



Briuselis, 2019 02 18
COM(2019) 84 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

dėl tam tikrų Reglamento (EB) Nr. 1071/2009, nustatančio bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles, nuostatų įgyvendinimo nuo 2015 m. sausio 1 d. iki 2016 m. gruodžio 31 d.

I. Ivadas

Šioje ataskaitoje aptariama valstybėse narėse vykdoma profesinė vežimo kelių transportu veikla ir ja siekiama užtikrinti atidesnę 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1071/2009, nustatančio bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles ir panaikinančio Tarybos direktyvą 96/26/EB¹ (toliau – Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009), taikymo stebėseną. Šis reglamentas taikomas visoms ES įsisteigusioms įmonėms, kurios verčiasi profesine vežimo kelių transportu veikla, ir įmonėms, ketinančioms verstis tokia veikla. Profesinė vežimo kelių transportu veikla reiškia tiek profesinę krovinių vežimo kelių transportu veiklą², tiek profesinę keleivių gabenimo kelių transportu veiklą³. Reglamentas netaikomas tam tikrų kategorijų įmonėms, pavyzdžiui, įmonėms, naudojančioms motorines transporto priemones, kurių pakrautos transporto priemonės masė yra mažesnė nei 3,5 tonos⁴. Reglamente (EB) Nr. 1071/2009 nustatytos bendros taisyklės, kuriomis reglamentuojamas leidimas verstis profesine krovinių vežimo ir keleivių gabenimo kelių transportu veikla.

Remiantis šio reglamento 3 straipsniu, įmonės, kurios verčiasi profesine vežimo kelių transportu veikla, turėtų turėti faktinę ir nuolatinę buveinę valstybėje narėje, būti nepriekaištingos reputacijos, būti tinkamos finansinės būklės ir turėti reikalaujamą profesinę kompetenciją. Be to, šio reglamento 4 straipsnyje nustatyta kelių transporto įmonių pareiga paskirti transporto vadybininką, turintį profesinės kompetencijos pažymėjimą, kuriuo patvirtinama, jog jis turi įgūdžių ir žinių, reikalingų tam, kad galėtų veiksmingai ir nuolat vadovauti vežimo operacijoms, laikydamasis visų teisinių ir gamybinių reikalavimų. Atsakomybė už tai, kad būtų patikrinta, ar transporto įmonės atitinka Reglamente (EB) Nr. 1071/2009 nustatytas sąlygas, tenka valstybėms narėms. Be to, didinant Europos Sąjungoje veikiančių įmonių stebėsenos veiksmingumą ypač svarbus yra gerai organizuotas administracinis valstybių narių bendradarbiavimas.

Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 26 straipsnio 1 dalyje nustatyti valstybių narių ir Komisijos pareigų teikti ataskaitas vykdymo terminai.

- Nuo dienos, kurią pradedamas taikyti reglamentas, valstybės narės kas dvejus metus turėtų parengti kompetentingų valdžios institucijų veiklos ataskaitą ir pateikti ją Komisijai, kaip reikalaujama Reglamento 26 straipsnyje.

¹ OL L 300, 2009 11 14, p. 51.

² Pagal Reglamento 2 straipsnio 1 dalį „profesinė krovinių vežimo kelių transportu veikla – bet kurios įmonės, vežančios krovinius motorinėmis transporto priemonėmis arba transporto priemonių junginiais už atlygį, veikla“.

³ Pagal Reglamento 2 straipsnio 2 dalį „profesinė keleivių gabenimo kelių transportu veikla – bet kurios įmonės, kuri specialiai sukonstruotomis ir įrengtomis motorinėmis transporto priemonėmis, pritaikytomis gabenti daugiau kaip devynis asmenis, įskaitant vairuotoją, ir skirtomis tam tikslui, teikia viešąsias ar konkrečioms naudotojų kategorijoms skirtas keleivių gabenimo paslaugas už gabenamo asmens arba kelionių organizatoriaus mokamą atlygį, veikla“.

⁴ Reglamento 1 straipsnio 4 dalyje numatyta, kad „vis dėlto valstybės narės visoms arba daliai vežimo kelių transportu operacijų gali nustatyti mažesnę leistiną svorį“.

- Kas dvejus metus Komisija, remdamasi valstybių narių pateiktais duomenimis, turėtų parengti ataskaitą, skirtą pateikti Europos Parlamentui ir Tarybai.

