

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o právach cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2006/2004 o spolupráci medzi národnými orgánmi zodpovednými za vynucovanie právnych predpisov na ochranu spotrebiteľa“

[KOM(2008) 817 v konečnom znení – 2008/0237 (COD)]

(2009/C 317/18)

Spravodajkyňa: **pani DARMANIN**

Rada EÚ sa 19. januára 2009 rozhodla podľa článku 71 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom

„Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o právach cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2006/2004 o spolupráci medzi národnými orgánmi zodpovednými za vynucovanie právnych predpisov na ochranu spotrebiteľa“

KOM(2008) 817 v konečnom znení – 2008/0237 (COD).

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci prijala svoje stanovisko 26. júna 2009. Spravodajkyňou bola pani Darmanin.

Európsky hospodársky a sociálny výbor na svojom 455. plenárnom zasadnutí 15. a 16. júla 2009 (schôdza zo 16. júla 2009) prijal 75 hlasmi za, pričom 3 členovia hlasovali proti a nikto sa hlasovania nezdržal, nasledujúce stanovisko:

1. Závěry a odporúčania

1.1. EHSV víta návrh Komisie o právach cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave vzhľadom na to, že tento spôsob dopravy sa využíva vo veľkom rozsahu a pre cestujúcich predstavuje lacnejšiu alternatívu cestovania.

1.2. V návrhu sa uvádzajú rôzne základné práva, ktoré boli zakotvené v Charte základných práv Európskej únie, ako napr. voľný pohyb osôb, nediskriminácia na základe zdravotného postihnutia a ochrana spotrebiteľov. EHSV preto plne podporuje tento návrh nariadenia Komisie, má však aj niekoľko odporúčaní na jeho vylepšenie.

1.3. EHSV sa domnieva, že je potrebné objasniť niektoré časti textu, ktoré môžu viesť k jeho chybnéj interpretácii. Ide o tieto objasnenia:

— Text v časti o povinnosti poskytovania služieb zdravotne postihnutým osobám by mal zrozumiteľnejšie zdôrazniť hlavný cieľ Komisie, ktorým je zníženie diskriminácie z hľadiska informácií poskytovaných cestujúcim (alebo ich nedostatku) o službách dostupných zdravotne postihnutým osobám.

— Je potrebné jasne stanoviť zodpovednosť prevádzkovateľa za stratu batožiny a vytvoriť určitý systém jej registrácie.

— Je veľmi náročné poskytovať informácie na autobusových alebo autokarových zastávkach po začatí cesty, a preto treba zabezpečiť praktický aspekt zisťovania a poskytovania takýchto informácií.

— Používanie slova „terminál“ je v prípade autobusovej a autokarovej dopravy nevhodné, keďže veľmi často neexistuje žiadny terminál, ale len autobusová zastávka a ak aj takýto terminál existuje, nie je v právomoci prevádzkovateľa.

1.4. EHSV poznamenáva, že rozšírením ustanovení o práva cestujúcich mestskou a prímestskou dopravou by sa zlepšila kvalita služieb a obraz celého odvetvia. EHSV však poukazuje na to, že medzi službami mestských autobusov a autobusov určených na medzinárodnú dopravu je veľa rozdielov, a preto sa domnieva, že by bolo praktickejšie oddeliť práva cestujúcich, ktorí využívajú tieto dva odlišné spôsoby dopravy, a vypracovať osobitné ustanovenia pre cestujúcich mestskou a prímestskou dopravou. EHSV preto verí, že ustanovenia uvedené v návrhu nariadenia by sa nemali nevyhnutne vzťahovať na mestskú a prímestskú dopravu.

1.5. Odborná príprava zamestnancov je pre poskytovanie služieb zdravotne postihnutým osobám rozhodujúca. EHSV preto plne podporuje zahrnutie článku 18 týkajúceho sa odbornej prípravy, ktorá by mala byť poskytnutá šoférom autobusov a autokarov.

2. Návrh Komisie

2.1. V roku 2005 začala Komisia konzultačný proces v súvislosti s ustanovením práv cestujúcich, ktorí využívajú medzinárodné autokary a autobusy. Konzultácia vyvolala širokú odozvu špecializovaných organizácií, občianskej spoločnosti, národných agentúr a členských štátov.

2.2. Komisia tiež vykonala posúdenie vplyvu politických možností, ktoré zahŕňali:

— zachovanie statusu quo,

- poskytnutie minimálnej ochrany,
- poskytnutie maximálnej ochrany,
- dobrovoľný záväzok a samoreguláciu.

Po tomto zhodnotení bol pre rôzne aspekty ochrany stanovený súbor možností.

