



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2014 09 25
COM(2014) 592 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 2011 m. gruodžio 4 d. iki 2012 m. gruodžio 31 d.**

**(pirmoji Komisijos ataskaita dėl tam tikrų nuostatų, susijusių su galimybe verstis
profesine vežimo kelių transportu veikla, įgyvendinimo valstybėse narėse)**

I. Ivadas

Šioje ataskaitoje aptariama valstybėse narėse vykdoma profesinė vežimo kelių transportu veikla. 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1071/2009, nustatantis bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles ir panaikinantį Tarybos direktyvą 96/26/EB¹ (toliau – Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009), yra taikomas visoms Sąjungoje 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 tonų. 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 vežimo operacijoms veiksmingai ir nuolat valdyti laikantis 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, gerai organizuotas administracinis valstybių narių bendradarbiavimas yra ypač svarbus didinant Europos Sąjungoje veikiančių įmonių stebėsenos veiksmingumą.

Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 26 straipsnio 1 dalyje nustatyti keli terminai:

- kas dvejus metus nuo reglamento taikymo pradžios dienos valstybės narės turi pateikti reglamento 26 straipsnyje nurodytus duomenis;
- kas dvejus metus Komisija, remdamasi valstybių narių pateiktais duomenimis, parengia ataskaitą, skirtą pateikti Europos Parlamentui ir Tarybai.

¹ OL L 300, 2009 11 14, p. 51.

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

³ Pagal reglamento 2 straipsnio 2 punktą „profesinė keleivių gabenimo kelių transportu veikla“ – tai 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.

Valstybių narių pateiktos nacionalinės ataskaitos yra esminis indėlis į Komisijos ataskaitą. Reglamento 26 straipsnyje nurodyta, kokie duomenys turėtų būti įtraukti 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.“

Be šio įvado, šią ataskaitą sudaro trys skirsniai, kuriuose aptariami šie klausimai: pateiktų nacionalinių duomenų kokybė bei jų pateikimas laiku (II skirsnis) ir valstybių narių pateiktų ataskaitų analizė (III skirsnis). IV skirsnyje pateikiamos išvados.

II. Pateikti duomenys

Tai – pirmoji ataskaita pagal Reglamentą (EB) Nr. 1071/2009; siekiant suderinti šios ataskaitos paskelbimo laiką su socialinių teisės aktų, susijusių su kelių transportu, įgyvendinimo ataskaitos⁴ paskelbimu, kaip nustatyta Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 26 straipsnio 2 dalyje, ji apima laikotarpį nuo 2011 m. gruodžio 4 d. iki 2012 m. gruodžio 31 d. Šio laikotarpio pradžia yra diena, kurią šis reglamentas buvo pradėtas taikyti. Kitas ataskaitinis laikotarpis apims visą dvejų metų laikotarpį nuo 2013 m. sausio 1 d. iki 2014 m. gruodžio 31 d.

Nepaisant šio reglamento 26 straipsnyje nustatytos pareigos teikti ataskaitas, tuo momentu, kai buvo parengta ši ataskaita, šešios valstybės narės – Belgija, Danija, Suomija, Vokietija, Liuksemburgas ir Portugalija – nebuvo pateikusios nacionalinių ataskaitų. Kai kurios valstybės narės, nepaisydamos to, kad terminas duomenims pateikti buvo 2013 m. rugsėjo 30 d., savo duomenis pateikė labai vėlai, o tai turėjo reikšmingos įtakos planuojant šios

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

Komisijos ataskaitos rengimo laiką. Keliose ataskaitose nepateikta tam tikros būtinos informacijos, dėl to buvo sunku atlikti išsamią analizę. Taip pat būta atvejų, kai pateikti duomenys buvo susiję su kitu laikotarpiu nei prašyta.

