



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 29.7.2004
KOM(2004) 527 lõplik

KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

ühenduse raamistiku toimimisest ja perspektiividest bussidega toimuva reisijateveo osas: juurdepääs rahvusvahelistele transpordi- ja kabotaažiturgudele, reisijate turvalisus ja õigused

{SEC(2004) 1020}

KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

ühenduse raamistiku toimimisest ja perspektiividest bussidega toimuva reisijateveo osas: juurdepääs rahvusvahelistele transpordi- ja kabotaažiturgudele, reisijate turvalisus ja õigused

(EMPs kohaldatav tekst)

A. SISSEJUHATUS

Teatise analüüsitakse ühenduse määruste toimimist, mis käsitlevad juurdepääsu rahvusvahelistele turgudele ja reisijate kabotaažveoturgudele. See on vastavuses määrusega nr 684/92,¹ muudetud rahvusvahelist reisijatevedu käsitleva määrusega nr 11/98,² ja reisijate kabotaažvedusid käsitleva määrusega nr 12/98³. Nimetatud dokumendid sätestavad, et komisjon esitab aruandeid reisijateveoturgudele juurdepääsu käsitlevate ja kabotaažvedude mõju siseriiklikele transporditurgudele käsitlevate ühenduse eeskirjade rakendamise kohta.

Teatise lõppu on lisatud komisjoni talituste töödokument. Lisaks teatise Euroopa Parlamendile ja nõukogule mõeldud osadele esitatakse käesolevas dokumendis kokkuvõtte viimaste aastate jooksul liikmesriikide, veoettevõtjate või vedajaid esindavate ühenduste poolt komisjonile esitatud ühenduse õigusaktide tõlgendamise seotud küsimustest või rakendusjuhtudest. Samuti tuuakse välja mõningad reisijate maanteeveoteenuste turu majanduslikud aspektid. Käesolev komisjoni talituste poolt koostatud dokument on mõeldud eelkõige asjaomastele ettevõtjatele ja riikide ametiasutustele. See aitab tagada ühenduse turulepääsu eeskirjade ühtse rakendamise.

Komisjoni talituste töödokument katab ka kaht teist olulist reisijate maanteeveo arengut käsitlevat valdkonda: sõidukite ohutus ja reisijate õigused, kuigi need ei kuulu määruste nr 684/92 ja nr 12/98 reguleerimisalasse. Kuigi ühenduse turulepääsu eeskirjad on väga tähtsad, sõltub reisijate maanteeveosektori areng samavõrra ka klientidele pakutava turvalisuse tasemest. Seetõttu juhib dokument tähelepanu ka turvalisemate sõidukiteni viinud tehnoloogilisele arengule, kuid ka puudujääkidele selles vallas, mis peaksid vajadusel kaasa tooma komisjoni uusi algatusi. Mis puutub reisijate õigustesse, siis on tõhusa ja kõrgekvaliteedilise transporditeenuse tagamine esmatähtis, et lihtsustada Euroopa kodanike integratsiooni ja parandada nende heaolu ning aidata neil oma õigusi tegelikult kasutada. Seega vajavad need küsimused sügavamalt analüüsi. Reisijate õigused on kindlasti ühenduse üks prioriteete järgmiste aastate tegevusprogrammis.

¹ EÜT L 74, 20.3.1992, lk 1

² EÜT L 4, 8.1.1998, lk 1

³ EÜT L 4, 8.1.1998, lk 10

B. ARUANNE ÜHENDUSE RAAMISTIKU TOIMIMISE KOHTA

1. Rahvusvaheline reisijatevedu

Ühenduse veoluba

Üldises plaanis ja vastavalt komisjoni käsutuses olevale informatsioonile ei ole määrus nr 684/92, muudetud määrusega nr 11/98, põhjustanud reisijateveoettevõtjatele ja riikide pädevatele asutustele mingeid suuremaid rakendus- või tõlgendusprobleeme. Määruse nr 11/98 eesmärk oligi kohandada ja lihtsustada määrust nr 684/92, mis oli komisjoni esimene seadusandlik algatus rahvusvahelise reisijateveoturu avamiseks. Viimaste aastate kogemus näitab, et määrust nr 11/98 võib lugeda need eesmärgid saavutanuks.

