



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 29.7.2004  
KOM(2004) 527 v konečnom znení

**OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE**

**o fungovaní a perspektívach rámca Spoločenstva pre osobnú autokarovú a autobusovú dopravu: prístup na trhy s medzinárodnou dopravou a dopravou formou kobotáže, bezpečnosť a práva cestujúcich**

{SEC(2004) 1020}

## OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

### **o fungovaní a perspektívach rámca Spoločenstva pre osobnú autokarovú a autobusovú dopravu: prístup na trhy s medzinárodnou dopravou a dopravou formou kabotáže, bezpečnosť a práva cestujúcich**

(Text s významom pre EHP)

#### **A. ÚVOD**

Komuniké predkladá analýzu fungovania predpisov Spoločenstva v oblasti prístupu k medzinárodným trhom a k osobnej doprave formou kabotáže. Vychádza z povinnosti predpísanej nariadením č. 684/92<sup>1</sup> v znení nariadenia č. 11/98<sup>2</sup> o medzinárodnej osobnej doprave a nariadenia č. 12/98<sup>3</sup> o osobnej doprave formou kabotáže. Tieto nariadenia totiž určujú, že Komisia predloží správu o uplatňovaní predpisov Spoločenstva v oblasti prístupu na trhy s osobnou dopravou a takisto o dopadoch dopravy formou kabotáže na trh vnútroštátnej dopravy.

V prílohe komuniké sa nachádza *Pracovný dokument rezortov Komisie*. Tento dokument preberá okrem komuniké pre Európsky parlament a Radu takisto syntézu problémov výkladu a prípadov uplatňovania legislatívy Spoločenstva, ktoré v priebehu posledných rokov predložili Komisii členské štáty, dopravné podniky alebo združenia zastupujúce dopravcov. Takisto uvádza niektoré ekonomické prvky trhu s osobnou cestnou dopravou. Tento dokument rezortov Komisie je zvlášť určený pre príslušných ekonomických operátorov a orgány jednotlivých štátov. Prispeje totiž k zaručeniu jednotného uplatňovania pravidiel Spoločenstva v oblasti prístupu k trhom.

Mimo pôsobnosti nariadení č. 684/92 a č. 12/98 obsahuje pracovný dokument rezortov Komisie aj dve ďalšie dôležité témy v rámci rozvoja osobnej cestnej dopravy: bezpečnosť vozidiel a práva cestujúcich. Ak aj totiž sú pravidlá Spoločenstva v oblasti prístupu k trhom najpodstatnejšie, rozvoj sektora osobnej cestnej dopravy závisí takisto od úrovne bezpečnosti poskytnutej cestujúcim. Dokument tak poukazuje na technologické pokroky, ktoré viedli k bezpečnejším vozidlám, ale aj na medzery v tejto oblasti, na ktoré by sa mali v prípade potreby vzťahovať nové iniciatívy Komisie. Čo sa týka práv cestujúcich, pre uľahčenie integrácie, zlepšenie blahobytu občanov a pomoc smerujúcu k reálnemu využívaniu ich práv je podstatná záruka výkonných dopravných služieb a kvality. Je preto potrebné venovať týmto otázkam hlbšiu štúdiu. Práva cestujúcich budú v priebehu nasledujúcich rokov určite predstavovať jednu z priorit činnosti Spoločenstva.

---

<sup>1</sup> Ú. v. ES L 74, 20. 3.1992, s. 1.

<sup>2</sup> Ú. v. ES L 4, 8.1.1998, s. 1.

<sup>3</sup> Ú. v. ES L 4, 8.1.1998, s. 10.

## B. SPRÁVA O FUNGOVANÍ RÁMCA SPOLOČENSTVA

### 1. Osobná medzinárodná doprava

#### *Licencia Spoločenstva*

Nariadenie č. 684/92 v znení nariadenia č. 11/98 nespôsobilo vo všeobecnosti a vzhľadom na informácie, ktoré má Komisia k dispozícii, osobným dopravcom ani príslušným orgánom jednotlivých štátov žiadne závažné problémy spojené s aplikáciou či výkladom. Cieľom nariadenia č. 11/98 bolo prispôbiť a zjednodušiť nariadenie č. 684/92, ktoré predstavovalo prvú legislatívnu iniciatívu Spoločenstva smerujúcu k otvoreniu trhu s medzinárodnou osobnou dopravou. Vzhľadom na skúsenosť z posledných rokov je možné skonštatovať, že nariadenie č. 11/98 umožnilo uskutočniť tieto ciele.