Valstybių narių pateiktos nacionalinės ataskaitos yra esminis indėlis į Komisijos ataskaitą. Reglamento 26 straipsnyje nurodyta, kokie duomenys turėtų būti įtraukiami į nacionalines ataskaitas:

„a) sektoriaus apžvalga nepriekaištingos reputacijos, finansinės būklės ir profesinės kompetencijos požiūriu;

b) išduotų, sustabdytų, panaikintų leidimų skaičius (pagal rūšį ir metus), sprendimų dėl netinkamumo verstis profesine veikla skaičius, taip pat priežastys, kuriomis grindžiami tie sprendimai;

c) kiekvienais metais išduotų profesinės kompetencijos pažymėjimų skaičius;

d) pagrindiniai statistiniai duomenys, susiję su nacionaliniais elektroniniais registrais ir kompetentingų valdžios institucijų atliekamais jų panaudojimo būdais, ir

e) keitimosi informacija su kitomis valstybėmis narėmis apžvalga pagal 18 straipsnio 2 dalį, į kurią visų pirma įtraukiamas per metus nustatytų pažeidimų, apie kuriuos pranešta kitoms valstybėms narėms, ir gautų atsakymų skaičius, taip pat prašymų bei atsakymų, per metus gautų pagal 18 straipsnio 3 dalį, skaičius.“

Šioje ataskaitoje aptariama pateiktų nacionalinių duomenų kokybė bei jų pateikimas laiku (II skirsnis) ir ji apima valstybių narių pateiktų ataskaitų analizę (III skirsnis). IV skirsnyje pateikiamos išvados.

II. Pateikti duomenys

Tai trečioji ataskaita, pateikta pagal Reglamentą (EB) Nr. 1071/2009, ir ji apima laikotarpį nuo 2015 m. sausio 1 d. iki 2016 m. gruodžio 31 d. Pirmoji ataskaita⁵ apėmė laikotarpį nuo 2011 m. gruodžio 4 d. (data, nuo kurios pradėtas taikyti Reglamentas) iki 2012 m. gruodžio 31 d. Antroji ataskaita⁶ apėmė laikotarpį nuo 2013 m. sausio 1 d. iki 2014 m. gruodžio 31 d. Dabartinis ataskaitinis laikotarpis yra suderintas socialinių teisės aktų, susijusių su kelių transportu⁷, įgyvendinimo ataskaitos laikotarpiu, kaip reikalaujama Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 26 straipsnio 2 dalyje. Suderinus ataskaitinius laikotarpius, valstybės narės ir suinteresuotosios šalys gali nuosekliai apžvelgti, kaip per tą patį ataskaitinį laikotarpį sektoriuje veikia vidaus rinka ir taikomos socialinės taisyklės.

⁵ COM(2014) 592 *final*, 2014 9 25.

⁶ COM(2017) 116 *final*, 2017 3 7.

⁷ Nurodyta 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiančio Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1) 17 straipsnyje.

Vykdydamos Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 26 straipsnyje numatytą įpareigojimą, nacionalines ataskaitas pateikė visos valstybės narės. Tai – pažanga, palyginti su praėjusiu ataskaitiniu laikotarpiu, kai šešios valstybės narės ataskaitos apskritai nepateikė. Tačiau kai kurios valstybės narės, nepaisydamos to, kad duomenų pateikimo terminas buvo 2017 m. rugsėjo 30 d., savo duomenis pateikė labai vėlai, o tai turėjo įtakos planuojant šios Komisijos ataskaitos rengimo laiką. Keliose ataskaitose nepateikta kai kurios reikalingos informacijos, todėl nebuvo galima atlikti išsamios analizės.

Norėdamos užtikrinti nuoseklumą ir padėti nacionalinėms kompetentingoms institucijoms vykdyti joms nustatytą pareigą teikti ataskaitas, Komisijos tarnybos 2015 m. valstybėms narėms pasiūlė nuo antro ataskaitinio laikotarpio naudoti standartinę formą. Šia standartine forma naudojosi beveik visos nacionalines ataskaitas pateikusios valstybės narės.

Kadangi esamu ataskaitiniu laikotarpiu ataskaitas pateikė ne tos pačios valstybės narės, kurios pateikė ataskaitas per ankstesnius ataskaitinius laikotarpius, ir atsižvelgiant į tai, kad pateikta informacija yra fragmentiška, išvados, prie kurių prieita lyginant šiuos du ataskaitinius laikotarpius, apskritai nėra prasmingos.

Atsižvelgiant į Komisijos 2017 m. gegužės 31 d. priimtas kelių iniciatyvas⁸, buvo atliktas reglamentų (EB) Nr. 1071/2009 ir Nr. 1072/2009 *ex post* vertinimo tyrimas⁹. Komisija taip pat priėmė tarnybų darbinį dokumentą, į kurį įtrauktas reglamentų (EB) Nr. 1071/2009 ir Nr. 1072/2009 peržiūros poveikio vertinimas¹⁰. Atitinkamose šios ataskaitos dalyse remiamasi atlikus tą tyrimą gauta ir poveikio vertinimo ataskaitoje pateikta informacija.

III. Duomenų apie vykdomą profesinę vežimo kelių transportu veiklą analizė

1. Kelių transporto sektoriaus apžvalga nepriekaištingos reputacijos, finansinės būklės ir profesinės kompetencijos požiūriu

Šioje ataskaitos dalyje, remiantis valstybių narių pateikta informacija, aptariami pateikti nacionaliniai reikalavimai, patikrinimų organizavimas, reikalavimų laikymosi lygis ir sunkumai, su kuriais susidurta. Atsižvelgiant į tai, kad valstybių narių pateiktos ataskaitos yra fragmentiškos, ši apžvalga nėra išsamė. Prireikus valstybių narių ataskaitos papildomos minėto vertinimo tyrimo duomenimis.

