastí pravomoci po celou dobu trvání cesty odpovídající informace. Je-li to proveditelné, jsou tyto informace na žádost poskytovány v přístupné podobě.

Článek 24

Informace o právech cestujících

1. Dopravci a provozovatelé terminálů v rámci svých příslušných oblastí pravomocí zajistí, aby byly cestujícím poskytovány odpovídající a srozumitelné informace o jejich právech podle tohoto nařízení nejpozději při odjezdu. Informace jsou poskytovány na terminálech a případně na internetu. Na žádost osoby se zdravotním postižením nebo osoby se sníženou pohyblivostí se informace poskytují v přístupné podobě. Tyto informace zahrnují kontaktní údaje subjektu či subjektů příslušných pro prosazování, které daný členský stát určil podle čl. 27 odst. 1.

2. Dopravci a provozovatelé terminálů mohou ke splnění informační povinnosti podle odstavce 1 používat shrnutí ustanovení tohoto nařízení připravené Komisí ve všech úředních jazycích orgánů Evropské unie, které jim bude k dispozici.

Článek 25

Stížnosti

Dopravci zavedou nebo zachovávají již zavedený mechanismus vyřizování stížností, které se týkají práv a povinností uvedených v článcích 4, 8 a 9 až 24.

Článek 26

Podávání stížností

Chce-li cestující, na něhož se vztahuje toto nařízení, podat stížnost u dopravce s ohledem na články 4, 8 a 9 až 24, předloží ji ve lhůtě tří měsíců ode dne, kdy byla linková doprava uskutečněna nebo kdy měla být uskutečněna. Dopravce oznámí cestujícímu do jednoho měsíce od obdržení stížnosti, zda byla jeho

stížnost odůvodněná, zda byla zamítnuta nebo zda se stále projednává. Lhůta na poskytnutí konečné odpovědi nesmí být delší než tři měsíce od přijetí stížnosti.

KAPITOLA VI

PROSAZOVÁNÍ A VNITROSTÁTNÍ SUBJEKTY PŘÍSLUŠNÉ PRO PROSAZOVÁNÍ

Článek 27

Vnitrostátní subjekty příslušné pro prosazování

1. Každý členský stát určí nový nebo existující subjekt odpovědný za prosazování tohoto nařízení, pokud jde o linkovou dopravu z míst nacházejících se na jejich území a o linkovou dopravu ze třetí země do těchto míst. Každý subjekt přijme nezbytná opatření k zajištění souladu s tímto nařízením.

Každý subjekt je z hlediska své organizace, rozhodování o financování, právní struktury a procesu rozhodování nezávislý na dopravcích, poskytovatelích souborných služeb cestovního ruchu a provozovatelích terminálů.

2. Členské státy informují Komisi o subjektu nebo subjektech, které byly určeny podle tohoto článku.

3. Každý cestující může příslušnému subjektu určenému podle odstavce 1 nebo jakémukoli jinému příslušnému subjektu určenému členským státem předložit v souladu s vnitrostátním právem stížnost na údajné porušení tohoto nařízení.

Členský stát může rozhodnout, že

- cestující nejprve podává stížnost s ohledem na články 4, 8 a 9 až 24 dopravci; nebo
- vnitrostátní subjekt příslušný pro prosazování nebo jakýkoli jiný příslušný subjekt určený členským státem jedná jako odvolací orgán v případě stížností, které nebyly vyřešeny podle článku 26.

Článek 28

Zpráva o prosazování

Do 1. června ... (*) a každé dva roky poté zveřejní subjekty příslušné pro prosazování určené podle čl. 27 odst. 1 zprávu o své činnosti v předchozích dvou kalendářních letech, přičemž tato zpráva bude zejména obsahovat popis opatření přijatých za účelem provedení tohoto nařízení a statistiky uplatněných stížností a sankcí.

