

**LT**

**LT**

**LT**



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 4.12.2008  
SEC (2008) 2951

**KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS**

*Lydimasis dokumentas*

Pasiūlymas

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS**

dėl jūrų ir vidaus vandenų maršrutais vykstančių keleivių teisių, iš dalies keičiantis  
Reglamentą (EB) Nr. 2006/2004 dėl nacionalinių institucijų, atsakingų už vartotojų  
apsaugos teisės aktų vykdymą, bendradarbiavimo

**POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA**

{COM (2008) 816 galutinis}  
{SEC (2008) 2950}

## KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

### dėl jūrų ir vidaus vandenių maršrutais vykstančių keleivių teisių, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 2006/2004 dėl nacionalinių institucijų, atsakingų už vartotojų apsaugos teisės aktų vykdymą, bendradarbiavimo

#### 1. PROCEDŪRINIAI KLAUSIMAI IR KONSULTACIJOS SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS

##### Organizavimas

Šis poveikio vertinimas atliktas siekiant išnagrinėti keleivių teisių apsaugos padėtį jūrų transporto sektoriuje ir nustatyti, ar reikia priimti teisės aktą, kuriuo keleiviams būtų suteiktos bendrosios teisės. Atliekant šį poveikio vertinimą daugiausia dėmesio skirta Komisijos politikos dokumentuose nurodytoms didžiausią susirūpinimą keliančioms sritims, t. y. riboto judumo asmenų teisėms, paslaugų kokybei, pagalbai ir kompensacijoms keleiviams, jei kelionė pertraukiama dėl vėlavimo ar atšaukimo, teisei gauti informaciją ir nediskriminavimo klausimams.

##### Konsultacijos ir tiriamieji duomenys

2005–2006 m. Energetikos ir transporto generalinis direktoratas užsakė nepriklausomą tyrimą, kurio metu buvo ištirtas esamas su kelionių pertraukimu susidūrusių keleivių teisių apsaugos lygis ES jūrų transporto sektoriuje. 2006 m. Europos Komisija taip pat pradėjo viešąją konsultaciją. Abiejų šių iniciatyvų metu prieita prie išvados, kad reikia nustatyti bendrą mažiausią keleivių teisių apsaugos lygį visoje ES neatsižvelgiant nei į transporto rūšį, nei į tai, ar keliaujama tik vienos valstybės narės teritorijoje, ar kertama vidaus arba išorės siena.

#### 2. PROBLEMOS APIBRĖŽTIS

##### Riboto judumo keleivių problemos

Dauguma (79 %) Europos Sąjungoje gyvenančių piliečių mano, kad negalia yra kliūtis. Valstybės narės aiškiai sutaria (91 %), kad reikia imtis veiksmų ir skirti daugiau lėšų, kad būtų pagerintas prieinamumas. Transporto paslaugų sektoriuje riboto judumo asmenų teisės susijusios ne tik su transporto priemonių prieinamumu, bet taip pat su nediskriminavimu, nuolatine pagalba visos kelionės metu ir informacijos teikimu.

##### ES keleivių problemos jūrų transporto sektoriuje

Veiksminga jūrų ir vidaus vandenių maršrutais vykstančių keleivių teisių apsauga daro poveikį visam jūrų transporto, t. y. nacionalinio transporto, Bendrijos transporto, tarptautinio transporto ir kruizinių laivų transporto, sektoriui.

Rinkos atvėrimas nedavė laukto rezultato, susijusio su geresne standartų ir paslaugų kokybe, įskaitant geresnes keleivių teises ir patogesnius ginčų sprendimo būdus. Keleiviai, kurie susiduria su įvairiomis procedūromis ir terminais skirtingose bendrovėse, prireikus privalo turėti galimybę pasinaudoti bendrosiomis procedūromis, kad galėtų išreikšti savo

nepasitenkinimą. Bendrųjų procedūrų stoka atskiria keleivius, todėl prireikus jie negali išreikšti savo nepasitenkinimo.