Licencia Spoločenstva konkrétne umožnila uľahčenie kontrol vykonávaných mimo členského štátu sídla dopravcu, a tým aj zlepšenie podmienok prístupu na trh s medzinárodnou dopravou. Komisii bolo predložených niekoľko sťažností týkajúcich sa uplatnenia sankcií príslušnými kontrolnými orgánmi jednotlivých štátov pri overovaní dokumentov, ktoré sa nachádzajú vo vozidle. Postoj rezortov Komisie by v týchto prípadoch, ktorých podstata je uvedená v priloženom dokumente, mal prispieť k zabezpečeniu správneho uplatnenia legislatívy v tejto oblasti. Vzhľadom na to, že táto licencia Spoločenstva zohráva podstatnú úlohu pri fungovaní trhu s osobnou dopravou, čoho dôsledkom je dôležitosť použitia tohto dokumentu v súlade s predpismi Spoločenstva, vyzýva Komisia všetky zúčastnené strany, aby sa vyjadrili k nasledujúcej otázke:

#### Otázka č. 1

Sú spresnenia poskytnuté Komisiou (v rámci *Pracovného dokumentu rezortov Komisie*) pre výklad a aplikáciu ustanovení týkajúcich sa licencie Spoločenstva dostatočné? Prispievajú k riešeniu problémov príslušných orgánov, ktoré vydávajú licencie Spoločenstva a ich overené kópie, kontrolórov a dopravných podnikov?

#### *Povolenie pravidelnej dopravy*

Procedúra udeľovania povolenia pre pravidelnú medzinárodnú dopravu a niektoré špecializované druhy pravidelnej dopravy je dôležitou výnimkou zo všeobecnej zásady otvárania trhu s dopravou. Či už ide o cestnú, železničnú, námornú alebo leteckú dopravu, nákladnú alebo osobnú dopravu, Európske spoločenstvo sa usiluje o rozvoj liberalizácie trhu a zároveň o udržanie vysokých štandardov kvality služieb a bezpečnosti. Je preto vhodné uvažovať o novej etape – prechodnej či konečnej – vedúcej k výraznejšiemu otvoreniu trhu pre pravidelnú medzinárodnú dopravu. Je potrebné rátať s tromi scenármi:

#### – 1. scenár: *Obmedzenie prípadov odmietnutia vydať povolenie*

Nariadenie č. 11/98 už umožnilo znížiť rozsah možných motívov odmietnutia vydať povolenie pre pravidelnú medzinárodnú dopravu. Udelenie povolenia je odteraz povinné, ak nie je možné odvolať sa na žiaden z motívov odmietnutia uvedených v nariadení. Je potrebné prejsť ďalšou etapou, ktorá spočíva v čo najpodstatnejšom znížení počtu prípadov odmietnutia uvedených momentálne v článku 7 odsek 4 nariadenia 684/92. Komisia navrhla napokon už

v roku 1996<sup>4</sup> zrušenie motívu odmietnutia, podľa ktorého by pravidelná autobusová a autokarová doprava vážne ovplyvnila životaschopnosť porovnateľnej železničnej dopravy. Napriek tomu, že tento návrh nebol prijatý pri schvaľovaní nariadenia č. 11/98, zrušenie je i naďalej nanajvýš oprávnené z hľadiska zásady voľnej súťaže medzi jednotlivými dopravnými prostriedkami. Takisto je potrebné poznamenať, že podľa informácií Komisie nebolo žiadne povolenie nikdy odmietnuté na základe tohto motívu.

Bolo by takisto vhodné uvažovať o spružnení pravidiel stanovených v článku 7 odsek 4 body d) a e), s cieľom podporiť rozvoj novej pravidelnej dopravy na určitých medzinárodných trasách. V súčasnosti platné ustanovenia totiž môžu viesť k úplnému zablokovaniu niektorých trhov a prakticky tak znemožniť vstup nových dopravcov.

– 2. scenár: *Obmedzenie prípadov odmietnutia a tichý súhlas*

Článok 7 odsek 3 ustanovuje, že príslušný vydávajúci orgán rozhoduje o žiadosti o povolenie do štyroch mesiacov odo dňa podania žiadosti dopravcom. V praxi sa ukazuje, že táto lehota je často prekročená, čo je neprijateľné pre dopravné podniky, ktoré podali žiadosť o povolenie.