Ne visos valstybės narės paaiškino, kodėl vėluojama pateikti ataskaitas arba kodėl duomenys neišsamūs. Paaiškinimą pateikusių valstybės narės pastebėjo, jog dėl sunkumų sujungiant jų nacionalinius registrus su Europos kelių transporto įmonių registru jos negalėjo pateikti duomenų šiuo klausimu. Kitos valstybės narės nurodė, kad buvo neaiškos tam tikros reikalavimo teikti ataskaitas sąvokos, kaip antai nuoroda į „pagrindinius statistinius duomenis“. Galiausiai kai kurios valstybės narės, kuriose už reikalavimų vykdymo užtikrinimą yra atsakingos vietos ar regioninės valdžios institucijos, pažymėjo, kad kilo sunkumų renkant duomenis iš šių institucijų.

Reikėtų atsižvelgti į tai, kad nors Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 26 straipsnio 1 dalyje apibrėžtas ataskaitos turinys, nėra nustatytos standartinės ataskaitos formos. Nuoseklumo sumetimais, taip pat siekiant padėti nacionalinėms kompetentingoms institucijoms ateityje vykdyti joms nustatytą pareigą teikti ataskaitas, išanalizavus pateiktus nacionalinius duomenis valstybėms narėms bus pasiūlyta naudoti standartinę formą.

III. Duomenų apie vykdomą profesinę vežimo kelių transportu veiklą analizė

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

Šioje dalyje, remiantis valstybių narių pateikta informacija, aptariami nacionaliniai reikalavimai, patikrinimų organizavimas, reikalavimų laikymosi mastas ir sunkumai, su kuriais susidurta. Atsižvelgiant į tai, kad valstybių narių ataskaitos yra fragmentiškos, ši apžvalga nėra išsami.

Duomenis apie nacionalines galimybės verstis profesine veikla suteikimo sistemas pateikė Austrija, Prancūzija, Italija, Slovakija ir Čekija. Dvi valstybės narės, t. y. Austrija ir Slovakija, nustatė nacionalinius reikalavimus, kurie turi būti įvykdyti kartu su Reglamente (EB) Nr. 1071/2009 nustatytais sąlygomis. Slovakija nustatė papildomą reikalavimą, kuriuo numatomas minimalus transporto vadybininko amžius – 21 metai. Austrija nustatė sąlygą, kad kelių transporto vežėjas savivaldybėje ar kitoje to paties arba šalia esančio administracinio rajono savivaldybėje turėtų reikiamas stovėjimo vietas ne keliuose.

Prancūzija nusprendė išplėsti pareigos laikytis taisyklių dėl galimybės verstis profesine vežimo kelių transportu veikla taikymo sritį, kad į ją patektų krovinių vežėjai, naudojantys kelių transporto priemonėmis, kurių leistina pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonų, ir įmonės, teikiančios keleivių gabenimo kelių transportu paslaugas transporto priemonėmis, pritaikytomis gabenti mažiau kaip devynis keleivius. Be to, buvo supaprastintos administracinės procedūros, susijusios su finansine bukle.

Čekijoje yra keturių rūšių leidimai įmonėms, besiverčiančioms tokia veikla. Jie yra susiję su: i) keleivinėmis transporto priemonėmis, skirtomis gabenti daugiau kaip devynis asmenis, įskaitant vairuotoją, ii) krovininėmis transporto priemonėmis arba jų junginiais, kurių leistina pakrautos transporto priemonės masė viršija 3,5 tonų, iii) keleivinėmis transporto priemonėmis, skirtomis gabenti ne daugiau kaip devynis asmenis, įskaitant vairuotoją, ir iv) krovininėmis transporto priemonėmis ar jų junginiais, kurių leistina pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonų. Į pirmas dvi kategorijas patenkančios įmonės privalo atitikti Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 reikalavimus.

Italija nurodė, jog rengiamasi priimti taisyklės – jose numatyta peržiūrėti, kas laikytina pažeidimu pagal galiojančius teisės aktus, ir su tuo susijusias sankcijas. Italija taip pat rengia procedūrinės priemonės, kurių gali imtis kompetentinga valdžios institucija, jei tam tikrais atvejais ji nustato, kad nepriekaištingos reputacijos praradimas būtų neproporcingas padarytam pažeidimui. Galiausiai Italijos valdžios institucijos tobulina savo administracines ir technines procedūras, siekdamos užtikrinti, kad Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 6 straipsnyje numatytos priemonės būtų veiksmingos. Be to, Italija nurodė, su kokias sunkumais ji susidūrė tikrindama, ar laikomasi finansinės būklės tikruoju laiku reikalavimo; šiuos sunkumus lemia skirtingos nacionalinėje teisėje nustatytos garantijos teisinės sampratos ir tai, kad ankstyvuoju etapu nėra įmonių draudimo liudijimų bei kad su šiuo reikalavimu susijusias procedūras valdo daugiau kaip šimtas nepriklausomų ir administraciniu požiūriu savarankiškų provincijų administracijų visoje Italijoje.

