

5.6 Zmniejszenie obszarów wydobycia węgla w ramach planowania regionalnego, a także nadmierne obciążenie przepisami z zakresu ochrony środowiska naturalnego wielokrotnie prowadziły w przeszłości do niepotrzebnych opóźnień i dodatkowego obciążania kopalń. Umieszczenie złóż oraz mobilność prac górniczych w trakcie wydobycia surowców wiążą się ze szczególnymi trudnościami w porównaniu z innymi gałęziami przemysłu. Należy uwzględnić te szczególne uwarunkowania, przede wszystkim podczas tworzenia ram prawnych w kwestiach ochrony środowiska naturalnego, np. w prawodawstwie dotyczącym odpadów, ochrony gleby i wody.

5.7 EKES jest również zdania, że dokument Komisji, a także określony w nim harmonogram, wyrażają duży optymizm w kwestii ram czasowych CCS oraz czasu potrzebnego na jego wprowadzenie. Mimo że znane są ogólne zasady, rozwiązania technologiczne wymagają dłuższego czasu i nie należy ocze-

kiwać przełomowych osiągnięć, które zastąpiłyby ciągłe i intensywne prace nad wdrożeniem omawianej koncepcji. Komisja powinna obecnie skoncentrować się na środkach, które ułatwiłyby uruchomienie 10-12 obiektów demonstracyjnych w 2015 r. oraz stworzenie niezawodnych i jednocześnie niezbyt restrykcyjnych ram dla CCS, obejmujących najważniejsze zagrożenia. Przejściowy etap wyższej wydajności w produkcji energii jest niezwykle pożądanym, natomiast nadmierny pośpiech i zbyt restrykcyjne ramy prawne mogłyby poważnie zaszkodzić tej ważnej koncepcji.

5.8 EKES opowiada się również za intensyfikacją badań naukowych i rozwoju w dziedzinie odnawialnych i alternatywnych źródeł energii, co powinno przyczynić się do bezpiecznej kombinacji źródeł energii w UE. Jednocześnie należy bezzwłocznie zakończyć tworzenie zintegrowanego rynku energetycznego UE.

Bruksela, 27 września 2007 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Dimitris DIMITRIADIS

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku dla usług autokarowych i autobusowych (przekształcenie)

COM(2007) 264 wersja ostateczna — 2007/0097 (COD)

(2008/C 10/11)

Dnia 16 lipca 2007 r. Rada, działając na podstawie art. 175 ust. 1 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 5 września 2007 r. Sprawozdawcą był Frank ALLEN.

Na 438. sesji plenarnej w dniach 26-27 września 2007 r. (posiedzenie z 26 września 2007 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 150 do 1 — 3 osoby wstrzymały się od głosu — przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 Komitet z zadowoleniem przyjmuje nowo zaproponowane rozporządzenie. Przyjęcie tego wniosku doprowadzi do uchylecia rozporządzenia nr 684/92 i rozporządzenia nr 12/98.

1.2 Również w przypadku usług autobusowych i autokarowych bezpieczeństwo pasażerów musi być absolutnym priorytetem. Wszystkie inne kwestie należy uznać za mniej ważne.

1.3 Nowe rozporządzenie powinno się przyczynić do bezpieczeństwa drogowego ze względu na ściślejsze kontrolowanie międzynarodowych przewoźników autobusowych i autokarowych, którzy świadczą usługi w kilku państwach członkowskich.

1.4 Komitet pochwala ten wniosek, gdyż wchodzi on w zakres programu „lepszego stanowienia prawa” i jest zgodny ze zobowiązaniem do uproszczenia i aktualizacji wspólnotowego dorobku prawnego.

1.5 Komitet zaleca:

1.5.1 Doprecyzowanie sformułowania: „poważne naruszenie lub powtarzające się drobne naruszenia wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego”. Co jest drobnym naruszeniem? Ile drobnych naruszeń prowadzi do kary administracyjnej?

1.5.2 Należy również sporządzić wykaz poważnych naruszeń.

1.5.3 Zasada pomocniczości nie może być wykorzystywana jako środek dyskryminacji wobec przewoźników nieposiadających siedziby w państwie członkowskim i wnioszek powinien przewidywać większą ochronę w tym zakresie.

1.5.4 Pierwszorzędne znaczenie musi mieć utworzenie ogólnounijnnej bazy danych, tak by ułatwić wymianę informacji i by szczegóły dotyczące licencji i związane z tym informacje mogły być sprawdzone.

