



Bruselj, 2.2.2021
COM(2021) 40 final

2017/0237 (COD)

**SPOROČILO KOMISIJE
EVROPSKEMU PARLAMENTU**

v skladu s členom 294(6) Pogodbe o delovanju Evropske unije

v zvezi s

**stališčem Sveta o prenovitvi Uredbe (ES) št. 1371/2007 Evropskega parlamenta in Sveta
z dne 23. oktobra 2007 o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu**

(Besedilo velja za EGP)

**SPOROČILO KOMISIJE
EVROPSKEMU PARLAMENTU**

v skladu s členom 294(6) Pogodbe o delovanju Evropske unije

v zvezi s

**stališčem Sveta o prenovitvi Uredbe (ES) št. 1371/2007 Evropskega parlamenta in Sveta
z dne 23. oktobra 2007 o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu**

(Besedilo velja za EGP)

1. OZADJE

Datum predložitve predloga Evropskemu parlamentu in Svetu (dokument COM(2017) 548 final – 2017/0237 (COD):	27. september 2017
Datum mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora:	18. januar 2018
Datum stališča Evropskega parlamenta, prva obravnava:	15. november 2018
Datum predložitve spremenjenega predloga:	ni relevantno
Datum sprejetja stališča Sveta:	25. januar 2021

2. CILJ PREDLOGA KOMISIJE

Komisija ni predlagala popolne revizije, temveč prenovitev uredbe o pravicah potnikov v železniškem prometu, da bi se hitro sprejeli naslednji bistveni deli:

Izjeme: namen zakonodajnega predloga je bil (a) pospešiti iztek izjem za domače prevozne storitve (v skladu s trenutno veljavnimi pravili bi morale prenehati veljati do leta 2024); (b) zagotoviti, da so čezmejne mestne, primestne in regionalne prevozne storitve vedno zajete v pravilih o pravicah potnikov v železniškem prometu.

Enotne vozovnice: V skladu s četrtem železniškim svežnjem, ki prepušča državam članicam, da se same odločijo, ali želijo uvesti strožja pravila o izdajanju enotnih vozovnic, in določa, da bi morala Komisija spremljati s tem povezan razvoj trga do leta 2022, se je predlog prenovitve osredotočal le na povečanje pravice potnikov do obveščenosti. Če potniki niso bili ustrezno obveščeni, da so kupili le ločene vozovnice, bi bilo treba te vozovnice obravnavati kot enotne vozovnice, ki omogočajo celovito zaščito v primerih prekinitve potovanja.

Klavzula o višji sili: Pred sodbo Sodišča EU iz leta 2013¹ so deležniki na splošno razumeli, da Uredba vsebuje klavzulo o višji sili, ki prevoznike odvezuje nadomestila. Po navedeni sodbi so prevozniki v železniškem prometu menili, da so v slabšem položaju v primerjavi z drugimi prevozniki, ki lahko uporabljajo izjeme zaradi višje sile. Zato je Komisija predlagala uvedbo določbe z ozkim področjem uporabe, ki bi zajemala težke vremenske razmere in večje

¹ Zadeva C-509/11, *ÖBB-Personenverkehr*, točke 38–42.

naravne nesreče. Z zakonodajnim predlogom naj bi zagotovili enake konkurenčne pogoje, pravno pravičnost, sorazmernost in skladnost z drugimi vrstami prevoza.

Invalidi in osebe z zmanjšano mobilnostjo: V skladu z zavezami, sprejetimi v okviru Konvencije Združenih narodov o pravicah invalidov, je bil cilj zakonodajnega predloga zagotoviti, da države članice ne bodo več mogle izvzeti določbe o pomoči in nadomestilu za poškodovano opremo za mobilnost. Informacije je treba zagotoviti v dostopnih oblikah v skladu z zahtevami, predlaganimi v evropskem aktu o dostopnosti². Železniško osebje bo moralo biti ustrezno usposobljeno. To bi prispevalo k bolj vključujočemu železniškemu prometu.

