SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o vykonávaní určitých ustanovení nariadenia (ES) č. 1071/2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, v období od 1. januára 2017 do 31. decembra 2018

**Úvod**

Táto správa sa týka výkonu povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy v členských štátoch. Jej cieľom je zabezpečiť dôkladné monitorovanie uplatňovania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES[[1]](#footnote-1) [ďalej len „nariadenie (ES) č. 1071/2009“]. Uvedené nariadenie sa vzťahuje na všetky podniky usadené v EÚ, ktoré vykonávajú povolanie prevádzkovateľa cestnej dopravy, ako aj na podniky, ktoré toto povolanie zamýšľajú vykonávať. Povolanie prevádzkovateľa cestnej dopravy zahŕňa povolanie prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy[[2]](#footnote-2) a povolanie prevádzkovateľa osobnej cestnej dopravy[[3]](#footnote-3). Niektoré kategórie podnikov, napríklad prevádzkovatelia motorových vozidiel s celkovou hmotnosťou nižšou ako 3,5 tony, do rozsahu pôsobnosti uvedeného nariadenia nepatria[[4]](#footnote-4). V nariadení (ES) č. 1071/2009 sú vymedzené spoločné pravidlá, ktorými sa upravuje udeľovanie povolenia na výkon povolania prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy a prevádzkovateľa osobnej cestnej dopravy.

V súlade s článkom 3 tohto nariadenia musia podniky vykonávajúce povolanie prevádzkovateľa cestnej dopravy mať skutočné a stabilné miesto usadenia v členskom štáte, byť bezúhonné a preukázať zodpovedajúcu finančnú spoľahlivosť a požadovanú odbornú spôsobilosť. Okrem toho v článku 4 tohto nariadenia sa podnikom vykonávajúcim povolanie prevádzkovateľa cestnej dopravy ukladá povinnosť vymenovať vedúceho dopravy. Vedúci dopravy musí byť držiteľom osvedčenia o odbornej spôsobilosti potvrdzujúceho jeho zručnosti a znalosti potrebné na efektívne a plynulé riadenie dopravy v súlade so všetkými právnymi a odvetvovými požiadavkami. Zodpovednosť za overenie dodržiavania podmienok stanovených v nariadení (ES) č. 1071/2009 zo strany dopravných podnikov nesú členské štáty. Dobre zorganizovaná administratívna spolupráca medzi členskými štátmi zohráva kľúčovú úlohu pri zvyšovaní účinnosti monitorovania podnikov pôsobiacich v Európskej únii.

V článku 26 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1071/2009 sú stanovené lehoty pre povinnosti členských štátov a Európskej komisie týkajúce sa predkladania správ:

* členské štáty majú každé dva roky od dátumu začiatku uplatňovania nariadenia vypracovať správu o činnosti príslušných orgánov a predložiť ju Komisii,
* na základe správ predložených členskými štátmi by Komisia mala každé dva roky vypracovať správu a predložiť ju Európskemu parlamentu a Rade.

Vnútroštátne správy predložené členskými štátmi sú najdôležitejším zdrojom informácií pre správu Komisie. V článku 26 nariadenia sú uvedené údaje, ktoré majú vnútroštátne správy obsahovať:

„a) prehľad o odvetví, pokiaľ ide o bezúhonnosť, finančnú spoľahlivosť a odbornú spôsobilosť;

b) počet udelených povolení za každý rok a podľa druhu, počet pozastavených povolení, odňatých povolení, počet vyhlásení o nespôsobilosti a dôvody, na ktorých sa zakladajú;

c) počet osvedčení o odbornej spôsobilosti vydaných každý rok;

d) hlavné štatistiky o vnútroštátnych elektronických registroch a ich využívaní príslušnými orgánmi a

e) prehľad o výmenách informácií s ostatnými členskými štátmi podľa článku 18 ods. 2, ktorý zahŕňa najmä ročný počet zistených porušení oznámených iným členským štátom a doručené odpovede a ročný počet žiadostí a doručených odpovedí podľa článku 18 ods. 3.“

Táto správa sa týka kvality a včasného poskytnutia informácií členských štátov (oddiel I) a analýzy správ predložených členskými štátmi (oddiel II). V oddiele III sú uvedené závery.