1.5.5 Na mocy art. 23 ust. 3 przewoźnikowi, na którego przyjmujące państwo członkowskie nakłada karę administracyjną w wypadku przewozu kabotażowego, należy umożliwić korzystanie ze specjalnego systemu odwoławczego. Nie narusza to postępowania karnego.

2. Wstęp

2.1 Dyrektywa 96/26/WE w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego wraz z rozporządzeniem (EWG) nr 684/92 i rozporządzeniem (WE) nr 12/98 w sprawie dostępu do rynku usług autokarowych i autobusowych stanowiły początkowo główny element rynku wewnętrznego międzynarodowych usług drogowego transportu pasażerskiego.

2.2 Dyrektywa wprowadziła minimalne standardy jakościowe, które należy spełnić w celu wykonywania zawodu, natomiast dwa rozporządzenia zliberalizowały międzynarodowe okazjonalne przewozy drogowoosobowe, ustanowiły specjalną procedurę wydawania zezwoleń na międzynarodowe regularne usługi przewozu osób, jak również dopuściły wykonywanie usług kabotażowych w ramach takich międzynarodowych usług.

2.3 Zasady te należy obecnie uczynić spójnymi z nowymi ramami prawnymi wynikającymi z rozporządzenia w sprawie usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego, które zostanie niebawem przyjęte przez Parlament Europejski i Radę. Zasady te należy także doprecyzować, a w niektórych wypadkach uprościć, gdyż z doświadczenia wynika, że pewne przepisy prawne pociągają za sobą zbędne obciążenia administracyjne.

2.4 Przewoźnicy uczestniczący w międzynarodowym przewozie osób autokarem i autobusem muszą posiadać międzynarodową licencję przewoźników pasażerskiego transportu drogowego wydaną przez właściwy organ państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma siedzibę, chyba że zostali z tego zwolnieni.

2.5 Rozporządzenie nr 684/92 otwiera dostęp do rynku międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem, zaś rozporządzenie nr 12/98 ustanawia warunki wykonywania usług przez przewoźników nieposiadających siedziby w danym państwie członkowskim.

3. Streszczenie wniosku

3.1 Celem wniosku jest dokonanie przeglądu i konsolidacji rozporządzeń nr 684/92 i 12/98 w sprawie dostępu do rynku usług autokarowych i autobusowych. Wyjaśnia on obecne przepisy prawne i zmienia je w niektórych aspektach w celu zwiększenia

ogólnej spójności i zmniejszenia obciążeń administracyjnych.

3.2 Dla celów omawianego rozporządzenia stosować się będą następujące definicje:

3.2.1 Termin „usługi regularne” oznacza usługi polegające na przewozie osób w określonych odstępach czasu i określonymi trasami, przy założeniu, że pasażerowie wsiadają i wysiadają na z góry określonych przystankach. Usługa ta wymaga zezwolenia od własnego państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma swoją siedzibę i w którym pojazd (pojazdy) jest zarejestrowany. Zezwolenie upoważnia posiadacza (posiadaczy) do świadczenia regularnych usług na terytorium wszystkich państw członkowskich, przez które przebiega trasa usług.

3.2.2 Termin „specjalne usługi regularne” oznacza regularne usługi zapewniające przewóz określonych kategorii pasażerów, z wyłączeniem innych pasażerów. Należą do nich:

- przewóz pracowników pomiędzy miejscem pracy a miejscem zamieszkania,
- przewóz uczniów i studentów do i z placówek kształcenia.

Usługi te nie wymagają zezwolenia (licencji na trasę) pod warunkiem, że są objęte umową zawartą pomiędzy organizatorem a przewoźnikiem.

3.2.3 „Usługi okazjonalne” oznacza usługi, które nie są objęte definicją usług regularnych, w tym specjalnych usług regularnych, oraz które w szczególności charakteryzują się tym, że przewożone grupy zbierają się z inicjatywy zleceniodawcy lub przewoźnika. Usługa ta nie wymaga zezwolenia (licencji na trasę).

3.2.4 „Działalność transportowa prowadzona na potrzeby własne” oznacza działalność prowadzoną przez przedsiębiorstwo dla jego własnych pracowników lub przez organizację o charakterze niezarobkowym w celu przewozu jej członków w związku z działalnością społeczną, pod warunkiem że:

- działalność transportowa jest jedynie działalnością podrzędną dla przedsiębiorstwa lub organizacji,
- używane pojazdy są własnością przedsiębiorstwa lub organizacji lub są przedmiotem długoterminowej umowy leasingowej oraz pojazdy te są prowadzone przez pracownika przedsiębiorstwa lub organizacji.