Okrem obmedzenia prípadov odmietnutia žiadosti o povolenie (pozri 1. scenár) je preto vhodné zaviesť aj procedúru tichého súhlasu. Ak teda príslušný vydávajúci orgán neprijme rozhodnutie v lehote predpísanej článkom 7 odsek 3, považuje sa to za vydanie povolenia a podnik tak môže začať s plánovanou prevádzkou prvý deň po vypršaní vyššie spomenutej lehoty.

– 3. scenár: *Zrušenie procedúry udeľovania povolenia*

Podľa tohto posledného scenára by sa pravidelná medzinárodná doprava úplne liberalizovala podľa vzoru príležitostnej dopravy. Každý podnik so sídlom v členskom štáte Európskeho spoločenstva by mal možnosť prevádzkovať novú linku pravidelnej medzinárodnej dopravy bez ohľadu na to, či ju už prevádzkuje jeden alebo viacero dopravných podnikov. Uplatnila by sa tak zásada voľnej súťaže.

Takáto úplná liberalizácia pravidelnej medzinárodnej dopravy by však nevylučovala procedúru informovania príslušných orgánov jednotlivých štátov, ktoré by tak mali možnosť skontrolovať, či podnik, ktorý plánuje vytvoriť novú pravidelnú linku, zodpovedá predpisom Spoločenstva v oblasti prístupu k profesii osobných dopravcov, prípadne pravidlám v oblasti bezpečnosti cestnej premávky. Členský štát, v ktorom sídli dopravca, by mal podstatnú kontrolnú funkciu v rámci tohto nového liberalizovaného trhu. Odňatie alebo nepredĺženie licencie Spoločenstva (prípadne odňatie overených kópií zodpovedajúcich originálu licencie Spoločenstva) bude nutné použiť vo väčšej miere než doteraz ako sankcie podnecujúce dopravcov k čo najprísnejšiemu dodržiavaniu predpisov. Primeraná kontrola záväzkov dopravcov spolu s prípadnými sankciami na úrovni licencie Spoločenstva nahradia kontrolu, ktorá sa momentálne uskutočňuje na úrovni procedúry udeľovania povolení na pravidelnú dopravu.

---

<sup>4</sup> KOM (96) 190 konečné znenie

Okrem toho by bolo potrebné vytvoriť kontrolný dokument, ktorý by nahradil povolenie stanovené nariadením č. 684/92. Napokon by bolo vhodné zabezpečiť, aby táto liberalizácia rešpektovala služby vo verejnom záujme a koncesie existujúce v rámci cezhraničných vzťahov.

Komisia vyzýva všetky zúčastnené strany – dopravcov, združenia dopravcov, štátne orgány, aby sa vyjadrili k nasledujúcim trom scenárom:

#### Otázka č. 2

Je procedúra žiadania a udeľovania povolení pre pravidelnú medzinárodnú dopravu a pre niektoré špecializované druhy pravidelnej dopravy, určená nariadením č. 684/92 v znení nariadenia č. 11/98, opodstatnená a vyvážená vzhľadom na všeobecný cieľ liberalizácie dopravných služieb na vnútornom trhu?

Aký by mal byť stupeň liberalizácie týchto služieb?

- a. 1. scenár: Obmedziť prípady odmietnutia vydať povolenie stanovené v článku 7 odsek 4 nariadenia č. 684/92 v znení nariadenia č. 11/98. Ktoré prípady odmietnutia by mali byť pozmenené, prípadne zrušené?
- b. 2. scenár: Obmedziť prípady odmietnutia vydať povolenie a zaviesť tichý súhlas vydávajúceho orgánu v prípade, že nerozhodne do 4 mesiacov odo dňa podania žiadosti dopravcom.
- c. 3. scenár: Pripraviť úplnú liberalizáciu pravidelnej medzinárodnej dopravy a špecializovanej pravidelnej dopravy, ktorá zatiaľ podlieha povoleniu podľa vzoru príležitostnej dopravy. Aké postupy a dokumenty by sa mali v tomto prípade zaviesť ako náhrada za postupy a dokumenty momentálnej procedúry udeľovania povolenia?