1. **Predkladanie údajov**

Táto správa je štvrtou správou predloženou na základe nariadenia (ES) č. 1071/2009 a týka sa obdobia od 1. januára 2017 do 31. decembra 2018. Prvá správa[[5]](#footnote-5) sa týkala obdobia od 4. decembra 2011 (dátum začiatku uplatňovania nariadenia) do 31. decembra 2012. Druhá správa[[6]](#footnote-6) sa vzťahovala na obdobie od 1. januára 2013 do 31. decembra 2014. Tretia správa[[7]](#footnote-7) sa týkala obdobia od 1. januára 2015 do 31. decembra 2016. Aktuálne vykazovacie obdobie je synchronizované so správou o vykonávaní právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy[[8]](#footnote-8), vyžadovanou v článku 26 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1071/2009. Synchronizácia umožňuje členským štátom a zainteresovaným stranám získať ucelený prehľad o odvetví vo vzťahu k vnútornému trhu a sociálnym pravidlám za rovnaké vykazovacie obdobie.

Podľa článku 26 nariadenia Rady (ES) č. 1071/2009 sú členské štáty povinné predkladať správy. Dva členské štáty si však túto povinnosť nesplnili[[9]](#footnote-9) a niektoré poskytli iba opisné informácie[[10]](#footnote-10). V porovnaní s minulým obdobím, keď si všetky členské štáty túto povinnosť splnili, ide o nárast.Niektoré členské štáty poskytli údaje s veľkým oneskorením voči lehote 30. septembra 2019, pričom posledná správa bola predložená v októbri 2020. Ovplyvnilo to načasovanie tejto správy Komisie. Viaceré správy neobsahovali niektoré požadované informácie, čo znemožnilo súhrnnú analýzu.

V záujme konzistentnosti a pomoci príslušným vnútroštátnym orgánom pri plnení ich povinností týkajúcich sa predkladania správ navrhli útvary Komisie v roku 2015 štandardný formulár pre členské štáty. Má sa používať od druhého vykazovacieho obdobia. Tento štandardný formulár použili na predloženie svojich vnútroštátnych správ takmer všetky členské štáty.

Keďže členské štáty, ktoré predložili správy za aktuálne vykazovacie obdobie, nie sú tie isté ako členské štáty, ktoré predložili správy v predchádzajúcich vykazovacích obdobiach, a keďže poskytnuté informácie sú čiastkové, k porovnaniu dvoch vykazovacích období je potrebné pristupovať opatrne.

1. **Analýza údajov o výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy**

**1. Prehľad o odvetví cestnej dopravy, pokiaľ ide o bezúhonnosť, finančnú spoľahlivosť a odbornú spôsobilosť**

Táto časť správy vychádza z informácií poskytnutých členskými štátmi o vnútroštátnych požiadavkách, organizácii kontrol, miere súladu a ťažkostiach, ktoré sa vyskytli. Z dôvodu rozdrobenosti správ vypracovaných členskými štátmi nie je tento prehľad, pokiaľ ide o rozsah, úplný. Správy členských štátov sú podľa potreby doplnené údajmi z uvedenej hodnotiacej štúdie.

Spôsoby, akými členské štáty kontrolujú dodržiavanie štyroch požiadaviek na prístup k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy stanovených v nariadení, a rovnako tak aj počet vykonaných kontrol, sa veľmi líšia. Rôzne spôsoby kontroly dodržiavania požiadaviek zahŕňajú bodové systémy v Nemecku, ročné kontroly v Lotyšsku a preverovanie na základe odsúdení v Írsku.

Ako je za určitých okolností povolené v článku 3 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1071/2009, niekoľko členských štátov ukladá vnútroštátne požiadavky, ktoré prevádzkovatelia musia splniť okrem štyroch požiadaviek stanovených v uvedenom nariadení (stabilné a skutočné miesto usadenia, bezúhonnosť, zodpovedajúca finančná spoľahlivosť a požadovaná odborná spôsobilosť), aby mohli vykonávať povolanie prevádzkovateľa cestnej dopravy. Napríklad Dánsko a Estónsko majú dodatočné vnútroštátne požiadavky týkajúce sa finančnej spoľahlivosti, zatiaľ čo inde sú to dodatočné požiadavky napríklad na parkovacie zariadenia.

Estónsko uviedlo, že kontroly dodržiavania požiadaviek nariadenia sa vykonávajú podľa systému založeného na riziku a sú zamerané najmä na podniky, pri ktorých hrozí zvýšené riziko závažného alebo častého porušovania pravidiel cestnej dopravy. Okrem toho sa kontroly vykonávajú vtedy, keď vlastník licencie Spoločenstva požiada o overenú kópiu. V rokoch 2017 – 2018 požiadalo o overenú kópiu 65 % vlastníkov licencie Spoločenstva, pričom v každom uvedenom prípade prebehla kontrola. Okrem toho, že estónske orgány vykonávajú kontroly stabilného miesta usadenia po udelení licencie Spoločenstva, raz alebo dvakrát ročne vykonávajú aj kontroly na základe registra. Okrem štyroch kritérií Estónsko požaduje, aby žiadateľ o licenciu Spoločenstva nemal žiadne nerozvrhnuté daňové nedoplatky, ktoré presahujú sumu uvedenú v estónskom zákone o dani, a na žiadateľa takisto nesmie byť vyhlásený konkurz.