Działalność ta jest zwolniona z jakiegokolwiek systemu zezwoleń, ale podlega systemowi zaświadczeń wydawanych przez właściwe organy państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany.

3.2.5 „Kabotaż” oznacza krajowe przewozy drogowoosobowe wykonywane przez przewoźników nieposiadających siedziby na podstawie zezwoleń tymczasowych.

3.2.6 Zezwala się na wykonywanie przewozów kabotażowych dla następujących usług:

- specjalne usługi regularne, pod warunkiem że są one objęte umową zawartą między organizatorem a przewoźnikiem,

- b) usługi okazjonalne,
- c) usługi regularne wykonywane przez przewoźnika nieposiadającego siedziby w przyjmującym państwie członkowskim w ramach świadczenia międzynarodowych usług regularnych zgodnie z omawianym rozporządzeniem, z wyjątkiem obszarów miejskich i ich okolic. Wykonywanie przewozów kabotażowych nie odbywa się niezależnie od takich usług międzynarodowych.

Krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze są stosowane przez państwa członkowskie do przewoźników nieposiadających siedziby w państwie członkowskim na takich samych warunkach, które nałożono na ich obywateli.

4. Uwagi ogólne

4.1 Art. 8 upraszcza procedurę otrzymania zezwolenia (licencji na trasę). Co się tyczy dostępu do rynku, będzie tylko jeden powód odmowy, a mianowicie fakt, że wykonywana usługa w poważny sposób wpływałaby na wykonywanie porównywalnej usługi w ramach zamówienia publicznego na usługi na liniach bezpośrednio związanych z trasą usług drogowych. Jest to rozsądne podejście.

4.2 Kraje tranzytu, na których terytorium nie wsiadają ani nie wysiadają żadne osoby, nie będą proszone o opinię, lecz informowane po wydaniu zezwolenia na wykonywanie usługi. Zwiększy to wydajność systemu.

4.3 Zasada pomocniczości ma zastosowanie, gdyż wniosek nie wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Wspólnoty. Niemniej jednak niezbędne są zabezpieczenia, by przewoźnicy nieposiadający siedziby w danym państwie nie byli dyskryminowani.

4.4 Art. 18 ust. 2, który dotyczy biletów transportowych, wymaga dalszych wyjaśnień.

4.5 Przewoźnik musi zapewnić bilety transportowe, indywidualne lub zbiorowe. Jeżeli w czasie kontroli przez upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych (w sytuacji, gdy bilety zostały uprzednio wystawione przez przewoźnika) pasażer

(pasażerowie) nie posiada ważnego biletu (biletów), przewoźnik nie ponosi za to odpowiedzialności. Od chwili wystawienia biletów pasażerowie muszą być odpowiedzialni za okazywanie biletu upoważnionemu funkcjonariuszowi służb kontrolnych.

5. Uwagi szczegółowe

5.1 Ogólnie rzecz ujmując, omawiany wniosek spełnia cele wyznaczone przez Komisję.

5.2 Kwestie związane zarówno z poważnymi, jak i drobnymi naruszeniami, oraz kary administracyjne, które mogą obowiązywać, wymagają dalszych wyjaśnień. Charakter oraz rodzaj naruszeń, które należą do różnych kategorii, muszą być zdefiniowane i spójne na całym obszarze Wspólnoty.

5.3 W wypadku poważnych naruszeń lub powtarzających się drobnych naruszeń przyjmujące państwo członkowskie może się zwrócić do państwa członkowskiego, które wydało międzynarodową licencję transportową, o nałożenie kar administracyjnych na posiadacza licencji (takiej jak cofnięcie tymczasowo lub na stałe niektórych bądź wszystkich poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii licencji lub cofnięcie tymczasowo bądź na stałe licencji). Nie narusza to jakiegokolwiek postępowania karnego w przyjmującym państwie członkowskim.

5.4 Chociaż wspomina się system odwołań, w którym nakłada się kary bądź odmawia się wydania zezwolenia, to wszystkie strony muszą postrzegać takie odwołania jako sprawiedliwe i niedyskryminacyjne.

5.5 Musi zostać utworzona ogólnounijna baza danych, by ułatwić szybką i skuteczną wymianę informacji pomiędzy państwami członkowskimi w zakresie usług autobusowych i autokarowych. Ponadto w czasie kontroli pojazdu przez upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych, możliwe powinno być wpisanie numeru międzynarodowej licencji transportowej (licencji wspólnotowej) i niezwłoczne otrzymanie wszystkich odpowiednich informacji w celu sprawdzenia ważności licencji.

Bruksela, 26 września 2007 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Dimitris DIMITRIADIS