



**RADA
EURÓPSKEJ ÚNIE**

**V Bruseli 26. mája 2014
(OR. en)**

**9820/1/14
REV 1**

**Medziinštitucionálny spis:
2013/0072 (COD)**

**AVIATION 112
CONSOM 115
CODEC 1288**

SPRÁVA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Výbor stálych predstaviteľov (časť I)/Rada
Č. predch. dok.:	8785/14 AVIATION 103 CONSOM 112 CODEC 1059
Č. dok. Kom.:	7615/13 AVIATION 47 CONSOM 47 CODEC 616 + ADD 1 + ADD 2
Predmet:	<i>Príprava zasadnutia Rady (<u>doprava</u>, telekomunikácie a energetika) 5. júna 2014</i> Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 261/2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov, a nariadenie (ES) č. 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu pri preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave – správa o pokroku

I. ÚVOD

Komisia 13. marca 2013 predložila uvedený návrh s cieľom zrevidovať a zlepšiť európske právne predpisy týkajúce sa práv cestujúcich v leteckej doprave s ohľadom na skúsenosti získané s uplatňovaním platných pravidiel a zohľadniť dôsledky rýchlo sa meniaceho európskeho trhu v oblasti leteckej dopravy.

Účelom návrhu je podporiť záujmy cestujúcich v leteckej doprave zabezpečením účinného dodržiavania vysokej úrovne ochrany cestujúcich v leteckej doprave v prípadoch narušenia cesty. Účelom návrhu je zároveň zohľadniť finančné dôsledky, ktoré vyplývajú pre sektor leteckej dopravy z uplatňovania práv cestujúcich, a tým zabezpečiť, aby európski leteckí dopravcovia pôsobili na liberalizovanom trhu za harmonizovaných podmienok.

Navrhuje sa predovšetkým spojiť objasnenie problematických oblastí v existujúcich právnych predpisoch s posilnením mechanizmov vybavovania sťažností, ktoré sú pre cestujúcich k dispozícii. Komisia sa tiež usiluje o zavedenie ustanovení, ktoré by podnietili letecké spoločnosti k tomu, aby urýchlene presmerovávali cestujúcich, umožnili im dosiahnuť konečné miesto určenia a minimalizovali nepríjemnosti spojené s veľkým meškaním na letiskách. V návrhu sa rieši aj problém neprimeraných finančných nákladov, ktoré by leteckým spoločnostiam mohli vzniknúť za určitých mimoriadnych okolností v dôsledku niektorých povinností uložených v tomto nariadení. Komisia okrem toho navrhuje zaviesť podrobné pravidlá týkajúce sa niektorých existujúcich práv, ako sú napríklad právo na informácie a právo na pomoc a náhradu, pričom navrhuje aj nové práva týkajúce sa napríklad mobilitných zariadení.

II. PRÁCA V RÁMCI EURÓPSKEHO PARLAMENTU A INÝCH INŠTITÚCIÍ

Výbor Európskeho parlamentu pre dopravu a cestovný ruch vymenoval za spravodajcu pána Georga BACHA (PPE) a Európsky parlament hlasoval o výsledku prvého čítania na plenárnom zasadnutí 5. februára 2014.

Hospodársky a sociálny výbor vydal svoje stanovisko k navrhovanému nariadeniu 11. júla 2013 a Výbor regiónov rozhodol, že stanovisko k uvedenému spisu nevydá.

III. PRÁCA V RÁMCI ORGÁNOV RADY

Pracovná skupina pre leteckú dopravu intenzívne preskúmala návrh Komisie a posúdenie jeho vplyvu počas litovského a gréckeho predsedníctva. Rada rokovala o smerovaní v súvislosti s týmto návrhom nariadenia na zasadnutí Rady 10. októbra 2013. Ministri vyjadrili podporu cieľom návrhu a uvítali revíziu existujúcich pravidiel so zreteľom na skúsenosti získané po prijatí nariadenia v roku 2004. Vyzdvihli význam jasných a jednoduchých pravidiel, pričom súhlasili s Komisiou, že usmerňujúcou zásadou nariadenia by mala byť minimalizácia prípadov narušenia cesty a skutočnosť, že cestujúci dosiahnu svoje miesto určenia.

Zároveň vyjadrili vážne znepokojenie v súvislosti s navrhovanými pravidlami pre nadväzujúce lety, ktoré by mali negatívny vplyv na regionálne dopravné prepojenia a existujúce dojednania medzi leteckými spoločnosťami. Čo sa týka meškania alebo zrušenia letov, zdôraznili tiež, že v rámci podrobných ustanovení je potrebné nájsť správnu rovnováhu, aby sa zabezpečila požadovaná spravodlivosť pre cestujúcich aj pre letecké spoločnosti.