V Írsku sa kontroly bezúhonnosti, finančnej spoľahlivosti a odbornej spôsobilosti vykonávajú najmenej raz za päť rokov v rámci postupu obnovy povolenia pre každý podnik. V prípade niektorých prevádzkovateľov, ktorí sú považovaní za vysokorizikových alebo sa dostanú do pozornosti príslušného orgánu, sa kontroly môžu uskutočniť aj častejšie. Bezúhonnosť sa kontroluje preverovaním vedúceho dopravy a iných príslušných osôb prostredníctvom vnútroštátnej preverovacej služby zabezpečovanej vnútroštátnou políciou. Táto preverovacia služba poskytuje príslušnému orgánu zoznam odsúdení, ktorý sa môže použiť na posúdenie bezúhonnosti. V priebehu päťročného obdobia platnosti licencie prevádzkovateľa obvykle nebude potrebné, aby prevádzkovateľ poskytoval licenčnému orgánu doplňujúce informácie. Vyžaduje sa to len v prípade, že príslušný orgán zistil riziko súvisiace s daným prevádzkovateľom.

V Lotyšsku sa kontroly dodržiavania požiadavky na finančnú spoľahlivosť vykonávajú prostredníctvom informácií z výročných správ získaných z registra podnikov. Okrem toho sa splnenie všetkých štyroch požiadaviek kontroluje pred udelením povolenia na prevádzkovanie dopravy. Dôvodom väčšiny pozastavení povolení bola žiadosť daňového úradu, ktorý sa rozhodol pozastaviť hospodársku činnosť dopravnej spoločnosti. Overené kópie licencií Spoločenstva a licencií na vnútroštátnu dopravu sa vydávajú pre jednotlivé konkrétne vozidlá a len na obdobie maximálne dvanástich mesiacov. V prípade nesplnenia uvedených štyroch požiadaviek sa teda overené kópie licencií Spoločenstva a licencií na vnútroštátnu dopravu nepredĺžia. Kontroluje sa bezúhonnosť vedúceho dopravy, podniku a členov jeho správnej rady. V prípade výmeny vedúceho dopravy alebo členov správnej rady podniku sa kontroluje bezúhonnosť každého nového člena. Lotyšské orgány presadzovania práva uvádzajú určité ťažkosti pri posudzovaní plnenia požiadavky finančnej spoľahlivosti v súvislosti s poistením, keďže v nariadení (ES) č. 1071/2009 nie je uvedený podrobný opis rizík, ktoré má dopravný podnik poistiť.

V Španielsku sa využívajú dva spôsoby kontroly dodržiavania kritérií prístupu k výkonu povolania. Podstatou prvého spôsobu je požiadavka, aby podniky predložili dokumentáciu, ktorou preukážu, že spĺňajú štyri stanovené požiadavky. Druhý spôsob kontroly spočíva v tom, že inšpektori vykonajú kontroly na mieste priamo v priestoroch podnikov. Podniky cestnej dopravy v Španielsku musia každé dva roky požiadať o obnovenie povolenia. Preto sa dodržiavanie uvedených štyroch požiadaviek kontroluje každé dva roky. Okrem toho sa každý rok niekoľkými kontrolami overí, či podniky, ktorých povolenie nebolo obnovené, nevykonávajú žiadnu dopravnú činnosť.

V Poľsku pôsobí 400 inšpektorov zodpovedných za cestné kontroly a kontroly v priestoroch prevádzkovateľov nákladnej cestnej dopravy. Informácie, ktoré inšpektori zozbierajú, sa odosielajú do Medzinárodnej prepravnej kancelárie a miestnym orgánom, ktoré vydávajú licencie Spoločenstva a kontrolujú plnenie štyroch požiadaviek stanovených v nariadení (ES) č. 1071/2009. Za stabilné a skutočné miesto usadenia sa považuje miesto s technickými zariadeniami a prístrojmi vhodnými na štruktúrované a nepretržité vykonávanie dopravných činností. Zahŕňa aspoň jeden z týchto prvkov: parkovacie miesto, priestor na vykládku, zariadenie na údržbu vozidiel.