Glede na to, da so zakonodajalca nista upoštevala pravil za postopke prenovitve in sta predlagala številne spremembe v zvezi z določbami, ki niso bile vključene v zakonodajni predlog, se prvotni cilj Komisije, da doseže hitro sprejetje več glavnih določb, ni več zdel uresničljiv. Zato je Komisija med pogajanja zakonodajalca podprla pri iskanju rešitev, ki bi lahko spodbudile nadaljnji razvoj storitev železniškega potniškega prometa, vključno s trgom vozovnic. Komisija si prizadeva zlasti za uvedbo obveznosti enotne vozovnice, zagotavljanje informacij v realnem času, pravico do lastne spremembe poti, prevoz koles na vlaku, skrajšanje časa predhodnega obveščanja o osebah z zmanjšano mobilnostjo in pojasnitev mehanizma za obravnavo pritožb.

3. PRIPOMBE K STALIŠČU SVETA

Stališče Sveta v prvi obravnavi, sprejeto 25. januarja 2021, podpira glavni cilj predloga Komisije, tj. zagotoviti splošno izboljšanje pravic potnikov ob hkratnem zagotavljanju ustreznega ravnovesja med interesi potnikov in interesi železniške panoge. Glavne izboljšave sedanjega zakonodajnega okvira so naslednje:

(1) Zagotavljanje prometnih in potovalnih informacij v realnem času

Svet se strinja z Evropskim parlamentom in Komisijo, da bi morali upravljavci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu drugim udeležencem v verigi železniških storitev (tj. drugim železniškim podjetjem, upravljavcem postaj, prodajalcem vozovnic in organizatorjem potovanj) zagotavljati prometne in potovalne informacije v realnem času. Če upravljavec infrastrukture tehnično ne more posredovati podatkov v realnem času kateremu koli subjektu, lahko zadevna država članica uporabi izjemo za največ devet let in stanje vsaki dve leti ponovno oceni. V zvezi s tem država članica obvesti Komisijo o razlogih za izvzete in ukrepih, ki jih je sprejela ali jih namerava sprejeti, da bi spremenila položaj.

Komisija pozdravlja uvedbo te določbe. S tem bi se izognili diskriminaciji med potniki, ki bi jim bile zdaj na voljo informacije na enaki kakovostni ravni in v realnem času, ne glede na to, ali so vozovnico kupili neposredno pri prevozniku v železniškem prometu ali pri posredniškem podjetju. Poleg tega bi dostop do potovalnih informacij in delovanja sistemov rezervacij prodajalcem vozovnic in organizatorjem potovanj omogočil razvoj inovativnejših produktov za izdajo vozovnic, kar bi spodbudilo dinamiko na trgu vozovnic v železniškem prometu.

(2) Enotne vozovnice

„Samostojna podjetja“, ki ponujajo mednarodne, notranje in regionalne železniške storitve na dolge razdalje, opravljajo te storitve kot „enotno vozovnico“, ki potnikom zagotavlja večjo zaščito v primeru prekinitve potovanja. Kot „samostojno podjetje“ je treba razumeti ne le posamezno podjetje, ampak tudi ločene pravne osebe, ki so medsebojno povezane na podlagi

² Direktiva 2019/882 o zahtevah glede dostopnosti za proizvode in storitve.

merila 100-odstotnega lastništva.

Komisija obžaluje, da na tej stopnji razvoja trga storitev v železniškem prometu ni bilo mogoče ugotoviti, ali je treba „samostojno podjetje“ opredeliti glede na merilo „nadzora in odločilnega vpliva“. Glede na to, da doseženi kompromis že presega, kar je navedeno v zakonodajnem predlogu, in je pozitiven nadaljnji korak pri zagotavljanju varstva potnikov, Komisija pozdravlja novo obveznost, da morajo „samostojna podjetja“ za svoje železniške storitve ponujati enotne vozovnice.

(3) Vozovnice, združene na pobudo prodajalca

Kadar prodajalci vozovnic ali organizatorji potovanj vozovnice združijo na lastno pobudo in potnik, ki je kupil povezovalne storitve železniškega prevoza z eno samo komercialno transakcijo, ni bil obveščen, da to ni enotna vozovnica, bi morala za prodajalca veljati večja odgovornost v primeru prekinitve potovanja.

