



V Bruselu dne 2.2.2021
COM(2021) 40 final

2017/0237 (COD)

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU

podle čl. 294 odst. 6 Smlouvy o fungování Evropské unie

týkající se

**postoje Rady k přepracovanému znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES)
č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční
přeppravě**

(Text s významem pro EHP)

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU

podle čl. 294 odst. 6 Smlouvy o fungování Evropské unie

týkající se

postoje Rady k přepracovanému znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě

(Text s významem pro EHP)

1. SOUVISLOSTI

Datum předání návrhu Evropskému parlamentu a Radě (dokument COM(2017) 548 final – 2017/0237 (COD)):	27. 9. 2017
Datum vydání stanoviska Evropského hospodářského a sociálního výboru:	18. 1. 2018
Datum přijetí postoje Evropského parlamentu v prvním čtení:	15. 11. 2018
Datum předložení pozměněného návrhu:	neuvedeno
Datum přijetí postoje Rady:	25. 1. 2021

2. CÍL NÁVRHU KOMISE

Komise nenavrhlá úplnou revizi, ale přepracování nařízení o právech cestujících v železniční přepravě s cílem dosáhnout rychlého přijetí těchto podstatných částí:

Výjimky: Cílem legislativního návrhu bylo dosáhnout toho, aby a) přestaly dříve platit výjimky pro vnitrostátní služby (podle stávajících pravidel by jejich uplatňování mělo skončit do roku 2024) a b) aby se na přeshraniční městskou, příměstskou a regionální dopravu vždy vztahovala práva cestujících v železniční přepravě.

Přímé přepravní doklady: V souladu se 4. železničním balíčkem, který ponechává na členských státech, zda zavedou přísnější pravidla pro prodej přímých přepravních dokladů, a který stanoví, že Komise by měla sledovat související vývoj na trhu do roku 2022, se navrhované přepracované znění zaměřilo pouze na posílení práva cestujících na informace. Pokud cestující nebyli správně informováni o tom, že si zakoupili pouze samostatné přepravní doklady, měly by být tyto doklady považovány za přímý přepravní doklad umožňující komplexní ochranu v případě narušení cesty.

Ustanovení o vyšší moci: Před rozsudkem Evropského soudního dvora z roku 2013¹ se zúčastněné strany obecně domnívaly, že nařízení obsahuje ustanovení o vyšší moci, jež dopravce osvobozuje od náhrady škody. Po vydání rozsudku se železniční podniky cítily znevýhodněny oproti jiným dopravcům, na něž se výjimky v případě vyšší moci vztahují.

¹ Věc C-509/11, *ÖBB-Personenverkehr*, body 38–42.

Komise proto navrhla zavést takové ustanovení s omezenou působností, jež by se vztahovalo na nepříznivé povětrnostní podmínky a závažné přírodní katastrofy. Cílem legislativního návrhu bylo zajistit rovné podmínky, spravedlivé právní prostředí, přiměřenost a konzistentnost s ostatními druhy dopravy.

Osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace: V souladu se závazky přijatými v rámci Úmluvy OSN o právech osob se zdravotním postižením (UNCRPD) měl legislativní návrh za cíl zajistit, aby již členské státy nemohly udělovat výjimky ohledně poskytování pomoci a odškodnění za poškozené vybavení pro mobilitu. Podle požadavků navržených v Evropském aktu přístupnosti² musí být informace poskytovány v přístupných formátech. Zaměstnanci železnic budou muset být odpovídajícím způsobem vyškoleni. To přispěje k větší inkluzivnosti železniční dopravy.