Článek 29

Spolupráce mezi subjekty příslušnými pro prosazování

Vnitrostátní subjekty příslušné pro prosazování uvedené v čl. 27 odst. 1 si v případě potřeby vyměňují informace o své práci, zásadách pro rozhodování a postupech. Komise je při plnění tohoto úkolu podporuje.

(*) Úř. věst.: vložte prosím datum dva roky ode dne použitelnosti tohoto nařízení.

Článek 30

Sankce

Členské státy stanoví pravidla pro ukládání sankcí za porušení ustanovení tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná pro jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí tato pravidla a opatření do ... (*) Komisi a neprodleně jí oznámí veškeré pozdější změny, které se jich dotýkají.

KAPITOLA VII

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 31

Zpráva

Do ... (**) Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování a účincích tohoto nařízení. Ke zprávě se v případě potřeby připojí návrhy právních předpisů, kterými se ustanovení tohoto nařízení podrobně provádějí nebo mění.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V ... dne ...

Za Evropský parlament
předseda

...

Článek 32

Změna nařízení (ES) č. 2006/2004

V příloze nařízení (ES) č. 2006/2004 se doplňuje nový bod, který zní:

„18. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. .../2010 ze dne ... o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě (*).“

(*) Úř. věst. L“

Článek 33

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se od ... (**).

Článek 34

Vyhlášení

Toto nařízení bude vyhlášeno v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Za Radu

předseda nebo předsedkyně

...

(*) Datum použitelnosti tohoto nařízení.

(**) Tři roky ode dne použitelnosti tohoto nařízení.

(***) Dva roky ode dne vyhlášení tohoto nařízení.

PŘÍLOHA I

Pomoc poskytovaná osobám se zdravotním postižením a osobám se sníženou pohyblivostí**a) Pomoc na určených terminálech**

Pomoc a opatření umožňující osobám se zdravotním postižením a osobám se sníženou pohyblivostí:

- na určených místech oznámit svůj příjezd na terminál a svou žádost o pomoc;
- přemístit se z určeného místa k přepážce pro odbavení, do čekárny a na nástupiště.
- nastoupit do vozidla za pomoci výtahů, invalidních vozíků nebo případně jiné nezbytné pomoci,
- naložit zavazadla;
- vyzvednout zavazadla;
- vystoupit z vozidla;
- vzít si do autobusu nebo autokaru uznaného asistenčního psa;
- dostat se na sedadlo;

b) Pomoc ve vozidle

Pomoc a opatření umožňující osobám se zdravotním postižením a osobám se sníženou pohyblivostí:

- získat nezbytné informace o cestě v přístupné podobě na základě žádosti cestujícího;
- nástup a výstup o přestávkách během cesty, je-li ve vozidle jiný personál než řidič.

PŘÍLOHA II

Školení zaměřené na problematiku zdravotního postižení**a) Školení zaměřené na problematiku zdravotního postižení**

Školení personálu, který přichází do přímého styku s cestující veřejností, zahrnuje:

- povědomí o vhodném přístupu k cestujícím s tělesným, smyslovým (sluchovým a zrakovým) a skrytým postižením nebo se sníženými poznávacími schopnostmi, včetně toho, jak rozlišovat mezi různými schopnostmi osob, jejichž pohyblivost, orientace nebo komunikace mohou být sníženy;
- překážky, s nimiž se setkávají osoby se zdravotním postižením a osoby se sníženou pohyblivostí, včetně překážek souvisejících s postojí a prostředím nebo překážek fyzických a překážek organizačních;
- uznané asistenční psy, včetně úlohy a potřeb asistenčního psa;
- řešení neočekávaných událostí;
- schopnosti v oblasti mezilidských vztahů a způsoby komunikace s neslyšícími a sluchově postiženými, zrakově postiženými, osobami s vadou řeči a osobami se sníženou poznávací schopností;
- jak opatrně manipulovat s invalidními vozíky a dalšími pomůckami umožňujícími pohyb, aby se zabránilo jejich poškození (pro všechny případné pracovníky, kteří odpovídají za případnou manipulaci se zavazadly).