### **Pagrindinės problemos priežastys**

- Nepakankamai vienodas keleivių teisių apsaugos mastas ir nuodugnumas;
- nėra bendros nedelsiant taikomų iš anksto nustatytų priemonių sistemos kelionės atšaukimo ir vėlavimo atveju;
- kritinio įvykio atveju keleiviai, ypač riboto judumo asmenys, nėra informuojami;
- galima riboto judumo asmenų diskriminacija, taip pat jūrų transporto sektoriuje trūksta specialiųjų priemonių.

### **Kas ir kaip susijęs?**

Jūrų transporto keleivių skaičius auga, nes atvėrus jūrų transporto rinkas išaugo turizmo maršrutų pasirinkimas, o kainos sumažėjo. 2006 m. bendras jūrų transporto keleivių skaičius vertintose šalyse buvo 199 milijonai, 60 % iš jų vyko nacionaliniais, 35 % – Bendrijos, o likusieji – tarptautiniais ir kruiziniais maršrutais. 2005 m. 27 ES valstybėse narėse iš viso buvo 136,2 milijonai<sup>1</sup> riboto judumo asmenų.

### **Ar ES turi teisę imtis veiksmų?**

Keleivių, ypač pažeidžiamiausių keleivių grupių, apsauga – Europos Sąjungos vidaus rinkos ir bendrosios transporto politikos dalis. Bendroji rinka bus įtvirtinta tuomet, kai jos didžiausiais privalumais galės pasinaudoti vartotojai ir įmonės. Kadangi jūrų transporto sektoriuje bendroji rinka jau sukurta, šioje Europos bendrojoje rinkoje atitinkamai būtina užtikrinti jūrų transporto keleivių teisių apsaugą. Oro transporto ir geležinkelių transporto sektoriuose Europos teisės aktų leidėjai jau pripažino, kad šis klausimas yra Europos masto, ir ėmėsi veiksmų Bendrijos lygiu<sup>2</sup>. Šiuo metu taip pat vyksta tarnybų konsultacijos dėl Reglamento dėl miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais vykstančių keleivių teisių.

Keleiviams ir visam sektoriui reikia bendrų visų rūšių transportui galiojančių atsakomybę reglamentuojančių principų: dėl atsakomybės nelaimingo atsitikimo atveju, informacijos teikimo neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims ir kokybiškos jų apsaugos, pagalbos ir kompensacijos kelionės vėlavimo ir atšaukimo atveju.

## **3. TIKSLAI**

Bendrieji tikslai nustatant keleivių teises susiję su bendraisiais ES tikslais siekiant užtikrinti aukšto lygio vartotojų apsaugą, geresnę socialinę ir ekonominę sanglaudą, socialinę įvairių visuomenės grupių įtrauktį ir gyventojų judėjimą Europos Sąjungoje.

---

<sup>1</sup> „PriceWaterhouseCoopers“ Eurostato duomenų analizė ir projekto „Vienas langelis prieinamam turizmui Europoje“ (angl. *One-Stop-Shop for Accessible Tourism in Europe*) (OSSATE) „Prieinamos rinkos ir suinteresuotųjų šalių analizė“ (angl. *Accessibility Market and Stakeholder Analysis*).

<sup>2</sup> Reglamentai (EB) Nr. 261/2004 (OL L 46) ir (EB) Nr. 1107/2006 (OL L 204) susiję su oro transportu; dėl geležinkelių transporto žr. Reglamentą 1371/2007.

#### 4. GALIMYBĖS

##### **Nekeisti esamos padėties (1 galimybė)**

ES lygiu nebūtų imtasi jokių veiksmų, išliktų esama padėtis, kai nacionaliniai ir tarptautiniai teisės aktai yra skirtingi.