Ispanija paaiškino, kad nacionalinėje teisėje nustatytos labai griežtos sąlygos, susijusios su profesine kompetencija, finansine būkle ir nepriekaištinga reputacija, todėl įsigaliojus Reglamentui (EB) Nr. 1071/2009 neprireikė daryti svarbių pakeitimų, išskyrus tam tikrus teisės aktų pakeitimus dėl asmenims, dirbantiems transporto vadybininkais, keliamų reikalavimų.

Kalbant apie nuostatų dėl nepriekaištingos reputacijos (Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 6 straipsnis) įgyvendinimą, Slovėnija laikėsi nuomonės, kad atvejais, kuriais licencijas išduodanti institucija gali sustabdyti ar panaikinti leidimą verstis vežimo veikla arba pripažinti vežėją netinkamu verstis ta profesine veikla, nėra tiksliai apibrėžti.

Estija, Vengrija, Airija ir Latvija pateikė informacijos apie jose esančią padėtį, susijusią su patikrinimais, ar laikomasi Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 3 straipsnio 1 dalyje nurodytų reikalavimų.

Estija nurodė, jog patikrinimai atliekami vadovaujantis rizika grindžiama sistema ir tikrinamos daugiausia tos įmonės, kurių atveju kyla didesnė tikimybė, jog jos padarys sunkius kelių transporto taisyklių pažeidimus ar šiuos pažeidimus darys dažniau.

Airijoje nepriekaištingos reputacijos, finansinės būklės ir profesinės kompetencijos patikrinimas atliekamas bent kas penkerius metus kiekvienai įmonei atnaujinant leidimą, kadangi leidimas galioja tik šį laikotarpį. Be to, gali būti dažniau tikrinami kai kurie vežėjai, kurie, kaip manoma, kelia didesnę riziką arba yra atsidūrę kompetentingos valdžios

institucijos akiratyje. Nepriekaištingos reputacijos patikrinimas atliekamas nacionalinei patikimumo tikrinimo tarnybai prie nacionalinės policijos tikrinant 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.

Latvijoje patikrinimai, ar laikomasi finansinei būklei keliamų reikalavimų, atliekami remiantis įmonių registro teikiamų metinių ataskaitų informacija.

Vengrija nurodė, kiek per šį ataskaitinį laikotarpį atlikta patikrinimų, ar laikomasi šių sąlygų: nepriekaištingos reputacijos (11 062), finansinės būklės (7 179) ir profesinės kompetencijos (5 329).

Šešios valstybės narės – Airija, Estija, Kipras, Lietuva, Malta ir Slovėnija – nurodė, kad didelė dalis šiame sektoriuje veikla besiverčiančių kelių transporto įmonių laikosi Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 3 straipsnio 1 dalyje nustatytų reikalavimų.

2. Leidimų išdavimas

Iš pateiktų duomenų matyti, kad dauguma valstybių narių neteikia ataskaitų apie leidimų išdavimą, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 III skyriuje. Pagal reglamentą „leidimas verstis profesine vežimo kelių transportu veikla“ yra administracinis sprendimas, kuriuo Reglamente (EB) Nr. 1071/2009 nustatytas sąlygas atitinkančiai įmonei suteikiama teisė verstis profesine vežimo kelių transportu veikla.