2.3. Návrh nariadenia sa v podstate zameriava na ustanovenie práv cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave s cieľom zvýšiť atraktivnosť autokarovej a autobusovej dopravy a dôveru v tieto druhy dopravy, ako aj dosiahnuť rovnaké podmienky medzi prepravcami z rôznych členských štátov a medzi jednotlivými druhmi dopravy.

2.4. Návrh v zásade obsahuje ustanovenia o:

- zodpovednosti v prípade smrti alebo zranenia cestujúcich a straty alebo poškodenia ich batožiny,
- nediskriminácii na základe štátnej príslušnosti alebo miesta bydliska, pokiaľ ide o prepravné podmienky, ktoré autobusové a autokarové podniky ponúkajú cestujúcim,
- pomoci určenej zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou,
- povinnostiach autobusových a autokarových podnikov v prípade zrušenia alebo odloženia cesty,
- povinnosti poskytovať informácie,
- vybavovaní sťažností a reklamácií,
- všeobecných pravidiel presadzovania uvedených ustanovení.

3. Všeobecné pripomienky

3.1. EHSV víta návrh Komisie o právach cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave, ktoré sa v súčasnosti v jednotlivých členských štátoch výrazne odlišujú. EHSV je presvedčený, že na ochranu práv cestujúcich, ktorí využívajú tento spôsob dopravy, sú potrebné jasné usmernenia, a to obzvlášť preto, že vo väčšine krajín je autobusová a autokarová doprava najmenej regulovaným druhom dopravy.

3.2. EHSV víta spôsob, akým tento návrh presadzuje princíp nediskriminácie a podporuje osoby s postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou. EHSV však žiada lepšie objasnenie niektorých častí textu Komisie, aby sa odstránili nejasnosti, ktorých interpretácia by mohla byť zavádzajúca.

3.3. Keďže niektoré ustanovenia sú prevzaté z Dohovoru OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím, členské štáty by mali vypracovať systém sankcií, ktoré budú uplatňovať na dopravné podniky v prípade porušenia týchto práv.

3.4. Výbor zastáva názor, že v oblasti práv zdravotne postihnutých cestujúcich sa musí uplatňovať prístup maximálnej ochrany. Takýto prístup zabezpečí, že jednotlivec bude rešpektovaný a jeho dôstojnosť a práva budú zachované. Výbor sa však obáva, že tieto pravidlá by mohli byť uplatňované nesprávne, a preto je nevyhnutné, aby takéto regulačné postupy boli čo najskôr zavedené do praxe a starostlivo monitorované.

3.5. Výbor súhlasí s tým, že súčasť návrhu tvoria ustanovenia o autobusových a autokarových službách. Článok 2 ods. 2 návrhu nariadenia zaručuje podobnú úroveň práv v celej EÚ, čo je v súlade so zásadou subsidiarity a zohľadňuje rôznorodosť situácií.

3.6. Pokiaľ ide o zodpovednosť autobusových a autokarových podnikov za cestujúcich a batožinu, je potrebné objasniť, že výška odškodnenia, ktorú stanovuje návrh, by nemala spotrebiteľom brániť, aby, ak je to potrebné, vyhľadali právnu ochranu. Mal by sa vypracovať podobný systém náhrady škody, ako sa využíva pri iných druhoch dopravy.

3.7. EHSV zdôrazňuje, že tento spôsob cezhraničnej dopravy veľmi často využívajú najzraniteľnejšie skupiny obyvateľov, a preto víta nové ochranné opatrenia, ktoré má Komisia v úmysle posilniť.

3.8. EHSV zastáva názor, že by mal byť vytvorený akčný plán, pomocou ktorého by sa osobám so zníženou pohyblivosťou zabezpečila potrebná pomoc na autobusových staniách a zástavkách ako aj v samotnom vozidle, a že zástupcovia zdravotne postihnutých osôb a zástupcovia autobusových alebo autokarových podnikov by mali v tomto procese zohrávať hlavnú úlohu.

3.9. Keďže sa výbor domnieva, že prvoradým cieľom by vždy malo byť, aby mali cestujúci čo najmenej ťažkostí, odškodnenie a náhrada výdavkov by sa mali vzťahovať na tieto prípady:

- zranenie alebo smrť v dôsledku použitia tohto druhu dopravy,
- zrušenie, odloženie alebo odklonenie,
- strata majetku zavinená prevádzkovateľom a
- nedostatok informácií.

3.10. Vo všetkých uvedených prípadoch však musí byť prevádzkovateľovi dokázaná vina a záťaž odškodnenia nesmie byť taká, aby musel prevádzkovateľ kvôli nej ukončiť svoju činnosť. Výška odškodnenia by preto mala byť primeraná a termín jeho vyplatenia by mal vyhovovať rovnako spotrebiteľovi ako prevádzkovateľovi.