b) Školení zaměřené na pomoc osobám se zdravotním postižením

Školení pracovníků, kteří přímo pomáhají osobám se zdravotním postižením a osobám se sníženou pohyblivostí, zahrnuje:

- jak pomoci uživatelům invalidních vozíků při přesunu na invalidní vozík a z invalidního vozíku;
- schopnosti pro poskytování pomoci osobám se zdravotním postižením a osobám se sníženou pohyblivostí, kteří cestují s uznaným asistenčním psem, včetně úlohy a potřeb těchto psů;
- techniky doprovázení zrakově postižených cestujících a zacházení s uznanými asistenčními psy a jejich přeprava;
- znalost jednotlivých druhů vybavení, které mohou pomoci osobám se zdravotním postižením a osobám se sníženou pohyblivostí, a schopnost s tímto vybavením manipulovat;
- použití vybavení pro pomoc při nástupu a výstupu a znalost příslušných technik pomoci při nástupu a výstupu, které zajišťují bezpečnost a důstojnost osob se zdravotním postižením a osob se sníženou pohyblivostí;
- pochopení potřeby spolehlivé a profesionální pomoci. Rovněž povědomí o tom, že některé osoby se zdravotním postižením mohou během cesty prožívat pocity zranitelnosti pro svou závislost na poskytované pomoci;
- znalost první pomoci.

ODŮVODNĚNÍ RADY

I. ÚVOD

Dne 4. prosince 2008 předložila Komise návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 o spolupráci mezi vnitrostátními orgány příslušnými pro vymáhání dodržování zákonů na ochranu zájmů spotřebitele ⁽¹⁾.

Evropský parlament dne 23. dubna 2009 hlasoval v prvním čtení o svém stanovisku ⁽²⁾.

Rada dne 17. prosince 2009 dosáhla politické dohody o návrhu nařízení. Po provedení právní a jazykové revize Rada přijala postoj v prvním čtení dne 11. března 2010, v souladu s řádným legislativním postupem stanoveným v článku 294 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Při své práci Rada zohlednila stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru. Výbor regionů odmítl vydat stanovisko.

II. ANALÝZA POSTOJE V PRVNÍM ČTENÍ

1. Obecně

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě je součástí obecného cíle Evropské unie, kterým je zajistit cestujícím rovné zacházení, a to bez ohledu na druh dopravy, který si zvolili. Obdobné právní předpisy již byly přijaty pro cestující v letecké ⁽³⁾ nebo v železniční dopravě ⁽⁴⁾. Tyto právní předpisy obsahují ustanovení o odpovědnosti v případě úmrtí nebo zranění cestujících a ztráty nebo poškození jejich zavazadel, automatických řešeních v případě přerušování cesty, zpracování stížností a prostředcích pro zjednání nápravy, informování cestujících a ostatních iniciativách. Dále stanovují pravidla pro informování osob se zdravotním postižením a osob se sníženou pohyblivostí a pro pomoc těmto osobám.

Rada souhlasila s Komisí, pokud jde o cíl návrhu, součástí přístupu Rady však byly větší úpravy původního návrhu. Řadu navržených ustanovení nebylo možno přijmout, jelikož tato ustanovení představovala příliš velkou administrativní zátěž a měla za následek náklady pro dopravce a vnitrostátní správní orgány, aniž by byla pro cestující přínosem, který by tyto nevýhody vyvážil. Některá ustanovení byla přepracována, přičemž byly zohledněny jednotlivé právní předpisy, které jsou v platnosti v členských státech, a to s cílem zabránit rozporům mezi návrhem tohoto nařízení a stávajícími vnitrostátními a evropskými právními předpisy. Další ustanovení pak byla přepracována, aby nařízení bylo zjednodušeno a upřesněno.