V Nemecku existoval systém hodnotenia rizika len na regionálnej úrovni, ale od júla 2014 bol zavedený celoštátny systém. Za porušenia sa udeľujú body, a to buď 5 bodov (najzávažnejšie porušenia), 3 body (závažnejšie/závažné porušenia) alebo 1 bod (iné porušenia). Ak podnik nazbiera 5 bodov (v prípade podnikov s maximálne 10 vozidlami), 8 bodov (maximálne 50 vozidiel) alebo 11 bodov (viac ako 50 vozidiel), vyhodnotí sa ako podnik predstavujúci zvýšené riziko.

Britská agentúra pre normy pre vodičov a vozidlá používa od roku 2006 systém známy ako OCRS (Hodnotenie rizika porušovania predpisov prevádzkovateľmi). V roku 2012 systém zdokonalila, aby poskytoval spoľahlivejšie predpovede. Systém OCRS integruje informácie o porušeniach predpisov týkajúcich sa technického stavu, ktoré súvisia s porušeniami iných predpisov.

V Dánsku sa všetci noví žiadatelia o licenciu Spoločenstva alebo vnútroštátnu licenciu podrobujú kontrole zodpovedajúcej finančnej spoľahlivosti, odbornej spôsobilosti, zadlženosti a stabilného miesta usadenia. Kontroly bezúhonnosti sa vykonávajú len vtedy, keď polícia oznámila nejaký problém alebo ak existujú iné náznaky možného problému. Záznamy o porušení sa uchovávajú päť rokov a sú v nich zahrnuté porušenia, ktoré polícia zistila pri cestných kontrolách. Dánske orgány obvykle každý rok kontrolujú všetkých nových žiadateľov, ako aj približne 250 existujúcich prevádzkovateľov. Prevádzkovatelia sa vyberajú na základe systému hodnotenia rizikovosti. Prevádzkovatelia, ktorí chcú získať prvé dve licencie, musia splniť požiadavku na počiatočnú finančnú spoľahlivosť vo výške 150 000 DKK (približne 20 000 EUR), hoci v článku 7 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1071/2009 sa vyžadujú rezervy len vo výške 9 000 EUR na prvé vozidlo a 5 000 EUR na každé ďalšie vozidlo. V Dánsku sa na každé ďalšie vozidlo vyžaduje rezerva 40 000 DKK (približne 5 400 EUR). Okrem toho spoločnosť nesmie mať nedoplatky voči štátu vyššie ako 50 000 DKK (približne 6 700 EUR). Dánsky dopravný úrad, ktorý overuje zodpovedajúcu finančnú spoľahlivosť podniku, sa v tejto veci informuje na dánskych daňových úradoch.

Rumunsko má systém hodnotenia rizikovosti, ktorý zameriava kontroly porušovania tak, aby registrovali všetky priestupky jednotlivých dopravných spoločností v cestnej doprave. Ak spoločnosť založí pobočku, kontroluje sa jej skutočné a stabilné miesto usadenia.

V Luxembursku ministerstvo hospodárstva vykonáva kontroly pred vydaním povolenia, aby sa overilo dodržiavanie všetkých štyroch požiadaviek. Kontroly bezúhonnosti sa vykonávajú aj vtedy, keď má držiteľ povolenia finančné ťažkosti, ako je napríklad platobná neschopnosť alebo konkurz, s cieľom ochrániť zmluvné strany. Kontroly bezúhonnosti, finančnej spoľahlivosti, odbornej spôsobilosti a stabilného a skutočného miesta usadenia sa vykonávajú aj vtedy, keď držiteľ oprávnenia požiada o nové povolenie, napríklad keď rozširuje rozsah svojej činnosti na iné odvetvie, pre ktoré potrebuje dodatočné povolenie.

Niekoľko orgánov presadzovania práva poukazuje na náročnosť kontrol týkajúcich sa skutočného a stabilného miesta usadenia. Členské štáty majú okrem iného ťažkosti z dôvodu nedostatočných administratívnych kapacít, pokiaľ ide o kontrolu všetkých podnikov cestnej dopravy zaregistrovaných v danom členskom štáte. Tieto kontroly sa považujú za náročnejšie na zdroje než iné kontroly.

Len jeden členský štát poskytol údaje o počte kontrol vykonaných v súvislosti so štyrmi požiadavkami na prístup k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy. V Rumunsku sa v rokoch 2017 a 2018 vykonalo 10 984 kontrol týkajúcich sa plnenia podmienok prístupu na trh a bezúhonnosti. Pokiaľ ide o kontroly, Estónsko uvádza, že v období 2017 – 2018 sa uskutočnilo 90 správnych konaní týkajúcich sa závažných porušení, ktorých sa dopustili prevádzkovatelia cestnej dopravy.