Na základe poznámok a pripomienok na túto tému pristúpi komisia koncom roku 2004 alebo začiatkom roku 2005 k schváleniu návrhu, ktorý zmení a doplní podmienky prevádzkovania pravidelnej medzinárodnej dopravy stanovené v nariadeniach č. 684/92 a 11/98.

## **2. Osobná doprava formou kabotáže**

Nariadenie č. 12/98 o osobnej doprave formou kabotáže nespôsobilo žiadne problémy, pokiaľ ide o výklad či uplatňovanie. Členské štáty konkrétne neinformovali o žiadnom porušení pravidiel v súvislosti so základnou charakteristikou kabotáže, a síce že služby môžu byť v hostiteľskom členskom štáte poskytované len dočasne. Priemerná doba trvania príležitostnej dopravy v hostiteľskom členskom štáte je veľmi krátka, a to 1 až 5 dní. Počet liniek pravidelnej dopravy formou kabotáže je extrémne nízky. Pokiaľ ide o počet liniek špecializovanej pravidelnej dopravy formou kabotáže, je takmer nulový.

Čo sa týka dopadu dopravy formou kabotáže na trh s vnútroštátnou dopravou, z analýzy vyplýva, že:

- Dopad kabotáže na vnútroštátne trhy členských štátov je zanedbateľný a predstavuje zvyškovú kategóriu. Dopravcovia preto sústredia svoje aktivity na príslušný vnútroštátny trh.

- Doprava formou kabotáže sa vykonáva najmä v pohraničných členských štátoch.
- Slabé prenikanie služieb dopravcov, ktorí nesídli v danom členskom štáte, na trh s príležitostnou dopravou je možné vysvetliť predovšetkým skutočnosťou, že kabotáž je povinné len službou poskytovanou „dočasne“. Keď chce podnik osobnej dopravy skutočne vstúpiť na iný trh, mal by mať v ideálnom prípade možnosť poskytovať služby nepretržite s určitým stupňom stálosti. Najvhodnejším prostriedkom je preto usadiť sa v danom členskom štáte alebo v tomto členskom štáte odkúpiť spoločnosť.

Nie je preto možné rátať so žiadnymi zmenami ustanovení nariadenia č. 12/98.

### **3. Bezpečnosť cestnej premávky a práva cestujúcich**

Čo sa týka bezpečnosti cestnej premávky, je treba skonštatovať, že legislatíva Spoločenstva spolu s technologickým pokrokom umožnili riadiť stále bezpečnejšie vozidlá. Tento vývoj je podstatný pre sektor autokarovej a autobusovej dopravy. Ak aj sú totiž predpisy Spoločenstva v oblasti prístupu k trhu prvoradé, rozvoj sektora osobnej cestnej dopravy závisí takisto od kvality služieb ponúkaných zákazníkom, pretože bezpečnosť autokarov naberá v ich očiach stále viac na dôležitosti. Za týmto účelom bude potrebné posúdiť vhodnosť a realizovateľnosť systému udeľovania certifikátov dopravcom, ktorí okrem minimálnych bezpečnostných štandardov zakotvených v komunitárnych a národných predpisoch dodržia zvlášť vysoké štandardy v oblasti bezpečnosti cestnej premávky.

Sektor autobusovej a autokarovej dopravy musí zaručiť výkonné a kvalitné služby: zlepšenie pohodlia cestujúcich, právo na informácie o tarifikách, zmluvných podmienkach, spracovaní sťažností, mechanizmoch riešenia sporov, vozidlá lepšie prispôbené na prepravu osôb so zníženou pohyblivosťou atď. Je nutné začať uvažovať o všetkých týchto otázkach spojených s právami cestujúcich v sektore autobusovej a autokarovej dopravy. Komisia vyzýva všetky zúčastnené strany, predovšetkým dopravcov a spotrebiteľské združenia, aby jej adresovali všetky prípadné poznámky a pripomienky na túto tému.

\*\*\*\*\*

Zúčastnené strany môžu adresovať svoje poznámky a pripomienky k tejto správe do 15. októbra 2004 na nasledujúcu adresu:

Poštová adresa	Európska komisia Generálne riaditeľstvo pre energiu a dopravu Mme Isabelle Kardacz B-1049 Bruxelles
Fax:	Mme Isabelle Kardacz + 32 (2) 295.21.65
e-mail	isabelle.kardacz@cec.eu.int