Atsižvelgiant į nacionalines sistemas, esama nemažai scenarijų; leidimo išdavimas galėtų būti prielaida licencijai verstis nacionaline vežimo veikla ir (arba) Bendrijos licencijai verstis tarptautine vežimo veikla gauti, ji galėtų būti lygiavertė licencijai verstis nacionaline vežimo veikla arba galėtų būti prilyginta licencijai verstis nacionaline ir tarptautine vežimo veikla, suteikta išduodant vieną leidimą. Tačiau dėl informacijos apie nacionalines leidimų išdavimo sistemas trūkumo, iš valstybių narių pateiktų kiekybinių duomenų nėra aišku, kiek įmonių verčiasi profesine vežimo kelių transportu veikla. Todėl **valstybės narės raginamos parengti glaustą savo nacionalinės leidimų išdavimo tvarkos aprašymą, kad per kitą ataskaitinį laikotarpį būtų galima surinkti tikslius duomenis.**

Kelios valstybės narės nurodė bendrą vežėjų, kuriems 2012 m. gruodžio 31 d. duomenimis buvo išduotas leidimas, skaičių; juo remiantis galima vertinti duomenis apie išduotus, sustabdytus ar panaikintus leidimus. Čekijoje yra beveik 95 600⁵ vežėjų, kuriems išduoti leidimai, Italijoje – apie 81 000, Jungtinėje Karalystėje – daugiau kaip 53 500, Švedijoje – apie 18 000, Nyderlanduose – beveik 11 700, Airijoje – 5 800, Lietuvoje – 4 500, o

⁵ Duomenys yra susiję su keturių rūšių leidimais: verstis keleivių gabenimo veikla transporto priemone, kuri yra skirta gabenti daugiau kaip 9 asmenis arba kuri yra skirta gabenti ne daugiau kaip 9 asmenis, verstis prekių vežimo veikla transporto priemonėmis, kurių leistina pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonų arba kurių leistina pakrautos transporto priemonės masė viršija 3,5 tonų. Ne visais iš šių atvejų turi būti laikomasi Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 reikalavimų, keliamų profesinei vežimo kelių transportu veiklai.

Slovakijoje – 2 800. Vengrija pranešė, kad yra šiek tiek daugiau kaip 45 000 galiojančių licencijų.

Remiantis šiais duomenimis matyti, kad **didžioji dalis įmonių, kurioms išduoti leidimai, verčiasi krovinių vežimo kelių transportu veikla.**

Be to, Estija ir Ispanija pateikė informaciją apie tuo pačiu metu išduotų Bendrijos licencijų skaičių, kuris yra atitinkamai 1 700 ir 27 000, tačiau nenurodė, kokią dalį visų leidimų verstis profesine vežimo kelių transportu veikla jie sudaro. Bulgarija pranešė, kad 2014 m. sausio 13 d. buvo apie 10 300 vežėjų, kuriems išduotos Bendrijos licencijos.

2.1. Išduoti leidimai

Valstybės narės pateikė nevienodus duomenis apie išduotus leidimus; dažnai tai buvo duomenys apie Bendrijos licencijas ir licencijas verstis nacionaline vežimo veikla. Tik dvylika valstybių narių⁶ pateikė duomenis apie išduotus leidimus, o pusės jų⁷ duomenys buvo susiję su visu Reglamente (EB) Nr. 1071/2009 nustatytu laikotarpiu. Remiantis šiais duomenimis, galima pastebėti, jog šiose dvylikoje valstybių narių buvo išduota apie 171 000⁸ leidimų verstis profesine keleivių gabenimo ir krovinių vežimo kelių transportu veikla. Išduotų nacionalinių leidimų skaičius svyruoja nuo 900 Airijoje iki 81 000 Italijoje. Pateikta informacija grindžiami išsamūs duomenys nurodyti šios ataskaitos I priede esančioje lentelėje.

Iš pateiktų duomenų matyti, kad daugiausia leidimų išduota Italijoje (81 000 leidimų verstis tiek keleivių gabenimo, tiek krovinių vežimo veikla) ir Ispanijoje (beveik 31 000 leidimų verstis tiek keleivių gabenimo, tiek krovinių vežimo veikla). Šiuos duomenis galima palyginti su Prancūzija, kur išduota 10 000 leidimų verstis tiek keleivių gabenimo, tiek krovinių vežimo veikla. Pažymėtina, kad Prancūzijos duomenys apima ir vežėjus, besiverčiančius prekių vežimu transporto priemonėmis, kurių leistina pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonų ribos, ir vežėjus, gabenančius keleivius transporto priemonėmis, pritaikytomis gabenti mažiau kaip 9 asmenis, įskaitant vairuotoją. Ispanijoje į išduotų leidimų skaičių patenka registravimo, įmonių perdavimo, pakeitimo, rūšies pakeitimo, gyvenamosios vietos pakeitimo, aukštesnės kategorijos įsigijimo, laikino sustabdymo panaikinimo ir perėmimo atvejai.

