



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 29.7.2004  
KOM(2004) 527 galutinis

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI**

**apie Bendrijos sistemos, skirtos keleivių vežimui tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais, funkcionavimą ir perspektyvas: patekimas į tarptautinio transporto ir kabotažo rinkas, keleivių saugumas ir teisės**

{SEC(2004) 1020}

## KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

### apie Bendrijos sistemos, skirtos keleivių vežimui tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais, funkcionavimą ir perspektyvas: patekimas į tarptautinio transporto ir kabotažo rinkas, keleivių saugumas ir teisės

(Tekstas svarbus EEE)

#### A. ĮVADAS

Komunikate pateikiama Bendrijos nuostatų funkcionavimo analizė patekimo į tarptautines rinkas ir keleivių kabotažo srityje. Jis tenkina reikalavimą, nustatytą Reglamente Nr. 684/92<sup>1</sup>, pakeistame Reglamentu Nr. 11/98<sup>2</sup> dėl tarptautinio keleivių vežimo, ir Reglamentu 12/98<sup>3</sup> dėl keleivių kabotažinio transporto. Juose numatoma, kad Komisija turi pateikti ataskaitą apie tai, kaip taikomos Bendrijos taisyklės patekimo į keleivinio transporto rinkas srityje ir apie kabotažinio transporto poveikį nacionalinėms transporto rinkoms.

Komunikato priede yra *Komisijos tarnybų darbinis dokumentas*. Šiame dokumente, šalia komunikato elementų Europos Parlamentui ir Tarybai, pakartojama valstybių narių, transporto įmonių ar vežėjams atstovaujančių asociacijų per keletą pastarųjų metų Komisijai pateiktų Bendrijos teisės aktų interpretavimo ar taikymo atvejų klausimų sintezė. Jame taip pat pateikiami kai kurie keleivinio kelių transporto rinkos ekonominiai elementai. Šis Komisijos tarnybų dokumentas skiriamas daugiau konkretiems ekonominiams subjektams ir nacionalinėms institucijoms. Jis tikrai prisidės prie vienodo Bendrijos taisyklių taikymo patekimo į rinką srityje.

Nors Komisijos tarnybų darbinis dokumentas neapima reglamentų Nr. 648/92 ir Nr. 12/98 taikymo srities, jame nagrinėjamos dar dvi temos, svarbios keleivinio kelių transporto vystymui – transporto priemonių saugumas ir keleivių teisės. Iš tikrųjų, patekimo į rinką Bendrijos taisyklės yra esminės, tačiau keleivinio kelių transporto sektoriaus vystymasis priklauso ir nuo klientams suteikiamo saugumo lygio. Tokiu būdu dokumente pažymima technologinė pažanga, kuri leido pagerinti transporto priemonių saugumą, tačiau pažymimos ir šios srities spragos, kurioms užpildyti, prireikus, Komisija turėtų imtis naujų iniciatyvų. Apie keleivių teises pasakytina, kad pažangių ir kokybiškų transporto paslaugų užtikrinimas iš esmės palengvina integraciją, pakelia piliečių gerovę ir padeda jiems realiai pasinaudoti savo teisėmis. Todėl būtina giliai apmąstyti šiuos klausimus. Per keletą artimiausių metų keleivių teisės tikrai taps vienu iš Bendrijos veiksmų prioritetų.

---

<sup>1</sup> OL L 74, 1992 3 20, p.1.

<sup>2</sup> OL L 4, 1998 1 8, p. 1.

<sup>3</sup> OL L 4, 1998 1 8, p. 10.

## B. ATASKAITA APIE BENDRIJOS SISTEMOS FUNKCIONAVIMĄ

### 1. Tarptautinis keleivių vežimas

#### *Bendrijos licencija*

Bendrai paėmus, o taip pat Komisijos turimos informacijos požiūriu, Reglamentas Nr. 684/92 su pakeitimais, padarytais Reglamentu Nr. 11/98, nesukėlė didesnių taikymo ar išaiškinimo problemų keleivinio transporto operatoriams ir kompetentingoms nacionalinėms institucijoms. Reglamento Nr. 11/98 tikslas kaip tik ir buvo adaptuoti ir supaprastinti Reglamentą Nr. 684/92, buvusį pirmąją Bendrijos teisės aktų leidimo iniciatyva, skirta tarptautinio keleivių vežimo rinkos atvėrimui. Įvertinus keletos pastarųjų metų patirtį, galima laikyti, kad Reglamentas Nr. 11/98 leido įgyvendinti šiuos tikslus.