So zreteľom na uvedené skutočnosti pracovalo grécke predsedníctvo systematicky na tom, aby sa dosiahlo všeobecné smerovanie na zasadnutí Rady pre dopravu, telekomunikácie a energetiku 5. júna 2014, pričom predložilo niekoľko kompromisných návrhov s cieľom pokročiť v súvislosti s týmto spisom. Pracovná skupina pre leteckú dopravu preskúmala kompromisné návrhy predsedníctva na viacerých zasadnutiach, pričom zohľadnila aj stanovisko právneho servisu Rady k otázke rovnakého riešenia zrušenia a meškania a meškania pri prilete v kontexte extrateritoriálneho uplatňovania nariadenia.

Výsledkom je, že na úrovni pracovnej skupiny sa dosiahol skutočný pokrok v súvislosti s týmto spisom. Vypustili sa konkrétne ustanovenia o uplatňovaní práv cestujúcich v leteckej doprave v iných druhoch dopravy a spresnili sa ustanovenia o zdržaní na odbavovacej ploche. Okrem toho sa vypustil peňažný limit v súvislosti s ubytovaním v závažných prípadoch narušenia cesty a výrazne sa zlepšili pravidlá týkajúce sa poskytovania informácií cestujúcim o ich právach. V tejto súvislosti sa navrhuje, aby sa Komisii udelila právomoc navrhnúť štandardizované informačné oznámenie na všeobecné použitie zo strany leteckých spoločností.

Čo sa týka pravidiel umožňujúcich leteckým spoločnostiam uplatniť výnimku z výplaty náhrady, značná pozornosť sa venovala ich prísnemu vymedzeniu. Veľkú zmenu predstavuje skutočnosť, že sa ustanovil pojem neočakávaných nedostatkov v oblasti bezpečnosti letu s cieľom vymedziť podmienky, za ktorých sa letecké spoločnosti môžu odvolávať na technické poruchy v snahe o uplatnenie výnimky z výplaty náhrady. Hoci tento prístup nie je akceptovateľný pre všetky delegácie, dosiahla sa všeobecná dohoda, že letecké spoločnosti by nemali zneužívať technické poruchy, aby mohli odmietnuť výplatu náhrady. V súvislosti s výnimkami sa intenzívne rokovalo aj o časovom obmedzení možnosti odvolávať sa na mimoriadne okolnosti a neočakávané nedostatky v oblasti bezpečnosti letu, okrem iného s cieľom stanoviť rozumné a objektívne hranice, v rámci ktorých by letecké spoločnosti mali obnoviť svoje normálne pôsobenie.

Stredobodom rokovaní bolo aj zabezpečenie efektívneho presadzovania nariadenia, pričom sa dosiahol kompromis o jednoduchom, jasnom postupe pre cestujúcich pri podávaní sťažností leteckým spoločnostiam a následne orgánom zodpovedným za mimosúdne riešenie sporov.

Delegácie sú tiež vo všeobecnosti pripravené podporiť prehľadnosť prípadov zmien plánu, hoci sa rozchádzajú v názore, do akej miery sú takéto zmeny letového poriadku porovnateľné s „tradičnými“ prípadmi zrušenia alebo meškania. V najnovšom kompromise predsedníctva sa zachováva samostatný článok o rôznych prípadoch zmien plánu, zatiaľ čo niektoré delegácie by si priali užšie zosúladenie s článkami o meškaní a zrušení.

Vo všeobecnosti sa našli riešenia pre niektoré technické otázky a počas gréckeho predsedníctva bola pracovná skupina pre leteckú dopravu schopná vymedziť hlavné smerovanie v súvislosti s niektorými dôležitými politickými kompromismi. Napriek vykonanej intenzívnej práci je potrebné pokračovať v práci na kompromisoch o viacerých dôležitých zostávajúcich otázkach.

Okrem toho je potrebné uzavrieť prebiehajúce rokovania medzi Španielskom a Spojeným kráľovstvom o otázke Gibraltáru skôr, ako Rada podnikne ďalšie procedurálne kroky v procese, ktorý vedie k prijatiu tohto spisu.

Grécke predsedníctvo so zreteľom na uvedené skutočnosti rozhodlo, že na zasadnutí 5. júna 2014 predloží Rade pre dopravu správu o pokroku.

Pracovná skupina pre leteckú dopravu preskúmala kompromisné návrhy uvedené v dodatku 1 k tejto správe naposledy 19. mája 2014. Zmeny oproti návrhu Komisie sú vyznačené **tučným písmom** (7615/13). Vypustený text je označený symbolom [...].