Na základě tohoto přístupu se postojem Rady v prvním čtení původní návrh Komise do značné míry mění; návrh se přepracovává a některá ustanovení se vypouštějí. Změny uvedené ve stanovisku Evropského parlamentu v prvním čtení a vztahující se k těmto vypuštěným ustanovením tedy nebyly Radou přijaty.

Rada usiluje o vyvážené řešení, jež bude brát v úvahu jak práva cestujících, tak nutnost zajistit ekonomickou životaschopnost subjektů autobusového a autokarového odvětví, které tvoří především malé a střední podniky, a zapracovala proto do svého postoje v prvním čtení změnu 3 Evropského parlamentu (EP).

⁽¹⁾ Dokument 16933/08.

⁽²⁾ A6-0209/2009.

⁽³⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91, Úř. věst. L 46, 17.2.2004, s. 1, a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě, Úř. věst. L 204, 26.7.2006, s. 1.

⁽⁴⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě, Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 14.

2. Klíčové politické otázky

i) Oblast působnosti

Podle původního návrhu Komise se nařízení mělo obecně vztahovat na přepravu cestujících zajišťovanou podniky provozujícími autobusovou nebo autokarovou dopravu v rámci linkové dopravy. Členské státy měly pouze oprávnění vyjmout městskou, příměstskou a regionální dopravu, na niž se vztahují smlouvy o veřejné službě, pokud tyto smlouvy zajišťují úroveň práv cestujících, která je srovnatelná s úrovní požadovanou v tomto nařízení. Evropský parlament dále zavedl jednu změnu umožňující členským státům vyjmout pod výše uvedenou podmínkou z oblasti působnosti městskou a příměstskou, nikoliv však regionální dopravu.

Rada nemohla souhlasit s oblastí působnosti, jak byla navržena Komisí, ani se souvisejícími změnami EP (změny 1, 2 a 81), protože se domnívá, že městská, příměstská a regionální doprava spadají do rámce subsidiarity.

Zařazení regionální dopravy do oblasti působnosti, jak navrhuje Evropský parlament, by mohlo přinést problémy jak cestujícím, tak danému odvětví. Ve velkých městských oblastech provozují společnosti obvykle celou dopravní síť, včetně autobusových služeb, služeb podzemní dráhy, příměstských vlaků a tramvajových služeb. Všechny tyto služby mají často městský, příměstský i regionální charakter. Pokud by se výjimka týkala pouze městských a příměstských služeb, znamenalo by to, že části těchto sítí by podléhaly pravidlům, která jsou určena pro dálkovou přepravu. Společnosti provozující tyto sítě by tedy v rámci těžké sítě musely pracovat s několika systémy náhrady škody, přičemž některé systémy nejsou pro tento druh dopravy zcela vhodné. Rovněž by to bylo nepřehledné pro cestující v rámci těchto sítí, kteří by se obtížně orientovali v uplatňovaných pravidlech.

Možnost vyjmout regionální železniční služby z oblasti působnosti stávajícího nařízení o právech cestujících v železniční dopravě by dále vzhledem k tomu, že neexistuje odpovídající ustanovení v nařízení o právech cestujících v autobusové dopravě, mohlo narušit hospodářskou soutěž mezi těmito dvěma odvětvími. Autobusové a železniční služby jsou navíc často alternativami.

Rada proto nemohla přijmout změny EP týkající se oblasti působnosti. Rada tedy navrhuje, aby se návrh nařízení vztahoval na cestující ve vnitrostátní a mezinárodní linkové dopravě a zároveň aby na vnitrostátní úrovni existovala možnost vyjmout služby městské, příměstské a regionální linkové dopravy. Rada dále zavádí ustanovení zajišťující, že některá základní práva se vztahují na veškeré autobusové a autokarové služby bez výjimky (tj. nediskriminační smluvní podmínky a tarify a právo osob se zdravotním postižením a osob se sníženou pohyblivostí na přepravu, jakož i související odchylky).