Kaip tam tikromis sąlygomis leidžiama pagal Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 3 straipsnio 2 dalį, kelios valstybės narės kelia nacionalinių reikalavimų, kuriuos, norint verstis profesine vežimo kelių transportu veikla, reikia įvykdyti kartu su keturiais reglamente nustatytais reikalavimais (nuolatinė ir faktinė buveinė, nepriekaištinga reputacija, tinkama finansinė būklė ir reikalaujama profesinė kompetencija). Pavyzdžiui, Slovakija nustatė papildomą minimalaus transporto vadybininko amžiaus reikalavimą – 21 metai. Austrija įtraukė sąlygą, kad kelių transporto vežėjas savivaldybėje ar kitoje to paties arba šalia esančio administracinio rajono savivaldybėje turėtų reikiamas stovėjimo vietas ne keliuose. Ispanijoje

⁸ https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_lt

⁹ <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>.

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017SC0194>

taikomas papildomas reikalavimas pareiškėjams turėti tris transporto priemones, kurių bent vienos krovumas būtų 60 tonų¹¹. Belgija, Graikija, Suomija, Italija, Latvija, Nyderlandai, Švedija, Čekija ir Prancūzija nusprendė bent iš dalies išplėsti pareigos laikytis taisyklių dėl galimybės verstis profesine vežimo kelių transportu veikla taikymo sritį, kad į ją patektų krovinių vežėjai, naudojantys kelių transporto priemones, kurių leistina pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonos¹².

Atitiktį šiems keturiems reglamente išdėstytiems reikalavimams, kuriuos turi tenkinti norintys verstis profesine vežimo kelių transportu veikla, valstybės narės tikrina labai įvairiai, nevienodas ir jų atliekamų patikrinimų skaičius.

Estija pranešė, kad atitikties reglamento reikalavimams patikrinimai atliekami vadovaujantis rizika grindžiama sistema: pirmiausia tikrinamos tos įmonės, kurios, kaip labiau tikėtina, gali padaryti sunkių kelių transporto taisyklių pažeidimų ar pažeidimus daryti dažniau.

Airijoje nepriekaištingos reputacijos, finansinės būklės ir profesinės kompetencijos patikrinimas atliekamas bent kas penkerius metus kiekvienai įmonei atnaujinant leidimą. Be to, dažniau gali būti tikrinami kai kurie vežėjai, kurie, kaip manoma, kelia didelę riziką arba yra atsidūrę kompetentingos valdžios institucijos akiratyje. Nepriekaištingos reputacijos patikrinimą atlieka nacionalinei policijai priklausanti nacionalinė patikimumo tikrinimo tarnyba – ji tikrina transporto vadybininko ir bet kurio kito atitinkamo asmens patikimumą. Ši patikimumo tikrinimo tarnyba pateikia kompetentingai valdžios institucijai apkaltinamųjų nuosprendžių sąrašą, kuriuo galima naudotis siekiant nustatyti nepriekaištingą reputaciją. Paprastai per penkerių metų vežėjo licencijos galiojimo laikotarpį vežėjas neturi teikti papildomos informacijos licencijas išduodančiai institucijai. Jos reiktų tik jei institucija nustatytų su tuo vežėju susijusią riziką.

Latvijoje patikrinimai, ar laikomasi finansinės būklės reikalavimų, atliekami remiantis įmonių registro teikiamų metinių ataskaitų informacija. Be to, ar laikomasi visų keturių reikalavimų, patikrinama prieš suteikiant leidimą verstis vežimo veikla. Daugeliu atveju leidimų galiojimas sustabdytas Valstybinės mokesčių inspekcijos prašymu, jai nusprendus sustabdyti transporto įmonės ekonominę veiklą. Latvijoje patvirtintos Bendrijos licencijų originalų kopijos ir licencijos verstis nacionaline vežimo veikla yra išduodamos kiekvienai konkrečiai transporto priemonei ir tik iki dvylikos mėnesių trukmės laikotarpiui, todėl, jei nesilaikoma keturių reikalavimų, patvirtintos Bendrijos licencijų originalų kopijos ir licencijos verstis nacionaline vežimo veikla nėra atnaujinamos. Tikrinama transporto vadybininko, įmonės ir jos valdybos narių nepriekaištinga reputacija. Kai įmonės transporto vadybininkas arba valdybos nariai yra pakeičiami, patikrinama kiekvieno naujo nario nepriekaištinga reputacija. Latvijos priežiūros institucijos pažymi, kad kyla tam tikrų sunkumų nustatant atitiktį su draudimo liudijimu susijusiam finansinės būklės reikalavimui, nes Reglamente (EB) Nr. 1071/2009 nėra išsamaus rizikos, nuo kurios turi apsidrausti transporto įmonės, rūšių aprašymo.

¹¹ Tačiau šis nacionalinis reikalavimas neatitinka reglamente išdėstytų sąlygų, todėl Europos Sąjungos Teisingumo Teismas 2018 m. vasario 8 d. priėmė sprendimą, kuriuo Ispanija įpareigojama šį reikalavimą panaikinti (Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimas byloje *Europos Komisija prieš Ispanijos Karalystę*, C-181/17).