##### **Bendrijos teisinė priemonė, kuria būtų siekiama pagerinti laivais keliaujančių asmenų teises (2 galimybė)**

Galima numatyti ir kitą galimybę – ES lygiu privalomą ir tiesiogiai taikomą reguliavimo priemonę. Reglamentas būtų taikomas ne tik tarptautiniams maršrutams, į kuriuos būtų įtrauktas bent vienas ES uostas, bet ir atskirų valstybių narių nacionaliniams maršrutams. Tokiu ES teisės aktu būtų siekiama:

- nustatyti riboto judumo asmenų teises, susijusias su prieinamumu uostuose, pagalbos teikimu uostuose ir laivuose, taip pat informacijos teikimo reikalavimus;
- nustatyti keleivių teises, jei kelionė pertraukiama dėl atšaukimo arba vėlavimo;
- nustatyti informacijos apie jūrų transporto keleivių teises teikimo plačiajai visuomenei, ypač keleiviams, tarp jų ir riboto judumo asmenims, standartus;
- numatyti skundų nagrinėjimo ir keleivių teisių stebėsenos ir vykdymo tvarką.

##### **ES koordinavimo ir dalijimosi gerąja patirtimi sistema, kuri padėtų patobulinti nacionalinius teisės aktus (3 galimybė)**

Pagal šį scenarijų ES tik skatintų valstybes nares taikyti bendrą privalomos teisinės galios neturinčių teisės aktų sistemą. Ši privalomos teisinės galios neturinčių teisės aktų sistema būtų pagrįsta gerąja patirtimi ir padėtų nustatyti nacionalinių teisės aktų, kuriais būtų įgyvendinamos jūrų ir vidaus vandens maršrutais vykstančių keleivių teises, gaires.

##### **Savanoriški susitarimai (4 galimybė)**

Savanoriškų susitarimų veiksmingumas keleivinio transporto sektoriuje yra labai ginčytinas, nes vartotojų organizacijos griežtai pareiškė, kad lig šios parengti vos keli elgesio kodeksai rezultatų nedavė. Oro transporto sektoriaus reguliavimo patirtis rodo, kad tokio pobūdžio susitarimai labai retai yra veiksmingi.

#### 5. EKONOMINIO POVEIKIO ANALIZĖ

##### **1 galimybė – nekeisti esamos padėties**

Pasirinkus šią politikos galimybę operatoriai, uostai, administracijos ir vietos valdžios institucijos nepatirtų jokių papildomų išlaidų. Vis dėlto ilgainiui jie gali patirti nuostolių, nes būtų sunku pritraukti papildomų transporto srautų. Jei nebus imtasi priemonių laivais keliaujančių keleivių naudai, keleivių skaičius šiame sektoriuje greičiausiai nedidės.

Operatoriai, uostai, administracijos ir vietos valdžios institucijos ES ir už jos ribų taip pat patirtų išlaidų dėl skirtingų nacionalinių įstatymų.

## **2 galimybė – Bendrijos teisinė priemonė**

### 1) Priemonių, susijusių su riboto judumo asmenimis, išlaidos

Operatoriai gali mažiausiomis sąnaudomis pasiekti priimtina uostų prieinamumo lygį, kai terminalas iš esmės atnaujinamas arba statomas naujas terminalas.

Kalbant apie išlaidas, susijusias su pagalbos teikimu uostuose, vienintelės laivų operatorių išlaidos – tai išlaidos mokymo kursams rengti. Vežėjai savo darbuotojams jau dabar privalo rengti pagalbos teikimo laivuose mokymo kursus. Metinės aptarnaujančio personalo mokymo išlaidos būtų maždaug 2,9 mln. EUR. Vis dėlto kad darbuotojai būtų geriau informuoti, administraciniam personalui taip pat gali reikėti tokių mokymo kursų. Tokiu atveju išlaidos padidėtų dar maždaug 1 mln. EUR.

Pareiga informuoti gali būti įvykdyta mažiausiomis sąnaudomis, nes ši informacija gali būti teikiama kartu su jau dabar operatorių rengiama ir (arba) skleidžiama kita informacija.