Jelikož se spolunormotvůrci neřídili pravidly stanovenými pro postupy přepracování a navrhli řadu změn týkajících se ustanovení, jež nebyla v legislativním návrhu obsažena, původní cíl Komise dosáhnout rychlého přijetí několika hlavních ustanovení se již nejevil jako realistický. V průběhu jednání proto Komise spolunormotvůrce podporovala při hledání řešení, jež by mohla stimulovat další rozvoj služeb v osobní železniční dopravě, včetně prodeje přepravních dokladů. Komise se soustředila zejména na zavedení povinnosti prodeje přímých přepravních dokladů, poskytování informací v reálném čase, právo na vlastní přesměrování, přepravu jízdních kol ve vlacích, zkrácení lhůt pro předběžné oznamování v případě osob s omezenou schopností pohybu a orientace a vyjasnění mechanismu pro vyřizování stížností.

3. PŘIPOMÍNKY K POSTOJI RADY

Postoj Rady v prvním čtení přijatý dne 25. ledna 2021 podporuje hlavní cíl návrhu Komise, tj. zajistit celkové zlepšení práv cestujících a zároveň náležitou rovnováhu mezi zájmy cestujících a zájmy železničního odvětví. Hlavní zlepšení stávajícího legislativního rámce jsou tato:

(1) Poskytování dopravních a cestovních informací v reálném čase

Rada souhlasí s Evropským parlamentem a Komisí v tom, že provozovatelé infrastruktury a železniční podniky by měli ostatním účastníkům řetězce železničních služeb (tj. ostatním železničním společnostem, provozovatelům stanic, prodejcům přepravních dokladů a poskytovatelům souborných služeb cestovního ruchu) poskytovat dopravní a cestovní informace v reálném čase. Není-li technicky proveditelné, aby provozovatel infrastruktury zpřístupňoval kterémukoli subjektu údaje v reálném čase, mohl by příslušný členský stát uplatnit výjimku na období nejvýše devíti let, přičemž každé dva roky situaci znovu posoudí. V tomto ohledu členský stát informuje Komisi o důvodech pro udělení výjimky a o opatřeních přijatých nebo plánovaných za účelem změny situace.

Komise zavedení tohoto ustanovení vítá. Umožnilo by zabránit jakékoli diskriminaci mezi cestujícími, kteří by nyní měli k dispozici stejnou úroveň kvalitních informací v reálném čase bez ohledu na to, zda přepravní doklad zakoupili přímo od železničního dopravce nebo od zprostředkovatelské společnosti. Přístup k cestovním informacím a provozování rezervačních systémů by navíc prodejcům přepravních dokladů a poskytovatelům souborných služeb cestovního ruchu umožnil vyvinout v této oblasti inovativnější produkty, jež by posílily dynamiku na trhu prodeje přepravních dokladů.

(2) Přímé přepravní doklady

Tzv. „jediné podniky“, které nabízejí služby mezinárodní, dálkové vnitrostátní a regionální

² Směrnice (EU) 2019/882 o požadavcích na přístupnost u výrobků a služeb.

železniční dopravy, budou tyto služby provozovat v rámci „příмого přepravního dokladu“, což zajistí vyšší ochranu cestujících v případě narušení cesty. Jako „jediný podnik“ je třeba chápat nejen jednotlivé společnosti, ale i samostatné právnické osoby, které jsou vzájemně propojeny na základě kritéria 100% vlastnictví.

Komise lituje, že v této fázi rozvoje železničního trhu nebylo možné stanovit, aby byl „jediný podnik“ definován ve vztahu ke kritériu „kontroly a rozhodujícího vlivu“. Nicméně vzhledem k tomu, že dosažený kompromis již přesahuje rámec toho, co bylo obsaženo v legislativním návrhu, a je pozitivním krokem k zajištění větší ochrany cestujících, Komise vítá novou povinnost „jediných podniků“ nabízet pro své železniční služby přímé přepravní doklady.

(3) Přepravní doklady sdružené z vlastní iniciativy prodejce

Pokud prodejci přepravních dokladů nebo poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu z vlastní iniciativy sdružují přepravní doklady a cestující, který zakoupil navazující železniční služby v rámci jediné obchodní transakce, nebyl informován o tom, že se nejedná o přímý přepravní doklad, měl by tento prodejce v případech narušení cesty nést vyšší odpovědnost.