¹² Žr. 10-oje išnašoje minimo poveikio vertinimo ataskaitos 4 lentelę.

Belgijoje pirmieji nuolatinės ir faktinės buveinės patikrinimai atliekami tuo metu, kai išduodama nauja Bendrijos licencija, tikrinant duomenis Belgijos bendrojoje įmonių duomenų bazėje (angl. *Crossroads Database of Undertakings*). Vėliau patikrinimą surengia Belgijos kontrolės institucija. Toks patikrinimas taip pat atliekamas esant ypatingam poreikiui arba jei žinoma, kad įmonė pažeidė transporto srities teisės aktą. Be to, praradus nepriekaištingą reputaciją dėl „su transportu susijusių pažeidimų“, rehabilitavimo procedūra atliekama po dvejų metų.

Ispanijoje taikomi du metodai, kuriais kontroliuojama atitiktis galimybės verstis profesine veikla vertinimo kriterijams. Pirmasis metodas – įmonės paprašomos pateikti dokumentus, kuriais įrodoma, kad jos atitinka tuos keturis reikalavimus. Taikant antrąjį metodą inspektoriai lankosi įmonių patalpose ir atlieka patikrinimus vietoje. Ispanijoje kelių transporto įmonės privalo kreiptis dėl savo leidimo atnaujinimo kas dvejus metus, todėl atitiktis keturiems reikalavimams patikrinama kas dvejus metus. Be to, kasmet atliekamos patikros, per kurias tikrinama, ar įmonės, kurių leidimas neatnaujintas, nevykdo kokios nors transporto veiklos.

Lenkijoje dirba 400 inspektorių, kurie atsakingi už patikrinimus keliuose ir krovinių vežėjų patalpose. Inspektorių surinkta informacija persiunčiama Tarptautiniam transporto biurui ir vietos valdžios institucijoms, kurios išduoda Bendrijos licencijas ir tikrina, ar laikomasi Reglamente (EB) Nr. 1071/2009 nustatytų keturių reikalavimų. Lenkijoje nuolatine ir faktine buveine laikoma vieta, kurioje yra techninė įranga ir įtaisai, tinkami transporto veiklai sistemingai ir nuolat vykdyti, ir kurioje yra ne mažiau kaip vienas iš toliau nurodytų elementų: transporto priemonių stovėjimo vieta, iškrovimo vieta, transporto priemonių techninės priežiūros įranga.

Vokietijoje rizikos lygio nustatymo sistema buvo taikoma tik regioniniu lygmeniu, bet nuo 2014 m. liepos mėn. tokia sistema taikoma visoje šalyje. Už pažeidimus skiriami 5 taškai (sunkiausi pažeidimai), 3 taškai (sunkesni ar sunkūs pažeidimai) arba 1 taškas (kiti pažeidimai). Laikoma, kad įmonės rizikos lygis padidėjęs, jei ji yra sukaupusi 5 taškus (įmonės, kurios turi iki 10 transporto priemonių), 8 taškus (iki 50 transporto priemonių) arba 11 taškų (daugiau kaip 50 transporto priemonių).

Jungtinės Karalystės vairuotojų ir transporto priemonių standartų agentūra nuo 2006 m. taiko OCRS sistemą (angl. *Operator Compliance Risk Score* – vežėjų atitikties rizikos balai). 2012 m. ši sistema buvo patobulinta siekiant pagerinti galimybę pagal ją prognozuoti. Į OCRS integruojama informacija apie techninės apžiūros pažeidimus, kurie susiejami su kitais pažeidimais.

Danijoje tikrinama visų naujų pareiškėjų, siekiančių gauti nacionalinę arba Bendrijos licenciją, tinkama finansinė būklė, profesinė kompetencija, skolos ir nuolatinė buveinė. Nepriekaištingos reputacijos patikrinimai atliekami tik jei policija yra pranešusi apie kokią nors problemą arba jei yra kokių nors kitų požymių, kad gali būti problemų. Pažeidimai registruojami 5 metus. Jie apima pažeidimus, kuriuos policija nustato per patikrinimus keliuose. Danijos institucija paprastai patikrina visus naujus pareiškėjus, taip pat maždaug 250 veiklą vykdančių vežėjų. Šie pasirenkami pagal rizikos lygio vertinimo sistemą. Vežėjai privalo atitikti pirminį finansinės būklės reikalavimą – turėti 150 000 DKK (apie 20 000 EUR) finansinių atsargų, kad galėtų gauti pirmas dvi licencijas, nors Reglamente (EB) Nr. 1071/2009 reikalaujama tik 9 000 EUR, kai naudojama viena transporto priemonė, ir po

5 000 EUR už kiekvieną papildomą transporto priemonę¹³. Danijoje už kiekvieną papildomą transporto priemonę reikalaujama turėti 40 000 DKK (apie 5 400 EUR). Be to, įmonė negali turėti didesnių nei 50 000 DKK (apie 6 700 EUR) įsiskolinimų valdžios institucijoms. Tikrindama tinkamą finansinę įmonės būklę, Danijos transporto institucija šiuo klausimu kreipiasi informacijos į Danijos mokesčių inspekciją.