### 2) Priemonių, taikomų, jei kelionė pertraukiama dėl vėlavimo arba atšaukimo, išlaidos

Priemonės kompensavimo sistemoms nustatyti ir informacijai teikti siekiant informuoti keleivius apie jų teises neturėtų pareikalauti pernelyg didelių išlaidų, nors jas prognozuoti sunku. Vis dėlto poveikis įplaukoms ir pelnui turėtų būti nežymus, be to, poveikis Bendrijos konkurencingumui taip pat turėtų būti nedidelis, nes priemonės būtų taikomos visiems šiame sektoriuje veikiantiems operatoriams.

### 3) Su pareiga teikti informaciją susijusios išlaidos

Operatoriai neturėtų patirti jokių konkrečių papildomų su jų pareiga teikti informaciją susijusių išlaidų.

### 4) Skundų nagrinėjimo ir stebėsenos išlaidos

Dėl ginčų sprendimo valdymo proceso neturėtų atsirasti didelė papildoma ekonominė našta operatoriams.

### 5) Poveikis jūrų transporto keleiviams

Padidėjus išlaidoms gali sumažėti laivų operatorių pelno maržos arba padidėti keleivių bilietų kainos. Poveikis bilietų kainoms priklausytų nuo to, kokias papildomas išlaidas patirtų laivų operatoriai.

### 6) Poveikis turizmo sektoriui.

Siūlomos priemonės greičiausiai turėtų teigiamą poveikį ES įmonių konkurencingumui.

## **3 galimybė – ES koordinavimo ir dalijimosi gerąja patirtimi sistema, kuri padėtų patobulinti nacionalinius teisės aktus**

Numatoma siūlomų priemonių nauda ir su jomis susijusios išlaidos priklausytų nuo to, kiek ES valstybės narės būtų įsipareigojusios priimti nacionalines nuostatas ir jas vykdyti. Ten, kur nacionalinės priemonės būtų taikomos, poveikis turizmo sektoriui taip pat turėtų būti teigiamas. Tačiau galimos papildomos įplaukos iš turizmo būtų mažesnės nei pasirinkus

2 galimybę, nes paslaugos būtų visiškai prieinamos tik tose valstybėse narėse, kurios visiškai laikytųsi ES rekomendacijų.

#### **4 galimybė – savanoriški susitarimai**

Išlaidų rūšys yra tokios pačios kaip ir pasirinkus pirmiau minėtas galimybes. Tačiau bendra išlaidų suma turėtų būti mažesnė nei pasirinkus kitas galimybes, nes tik nedaug operatorių savanoriškai prisiimtų papildomas išlaidas.

### **6. SOCIALINIO POVEIKIO ANALIZĖ**

#### **1 galimybė – nekeisti esamos padėties**

Kitų rūšių transporto sektoriuose Bendrijos lygiu įtvirtintomis teisėmis pagrįstas keleivių pasitikėjimas gali virsti nepasitikėjimu, jei jūrų transporto sektoriuje nebus užtikrintas minimalus vienodų, aiškių ir veiksmingų keleivių teisių lygis. Dėl neigiamų socialinių pasekmių gali būti prarastos darbo vietos, o senyvo amžiaus asmenys ir neįgalieji nebūtų pakankamai integruojami.

#### **2 galimybė – Bendrijos teisinė priemonė**

Jūrų ir vidaus vandenių maršrutais vykstantiems keleiviams tokia priemonė būtų naudinga, nes pagerėtų paslaugų kokybė. Be to, susidūrę su sunkumais kelionės metu, keleiviai galėtų pasinaudoti teikiama pagalba.

Kalbant apie papildomas darbo vietas uostuose, dėl didėjančio laivais keliaujančių keleivių skaičiaus gali atsirasti papildomas personalo poreikis uostuose ir keleivių terminaluose. Galimas papildomų samdomų darbuotojų poreikis uostuose mažiausiai būtų maždaug 176 400. Turizmo sektoriuje papildomai reikėtų maždaug nuo 12 000 iki 24 000 visą darbo dieną dirbančių darbuotojų.

#### **3 galimybė – ES koordinavimo ir dalijimosi gerąja patirtimi sistema, kuri padėtų patobulinti nacionalinius teisės aktus**

Pasirinkus šią galimybę jos galima nauda ir su ja susijusios išlaidos priklausytų nuo to, kiek ES valstybės narės būtų įsipareigojusios priimti ir vykdyti naująsias nuostatas.