**2. Povolenia**

V článku 2 nariadenia (ES) č. 1071/2009 sa povolenie na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy vymedzuje ako „rozhodnutie v správnom konaní, ktorým sa podniku spĺňajúcemu podmienky ustanovené týmto nariadením povoľuje vykonávať povolanie prevádzkovateľa cestnej dopravy“.

Právna podstata „rozhodnutia v správnom konaní“ sa v jednotlivých členských štátoch líši. Môže ísť o predpokladanú podmienku na získanie licencie na vnútroštátnu dopravu a/alebo licencie Spoločenstva na vykonávanie medzinárodnej prepravy, o ekvivalent licencie len na vnútroštátnu prepravu alebo o licenciu na vnútroštátnu a medzinárodnú prepravu, ktorá sa udeľuje ako jedno samostatné povolenie.

Napríklad v Bulharsku a Litve existujú štyri druhy licencií (vnútroštátna osobná doprava, vnútroštátna nákladná doprava, licencia Spoločenstva na osobnú dopravu a licencia Spoločenstva na nákladnú dopravu). V Bulharsku sa však pre vnútroštátnu aj medzinárodnú dopravu udeľuje len jeden doklad (t. j. povolenie).

Podniky usadené v Estónsku, ktoré majú v úmysle pôsobiť na trhu ako prevádzkovatelia cestnej dopravy, musia od roku 2012 žiadať o licenciu Spoločenstva. Tá je v tomto členskom štáte jediným druhom povolenia.

V Luxembursku sú len dva druhy licencií: jedna na vnútroštátnu dopravu a druhá na medzinárodnú dopravu.

V Rumunsku sa ako povolenia na osobnú alebo nákladnú dopravu udeľujú len licencie Spoločenstva.

V Spojenom kráľovstve existujú dva hlavné druhy povolení, ktoré sa týkajú podnikov zabezpečujúcich osobnú a nákladnú dopravu. Sú to štandardné vnútroštátne licencie a medzinárodné licencie. Medzinárodná licencia je určená pre podniky, ktoré zabezpečujú medzinárodnú dopravu, a zodpovedá držiteľom licencií Spoločenstva. Okrem toho v Spojenom kráľovstve existujú ďalšie kategórie pre samostatne zárobkovo činných prevádzkovateľov, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 1071/2009. Ďalej existuje klasifikácia pre organizácie, ktoré vykonávajú osobnú dopravu, ale nie sú to podniky. Nepovažujú sa za organizácie vykonávajúce dopravu za poplatok alebo úhradu, ako sú napríklad školy, charitatívne organizácie a komunitné skupiny.

Keďže existujú rôzne druhy povolení pre podniky na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, údaje predložené členskými štátmi možno porovnať len približne. Väčšina členských štátov však uviedla celkový počet oprávnených prevádzkovateľov k 31. decembru 2018, čo predstavuje referenčný údaj o počte udelených, pozastavených alebo odňatých povolení na nákladnú a osobnú dopravu. Belgicko má 9 726 oprávnených prevádzkovateľov, Bulharsko 13 683, Cyprus 3 101, Česká republika 24 713, Dánsko 6 499, Estónsko 3 693, Fínsko 15 824, Francúzsko 65 057, Grécko 12 616[[11]](#footnote-11), Chorvátsko 564, Írsko 5 594, Litva 5 164, Lotyšsko 4 721, Maďarsko 14 180, Malta 53[[12]](#footnote-12), Nemecko 57 348[[13]](#footnote-13), Poľsko 87 603, Rakúsko 11 402, Slovinsko 5 859, Slovensko 8 895, Spojené kráľovstvo 41 128, Španielsko 95 521, Švédsko 17 616 a Taliansko 102 804 oprávnených prevádzkovateľov. V EÚ bolo spolu 545 258 prevádzkovateľov nákladnej dopravy a 68 106 prevádzkovateľov osobnej dopravy[[14]](#footnote-14). Sedem členských štátov neoznámilo počet prevádzkovateľov osobnej dopravy a štyri členské štáty neoznámili počet prevádzkovateľov nákladnej dopravy. Počet prevádzkovateľov nákladnej a osobnej dopravy je o niečo nižší ako v poslednom vykazovacom období, čo môže byť spôsobené chýbajúcimi správami niektorých členských štátov, keďže za roky 2015 – 2016 predložili správy všetky členské štáty.

Prevažnú väčšinu oprávnených podnikov tvoria prevádzkovatelia nákladnej cestnej dopravy. Oznámený percentuálny podiel oprávnených prevádzkovateľov nákladnej cestnej dopravy v porovnaní s celkovým počtom oprávnených prevádzkovateľov v členských štátoch k 31. decembru 2018 bol 89 % (k 31. decembru 2016 to bolo 89 %), zatiaľ čo prevádzkovateľov osobnej cestnej dopravy bolo len 11 %.