Tiksliau tariant, Bendrijos licencija leido palengvinti kontrolę, atliekamą už valstybės narės, kurioje vežėjas įsisteigęs, ribų, ir taip pagerinti patekimo į tarptautinio transporto rinką sąlygas. Komisijai buvo pateikta keletas skundų, susijusių su nacionalinių kontrolės institucijų, tikrinančių transporto priemonėse esančius dokumentus, taikomomis nuobaudomis. Šiais atvejais Komisija laikosi tokios pozicijos, kurios esmė yra pateikta priede esančiame dokumente, ir kuri turėtų prisidėti prie tinkamo šios srities teisės aktų taikymo užtikrinimo. Kadangi Bendrijos licencija atlieka esminį vaidmenį keleivinio transporto rinkos funkcionavime, ir tuo pačiu labai svarbu, kad šis dokumentas būtų naudojamas pagal Bendrijos nuostatas, Komisija ragina visas suinteresuotas šalis pateikti jai savo komentarus šiuo klausimu:

#### Klausimas Nr. 1

Ar pakankami Komisijos patikslinimai (*darbiniame Komisijos tarnybų dokumente*), pateikti nuostatų, susijusių su Bendrijos licencija, išaiškinimui ir taikymui? Ar jie atitinka Bendrijos licencijas bei patvirtintas atitinkančiomis originalų kopijas išduodančių institucijų, kontrolės pareigūnų ir transporto įmonių lūkesčius?

#### *Leidimas teikti reguliarias paslaugas*

Tarptautinėms reguliarioms paslaugoms ir kai kurioms specialioms reguliarioms paslaugoms numatyta leidimo procedūra yra svarbi išimtis taikant bendruosius transporto rinkos atvėrimo principus. Tiek kelių, tiek geležinkelių, tiek jūros ar oro transporto, tiek prekių ar keleivių vežimo srityse Europos Bendrija stengėsi vystyti vis liberalesnę rinką, tuo pat metu nuolatos išlaikydama aukštus paslaugų kokybės ir saugumo standartus. Nuo šiol tikslinga numatyti naują, tarpinį arba galutinį, tarptautinių reguliarių paslaugų perėjimo prie atviresnės rinkos etapą. Turi būti numatomi trys scenarijai:

– 1 scenarijus: *paraiškų leidimams gauti atmetimo atveju apribojimas*

Reglamentu Nr. 11/98 jau buvo leista sumažinti paraiškų gauti leidimus tarptautinėms reguliarioms paslaugoms teikti atmetimo motyvų kiekį. Nuo šiol leidimas privalo būti išduotas, jei negalima remtis nė vienu Reglamente numatytu atmetimo motyvu. Turėtų būti įveiktas papildomas etapas, kiek įmanoma labiau sumažinant paraiškų leidimams gauti atmetimo atvejų, numatytų Reglamento 684/92 7 straipsnio 4 dalyje. Be kita ko, Komisija

1996 m.<sup>4</sup> jau buvo pasiūliusi išbraukti atmetimo motyvą, pagal kurią, reguliari paslauga, teikiama miesto ar tolimojo susisiekimo autobusais, rimtai paveiktą jai prilygintinos geležinkeliu teikiamos paslaugos gyvybingumą. Nors pasiūlymas nebuvo įtrauktas priimant Reglamentą Nr. 11/98, šio motyvo išbraukimas tebelieka visiškai pagrįstas laisvos konkurencijos tarp įvairių transporto rūšių principo požiūriu. Be kita ko, pažymėtina, kad, pagal Komisijos turimą informaciją, šio motyvo pagrindu niekuomet nebuvo atmesta nė viena paraiška išduoti leidimą.

Taip pat reikėtų planuoti sušvelninti taisykles, numatytas 7 straipsnio 4 dalies d ir e punktuose, siekiant skatinti naujų reguliarių transporto paslaugų vystymąsi kai kuriais tarptautiniais maršrutais. Iš tikrųjų, dabar galiojančių nuostatų taikymas gali sąlygoti paprasčiausią kai kurių rinkų užsidarymą ir praktiškai sutrukdyti naujiems transporto operatoriams patekti į jas.

– *2 scenarijus: paraiškų leidimams gauti atmetimo atvejų apribojimas ir numanomas leidimas*

7 straipsnio 3 dalyje numatyta, kad leidimą išduodanti institucija sprendimą dėl paraiškos priima per keturių mėnesių laikotarpį nuo dienos, kai vežėjas pateikia paraišką. Pasirodo, kad praktikoje šis terminas dažnai viršijamas, ir tai nepriimtina paraiškas leidimams gauti pateikusioms transporto įmonėms.