Iseäranis on ühenduse veoluba võimaldanud lihtsustada väljaspool vedaja asukohaliikmesriiki läbi viidud kontrollimisi ja seega parandanud rahvusvahelisele transporditurule juurdepääsu tingimusi. Komisjonile on esitatud mitmeid kaebusi seoses riikide järelevalveasutuste poolt sõidukidokumentide kontrollimisel rakendatud sanktsioonidega. Komisjoni talituste poolt sellistel puhkudel võetud seisukohad, mis on esitatud lisatud dokumendis, peaksid aitama tagada asjaomaste õigusaktide nõuetekohase rakendamise. Kuna nimetatud ühenduse veoloal on eluliselt tähtis osa reisijateveoturu toimimisel ja seetõttu on oluline kasutada nimetatud dokumenti vastavalt ühenduse õigusaktidele, palub komisjon kõigil huvitatud osapooltel esitada oma kommentaarid järgmise küsimuse kohta:

Küsimus nr 1

Kas komisjoni poolt (*komisjoni talituste töödokumendis*) esitatud selgitused ühenduse veoluba käsitlevate sätete rakendamise ja tõlgendamise kohta on piisavad? Kas need vastavad ühenduse veolubasid ja nende tõestatud koopiaid välja andvate ametiasutuste, kontrolliametnike ja veoettevõtjate huvidele?

Lubade andmine regulaarvedudeks

Rahvusvaheliste regulaarvedude ja teatavate regulaarsete erivedude jaoks ette nähtud loaõue on üldise transporditurgude avamise põhimõtte puhul oluliseks erandiks. Euroopa ühendus on nii maantee-, raudtee-, mere- või õhustranspordi, kauba- kui reisijateveosektoris püüdnud luua üha liberaliseeritumat turgu, säilitades samas siiski teenuste ja ohutuse kõrge taseme. Seega tuleks kavandada juba järgmist vahe- või lõppsammu rahvusvahelistele regulaarvedudele veelgi avatuma turu loomisel. Kaaluda tuleb kolme stsenaariumi:

– 1. stsenaarium: Loa andmisest keeldumise juhtude piiramine

Määrusega nr 11/98 on rahvusvaheliste regulaarvedude jaoks loa andmisest keeldumise võimalusi juba piiratud. Edaspidi peab loa andma alati, kui ei saa toetuda ühelegi nimetatud määruses sätestatud põhjusele loa andmisest keeldumiseks. Järgmise sammuna tuleks viia miinimumini keeldumised määruse nr 684/92 artikli 7 lõike 4 alusel. Komisjon tegi juba 1996.⁴ aastal ettepaneku kaotada võimalus keelduda juhul, kui regulaarvedu bussidega mõjutaks oluliselt võrreldava raudteeveoteenuse elujõulisust. Kuigi see ettepanek ei jäänud sisse määruse nr 11/98 vastuvõtmisel, on nimetatud põhjuse kõrvaldamine eri

⁴ KOM (96) 190 lõplik

transpordiliikide vaba konkurentsi põhimõtte seisukohalt endiselt täielikult õigustatud. Lisaks tuleb ka märkida, et komisjoni andmetel pole sel põhjusel loa andmisest kordagi keeldutud.

Samuti tuleb kaaluda artikli 7 lõike 4 punktides d ja e sätestatud eeskirjade paindlikumaks muutmist, et ergutada uute regulaarvedude teket teatavatel rahvusvahelistel marsruutidel. Praegused eeskirjad võivad põhjustada teatavate turgude täieliku sulgumise, kuna uute transpordiettevõtjate turulepääs on takistatud.

– *2. stsenaarium: loa andmisest keeldumise juhtude piiramine ja nõ vaikiv nõusolek*

Artikli 7 lõige 3 näeb ette, et luba andev asutus teeb loataotluse kohta otsuse nelja kuu jooksul alates loataotluse esitamisest vedaja poolt. Tegelikuses venib tähtaeg sageli pikemaks ning see ei ole loataotluse esitanud veoettevõtjatele vastuvõetav.