Členské státy mohou vnitrostátním linkovým službám udělit výjimku z uplatňování ustanovení tohoto nařízení; výjimku lze udělit nejvýše na pět let a lze ji dvakrát prodloužit. Dále mohou členské státy výjimku o maximální délce pěti let s možností prodloužení udělit určitým linkovým službám, jejichž podstatná část, včetně alespoň jedné plánované zástavky, je provozována mimo EU.

V souvislosti s oblastí působnosti bylo dále zavedeno zvláštní ustanovení stanovující, že členské státy, které mohou zajistit, že úroveň ochrany osob se zdravotním postižením a osob se sníženou pohyblivostí v rámci svých vnitrostátních předpisů je přinejmenším stejná jako podle tohoto nařízení, mohou zachovat vnitrostátní předpisy v plném rozsahu.

ii) Změny infrastruktury

Pokud jde o infrastrukturu, Rada je připravena podněcovat a podporovat veškeré iniciativy týkající se nového vybavení a infrastruktury, jež je nezbytné získat nebo vybudovat s ohledem na potřeby osob se zdravotním postižením a osob se sníženou pohyblivostí, jak je jednoznačně uvedeno v jednom z bodů odůvodnění. Toto nařízení je však zasazeno do rámce právních předpisů o ochraně spotřebitele, a nemůže tedy v souvislosti s technickými požadavky stanovit, že dopravci jsou povinni upravit nebo nahradit vozidla či infrastrukturu a vybavení na termínálech. Změny EP týkající se změn infrastruktury proto nemohly být přijaty (změny 6 až 10).

iii) Náhrada škody a pomoc v případě nehod

Návrh Komise stanoví pravidla týkající se odpovědnosti podniků provozujících autobusovou a autokarovou dopravu, pokud jde o cestující a jejich zavazadla. Pro cestující by byla harmonizovaná pravidla o odpovědnosti podniků provozujících autobusovou a autokarovou dopravu přínosem. Podnik provozující autobusovou nebo autokarovou dopravu by nesl objektivní odpovědnost za veškeré škody až do výše 220 000 EUR, tj. bez možnosti vyloučení své odpovědnosti v případě, že prokáže, že k nehodě nedošlo jeho zaviněním. U škod vyšších než 220 000 EUR by odpovědnost závisela na zavinění, avšak neomezeně. Cestující, kteří byli účastníky nehody, by měli nárok na zálohové platby, aby se mohli vypořádat s ekonomickými problémy, s nimiž se mohou potýkat oni sami nebo jejich rodiny v důsledku úmrtí nebo zranění.

Systémy odpovědnosti, které jsou v současné době v platnosti v členských státech, jsou však velmi odlišné, pokud jde o základ pro odpovědnost (objektivní neomezená odpovědnost, objektivní odpovědnost s výjimkami pro případy vyšší moci a odpovědnost založená na zavinění), přičemž nelze v tomto ohledu nalézt kompromisní řešení. Právní předpisy v jednotlivých členských státech navíc vycházejí zčásti ze směrnice 2009/103/ES o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění („směrnice o pojištění motorových vozidel“) a zčásti z vnitrostátních právních předpisů přesahujících právo EU. Tyto texty již upravují odpovědnost pro cestující v autobusové dopravě, přičemž je důležité zabránit rozporům mezi tímto návrhem a výše uvedenou „směrnicí o pojištění motorových vozidel“.