3.11. Malo by byť jednoduché požiadať o náhradu škody a malo by sa stanoviť zoznam miest v ktoromkoľvek členskom štáte, ktorý je cieľovou destináciou alebo miestom pobytu cestujúceho, kde je možné podať žiadosť o náhradu škody.

3.12. Dostupnosť informácií je veľmi dôležitá. EHSV preto víta prístup maximálnej ochrany v tejto oblasti, keďže informácie predstavujú základný nástroj, ktorý pomáha odstrániť problémy spotrebiteľov spojené s cestovaním.

4. Konkrétne pripomienky

4.1. Mestská doprava

4.1.1. EHSV podporuje návrh Komisie, keďže uplatňovaním tohto nariadenia sa všeobecne posilní vnútorný trh a práva cestujúcich, obzvlášť tých so zdravotným postihnutím.

EHSV víta skutočnosť, že členské štáty môžu z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia vylúčiť mestské, prímestské a regionálne dopravné služby, ktoré upravuje nariadenie č. 1370/2007 z 23. októbra 2007.

EHSV sa však domnieva, že ochrana práv spotrebiteľov v rozsahu stanovenom týmto návrhom nariadenia by si vyžadovala zmenu celého radu zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, na ktoré sa vzťahuje nariadenie č. 1370/2007. Okrem toho vzhľadom na veľké rozdiely v podmienkach, infraštruktúre a zariadeniach medzi službami cestnej dopravy (nariadenie č. 1370/2007) a službami medzinárodnej prepravy osôb autobusom alebo autom nemožno tieto dve oblasti porovnávať.

EHSV odporúča úplne vyčleniť mestské, prímestské a regionálne dopravné služby z tohto návrhu a venovať právam zákazníkov tohto druhu verejnej dopravy osobitné nariadenie.

4.2. Prístupnosť

4.2.1. EHSV vyjadruje poľutovanie nad skutočnosťou, že sa návrh nezaobrá situáciou osôb so zdravotným postihnutím konkrétnejšie a podrobnejšie a že nestanovuje modernejšie normy na ochranu práv osôb so zdravotným postihnutím a zníženou pohyblivosťou. Tieto skupiny osôb musia mať zabezpečený prístup k doprave.

Posilnenie uplatňovania práv osôb so zdravotným postihnutím v praxi by spoločnostiam neprineslo novú záťaž, keďže väčšina povinností stanovených v nariadení vyplýva z ustanovení iných legislatívnych nástrojov Spoločenstva, ako napr. zo smernice 2001/85/ES⁽¹⁾, ktorej 11. bod zdôvodnenia hovorí, že „je taktiež nevyhnutné stanoviť technické predpisy umožňujúce osobám so zníženou pohyblivosťou prístupnosť k vozidlám, na ktoré sa vzťahuje táto smernica, v súlade s dopravnou a sociálnou politikou spoločenstva. Na zlepšenie prístupu k takýmto vozidlám sa musí vyvinúť maximálna snaha“.

4.2.2. Výbor sa preto domnieva, že nové povinnosti pre prevádzkovateľov by sa mali považovať za povinnosti služby vo verejnom záujme a finančné odškodnenie by malo byť poskytované podľa nariadenia (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave.

4.2.3. Cieľom je poskytnúť osobám so zníženou pohyblivosťou, vrátane osôb trpiacich obezitou, rovnaké možnosti cestovať autobusom alebo autom, aké majú ostatní jednotlivci. EHSV preto podporuje vytvorenie pravidiel na ochranu proti diskriminácii a v súlade s ustanoveniami návrhu nariadenia (aj keď nedostatočnými) žiada pre tieto skupiny cestujúcich pomoc počas cesty. EHSV zastáva názor, že združenia dopravcov musia spoločne so združeniami zdravotne postihnutých osôb určiť možnosti prístupnosti služieb.

4.2.4. Služba nemusí byť poskytnutá v prípade opodstatnených dôvodov, ako napríklad bezpečnosť na cestách, ale výlučne ekonomické dôvody by nemali byť jediným dôvodom pre neposkytnutie takýchto služieb. Služba nebude poskytnutá len z objektívnych, nediskriminačných dôvodov primeraných účelu, ktoré boli vopred zverejnené a definované, keďže ide o obmedzenie voľného pohybu osôb. Ako správne uvádza článok 5 návrhu, sú to neodňateľné práva.

4.2.5. EHSV vyzýva Komisiu, aby spustila proces potrebný na štandardizovanie výroby invalidných vozíkov a zadržiacich systémov pre invalidné vozíky, aby mohli byť bezpečne používané v autobusoch a autokaroch.

4.2.6. EHSV podporuje iniciatívy ako napr. doprava na objednávku, ktorá môžu byť vhodnou alternatívou prepravy zdravotne postihnutých osôb. Výbor preto odporúča zaviesť takéto služby ako podmienku pri zadávaní verejných sítiaží v oblasti dopravy.