**2.1. Udelené povolenia**

Podľa údajov poskytnutých 21 členskými štátmi[[15]](#footnote-15) bolo v priebehu vykazovacieho obdobia udelených 238 661 povolení na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy – osobnej (12 514) a nákladnej (226 147). To je o niečo menej ako v poslednom vykazovacom období, ale môže to súvisieť s chýbajúcimi správami niektorých členských štátov.

Rozpätie počtu udelených povolení sa pohybuje od 199 v Dánsku po 131 690 v Španielsku. Podrobná tabuľka s predloženými informáciami je uvedená v prílohe I k tejto správe.

Väčšina povolení udelených v rokoch 2017 a 2018 sa týka prevádzkovateľov nákladnej cestnej dopravy (spolu 95 %) a len malá časť povolení prevádzkovateľov osobnej cestnej dopravy (5 %). Iba Rakúsko vydalo viac povolení na osobnú než na nákladnú dopravu.

**2.2. Odňaté a pozastavené povolenia**

Podľa údajov poskytnutých 25 členskými štátmi[[16]](#footnote-16) bolo v rokoch 2017 – 2018 odňatých alebo pozastavených spolu 163 202 povolení. To je o niečo viac ako v poslednom vykazovacom období. Možno konštatovať, že najvyšší počet odňatých a pozastavených povolení bol zaznamenaný v Španielsku – 142 983 povolení na osobnú a nákladnú dopravu. Na opačnom konci rebríčka je Írsko, kde bolo zaznamenané iba jedno odňatie alebo pozastavenie povolenia, a niekoľko členských štátov, v ktorých nebolo odňaté alebo pozastavené žiadne povolenie[[17]](#footnote-17). Podrobné informácie o odňatých a pozastavených povoleniach sú zahrnuté do prílohy II k tejto správe.

Vo väčšine členských štátov, ktoré uviedli dôvody odňatia alebo pozastavenia povolenia, sa ako dôvod uvádza prevažne skončenie platnosti povolenia/licencie Spoločenstva, likvidácia spoločnosti alebo žiadosť prevádzkovateľov.

Španielsko však uviedlo, že hlavným dôvodom odňatia alebo pozastavenia povolení bolo nedodržanie štyroch požiadaviek na prístup k výkonu povolania (na tomto základe bolo odňatých 116 263 povolení). Hlavným dôvodom odňatia povolení vo Švédsku bolo nedodržanie požiadavky skutočného a stabilného miesta usadenia (1 438 odňatých povolení na tomto základe). V niektorých členských štátoch bola hlavným dôvodom skutočnosť, že prevádzkovateľ nepreukázal dostatočnú finančnú spoľahlivosť – tento dôvod uviedlo Dánsko (142) a Francúzsko (147). Niekoľko členských štátov uviedlo ako hlavný dôvod odňatia alebo pozastavenia povolení možnosť „iné“, bližšie to však nespresnili.

**3. Osvedčenia o odbornej spôsobilosti**

Osvedčenia o odbornej spôsobilosti, ktorými sa preukazuje, že vodiči – uchádzači úspešne zložili písomné a ústne skúšky, sú vydávané príslušnými orgánmi a predstavujú dôkaz odbornej spôsobilosti, ktorý je stanovený v článku 8 nariadenia (ES) č. 1071/2009.

Podľa informácií poskytnutých 23 členskými štátmi[[18]](#footnote-18) bolo vo vykazovacom období vydaných 552 313 osvedčení o odbornej spôsobilosti. Tento počet zahŕňa osvedčenia udelené na základe skúšky, ktorá je stanovená v článku 8 nariadenia (ES) č. 1071/2009, ako aj na základe uznania praxe podľa príkladu uvedeného v článku 9 nariadenia.

Najväčší počet osvedčení udelených v EÚ počas tohto vykazovacieho obdobia patrí Španielsku (428 606), nasleduje Maďarsko (68 341), Litva (9 936) a Rumunsko (9 603). Podrobné informácie sú uvedené v prílohe III k tejto správe.

**4. Vyhlásenie vedúcich dopravy za nespôsobilých**

Keď vedúci dopravy stratí bezúhonnosť, príslušný orgán ho v súlade s článkom 14 nariadenia (ES) č. 1071/2009 vyhlási za nespôsobilého na riadenie dopravných činností podniku.

Vyhlásenia o nespôsobilosti boli vydané v deviatich členských štátoch, ktoré predložili správy: Dánsko (63), Estónsko (6), Fínsko (13), Nemecko (202), Poľsko (10), Rakúsko (5), Spojené kráľovstvo (88), Švédsko (75) a Taliansko (84). Údaje poskytnuté členskými štátmi sú k dispozícii v prílohe II k tejto správe.