Rada proto přijala přístup vycházející ze stávajícího systému a zároveň doplnila některé základní prvky harmonizace. Navrhuje se minimální částka na cestujícího a na zavazadlo ve výši 220 000 EUR na cestujícího v případě úmrtí nebo zranění. V případě ztráty nebo poškození zavazadla se jedná o částku 500 EUR v případě městských, příměstských a regionálních služeb a částku 1 200 EUR v případě jiných služeb linkové dopravy. Tímto způsobem by bylo dosaženo souladu, pokud jde o náhradu škody za zavazadla a příslušných ustanovení „železničního nařízení“, a současně by byla zohledněna specifika městské, příměstské a regionální dopravy. U invalidních vozíků, dalšího vybavení pro mobilitu nebo pomocného zařízení znění Rady stanoví, že se bude vždy jednat o náhradu škody v plné výši, a to namísto přístupu, kdy je toto vybavení či zařízení považováno za běžné zavazadlo, mimo jiné i v případě, že škoda byla způsobena v průběhu poskytování pomoci (v duchu změny 46 EP).

Znění bylo dále upraveno tak, aby stanovilo pomoc cestujícím s ohledem na jejich okamžité praktické potřeby po nehodě. Toto ustanovení, jež není obsaženo ve „směrnicí o pojištění motorových vozidel“, je pro cestující v autobusové dopravě skutečným přínosem, přičemž pro podniky provozující autobusovou nebo autokarovou dopravu nepředstavuje výraznou administrativní zátěž.

S ohledem na výše uvedené Rada nemohla přijmout přístup navržený Komisí ani změny EP týkající se odpovědnosti (změny 18 až 24).

iv) Práva osob se zdravotním postižením a osob se sníženou pohyblivostí

Rada zcela podporuje cíl Komise, kterým je zajistit, aby osoby se zdravotním postižením a osoby se sníženou pohyblivostí měly nediskriminující přístup k autobusové a autokarové dopravě. Rada tedy důsledně zachovává návrh Komise, provádí však změny v některých ustanoveních tak, aby byla proveditelná, a v určitých případech návrh zjednodušuje a upřesňuje. V této kapitole Rada začlenila do svého znění několik změn EP, a to buď zcela, částečně či v zásadě.

Pokud jde o výjimky z práva na přepravu, Komise navrhla, aby osobám se zdravotním postižením mohla být odepřena přeprava s odkazem na požadavky na bezpečnost nebo velikost vozidla. Rada provedla řadu zlepšení, kdy v podstatě nebo v zásadě začlenila změny 26 a 27 EP a odkaz na „velikost“ vozidla nahradila odkazem na „konstrukci“. Rada dále přijala změnu 73 týkající se možností, které jsou osobám se zdravotním postižením nebo osobám se sníženou pohyblivostí nabízeny v případě odepření přepravy.

V souladu s původním návrhem by mohl dopravce požadovat, aby osobu se zdravotním postižením nebo osobu se sníženou pohyblivostí doprovázela jiná osoba, která je schopna poskytnout pomoc. Postoj Rady v prvním čtení stanoví, že pokud dopravce v souvislosti s přepravou osob vznesе takový požadavek, bude doprovázející osoba přepravena bezplatně a pokud možno v blízkosti osoby se zdravotním postižením nebo osoby se sníženou pohyblivostí. Toto ustanovení začleňuje co do podstaty změnu 29 EP.

Znění Rady v prvním čtení stanoví podmínky pro nediskriminační přístup a dále stanoví, že tyto podmínky jsou zveřejněny ve formě vhodné pro osoby se zdravotním postižením a osoby se sníženou pohyblivostí; znění tedy zčásti nebo zcela přijímá změny EP 31 a 32. Komise nadto zpřístupní na internetu seznam autobusových a autokarových terminálů, které byly členskými státy určeny jako terminály poskytující pomoc osobám se zdravotním postižením a osobám se sníženou pohyblivostí, jak stanoví změna 36 EP.

Pomoc osobám se zdravotním postižením a osobám se sníženou pohyblivostí bude poskytována za podmínky, že dotčená osoba informuje dopravce nebo provozovatele terminálu nejpozději dva pracovní dny předem (Komise navrhla 48 hodin) a dostaví se na určené místo nejpozději 60 minut před zveřejněným časem odjezdu. Rada tedy nemohla přijmout změnu 39 obsahující návrh na kratší lhůtu v délce 24 hodin. Dále bylo stanoveno, že pokud má dotčená osoba specifické potřeby ohledně sedadla, měla by o nich dopravce informovat v době rezervace, je-li si v okamžiku rezervace těchto potřeb vědoma. Tento dodatečný požadavek vznesený Radou umožní dopravci uspokojit tyto specifické potřeby a poskytnout dotčené osobě nejlepší možnou přepravu.