Nuo šiol, be paraiškų leidimams gauti atmetimo atvejų apribojimo (žr. 1 scenarijų), reikėtų numatyti ir numanomo leidimo procedūrą. Todėl, jei leidimą išduodanti institucija nepriima sprendimo dėl paraiškos per 7 straipsnio 3 dalyje nustatytą laikotarpį, turi būti laikoma, kad leidimą ji išdavė; tuo būdu įmonė galėtų pradėti teikti savo numatytą paslaugą pirmąją dieną po anksčiau nurodyto laikotarpio pabaigos.

– *3 scenarijus: leidimų procedūros panaikinimas*

Pagal pastarąjį scenarijų, tarptautinės reguliarios paslaugos būtų visiškai liberalizuotos, kaip ir vienkartinės paslaugos. Kiekviena įmonė, įsisteigusi kurioje nors Europos Bendrijos šalyje, galėtų laisvai teikti naują tarptautinę reguliarią paslaugą, nepriklausomai nuo to, ar viena arba keletas kitų transporto įmonių ją jau teikia, ar ne. Būtų taikomas laisvos konkurencijos principas.

Vis dėlto šis visiškas tarptautinių reguliarių paslaugų liberalizavimas neprieštarautų konkrečių nacionalinių institucijų informavimo procedūrai, o institucijos taip galėtų patikrinti, ar naują reguliarią liniją numatanti įmonė atitinka Bendrijos nuostatų reikalavimus, keliamus keleivių vežėjų profesinei kompetencijai arba kelių eismo saugumo taisyklių srityje. Valstybė narė, kurioje įsisteigęs vežėjas, atliktų pagrindinį tikrinimo vaidmenį tokioje naujoje liberalizuotoje rinkoje. Bendrijos licencijos panaikinimas ar nepratęsimas (arba patvirtintų atitinkančiomis originalą Bendrijos licencijos kopijų panaikinimas) turės būti taikomi, labiau nei dabar, kaip nuobaudos, raginančios vežėjus kuo griežčiausiai laikytis taisyklių. Adekvatus vežėjų pareigų tikrinimas ir su Bendrijos licencija susijusios galimos nuobaudos pakeis šiuo metu atliekamą reguliarių paslaugų leidimo procedūros tikrinimą.

---

<sup>4</sup> COM (96) 190 galutinis

Be to, reikėtų numatyti kontrolės dokumentą, kuris pakeistų leidimą, numatytą Reglamente Nr. 684/92. Pagaliau, reikės užsitikrinti, kad šis liberalizavimas vyks laikantis viešųjų paslaugų ir lengvatų, būsiančių ryšiuose per sienas.

Komisija ragina visas suinteresuotas šalis – transporto operatorius, vežėjų asociacijas, nacionalines institucijas – pateikti jai savo komentarus apie šiuos tris scenarijus:

#### Klausimas Nr. 2

Ar Reglamente Nr. 684/92 su pakeitimais, padarytais Reglamentu Nr. 11/98, numatyta leidimų teikti tarptautines reguliarias paslaugas ir kai kurias reguliarias specializuotas paslaugas paraiškų leidimams gauti ir jų suteikimo procedūra yra pagrįsta ir subalansuota pagrindinio tikslo – transporto paslaugų liberalizavimo vidaus rinkoje – požiūriu?

Koks turėtų būti šių paslaugų liberalizavimo laipsnis?

- a) 1 scenarijus: apriboti paraiškų leidimams gauti atmetimo atvejus, numatytus Reglamento Nr. 684/92 su pakeitimais, padarytais Reglamentu Nr. 11/98. Kokie, jūsų nuomone, atmetimo atvejai turėtų būti pakeisti, netgi išbraukti?
- b) 2 scenarijus: apriboti paraiškų leidimams gauti atmetimo atvejus ir numatyti, kad, leidimą išduodančiai institucijai nepriėmus sprendimo per 4 mėnesių laikotarpį nuo dienos, kai vežėjas pateikia paraišką, būtų numanoma, jog leidimas išduotas.
- c) 3 scenarijus: numatyti, kad tarptautinės reguliarios paslaugos ir specializuotos reguliarios paslaugos, kurioms teberekia leidimo, bus visiškai liberalizuotos, kaip ir vienkartinės paslaugos. Kokie turėtų būti įvesti formalumai ir dokumentai, pakeičiantys dabartinėje leidimo procedūroje numatytus formalumus ir dokumentus?