**5. Výmena informácií**

V súlade s článkom 16 nariadenia (ES) č. 1071/2009 by mal každý členský štát viesť vnútroštátny register podnikov cestnej dopravy, ktorým bolo udelené povolenie na vykonávanie povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy. Minimálne požiadavky na údaje, ktoré majú byť vkladané do týchto registrov, a spoločné pravidlá ich prepojenia prostredníctvom európskeho registra podnikov cestnej dopravy (ERRU) sú vymedzené vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2016/480[[19]](#footnote-19). Tieto údaje konkrétne obsahujú informácie o bezúhonnosti dopravných podnikov, vážnych porušeniach predpisov z ich strany a licenciách Spoločenstva.

So zriadením európskeho registra podnikov cestnej dopravy sa počítalo ako s ďalším krokom na uľahčenie spolupráce medzi vnútroštátnymi orgánmi v záujme ďalšieho zlepšenia cezhraničného presadzovania európskych právnych predpisov v oblasti cestnej dopravy v súlade s článkom 16 ods. 5 nariadenia (ES) č. 1071/2009. Prostredníctvom európskeho registra podnikov cestnej dopravy by sa malo zjednodušiť cezhraničné presadzovanie pravidiel, aby bolo nákladovo efektívnejšie, za predpokladu, že v ňom budú prepojené všetky členské štáty a že budú tento systém efektívne využívať na výmenu kvalitných údajov obsiahnutých vo svojich databázach. Prepojenie vnútroštátnych registrov sa malo dosiahnuť 31. decembra 2012. Niektoré členské štáty uvádzajú, že zapojenie do európskeho registra podnikov cestnej dopravy vedie k lepšej spolupráci vďaka výmene informácií medzi členskými štátmi, a považujú ho za dôležitý nástroj presadzovania právnych predpisov EÚ v oblasti cestnej dopravy[[20]](#footnote-20). Napriek tomu sú hlásené aj určité technické problémy[[21]](#footnote-21), napríklad členské štáty dostávajú žiadosti v iných jazykoch a nie všetky členské štáty používajú WebClient.

Členské štáty odoslali 31 214 oznámení o závažných porušeniach predpisov a prijali 27 439 takýchto oznámení. Zaznamenaných bolo 819 622 zaslaných žiadostí o kontrolu bezúhonnosti, pričom členské štáty oznámili, že dostali celkom 2 301 671 takýchto žiadostí. Naznačuje to nezrovnalosti v číslach.

Údaje poskytnuté členskými štátmi o výmenách informácií s inými členskými štátmi sú uvedené v prílohe IV k tejto správe.

1. **Závery**

Na základe údajov poskytnutých členskými štátmi možno vyvodiť tieto závery.

Niekoľko členských štátov ukladá okrem štyroch požiadaviek stanovených v nariadení (stabilné a skutočné miesto usadenia, bezúhonnosť, zodpovedajúca finančná spoľahlivosť a požadovaná odborná spôsobilosť) aj vnútroštátne požiadavky na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy. Väčšinou sa týkajú požiadaviek na finančnú spoľahlivosť.

Pokiaľ ide o kontroly, vykonávajú sa v rôznych intervaloch a rôznymi spôsobmi. Niektoré členské štáty majú systém založený na riziku zameraný na podniky, pri ktorých hrozí zvýšené riziko porušenia predpisov, zatiaľ čo iné vykonávajú kontroly predovšetkým v ročných intervaloch alebo v prípade žiadostí o nové povolenia. Niekoľko orgánov presadzovania práva poukazuje na náročnosť týchto kontrol vzhľadom na tlak na administratívne kapacity. Iba dve krajiny informovali o počte kontrol alebo správnych konaní týkajúcich sa závažných porušení, ktorých sa dopustili prevádzkovatelia cestnej dopravy.

Z dôvodu rozdielneho prístupu a počtu povolení v jednotlivých členských štátoch je porovnateľnosť týchto údajov obmedzená. Z údajov však vyplýva, že väčšinu oprávnených podnikov tvoria prevádzkovatelia nákladnej cestnej dopravy (95 %). Počet odňatých a pozastavených povolení sa v jednotlivých členských štátoch veľmi líši. Dôvodom odňatia alebo pozastavenia povolení bolo prevažne skončenie platnosti povolenia alebo licencie Spoločenstva, likvidácia spoločnosti alebo žiadosť prevádzkovateľov. Niektoré členské štáty uviedli, že dôvodom pozastavenia povolení bolo nedodržanie štyroch požiadaviek na prístup k výkonu povolania – konkrétne tak spravili Dánsko, Španielsko, Francúzsko a Švédsko.