Ta določba bi zagotovila, da bi večja ponudba potovalnih možnosti pomenila uresničljive povezovalne storitve za potnike. Komisija pozdravlja možnost, da prodajalci vozovnic in organizatorji potovanj niso zavezani k prodaji le tistih produktov, ki jih že ponujajo prevozniki v železniškem prometu.

(4) Pravica do lastne spremembe poti

V skladu s to novo določbo ima potnik pravico do nadomestnega javnega (železniškega ali avtobusnega) prevoza, če prevoznik v železniškem prometu ne ponudi rešitve za spremembo poti ali nadaljevanje potovanja v 100 minutah po prekinitvi potovanja, prvotni prevoznik pa mu povrne potrebne, ustrezne in razumne stroške za nadomestno vozovnico.

Komisija pozdravlja to pravilo, saj bi prevoznike v železniškem prometu dodatno spodbudilo k temu, da bi pravočasno ponudili rešitve, s katerimi bi potnik lahko prispel na svoj končni cilj. Ta določba bi lahko tudi okrepila sodelovanje med prevozniki.

(5) Predhodno obveščanje oseb z zmanjšano mobilnostjo

Komisija pozdravlja pravilo, da lahko invalidi in osebe z zmanjšano mobilnostjo, ki potrebujejo pomoč, to sporočijo v 24 urah namesto v sedanjih 48 urah. Če se država članica odloči, da bo do 30. junija 2026 uveljavila predhodno obveščanje v 36 urah, bi morala Komisijo obvestiti tudi o razlogih za to in ukrepih, sprejetih v zvezi s tem.

(6) Prevoz koles na vlaku

Komisija pozdravlja pravilo, da od leta 2025 postopki javnega naročanja za nova tirna vozila in večja vzdrževalna dela za vlake v obtoku vključujejo zahteve za mesta, rezervirana za prevoz koles. Prevozniki v železniškem prometu bi morali po javnih posvetovanjih določiti ustrezno število mest, rezerviranih za kolesa. Načeloma bi to pomenilo vsaj štiri mesta. Države članice bi za prevoz koles lahko zahtevale večje število rezerviranih mest (več kot štiri). Ta določba bi podprla zelene in kombinirane potovalne rešitve. Zlasti je pozitivno, da bi bila določba obvezna tudi za izvzete regionalne storitve.

(7) Obravnava pritožb

Komisija pozdravlja pojasnila mehanizma za obravnavo pritožb, vključno z določbo o sodelovanju med nacionalnimi izvršilnimi organi in imenovanjem „vodilnega organa“ za zapletene primere. Poleg vseh prevoznikov v železniškem prometu bi morali upravljavci velikih postaj vzpostaviti tudi mehanizem za obravnavo pritožb. Komisija se prav tako strinja, da bo razvila vseevropski obrazec za odškodnino in povračilo, ki bi moral biti na voljo v dostopni obliki za osebe z zmanjšano mobilnostjo.

(8) Klavzula o višji sili

Komisija je predlagala klavzulo o višji sili, ki bi bila omejena na skrajne vremenske razmere in večje naravne nesreče. Izbruh Covida-19 pa je pokazal, da bi bilo treba kot izredne razmere tudi obravnavati „velika tveganja za javno zdravje“. Komisija se lahko strinja, da bi lahko tudi drugi dogodki (na primer teroristični napadi ali ukrepi kazenskega pregona) prevoznike v železniškem prometu razbremenili odgovornosti za plačilo odškodnine v primeru zamud, zamujenih povezav in odpovedi. Predlagana klavzula o višji sili jasno določa, da bi bili prevozniki oproščeni plačila odškodnine (če to ne vpliva na ekonomske pravice drugih potnikov). Glede na številne sodne postopke v zvezi s pravicami letalskih potnikov v „izrednih razmerah“ Komisija pozdravlja pojasnilo, da stavek osebja prevoznika ali dejanj, ki jih je mogoče pripisati drugemu prevozniku v železniškem prometu, ki uporablja isto infrastrukturo, ter upravljavcem postaj in infrastrukture, ni mogoče šteti za „izredne razmere“.