Rumunija taiko rizikos lygio vertinimo sistemą, pagal kurią pažeidimai tikrinami tikslingai, atsižvelgiant į visus kiekvienos transporto įmonės kelių transporto pažeidimus. Jei įmonė atidaro padalinį, patikrinama jo nuolatinė ir faktinė buveinė.

Nyderlanduose Nyderlandų karališkoji nacionalinio ir tarptautinio transporto krovinių vežimo organizacija (NIWO) parengė metodą, padedantį nustatyti vežėjus, kuriems iškyla rizika, kad jie nebevykdys tinkamos finansinės būklės reikalavimo. Vežėjai, kurie patenka į šią rizikos kategoriją, bus atidžiai stebimi. Jei didelės rizikos vežėjas negali įvykdyti tinkamos finansinės būklės reikalavimo per Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 13 straipsnyje nustatytą terminą, Bendrijos licencija panaikinama. Pagal šį metodą vežėjai privalo tenkinti tinkamos finansinės būklės reikalavimą visą Bendrijos licencijos galiojimo laikotarpį, o ne tik paraiškos teikimo laikotarpį. Rizikos lygio vertinimas taip pat taikomas nustatant, ar turima reikalaujama profesinė kompetencija. Iš pateiktų duomenų matyti, kad NIWO kol kas nėra sustabdžiusi ar panaikinusi leidimo dėl nepriekaištingos reputacijos reikalavimo nevykdymo.

Suomijoje rizikos lygio vertinimo sistema yra susijusi su nepriekaištingos reputacijos patikromis. Sistemingi visų atitinkamų asmenų nepriekaištingos reputacijos patikrinimai laikomi sudėtinga užduotimi. Būtent dėl šios priežasties yra reikalingas rizikos lygio vertinimas.

Siekdama patikrinti atitiktį visiems keturiems reikalavimams, Liuksemburgo ekonomikos ministerija prieš suteikiant leidimą atlieka patikrinimus. Siekiant apsaugoti susitariančiąsias šalis, nepriekaištingos reputacijos patikrinimai taip pat atliekami, jei licencijos turėtojas patiria finansinių sunkumų, kaip antai tampa nemokus ar bankrutuoja. Nepriekaištingos reputacijos, finansinės būklės, profesinės kompetencijos bei nuolatinės ir faktinės buveinės patikrinimai taip pat atliekami, kai leidimo turėtojas kreipiasi dėl naujo leidimo, pavyzdžiui, plėsdamas veiklos apimtį, kad ją galėtų vykdyti kitame sektoriuje, ir tam jam reikia papildomo leidimo.

Kalbant apie sunkumus, susijusius su atliekamais nuolatinės ir faktinės buveinės patikrinimais, nes jiems reikalingi didesni ištekliai nei atliekant kitus patikrinimus, kelios reikalavimų vykdymo užtikrinimo institucijos pabrėžia, kad patikrinimai yra sudėtingi ir kad trūksta administracinių pajėgumų kontroliuoti visas kelių transporto įmones, registruotas konkrečioje valstybėje narėje.

Tik dvi valstybės narės pateikė duomenų apie atliktų patikrinimų, susijusių su keturiais reikalavimais, taikomais norintiems verstis profesine vežimo kelių transportu veikla, skaičių. Estijoje 2015–2016 m. laikotarpiu buvo atlikta 80 nepriekaištingos reputacijos ir 80 profesinės kompetencijos patikrinimų. Švedijoje atliktas 131 nepriekaištingos reputacijos patikrinimas.

¹³ Žr. Reglamento 7 straipsnio 1 dalį.

2. Leidimai

Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 2 straipsnyje leidimas verstis profesine vežimo kelių transportu veikla apibrėžiamas kaip „administracinis sprendimas, kuriuo šiame reglamente nustatytas sąlygas atitinkančiai įmonei suteikiama teisė verstis profesine vežimo kelių transportu veikla“.

Teisinis „administracinio sprendimo“ pobūdis įvairiose valstybėse narėse yra skirtingas. Jis galėtų būti išankstinė licencijos verstis nacionaline vežimo veikla ir (arba) Bendrijos licencijos verstis tarptautine vežimo veikla suteikimo sąlyga, galėtų būti lygiavertis licencijai verstis nacionaline vežimo veikla arba galėtų būti prilygintas licencijai verstis nacionaline ir tarptautine vežimo veikla, suteiktai išduodant vieną leidimą.

Pavyzdžiui, Bulgarijoje ir Lietuvoje yra keturių tipų licencijos (nacionalinė licencija verstis keleivių gabenimo veikla, nacionalinė licencija verstis krovinių vežimo veikla, Bendrijos licencija verstis keleivių gabenimo veikla ir Bendrijos licencija verstis krovinių vežimo veikla). Tačiau Bulgarijoje išduodamas tik vienas dokumentas (t. y. leidimas), kuriuo leidžiama verstis nacionalinio ir tarptautinio vežimo veikla.

Belgijoje suteikiamos tik Bendrijos licencijos – leidimas verstis keleivių gabenimo arba krovinių vežimo veikla.