Členské štáty takisto uvádzajú, že európsky register podnikov cestnej dopravy zlepšuje spoluprácu a je v tomto ohľade dôležitým nástrojom.

Komisia pripomína členským štátom ich povinnosť poskytnúť úplnú správu obsahujúcu všetky prvky údajov uvedených v článku 26 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1071/2009 v požadovanom časovom rámci, aby bolo možné vypracovať plnohodnotnú správu. Komisia takisto naliehavo žiada členské štáty, aby v záujme konzistentnosti predkladaných údajov používali štandardný formulár predkladania správ.

1. Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 51. [↑](#footnote-ref-1)
2. Podľa článku 2 ods. 1 nariadenia „povolanie prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy“ je činnosť každého podniku, ktorý prepravuje tovar za poplatok alebo úhradu motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami. [↑](#footnote-ref-2)
3. Podľa článku 2 ods. 2 nariadenia „povolanie prevádzkovateľa osobnej cestnej dopravy“ je činnosť každého podniku, ktorý vykonáva osobnú dopravu pre verejnosť alebo pre určité kategórie používateľov za úhradu prepravovanými osobami alebo organizátorom dopravy, a to motorovými vozidlami, ktoré sú vyrobené a vybavené tak, aby boli vhodné na prepravu viac než deviatich osôb vrátane vodiča, a ktoré sú určené na tento účel. [↑](#footnote-ref-3)
4. Podľa článku 1 ods. 4 nariadenia „členské štáty však môžu znížiť tento limit pre všetky alebo niektoré druhy prepravy po ceste“. Od 21. mája 2022 sa nariadenie bude vzťahovať aj na prevádzkovateľov motorových vozidiel s celkovou hmotnosťou presahujúcou 2,5 tony, ktorí sa v členskom štáte, v ktorom majú miesto usadenia, nezaoberajú výlučne vnútroštátnou dopravou. [↑](#footnote-ref-4)
5. COM(2014) 592 final, 25.9.2014. [↑](#footnote-ref-5)
6. COM(2017) 116 final, 7.3.2017. [↑](#footnote-ref-6)
7. COM(2019) 84 final, 18.2.2019. [↑](#footnote-ref-7)
8. Uvedená v článku 17 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1). [↑](#footnote-ref-8)
9. Členské štáty, ktoré si nesplnili povinnosť, boli Holandsko a Portugalsko. [↑](#footnote-ref-9)
10. Luxembursko. [↑](#footnote-ref-10)
11. Nemecko, Grécko a Malta uviedli len počet prevádzkovateľov nákladnej dopravy. [↑](#footnote-ref-11)
12. Nemecko, Grécko a Malta uviedli len počet prevádzkovateľov nákladnej dopravy. [↑](#footnote-ref-12)
13. Nemecko, Grécko a Malta uviedli len počet prevádzkovateľov nákladnej dopravy. [↑](#footnote-ref-13)
14. Nemecko, Grécko, Luxembursko, Malta, Holandsko, Portugalsko a Rumunsko neuviedli počet prevádzkovateľov osobnej dopravy a Luxembursko, Holandsko, Portugalsko a Rumunsko neuviedli počet prevádzkovateľov nákladnej dopravy. [↑](#footnote-ref-14)
15. Belgicko, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Estónsko, Fínsko, Francúzsko, Grécko, Chorvátsko, Írsko, Lotyšsko, Maďarsko, Nemecko, Poľsko, Rakúsko, Slovinsko, Slovensko, Spojené kráľovstvo, Španielsko, Švédsko a Taliansko. [↑](#footnote-ref-15)
16. Luxembursko, Holandsko a Portugalsko správu nepredložili. [↑](#footnote-ref-16)
17. Česká republika, Cyprus, Litva, Maďarsko a Malta. [↑](#footnote-ref-17)
18. Belgicko, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Estónsko, Fínsko, Francúzsko, Grécko, Írsko, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Nemecko, Poľsko, Rakúsko, Rumunsko, Slovinsko, Slovensko, Spojené kráľovstvo, Španielsko, Švédsko a Taliansko. [↑](#footnote-ref-18)
19. Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2016/480 z 1. apríla 2016, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa vzájomného prepojenia vnútroštátnych elektronických registrov podnikov cestnej dopravy a ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) č. 1213/2010 (Ú. v. EÚ L 87, 2.4.2016, s. 4). [↑](#footnote-ref-19)
20. Bulharsko, Estónsko a Malta. [↑](#footnote-ref-20)
21. Fínsko a Švédsko. [↑](#footnote-ref-21)