Kitos valstybės narės nepateikė paaiškinimų, kokie elementai patenka į išduotų leidimų kategoriją. Duomenų nuoseklumo sumetimais būtų naudinga Europos lygmeniu pasiekti bendrą susitarimą dėl to, kokių rūšių duomenys turėtų būti įtraukti į išduotų leidimų kategoriją.

⁶ Airija, Austrija, Čekija, Graikija, Ispanija, Italija, Lenkija, Nyderlandai, Prancūzija, Slovakija, Švedija ir Vengrija.

⁷ Airija, Austrija, Graikija, Italija, Švedija ir Vengrija.

⁸ Į šį skaičių patenka tik 2012 m. ir per visą ataskaitinį laikotarpį nuo 2011 m. gruodžio 4 d. iki 2012 m. gruodžio 31 d. išduoti leidimai.

Be to, leidimų verstis krovinių vežimo kelių transportu veikla dalis visais atvejais yra bent du kartus didesnė nei išduotų leidimų verstis keleivių gabenimo veikla dalis (Airija), o Ispanijos atveju ši dalis yra beveik septyniasdešimt kartų didesnė. Ši tendencija yra priešinga tik Prancūzijoje; joje daugiau leidimų buvo išduota įmonėms, besiverčiančioms keleivių gabenimo veikla. Tai galima paaiškinti Prancūzijos sprendimu į taikymo sritį įtraukti daugiau transporto priemonių, kurios privalo atitikti Reglamente (EB) Nr. 1071/2009 nustatytus reikalavimus.

2.2. Panaikinti ir sustabdyti leidimai

Remiantis valstybių narių pateiktais duomenimis, galima pastebėti, kad didžiausias panaikintų leidimų skaičius buvo Ispanijoje – joje panaikinta beveik 37 600 leidimų verstis keleivių gabenimo ir krovinių vežimo veikla. Šie leidimai panaikinti dėl to, kad nepateikta įrodymų, jog laikomasi leidimui išduoti reikalingų sąlygų, prašymą pateikusio asmens prašymu arba sustabdžius veiklą. Prancūzijoje panaikintų leidimų verstis keleivių gabenimo ir krovinių vežimo veikla skaičius buvo antras pagal dydį ir siekė 4 700, o po Prancūzijos eina Slovakija, kurioje buvo 1 200 panaikinimo atvejų, Švedija (965 atvejai), Čekija (956 atvejai), ir Slovėnija (599 atvejai). Nyderlanduose panaikintų leidimų verstis vien tik krovinių vežimo kelių transportu veikla buvo daugiau kaip 1 000.

Kita vertus, Graikija pranešė apie 222, Lenkija – 68, Latvija – 58, Vengrija – 33, Italija – 31 panaikintą leidimą verstis keleivių gabenimo ir krovinių vežimo veikla, o kitose valstybėse narėse šis skaičius neviršijo 10. Išsami informacija apie panaikintus ir sustabdytus leidimus pateikta šios ataskaitos II priede.

Tik trijose valstybėse narėse, t. y. Slovakijoje, Ispanijoje ir Nyderlanduose, panaikintų leidimų verstis keleivių gabenimo ir krovinių vežimo veikla skaičius buvo didesnis nei išduotų leidimų skaičius. Didžiausias skirtumas užfiksuotas Ispanijoje, kur panaikinta 6 600 leidimų daugiau nei išduota. Šis skirtumas galėtų būti didesnis, jei būtų atsižvelgta į tai, kad Ispanijoje buvo sustabdyta dar 12 500 leidimų. Slovakijoje ir Nyderlanduose šis skirtumas buvo mažesnis – panaikinta atitinkamai 46 ir 229 leidimais daugiau nei išduota.