Nuo 2012 m. įmonės, įsteigtos Estijoje ir ketinančios vykdyti veiklą kelių transporto rinkoje, privalo teikti Bendrijos licencijos, kuri yra vienintelio tipo leidimas toje valstybėje narėje, paraiškas.

Liuksemburge yra tik dviejų tipų licencijos: viena – nacionalinio vežimo, o kita – tarptautinio vežimo.

Rumunijoje suteikiamos tik Bendrijos licencijos – leidimai verstis keleivių gabenimo arba krovinių vežimo veikla.

Jungtinėje Karalystėje yra dviejų pagrindinių tipų leidimai, kurie taikomi keleivių gabenimo ir krovinių vežimo įmonėms. Tai standartinės nacionalinės licencijos ir tarptautinės licencijos. Tarptautinė licencija suteikiama toms įmonėms, kurios vykdo tarptautinio vežimo veiklą, ir jų statusas atitinka Bendrijos licencijų turėtojų statusą. Be to, Jungtinėje Karalystėje yra papildomų kategorijų, nepatenkančių į Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 taikymo sritį. Prie jų priskiriami savo reikmėms veiklą vykdančios vežėjos. Taip pat papildomai klasifikuojamos keleivių gabenimo organizacijos, kurios nėra įmonės ir nelaikomos vykdančiomis veiklą samdos pagrindais ir už atlygį, kaip antai mokyklos, labdaros organizacijos ir bendruomenių grupės.

Yra skirtingų tipų leidimų įmonėms verstis profesine vežimo kelių transportu veikla šiame sektoriuje, todėl valstybių narių pateiktus duomenis galima lyginti tik apskritai. Dauguma valstybių narių nurodė bendrą vežėjų, kuriems 2016 m. gruodžio 31 d. duomenimis, buvo išduotas leidimas, skaičių. Juo remiantis galima vertinti išduotų ar panaikintų leidimų arba leidimų, kurių galiojimas sustabdytas, duomenis. Austrijoje yra 11 499 vežėjai, kuriems išduoti leidimai (verstis krovinių vežimo ir keleivių gabenimo veikla), Belgijoje – 9 007, Bulgarijoje – 13 354, Kipre – 2 945, Čekijoje – 24 482, Vokietijoje – 51 127, Danijoje –

5 618, Estijoje – 3 330, Graikijoje – 12 187¹⁴, Ispanijoje – 96 237, Suomijoje – 15 941, Prancūzijoje – 128 319, Vengrijoje – 13 267, Kroatijoje – 601, Airijoje – 5 585, Italijoje – 105 560, Lietuvoje – 866, Liuksemburge – 497, Latvijoje – 4 313, Maltoje – 684, Nyderlanduose – 13 172¹⁵, Lenkijoje – 84 304, Portugalijoje – 8 674, Švedijoje – 17 608, Slovėnijoje – 5 811, Slovakijoje – 8 564, o Jungtinėje Karalystėje – 42 573 vežėjai, kuriems išduoti leidimai. Iš viso Europos Sąjungoje buvo 608 212 krovinių vežėjų ir 77 913 keleivių vežėjų¹⁶.

Didžioji dalis įmonių, kurioms išduoti leidimai, verčiasi krovinių vežimo kelių transportu veikla. Leidimus turinčių krovinių vežėjų procentinė dalis, palyginti su bendru vežėjų, kuriems išduoti leidimai, skaičiumi, duomenis pateikusiose valstybėse narėse 2016 m. gruodžio 31 d. sudarė 89 proc. (2014 m. gruodžio 31 d. – 88 proc.) ir tik 11 proc. sudarė keleivių vežėjai. Vienintelė išimtis – Malta, kurioje keleivių vežėjų skaičius (596) labai viršijo krovinių vežėjų skaičių (88), o Prancūzijoje keleivių vežėjų procentinė dalis (24 proc.) buvo daug didesnė už ES vidurkį.

2.1. Išduoti leidimai

Remiantis dvidešimt keturių valstybių narių¹⁷ pateiktais duomenimis, ataskaitiniu laikotarpiu buvo išduoti 278 092 leidimai verstis profesine keleivių gabenimo (25 788) ir krovinių vežimo (252 304) kelių transportu veikla.

Suteiktų leidimų skaičius buvo nuo 27 Maltoje iki 122 790 Ispanijoje. Pateikta informacija grindžiama išsamūs duomenys nurodyti šios ataskaitos I priede esančioje lentelėje.

Dauguma 2015 ir 2016 m. suteiktų leidimų yra susiję su krovinių vežėjais (iš viso 91 proc.) ir tik nedidelė dalis leidimų yra susijusi su keleivių vežėjais (9 proc.).

2.2. Panaikinti leidimai ir leidimai, kurių galiojimas sustabdytas

Remiantis dvidešimt penkių valstybių narių pateiktais duomenimis¹⁸, visas panaikintų leidimų arba leidimų, kurių galiojimas sustabdytas, skaičius 2015–2016 m. buvo 130 998. Galima pastebėti, kad didžiausias panaikintų leidimų arba leidimų, kurių galiojimas sustabdytas, skaičius buvo Ispanijoje – 76 534 leidimai verstis keleivių gabenimo ir krovinių vežimo

¹⁴ Graikija ir Nyderlandai pateikė tik krovinių vežėjų skaičių.