Seetõttu tuleks lisaks loataotluse tagasilükkamise juhtude piiramisele (vaata 1. stsenaariumi) sätestada menetlus ka nõ vaikiva nõusoleku puhuks. Seega, kui luba andev asutus ei ole otsust vastu võtnud artikli 7 lõikes 3 sätestatud tähtaja jooksul, loetakse luba väljaantuks; ettevõtja võib seega alustada kavandatud teenuse osutamist järgmisel päeval pärast eespool nimetatud tähtaja möödumist.

– *3. stsenaarium: loaandmismenetluse kaotamine*

Selle stsenaariumi kohaselt liberaliseeritaks sarnaselt juhuvedudega täielikult ka rahvusvahelised regulaarveod. Mis tahes Euroopa Ühenduse liikmesriigis asuv ettevõtja võiks vabalt alustada rahvusvahelise regulaarveoteenuse pakkumist hoolimata sellest, kas üks või mitu transpordiettevõtjat seda juba osutavad. Kehtiks vaba konkurentsi põhimõte.

Rahvusvaheliste regulaarvedude täielik liberaliseerimine ei välistaks menetlust, mille kohaselt teavitatakse asjassepuutuvaid siseriiklikke asutusi, kes võivad seejärel kontrollida, kas uut regulaarveoteenust kavandav ettevõtja järgib reisijateveole juurdepääsu ja liiklusohutusosalaste ühenduse eeskirjade sätteid. Uuel liberaliseeritud turul on eluliselt tähtis järelvalvefunktsioon liikmesriigil, milles veoettevõtja on registreeritud. Ühenduse veoloa tühistamist või selle pikendamisest keeldumist (või ühenduse veoloa tõestatud koopia tühistamist) tuleb sanktsioonidena hakata kasutama sagedamini kui praegu, et ergutada veoettevõtjaid eeskirjadest rangelt kinni pidama. Veoettevõtjate kohustuste nõuetekohane järelevalve ja võimalikud sanktsioonid ühenduse veoloa suhtes asendavad kontrolli, mida praegu teostatakse regulaarveoteenustele loa andmise menetluse kaudu.

Lisaks tuleb kehtestada kontrollidokument, mis asendaks määruses nr 684/92 sätestatud luba. Samuti on vaja tagada, et nimetatud liberaliseerimine ei mõjutaks piiriüleste sidemete raames eksisteerivaid mis tahes avalikke teenuseid ega kontsessioone.

Komisjon palub kõigil asjaomastel pooltel (veoettevõtjatel, vedajate liitudel, siseriiklikel asutustel) esitada oma kommentaarid järgmise kolme stsenaariumi kohta:

Küsimus nr 2

Kas määruses nr 684/92, muudetud määrusega nr 11/98, sätestatud menetlus rahvusvaheliste regulaarvedude ja teatud erivedude lubade taotlemiseks ja väljastamiseks on õigustatud ja tasakaalustatud, pidades silmas üldist eesmärki, milleks on veoteenuste liberaliseerimine siseturul?

Mil määral peaksid need teenused liberaliseeritud olema?

- a. 1. stsenaarium: Piirata määruse nr 684/92, muudetud määrusega nr 11/98, artikli 7 lõikes 4 sätestatud võimalusi loa väljastamisest keelduda. Missugused keeldumisjuhud tuleks muuta või isegi välja jätta?
- b. 2. stsenaarium: Piirata loa väljastamisest keeldumise juhtusid ja sätestada nn vaikiv nõusolek, mille annab väljaandev asutus juhul, kui nelja kuu jooksul vedaja poolt taotluse esitamise kuupäevast ei ole otsust vastu võetud.
- c. 3. stsenaarium: Sätestada hetkel veel luba vajavate rahvusvaheliste regulaarvedude ja regulaarsete erivedude täielik liberaliseerimine sarnaselt juhuvedudega. Missuguste formaalsuste ja dokumentidega tuleks sellisel juhul asendada praeguse loaandmismenetlusega kehtestatud formaalsused ja dokumendid?