(9) Izjeme in uporaba

Komisija obžaluje, da bi se nova pravila začela uporabljati po splošnem 24-mesečnem prehodnem obdobju. Določba v zvezi s postopki javnega naročanja, ki bi morala zagotoviti namenske prostore za prevoz koles, bi začela veljati po 48-mesečnem prehodnem obdobju. Vendar Komisija ugotavlja, da je po mnenju železniške panoge prehodno obdobje potrebno za uvedbo pripravljanih ukrepov v zvezi z novimi pravili.

Komisija ima zadržke glede možnosti (a) petletnega podaljšanja zdaj veljavnih izjem za domače železniške storitve; in (b) izjeme brez časovne omejitve za čezmejne regionalne storitve ter čezmejne mestne in primestne storitve. Položaj, ki je nastal z izvzetjem takih storitev, bi se ublažil z naslednjim:

– Izjeme za domače storitve na dolge razdalje bi bile omejene: (i) samo za tistih enajst držav članic, ki take izjeme uporabljajo; (ii) odobrene za obdobje, ki ni daljše od petih let po izteku trenutno veljavnih izjem; in (iii) čeprav se bodo vse določbe uredbe še naprej uporabljale, bi lahko bilo izvzetih le pet določb (ki se zdijo finančno najbolj obremenjujoče);

– Izjeme za mestne, primestne in regionalne storitve: namen zakonodajnega predloga je bil zagotoviti, da čezmejnih železniških storitev ni mogoče izvzeti. Tega sicer ne bi bilo mogoče doseči, vendar bo od zdaj vsaj obveznih več določb, če bi se države članice – v skladu z načelom subsidiarnosti – odločile, da te storitve izvzamejo iz Uredbe.

V zvezi z regionalnimi storitvami Komisija ceni dejstvo, da so bile kot obvezne vključene dodatne določbe. To velja za vse določbe iz poglavja V o zaščiti oseb z zmanjšano mobilnostjo in o pravici do prevoza koles. Poleg tega so med obveznimi določbami tudi pomembne določbe o enotnih vozovnicah in lastni spremembi poti, čeprav bi imele države članice možnost, da to obvezno uporabo odložijo za pet let od datuma začetka uporabe novih pravil.

Države članice, ki so se odločile, da bodo mestne, primestne in regionalne storitve izvzele iz Uredbe, bi to lahko storile brez časovne omejitve.

4. SKLEP

Komisija meni, da zgoraj navedena nova pravila povečujejo splošno raven zaščite potnikov v železniškem prometu, hkrati pa zagotavljajo ustrezno ravnatežje s potrebami železniškega sektorja, zlasti kar zadeva možnost izvzetja prevoznikov v železniškem prometu iz odgovornosti za plačilo nadomestila v primerih, ko prevoznik ne bi mogel niti preprečiti niti izogniti se posledicam „izrednih razmer“.

Komisija lahko v duhu kompromisa sprejme rešitev, ki jo je našla za izvzetje nekaterih železniških storitev iz pravil Uredbe in predvidenih prehodnih obdobj. Komisija sprejema stališče Sveta, kar Evropskemu parlamentu omogoča, da končno besedilo sprejme v drugi obravnavi. Predlagane nove določbe bi dejansko prinesle izboljšanje v primerjavi s sedanjim okvirom pravic potnikov v železniškem prometu. Pričakuje se tudi, da bodo ta pravila spodbudila novo dinamiko na trgu vozovnic za železniški promet, zlasti z omogočanjem, da se nove in bolj inovativne vozovnice združijo in ponudijo potnikom. Poleg tega lahko določbe okrepijo sodelovanje prevoznikov, tudi ob upoštevanju nove pravice potnikov do lastne spremembe poti. Doseženi rezultati lahko spodbudijo nekaj koristnih rešitev in se upoštevajo pri sedanji oceni zakonodajnega okvira za pravice potnikov, ki se uporablja za druge vrste prevoza.