¹⁵ Graikija ir Nyderlandai pateikė tik krovinių vežėjų skaičių.

¹⁶ Trys valstybės narės nepateikė keleivių vežėjų skaičiaus, o viena valstybė narė nepateikė krovinių vežėjų skaičiaus.

¹⁷ Austrijos, Portugalijos, Belgijos, Bulgarijos, Čekijos, Vokietijos, Danijos, Estijos, Graikijos, Ispanijos, Suomijos, Prancūzijos, Kroatijos, Airijos, Italijos, Liuksemburgo, Latvijos, Maltos, Nyderlandų, Lenkijos, Švedijos, Slovėnijos, Slovakijos, Jungtinės Karalystės.

¹⁸ Malta, Vengrija ir Kipras šiuo klausimu duomenų nepateikė.

veikla. Kita vertus, labai nedaug panaikintų leidimų arba leidimų, kurių galiojimas sustabdytas, užregistruota Portugalijoje (1), Airijoje (7), Liuksemburge (13) ir Rumunijoje (15). Išsami informacija apie panaikintus leidimus arba leidimus, kurių galiojimas sustabdytas, pateikta šios ataskaitos II priede.

Daugumoje valstybių narių, kurios pranešė apie panaikinimo ir galiojimo sustabdymo priežastis, leidimai panaikinti ir jų galiojimas sustabdytas daugiausia pasibaigus leidimo ar Bendrijos licencijos galiojimo laikui, likvidavus įmonę arba vežėjų prašymu.

Tačiau Ispanija nurodė, kad pagrindinė leidimų panaikinimo arba jų galiojimo sustabdymo priežastis buvo keturių reikalavimų, keliamų norintiems verstis profesine veikla, nevykdymas (dėl šios priežasties panaikinta 47 719 leidimų). Švedijoje pagrindinė leidimų panaikinimo priežastis – faktinės ir nuolatinės buveinės reikalavimo nevykdymas (dėl šios priežasties panaikinta 1 514 leidimų), dėl tos pačios priežasties Estijoje panaikinti 167, o Slovėnijoje – 55 leidimai. Jungtinėje Karalystėje pagrindinė leidimų panaikinimo priežastis buvo nepriekaištingos reputacijos trūkumas (dėl šios priežasties panaikintų leidimų ir leidimų, kurių galiojimas sustabdytas, buvo 466).

3. Profesinės kompetencijos pažymėjimai

Profesinės kompetencijos pažymėjimus, kuriais paliudijama, kad paraiškas pateikę vairuotojai sėkmingai išlaikė egzaminus žodžiu ir raštu, išduoda kompetentingos institucijos ir jais įrodoma profesinė kompetencija, kaip nustatyta Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 8 straipsnyje.

Remiantis dvidešimt penkių valstybių narių¹⁹ pateikta informacija, ataskaitiniu laikotarpiu buvo išduotas 477 761 profesinės kompetencijos pažymėjimas. Į šį skaičių įtraukti pažymėjimai, išduoti išlaikius Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 8 straipsnyje nustatytą egzaminą ir pripažinus darbo patirtį taikant šio reglamento 9 straipsnyje nurodytą išimtį.

Didžiausia dalis per šį ataskaitinį laikotarpį Europos Sąjungoje išduotų pažymėjimų buvo išduota Ispanijoje (388 218), Nyderlanduose (25 597), Rumunijoje (20 960), Lenkijoje (7 100) ir Prancūzijoje (6 616). Išsami informacija yra pateikta šios ataskaitos III priede.

4. Netinkamais eiti pareigas pripažinti transporto vadybininkai

Pagal Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 14 straipsnį, kai transporto vadybininkas praranda nepriekaištingą reputaciją, kompetentinga valdžios institucija turėtų pripažinti transporto vadybininką netinkamu vadovauti įmonės transporto veiklai.

Asmens pripažinimo netinkamu eiti pareigas atvejų buvo dešimtyje ataskaitas pateikusių valstybių narių: Austrijoje (3), Belgijoje (5), Danijoje (82), Vokietijoje (5), Ispanijoje (17), Estijoje (11), Suomijoje (15), Italijoje (72), Švedijoje (49) ir Jungtinėje Karalystėje (253). Valstybių narių pateikti duomenys pateikiami šios ataskaitos II priede.

¹⁹ Austrijos, Belgijos, Bulgarijos, Čekijos, Vokietijos, Danijos, Estijos, Graikijos, Ispanijos, Suomijos, Prancūzijos, Kroatijos, Vengrijos, Airijos, Italijos, Lietuvos, Latvijos, Maltos, Nyderlandų, Lenkijos, Portugalijos, Rumunijos, Švedijos, Slovėnijos ir Slovakijos.