Komisjon kavatseb nimetatud küsimuses antud soovitude ja tehtud märkuste alusel 2004. aasta lõpus või 2005. aasta alguses vastu võtta ettepaneku, mille eesmärgiks on määrustes nr 684/92 ja 11/98 sätestatud rahvusvaheliste regulaarvedudega tegelemise tingimuste muutmine.

2. Reisijate kabotaažveod

Reisijate kabotaažvedu käsitlev määrus nr 12/98 ei ole põhjendanud mingeid tõlgendus- või rakendusprobleeme. Liikmesriigid ei ole teatanud rikkumistest, mis puudutaksid kabotaažveo põhiomadust (teenuseid võib vastuvõtvas liikmesriigis osutada ainult ajutiselt). Juhuveoteenuste keskmine kestus vastuvõtvas liikmesriigis on väga lühike: 1–5 päeva. Reisijate regulaarkabotaažveoteenuste arv on eriti piiratud. Regulaarsete erivedudena kabotaažvedusid peaaegu ei toimugi.

Analüüs, mis käsitleb kabotaažvedude mõju siseriiklikele transporditurgudele, näitab järgmist:

- Kabotaaži mõju liikmesriikide siseturgudele on tühine ja kabotaaži praktiseeritakse minimaalselt. Seetõttu keskenduvad ettevõtjad oma tegevuses siseriiklikele turgudele.
- Kabotaažveod toimuvad peamiselt kõrvutiasetsevate liikmesriikide vahel.
- Üks peamistest põhjustest, miks on mitteresidendist veoettevõtjate osa teiste liikmesriikide juhuveoteenuste turul niivõrd väike, on see, et kabotaaž peab olema ajutine teenus. Kui reisijateveoettevõtte soovib tõepoolest otsustavalt siseneda teisele turule, peab ta ideaaljuhul olema võimeline osutama teenust järjepidevalt ja üpris püsivalt. Seega parim võimalus seda teha on registreerida end kõnealuses liikmesriigis või osta ettevõtte selles liikmesriigis.

Määruse nr 12/98 sätetete muutmise pole seega vajalik.

3. Liiklusohutus ja reisijate õigused

Liiklusohutuse osas tuleb tunnustada, et tänu ühenduse eeskirjadele ja tehnoloogia arengule on sõidukid muutunud üha turvalisemaks. See areng on eriti oluline bussiliikluse jaoks. Kuigi ühenduse turulepääsu käsitlevad eeskirjad on esmatähtsad, sõltub maanteetranspordisektori areng ka klientidele kättesaadava teenuse kvaliteedist ning klientide arvates on bussi turvalisus järjest olulisem tingimus. Sel eesmärgil tuleb välja selgitada, kas on otstarbekas ja võimalik luua süsteem vedajate sertifitseerimiseks, kes lisaks ühenduse ja siseriiklike seadustega kehtestatud minimaalsetele turvameetmetele järgivad eriti rangeid liiklusohutusnõudeid.

Bussiveosektor peab tagama tõhusad ja kõrgekvaliteedilised teenused: reisijate heaolu parandamine, õigus saada teavet piletihindade, lepingutingimuste, kaebuste lahendamise, vaidluste lahendamise mehhanismide, liikumispuudega inimeste transpordiks paremini sobivate sõidukite kohta jne. Seega tuleb arvesse võtta kõiki küsimusi, mis on seotud reisijate õigustega bussiveosektoris. Komisjon palub kõigil huvitatud isikutel, iseäranis veoettevõtjatel ja tarbijate ühendustel edastada talle kõnealuse teema kohta käivad mis tahes märkused või ettepanekud.

Huvitatud isikud võivad oma märkused või ettepanekud käesoleva aruande kohta saata enne 15. oktoobrit 2004 järgmisel aadressil:

Postiaadress	Euroopa Komisjon Transpordi ja energeetika peadirektoraat Lgp Isabelle Kardacz B-1049 Brüssel
Faks:	Lgp Isabelle Kardacz + 32 (2) 295.21.65
e-post:	isabelle.kardacz@cec.eu.int