Toto ustanovení by zajistilo, že by se zvýšená nabídka cestovních možností promítla do skutečně navazujících spojů pro cestující. Komise vítá možnost prodejců přepravních dokladů a poskytovatelů souborných služeb cestovního ruchu nebyt nuceni prodávat pouze produkty, které již nabízejí železniční podniky.

(4) Právo na vlastní přesměrování

Podle tohoto nového ustanovení platí, že pokud železniční podnik nenabízí řešení pro přesměrování nebo pokračování cesty do 100 minut od narušení cesty, má cestující právo použít náhradní spoj veřejné (železniční či autobusové) dopravy a obdržet od původního dopravce náhradu nezbytných, odpovídajících a přiměřených nákladů na náhradní přepravní doklad.

Komise toto pravidlo vítá, jelikož poskytne další pobídky pro železniční podniky, aby nabízely včasná řešení, a umožnily tak cestujícím dorazit do cíle. Toto ustanovení může rovněž vést k větší spolupráci mezi dopravci.

(5) Předběžná oznamování v případě osob s omezenou schopností pohybu a orientace

Komise vítá pravidlo, aby osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace předkládaly své žádosti o pomoc ve lhůtě 24 hodin namísto současných 48 hodin. Pokud se některý členský stát rozhodne uplatňovat do 30. června 2026 lhůtu pro předběžná oznamování v délce 36 hodin, měl by o tom informovat Komisi a sdělit jí i důvody a opatření přijatá v tomto ohledu.

(6) Přeprava jízdnicích kol ve vlacích

Komise vítá pravidlo, že od roku 2025 budou postupy zadávání zakázek na nová kolejová vozidla a významné práce na údržbě vlaků v provozu zahrnovat požadavky na vyhrazené prostory pro přepravu jízdnicích kol. Odpovídající počet míst vyhrazených pro jízdnicí kola by měly železniční podniky stanovit na základě veřejných konzultací. V zásadě by tento počet neměl být menší než čtyři. Členské státy by měly mít možnost požadovat vyšší počet míst (tj. více než čtyři) vyhrazených pro přepravu jízdnicích kol. Toto ustanovení by podpořilo ekologická a multimodální dopravní řešení. Zvláště pozitivní je, že toto ustanovení by bylo povinné i v případě regionálních služeb, na něž se vztahují výjimky.

(7) Vyřizování stížností

Komise vítá vyjasnění mechanismu vyřizování stížností, včetně ustanovení o spolupráci mezi vnitrostátními subjekty příslušnými pro prosazování a o určení „hlavního subjektu“ pro složitě

případy. Vedle všech železničních dopravců by nyní měli zavést mechanismus pro vyřizování stížností i provozovatelé velkých stanic. Komise také souhlasí s vytvořením formuláře pro odškodnění a náhrady platného v celé EU, který by měl mít přístupný formát pro cestující s omezenou schopností pohybu a orientace.

(8) Ustanovení o vyšší moci

Komise navrhla ustanovení o vyšší moci, jež by se vztahovalo pouze na nepříznivé povětrnostní podmínky a závažné přírodní katastrofy. Epidemie COVID-19 však ukázala, že za mimořádné okolnosti by měla být považována také „významná rizika pro veřejné zdraví“. Komise může souhlasit s tím, že i jiné události (např. teroristické útoky nebo opatření zaměřená na prosazování práva) by mohly železniční dopravce rovněž zprostit povinnosti vyplatit odškodnění v případě zpoždění a zmeškaných nebo zrušených spojů. Navrhované ustanovení o vyšší moci jednoznačně stanoví, že dopravci by byli osvobozeni pouze od platby odškodnění (zatímco ostatní ekonomická práva cestujících zůstávají nedotčena). Vzhledem k řadě soudních případů týkajících se práv cestujících v letecké dopravě za „mimořádných okolností“ Komise vítá objasnění, že stávku zaměstnanců dopravce nebo jednání, které lze přičíst jinému železničnímu podniku využívajícímu stejnou infrastrukturu nebo provozovateli stanice a infrastruktury, nelze považovat za „mimořádné okolnosti“.