#### **4 galimybė – savanoriški susitarimai**

Galima nauda ir išlaidos priklausytų nuo to, kiek operatoriai būtų įsipareigoję priimti keleivių teises, o jei jos būtų priimtose kolektyviai – jas pripažinti, ir visais atvejais jų nepažeidinėti praktiškai.

### **7. POVEIKIS APLINKAI**

#### **1 galimybė – nekeisti esamos padėties**

Jei jūrų transporto sektoriuje keleivių lūkesčiai nebus patenkinti, keleiviai savo nepasitenkinimą greičiausiai išreikš rinkdamiesi kitų rūšių transportą, jei bus tokia galimybė. Laivų transportas aplinką teršia aštuonis kartus mažiau nei oro transportas, kurį galima laikyti vienintele alternatyvia transporto priemone. Todėl pasirinkus galimybę „nekeisti esamos padėties“, išlaidos aplinkosaugai būtų gana didelės.

## **2 galimybė – Bendrijos teisinė priemonė**

Jei paslaugų keleiviams kokybė būtų daug geresnė, išaugtų ir jūrų transporto paklausa. Išaugus keleivių skaičiui, reikėtų padidinti vidutines apkrovas ir užtikrinti geresnį esamo Europos laivyno valdymą. Vis dėlto išaugus jūrų transporto paslaugoms, nežymus teigiamas poveikis būtų padarytas ir aplinkai, nes dauguma naujų keleivių būtų keleiviai, pritraukti iš kitų (labiau aplinką teršiančių) rūšių transporto sektorių.

## **3 galimybė – ES koordinavimo ir dalijimosi gerąja patirtimi sistema, kuri padėtų patobulinti nacionalinius teisės aktus**

Paslaugų kokybė šalyse, kurios nesiiimtų ES siūlomų priemonių, negerėtų. Keleiviai savo nepasitenkinimą greičiausiai išreikštų rinkdamiesi kitų rūšių transportą, kuris labiau teršia aplinką.

## **4 galimybė – savanoriški susitarimai**

Jūrų transporto paslaugų kokybė negerėtų. Rezultatai būtų panašūs kaip ir pasirinkus 3 galimybę.

## **8. ADMINISTRACINĖS IŠLAIDOS**

Už siūlomų nuostatų vykdymą bei stebėseną ir skundų nagrinėjimą atsakingo subjekto veikla, funkcijos ir struktūra būtų labai panaši į visose valstybėse narėse paskirto subjekto, kuris yra atsakingas už Reglamento dėl tarptautinių geležinkelių keleivių teisių ir pareigų<sup>3</sup> ir Reglamento dėl oro keleivių teisių<sup>4</sup> vykdymą. Oro transporto srityje sukaupta patirtis šiuo atveju yra labai naudinga. Numatomos išlaidos ES iš viso būtų maždaug 568 000 EUR.

## **9. GALIMYBIŲ PALYGINIMAS**

Poveikio vertinimo tyrimo išvados rodo, kad visų tikslų būtų galima pasiekti iš keturių įvertintų galimybių pasirinkus ES teisinės priemonės galimybę.

Sprendžiant iš pavyzdžių kitų rūšių transporto sektoriuose, akivaizdu, jog realios pažangos stiprinant keleivių apsaugą įmanoma pasiekti tik ES lygiu. Nauda keleiviams yra akivaizdi, suvienodintos pagrindinės teisės – taip pat didelis bendrosios rinkos transporto sektoriaus pranašumas. Dėl atskiruose teisės aktuose ir sutartyse įtvirtintų pavienių nacionalinių nuostatų didėja prisitaikymo išlaidos ir mažėja operatorių geografinis lankstumas išnaudojant personalo ir transporto priemonių galimybes.

---

3 COM (2004) 143 galutinis.

4 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantys Reglamentą (EEB) Nr. 295/91.