5. Keitimasis informacija

Remiantis Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 16 straipsniu, kiekviena valstybė narė turėtų turėti nacionalinį kelių transporto įmonių, kurioms yra išduoti leidimai verstis profesine vežimo kelių transportu veikla, registrą. Minimalūs reikalavimai, taikomi duomenims, kurie turi būti įvedami į šiuos registrus, ir bendrosios jų sujungimo per Europos kelių transporto įmonių registrą (ERRU) taisyklės yra nustatyti Komisijos sprendime (ES) 2016/480²⁰. Pažymėtina, kad šie duomenys susiję su transporto įmonių nepriekaištinga reputacija, padarytais sunkiais pažeidimais ir duomenimis apie Bendrijos licencijas.

Kitas numatytas žingsnis buvo ERRU sukūrimas, kuriuo siekta sudaryti palankesnes sąlygas nacionalinėms valdžios institucijoms bendradarbiauti, kad būtų dar labiau užtikrinamas tarpvalstybinis Europos kelių transporto srities teisės aktų vykdymas pagal Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 16 straipsnio 5 dalį. Tikėtasi, kad jei prie ERRU prisijungs visos valstybės narės ir jei jos veiksmingai naudosis šia sistema keisdamosi jų duomenų bazėse esančiais kokybiškais duomenimis, tarpvalstybinis reikalavimų vykdymo užtikrinimas turėtų tapti paprastesnis ir ekonomiškai efektyvesnis. Nacionaliniai registrai turėjo būti sujungti iki 2012 m. gruodžio 31 d.

Nors kai kurios valstybės narės labai vėlavo, šiuo metu savo nacionalinius elektroninius kelių transporto įmonių registrus jau yra sujungusios visos valstybės narės.

Kelios valstybės narės pažymėjo, kad prisijungus prie ERRU pagerėjo valstybių narių bendradarbiavimas ir keitimasis informacija, taip pat padidėjo jų nacionalinių elektroninių registrų veiksmingumas. Ypač daug keitimosi informacija apie sunkius pažeidimus ir nepriekaištingą reputaciją atvejų yra užregistruota Belgijoje, Čekijoje, Vokietijoje, Estijoje, Kroatijoje, Italijoje, Latvijoje, Slovėnijoje ir Švedijoje. Dauguma šių atvejų susiję su prašymais patikrinti nepriekaištingą reputaciją. Jie buvo siunčiami kitoms valstybėms narėms ir gaunami iš jų. Verta pažymėti, kad keitimosi informacija apimtis, palyginti su ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu, labai padidėjo²¹. Tai gali reikšti, kad užbaigus nacionalinių elektroninių registrų sujungimo procesą atsirado paskata daugiau naudoti ERRU ir kad valstybės narės apskritai vis daugiau naudoja šią platformą. Valstybių narių pateikti duomenys pateikiami šios ataskaitos IV priede.

IV. Išvados

Šioje ataskaitoje apžvelgiama informacija, kurią valstybės narės pateikė pagal Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 dėl galimybės verstis profesine vežimo kelių transportu veikla 26 straipsnį. Ši informacija yra susijusi su Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 įgyvendinimo valstybėse narėse nuo 2015 m. sausio 1 d. iki 2016 m. gruodžio 31 d. aspektais, nurodytais to reglamento 26 straipsnio 1 dalyje.

²⁰ 2016 m. balandžio 1 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2016/480, kuriuo nustatomos bendrosios nacionalinių elektroninių kelių transporto įmonių registrų sujungimo taisyklės ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 1213/2010; OL L 87, 2016 4 2, p. 4.

²¹ Nepaisant to, kad kelios valstybės narės duomenų apie keitimąsi informacija per praėjusį ataskaitinį laikotarpį nepateikė, lyginant abu ataskaitinius laikotarpius matyti, kad keitimosi apimtis labai išaugo.

Valstybės narės pateikė labai skirtingos kokybės informaciją ir labai skirtingu laiku. Tai turėjo įtakos bendrai šios ataskaitos kokybei. Dėl to, kad trūksta kai kurių duomenų apie tam tikrus Reglamento įgyvendinimo aspektus, šioje ataskaitoje nebuvo galima pateikti išsamios Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 nuostatų įgyvendinimo analizės. Tačiau, palyginti su ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu, duomenis pateikė daug daugiau valstybių narių ir pateikti duomenys yra daug išsamesni.

Verta pažymėti, kad tuo metu, kai buvo rengiama ši ataskaita, padaryta didelė pažanga kuriant valstybių narių administracinio bendradarbiavimo sistemą. Tačiau Komisija taip pat remia tolesnį jos stiprinimą, nes taip bus sustiprintas nuoseklus ir veiksmingas Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 įgyvendinimas visose ES valstybėse narėse.

Komisija primena valstybėms narėms jų pareigą per nustatytą laikotarpį pateikti išsamią ataskaitą, kurioje būtų visi Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 26 straipsnio 1 dalyje nurodyti duomenų elementai, kad būtų galima parengti išsamią ataskaitą ir išvengti pažeidimo nagrinėjimo procedūros pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 258 straipsnį. Komisija taip pat ragina valstybes nares naudotis standartine ataskaitos forma, kad teikiami nacionaliniai duomenys būtų nuoseklūs.