(9) Výjimky a použitelnost

Komise lituje, že nová pravidla by byla použitelná po všeobecném 24měsíčním přechodném období. Ustanovení týkající se zadávacích řízení, jež by zajistilo vyhrazené prostory pro přepravu jízdních kol, by bylo použitelné po 48měsíčním přechodném období. Komise nicméně bere na vědomí, že podle odvětví železniční dopravy je toto přechodné období nezbytné k zavedení přípravných opatření souvisejících s novými pravidly.

Komise má výhrady k možnosti a) prodloužit současné výjimky pro vnitrostátní železniční dopravu o pět let a b) udělit výjimku bez časového omezení pro přeshraniční regionální dopravu, stejně jako pro přeshraniční městskou a příměstskou dopravu. Situace vzniklá udělením výjimek pro tyto dopravní služby by však byla zmírněna následujícími faktory:

– výjimky pro vnitrostátní dálkové spoje: i) by byly omezeny pouze na jedenáct členských států, které v současné době tyto výjimky uplatňují; ii) byly by uděleny na dobu nepřesahující pět let po skončení platnosti v současnosti platných výjimek a iii) týkaly by se pouze pěti ustanovení (vnímaných jako finančně nejvíce zatěžující), zatímco všechna ustanovení nařízení zůstanou použitelná,

– výjimky pro městskou, příměstskou a regionální dopravu: cílem legislativního návrhu bylo zajistit, aby nebylo možné udělit výjimky pro přeshraniční železniční dopravu. Toho nebylo možné dosáhnout, ale pokud se nyní členské státy v souladu se zásadou subsidiarity rozhodnou vyjmout tyto služby z působnosti nařízení, bude alespoň závazných více ustanovení.

Pokud jde o regionální dopravu, oceňuje Komise skutečnost, že jako závazná byla zahrnuta další dodatečná ustanovení. Týká se to všech ustanovení kapitoly V o ochraně osob s omezenou schopností pohybu a orientace a rovněž práva na přepravu jízdních kol. Mezi závazná ustanovení patří také ustanovení o přímých přepravních dokladech a vlastním přesměrování, ačkoli členské státy by měly mít možnost odložit toto povinné uplatňování po dobu pěti let po datu použitelnosti nových pravidel.

Stejně jako doposud platí, že členské státy, které se rozhodnou vyjmout městskou, příměstskou a regionální dopravu z působnosti nařízení, tak budou moci učinit bez časového omezení.

4. ZÁVĚR

Komise se domnívá, že výše uvedená nová pravidla zvyšují celkovou úroveň ochrany cestujících v železniční přepravě a zajišťují odpovídající rovnováhu s potřebami železničního odvětví, zejména pokud jde o možnost osvobodit železniční podniky od odpovědnosti vyplatit odškodnění v případech, kdy dopravce nemohl zabránit důsledkům „mimořádných okolností“ ani se jim vyhnout.

V zájmu kompromisu může Komise přijmout řešení, které bylo nalezeno v případě vynětí některých železničních služeb z pravidel stanovených v nařízení a plánovaných přechodných období. Komise přijímá postoj Rady, čímž Evropskému parlamentu umožňuje přijmout konečné znění ve druhém čtení. Navrhovaná nová ustanovení by ve srovnání se současným rámcem pro práva cestujících v železniční přepravě mohla přinést skutečné zlepšení. Očekává se také, že tato pravidla podpoří novou dynamiku na trhu prodeje přepravních dokladů v železniční dopravě, jelikož cestujícím budou moci být nabízeny nové a inovativnější sdružené přepravní doklady. Tato ustanovení dále mohou posílit spolupráci dopravců, a to rovněž s ohledem na nové právo cestujících na vlastní přesměrování. Dosažené výsledky mohou přinést některá užitečná řešení a mohou být zohledněny při nyní probíhajícím hodnocení právního rámce pro práva cestujících v jiných druzích dopravy.