Všetky delegácie, ako aj Komisia majú všeobecnú výhradu preskúmania k celému zneniu. Delegácia UK vzniesla k uvedenému zneniu výhradu parlamentného preskúmania.

IV. HLAVNÉ NEVYRIEŠENÉ OTÁZKY

Prahové hodnoty pre náhradu

V znení predsedníctva sa zosúladujú prahové hodnoty pre zrušenie a meškanie, aby sa zabezpečilo rovnaké zaobchádzanie s cestujúcimi, ktorí bolo vystavení podobnej nepríjemnosti. Viaceré delegácie však nie sú spokojné s upravenými vzdialenosťami a navrhovanými časovými hodnotami 5, 9 a 12 hodín, po prekročení ktorých vzniká nárok na náhradu v prípadoch zrušenia a meškania, a rozchádzajú sa v názore na túto kľúčovú otázku, ako sa uvádza v poznámkach pod čiarou č. 8 a 17 v dodatku k tejto správe.

Náhrada za nadväzujúce lety

V návrhu predsedníctva sa ustanovuje čiastočná výnimka pre letecké spoločnosti v súvislosti s výplatou náhrady v prípade, že čas na prestup bol relatívne krátky (90 minút v súčasnom znení) a že cestujúci, ktorý si kúpil nadväzujúci cestovný lístok, bol si vedomý skutočnosti, že krátke meškanie zberného letu by mohlo viesť k zmeškaniu nadväzujúceho letu. Ak však pôvodne plánovaný čas na prestup predstavoval viac ako 90 minút, cestujúcemu sa v prípade zmeškania nadväzujúceho letu v dôsledku meškania zberného letu vyplátí náhrada. Uvedený kompromisný návrh nie je akceptovateľný pre niekoľko delegácií, ktoré sú naďalej vážne znepokojené dôsledkami akéhokoľvek explicitného ustanovenia o náhradách za nadväzujúce lety pre regionálne dopravné prepojenia a existujúce dojednania medzi leteckými spoločnosťami. Navrhujú, aby sa náhrada za nadväzujúce lety vypustila, a domnievajú sa, že takéto sumy by sa mali vyplácať na základe každého jednotlivého letu tvoriaceho cestu a príslušného meškania.

Mimoriadne okolnosti

Značná práca sa vykonala predovšetkým v súvislosti s vymedzením jasných pravidiel týkajúcich sa mimoriadnych okolností technickej povahy. Pôvodná diskusia o štatúte zoznamu, v ktorom sa ustanovujú výnimky z povinnosti výplaty náhrady, sa však nemení. Niektoré delegácie majú naďalej problém v súvislosti s akceptovaním plne záväznej povahy prílohy, ktorá obsahuje nevyčerpávajúci zoznam výnimočných okolností. Uprednostňovali by, keby vnútroštátne orgány zodpovedné za presadzovanie a vnútroštátne súdy mali možnosť odchýliť sa od uvedeného zoznamu. Tieto delegácie preto nesúhlasia so zahrnutím pojmu neočakávaných nedostatkov v oblasti bezpečnosti letu medzi vymedzenia, čím sa príslušný zoznam kritérií nevyhnutne mení na uzavretý zoznam. Iné delegácie na druhej strane zostávajú otvorené možnosti odstrániť z nariadenia právne neistoty, pričom sa domnievajú, že záväzný, ale otvorený zoznam mimoriadnych okolností poskytuje dostatočnú flexibilitu.

Príručná batožina

V súvislosti s nariadením (ES) 2027/97 zostáva nevyriešená jediná dôležitá otázka, ktorá sa týka príručnej batožiny, a to, či by sa mali prijať jasné ustanovenia o tzv. pravidle jedného kusu. Niektoré delegácie sa domnievajú, že obchodná sloboda leteckého dopravcu by sa nemala obmedzovať a že je postačujúce požadovať plnú transparentnosť zo strany leteckej spoločnosti voči cestujúcemu. Iné delegácie na druhej strane trvajú na objasnení obmedzení týkajúcich sa príručnej batožiny, vrátane letiskového nákupu, aby všetci cestujúci na letiskách Únie mohli vziať predmety na palubu lietadla za rovnakých podmienok. Súčasný kompromisný návrh predsedníctva umožňuje obmedzenia v súvislosti s batožinou, pokiaľ ide o jej rozmery alebo váhu, ale nie počet predmetov. Tieto prípadné obmedzenia sa môžu týkať aj osobných predmetov a letiskového nákupu.

V. ZÁVER

So zreteľom na uvedené skutočnosti a s cieľom umožniť prípravným orgánom Rady ďalšiu prácu na uvedenom návrhu sa Coreper a Rada vyzývajú, aby vzali na vedomie túto správu o pokroku a dokument uvedený v dodatku 1.