Pokud jde o pomoc během přepravy, Rada omezila oblast působnosti původního návrhu Komise. Znění Rady stanoví, že informace musí být poskytovány v přístupné formě a dále že musí být poskytována pomoc při nástupu; při výstupu v přestávkách během cesty musí být pomoc poskytována pouze v případě, že ve vozidle je kromě řidiče i další personál. Toto ustanovení bere v úvahu skutečnost, že přeprava ve většině vozidel je zajišťována pouze řidičem a že poskytování pomoci během cesty bude mít tedy dopad na dobu, kterou řidič stráví na cestě, a tudíž na požadavky týkající se bezpečnosti.

Pomoc osobám se zdravotním postižením a osobám se sníženou pohyblivostí musí být poskytována bezplatně na terminálech s personálem určených členskými státy, přičemž personálu poskytujícímu přímou pomoc těmto osobám by mělo být poskytnuto odpovídající školení zaměřené na poskytování takové pomoci. Personálu, včetně řidičů, který přichází do přímého styku s cestující veřejností, by mělo být poskytnuto školení o problematice zdravotního postižení.

v) *Práva cestujících v případě zrušení nebo zpoždění*

Návrh Komise stanoví povinnosti podniků provozujících autobusovou a autokarovou dopravu v případě přerušování cesty z důvodu zrušení nebo zpoždění spoje. Podniky by měly vyplatit náhradu ve výši 100 % ceny jízdného, pokud nezajistí náhradní dopravu nebo požadované informace.

Rada plně podporuje zásadu, že dopravci a provozovatelé terminálů by se měli postarat o cestující, změnila však návrh Komise a zohlednila specifickou strukturu autobusového a autokarového odvětví. Bylo dosaženo dohody o tom, že zacházení s cestujícími, kteří nastupují přepravu na terminálech, a s cestujícími nastupujícími přepravu na autobusových zastávkách bude odlišné, jelikož není možné ani přiměřeně poskytovat například stejnou úroveň informací o zpožděních na autobusových zastávkách a terminálech s personálem.

V případě zpoždění přesahujícího dvě hodiny nebo v případě zrušení cesty si cestující může zvolit, zda bude pokračovat v cestě za použití stejného druhu dopravy nebo zda bude požadovat přepravu jiným druhem dopravy nebo zda požádá o náhradu jízdného (která bude vyplacena do 14 dnů od události, případně spolu s bezplatnou zpáteční cestou). V případě zpoždění přesahujícího dvě hodiny u cest trvajících déle než tři hodiny má dopravce povinnost poskytnout osobám nastupujícím cestu z terminálů jídlo nebo občerstvení, v duchu změny 53 EP, nemá však povinnost zajistit ubytování, pouze poskytnout pomoc při hledání ubytování. Cestujícím v autobusové a autokarové dopravě však nebudou vypláceny dodatečné náhrady (navíc k ceně jízdného), jako je tomu v případě cestujících v námořní a železniční dopravě. Změny EP týkající se náhrady škody a ubytování tedy nebyly zachovány (změny 49, 50, 51, 52, 54 a 55).

Evropský parlament zavedl několik změn týkajících se náhrady škody a pomoci v případě zpoždění při příjezdu a souvisejících výjimek v případech „vyšší moci“ (změny 56 a 57), které stanoví, že dopravce je zproštěn odpovědnosti za škodu způsobenou okolnostmi, jež nesouvisí s provozem služby a nemohly být předvídaný. Rada tyto změny nepřevzala, jelikož její znění neobsahuje ustanovení o náhradě škody v případě zpoždění při příjezdu.