Šia tema suformuluotų pastabų ir pasiūlymų pagrindu Komisija 2004 m. pabaigoje arba 2005 m. pradžioje ketina priimti pasiūlymą dėl reglamentuose Nr. 684/92 ir 11/98 numatytų tarptautinių reguliarių paslaugų teikimo sąlygų pakeitimo.

## 2. Keleivių kabotažinis transportas

Reglamente Nr. 12/98 dėl keleivių kabotažinio transporto nepasitaikė išaiškinimo ar taikymo problemų. Tiksliau, valstybės narės nepranešė apie jokių pažeidimus, susijusius su pagrindine kabotažo savybe, t. y., kad priimančioje valstybėje narėje paslaugos gali būti teikiamos tik laikinai. Vidutinė vienkartinių paslaugų trukmė priimančioje valstybėje yra labai trumpa, nuo 1 iki 5 dienų. Ypač mažas reguliarių keleivių kabotažo paslaugų skaičius. Apie reguliarias specializuotas kabotažo paslaugas pasakytina, kad jų beveik nėra.

Pagal kabotažinio transporto operacijų poveikio vidaus transporto rinkoms analizę :

- Kabotažinio transporto operacijų poveikis valstybių narių vidaus transporto rinkoms yra nereikšmingas ir priskirtinas likutinei kategorijai. Taigi, operatoriai koncentruoja veiklą savo nacionalinėse rinkose.
- Kabotažinės operacijos atliekamos daugiausia pasienio valstybėse narėse.

- Silpnas ne rezidentų atliekamų operacijų prasiskverbimas į kitų valstybių narių vienkartinę paslaugų rinką gali būti aiškinamas tuo, kad kabotažas turi likti „laikina“ teikiama paslauga. Būtų idealu, jei į kitą rinką tikrai norinti patekti keleivių vežimo įmonė gebėtų teikti paslaugas nuolatos, tam tikru laipsniu nepertraukiamai. Taigi, tinkamiausias būdas – įsisteigti toje valstybėje narėje arba įsigyti kokią nors įmonę toje valstybėje narėje.

Tokiu atveju neturi būti numatoma jokių Reglamento Nr. 12/98 nuostatų pakeitimų.

### **3. Kelių eismo saugumas ir keleivių teisės**

Kalbant apie eismo saugumą reikia konstatuoti, kad Bendrijos teisės aktai kartu su technologijų pažanga leido pereiti prie vis saugesnių transporto priemonių. Toks vystymasis yra esminis vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais sektoriuje. Iš tikrųjų, jei patekimo į rinką srityje svarbiausios yra Bendrijos taisyklės, tai keleivinio kelių transporto sektoriaus vystymasis priklauso dar ir nuo klientams teikiamos paslaugos kokybės, o tolimojo susisiekimo autobusų saugumas, klientų nuomone, tampa vis svarbesniu kriterijumi. Tuo tikslu reikės išanalizuoti, ar tikslinga ir, ar įmanoma sukurti tokią vežėjų sertifikavimo sistemą, pagal kurią, be minimalių saugumo reikalavimų, keliamų Bendrijos ir nacionalinių teisės aktų, vežėjai laikytųsi ypač aukštų standartų kelių eismo saugumo srityje.

Pagaliau, vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais sektorius privalo užtikrinti pažangias ir kokybiškas paslaugas, į kurias įeina keleivių komforto gerinimas, teisė gauti informaciją apie tarifus, sutarties sąlygas, skundų nagrinėjimas, ginčų sureguliuavimo mechanizmai, riboto mobilumo asmenų vežimui geriau pritaikytos transporto priemonės ir t. t. Tuomet reikės pradėti apmąstymus visais klausimais, susijusiais su keleivių teisėmis vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais sektoriuje. Komisija ragina visas suinteresuotas šalis, ypač transporto operatorius ir vartotojų asociacijas, siųsti jai visas pastabas ar pasiūlymus šia tema.

\*\*\*\*\*

Savo pastabas ar pasiūlymus dėl šios ataskaitos suinteresuotosios šalys gali siųsti iki 2004 m. spalio 15 d. šiuo adresu:

Pašto adresas	Commission européenne Direction générale de l’Energie et des Transports Mme Isabelle Kardacz B-1049 Brussels
Faksas	Mme Isabelle Kardacz + 32 (2) 295.21.65
E. paštas	isabelle.kardacz@cec.eu.int