4.2.7. V kapitole III návrhu sa zakazuje odmietnuť služby osobám so zdravotným postihnutím a uvádzajú sa v nej ustanovenia týkajúce sa práva na pomoc na zastávkach a vo vozidlách, podmienok poskytovania takejto pomoci, poskytovania informácií a náhrady škody, pokiaľ ide o invalidné vozíky a mobilné pomôcky, ktoré sú primerané, ale možno ich zlepšiť. EHSV navrhuje zaviesť ocenenie pre prevádzkovateľov, ktorí ponúkajú služby nad rámec svojich povinností, aby mohli zdravotne postihnutým osobám poskytnúť vhodne prispôbené dopravné služby.

4.3. Odborná príprava zamestnancov

4.3.1. EHSV sa domnieva, že pri poskytovaní služieb zdravotne postihnutým osobám je najdôležitejšia odborná príprava. Výbor preto plne súhlasí s článkom 18. Výbor ďalej zastáva názor, že odborná príprava by mohla byť vhodnou príležitosťou na ďalšiu spoluprácu medzi združeniami dopravcov a združeniami zdravotne postihnutých osôb, pričom združenia zdravotne postihnutých osôb by túto prípravu mohli poskytovať.

(1) Ú. v. ES L 42, 13.2.2002, s. 1–102.

4.4. Náhrada škody v prípade usmrtenia

4.4.1. EHSV uznáva, že súčasný systém vyplácania záloh odškodnenia príbuzným obetí dopravných nehôd je niekedy veľmi zdĺhavý. Na druhej strane však EHSV považuje pätnásť dní za primeranú lehotu na to, aby bola rodinám obetí smrteľných nehôd, vzhľadom na stratu, ktorú utrpeli, alebo samotným obetiam, ktoré pri nehode utrpeli úraz alebo psychickú ujmu, vyplatená záloha, ktorá im umožní zabezpečiť svoje okamžité ekonomické potreby.

4.4.2. EHSV v tejto súvislosti odporúča objasniť znenie článku 8 a definovať osoby, ktoré majú právo na odškodnenie ako neplnoleté deti, ktoré stratili svojho rodiča (alebo pestúna), ktorý ich živil.

4.5. Strata batožiny

4.5.1. EHSV uznáva, že by sa mali dodržiavať práva cestujúcich, ktorých batožina sa stratila alebo bola odcudzená, a teda že tieto osoby majú nárok na odškodnenie. Prevádzkovatelia autobusov a autokarov by mali niesť zodpovednosť za stratu batožiny, ktorá im bola zverená. Komisia by preto mala v záujme právnej istoty objasniť ustanovenia článku 9 návrhu, keďže súčasné znenie je nejasné a v prípade rôznych okolností poskytuje rôzne odpovede.

4.5.2. EHSV v tejto súvislosti spresňuje, že podľa návrhu prevádzkovateľ nie je povinný poskytovať spotrebiteľovi službu registrácie.

4.5.3. EHSV sa tiež domnieva, že by sa mali zaviesť osobitné ustanovenia, ktoré by sa týkali straty alebo poškodenia vybavenia, ktoré používajú zdravotne postihnuté osoby.

4.6. Informácie o prerušení cesty

4.6.1. EHSV sa domnieva, že treba urobiť všetky potrebné opatrenia, aby sa zabezpečilo, že informácia o odložení alebo prerušení cesty sa dostane k cestujúcemu včas. V tejto súvislosti však EHSV poznamenáva, že takýto druh informácie je niekedy veľmi náročné doručiť. Z tohto hľadiska považuje článok 21 za nepraktický a veľmi náročný na uplatnenie v praxi, a to vzhľadom na špecifický charakter autobusových zastávok a neprítomnosť obsluhy.

4.6.2. EHSV navrhuje, aby Komisia vyčlenila z fondov určených na výskum a rozvoj prostriedky na rozvoj a implementáciu nástrojov informačných a komunikačných technológií, ktoré by sa použili na zriadenie spoľahlivých, presných a bezpečných informačných systémov pre cestujúcich na autobusových zastávkach, ako aj na rozvoj ľahkých zabudovaných inteligentných dopravných systémov (Intelligent Transport Systems).

4.7. Terminály autobusovej a autokarovej dopravy

4.7.1. V návrhu sa niekoľkokrát spomínajú terminály umiestnené na autobusových alebo autokarových trasách. Je potrebné poznamenať, že takéto terminály vo všeobecnosti neexistujú, a tam, kde existujú za ne zväčša zodpovedajú železničné stanice alebo letiská. Vo väčšine ostatných prípadov nejde o terminály, ale len o zastávky, ktoré sú bez obsluhy.

V Bruseli 16. júla 2009

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Mario SEPI