Taková náhrada škody by znamenala další odpovědnost pro podniky provozující autobusovou a autokarovou dopravu, a tedy nadměrnou zátěž; kromě toho by řidiči byli vystaveni tlaku dodržet za každou cenu jízdní řád, což by ohrozilo bezpečnost silničního provozu.

Rada převzala změnu 58 týkající se informací ve formě přístupné pro osoby se zdravotním postižením a osoby se sníženou pohyblivostí.

vi) *Obecná pravidla týkající se informací, vyřizování stížností a vnitrostátních subjektů příslušných pro prosazování*

Postoj Rady v prvním čtení stanoví, že dopravci a provozovatelé terminálů v rámci příslušných oblastí pravomocí poskytují cestujícím po celou dobu cesty adekvátní informace, pokud možno v přístupné formě. Dále v duchu změny 62 EP informují cestující odpovídajícím a srozumitelným způsobem o jejich právech.

Pokud jde o stížnosti, návrh Komise obsahuje pravidla týkající se toho, jakým způsobem by je měli dopravci vyřizovat, přičemž zahrnuje zejména rozsáhlé právní důsledky vyplývající z nevyřízení stížnosti.

Rada s návrhem Komise v zásadě souhlasí, zavádí však větší flexibilitu systému s cílem předejít nepředvídaným důsledkům pro právní systémy nebo správní struktury členských států. V tomto kontextu a s cílem zabránit nárůstu byrokracie Rada nepřevzala změnu 64 EP, která zavádí pro podniky provozující autobusovou nebo autokarovou dopravu povinnost vypracovat každý rok podrobnou zprávu o obdržených stížnostech.

Parlament dále navrhl, aby vnitrostátní subjekty příslušné pro prosazování byly nezávislé (změna 65). Postoj Rady v prvním čtení upřesňuje, že tyto subjekty by měly být nezávislé na dopravcích, poskytovatelích souborných služeb cestovního ruchu a provozovatelích terminálů.

vii) *Datum použitelnosti nařízení*

Podle návrhu Komise vstoupí nařízení v platnost dvacet dnů po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie* a nabude účinku rok po tomto dni.

Postoj Rady v prvním čtení stanoví, že nařízení nabude účinku dva roky po vyhlášení, čímž byla v zásadě přijata změna 69 EP.

3. Další změny přijaté Evropským parlamentem

Další změny, které nebyly zahrnuty do postoje Rady v prvním čtení, se týkají:

- změn definic pojmů „přepravní smlouva“ (změna 13), „prodejce přepravních dokladů“ (změna 14), „poskytovatel souborných služeb cestovního ruchu“ (změna 15), „zrušení“ (změna 16);
- navrhované nové definice pojmu „přístupné formáty“ (změna 17);
- odkazu na „osoby, které nejsou schopny cestovat bez pomoci kvůli vysokému nebo nízkému věku“ (změna 34);
- pomoci přizpůsobené individuálním potřebám osob se zdravotním postižením a osob se sníženou pohyblivostí (změna 35);

- nutnosti zajistit, aby cestující obdržel potvrzení oznámení o požadavcích na pomoc (změna 40);
- náhrady škody poskytnuté podle tohoto nařízení, kterou lze odečíst od další poskytnuté náhrady (změna 59);
- sankcí použitelných v případě porušení nařízení, které by mohly zahrnovat uložení povinnosti nahradit škodu (změna 68);
- změn 70, 71 a 72 v souvislosti s přílohami nařízení.

III. ZÁVĚR

Při vypracování postoje v prvním čtení Rada plně zohlednila návrh Komise a stanovisko Evropského parlamentu z prvního čtení. Pokud jde o změny navržené Evropským parlamentem, Rada poukazuje na to, že řada změn již byla do postoje v prvním čtení začleněna, a to v zásadě, zčásti nebo zcela.