Kai kurios valstybės narės nurodė leidimo panaikinimo priežastis. Austrijoje 9 leidimai iš 10, o Nyderlanduose dauguma leidimų buvo panaikinta dėl to, kad nesilaikyta Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 3 straipsnio 1 dalies c punkto reikalavimo, susijusio su kelių transporto vežėjo tinkama finansine būkle. Slovėnijoje leidimai buvo panaikinti arba dėl bendrovės likvidavimo, arba pasibaigus Bendrijos licencijos galiojimui. Švedija nurodė, jog 962 atvejais iš 965 leidimai panaikinti dėl to, kad nesilaikyta Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 3 straipsnio 2 dalies, kuri yra susijusi su papildomais reikalavimais, kuriuos gali nustatyti valstybės narės. Lietuvoje vieninteliu atveju leidimas panaikintas dėl to, kad nebuvo įvykdytas reikalavimas turėti reikalaujamą profesinę kompetenciją, ir trys atvejai buvo susiję su reikalavimo dėl buveinės adreso nesilaikymu ir transporto vadybininko duomenų pasikeitimu.

3. Profesinės kompetencijos pažymėjimai

Remiantis dvidešimties valstybių narių pateikta informacija, išduota daugiau kaip 52 tūkst. profesinės kompetencijos pažymėjimų. Į šį skaičių patenka 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 Rumunijoje – ji lygi 31,5 % visų išduotų pažymėjimų, apie kuriuos pranešė valstybės narės; po to eina Prancūzija (11 %), Ispanija (11 %), Italija (8 %), Čekija (8 %), Švedija (6 %) ir Lenkija (5 %). Iš duomenis pateikusių valstybių narių tik Malta nurodė, kad per ataskaitinį laikotarpį neišduota nė vieno profesinės kompetencijos pažymėjimo. Išsami informacija pateikta šios ataskaitos III priede.

4. Netinkamai eiti pareigas pripažinti transporto vadybininkai

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

Dauguma valstybių narių⁹, pateikusių duomenis apie atvejų, kai asmuo buvo pripažintas netinkamu eiti pareigas, skaičių, nurodė, jog per ataskaitinį laikotarpį nebuvo užfiksuota nė vieno tokio atvejo, susijusio su keleivių gabenimo ir krovinių vežimo veikla. Asmens pripažinimo netinkamu eiti pareigas atvejų buvo keturiuose valstybėse narėse: Prancūzijoje (3)¹⁰, Estijoje (14)¹¹, Vengrijoje (129)¹² ir Italijoje (348)¹³. Prancūzija nurodė, kad pagrindas pripažinti asmenį netinkamu eiti pareigas buvo arba su tachografu susijusio sukčiavimo atvejai, arba sunkūs kelių transporto kodekso pažeidimai. Vengrijoje kai kuriais atvejais nepriekaištingos reputacijos praradimą lėmė tai, kad transporto vadybininkai laiku arba visai nedalyvavo kas 10 metų privalomuose išeiti mokymuose. Valstybių narių pateikti duomenys išdėstyti šios ataskaitos II priede.

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, siekiant palengvinti valstybių narių registrų sujungimą, nustatyti Komisijos sprendime 2009/992/ES dėl minimalių reikalavimų, taikomų duomenims, kurie turi būti įvedami į nacionalinį elektroninį kelių transporto įmonių registrą¹⁴. Buvo numatyta, kad

⁹ Austrija, Čekija, Graikija, Lenkija, Malta, Nyderlandai ir Slovakija.

¹⁰ 2012 m.

¹¹ *Idem*.

¹² Per šį ataskaitinį laikotarpį.

¹³ Į šį skaičių patenka pripažinimo atvejai iki 2013 m. rugsėjo 26 d.

¹⁴ OL L 339, 2009 12 22, p. 36.

Europos kelių transporto įmonių registro sukūrimas yra kitas žingsnis siekiant sudaryti palankesnes sąlygas nacionalinėms valdžios institucijoms bendradarbiauti, kad būtų dar labiau skatinamas tarpvalstybinis Europos kelių transporto srities teisės aktų vykdymas pagal Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 16 straipsnio 5 dalį. Jei prie Europos kelių transporto įmonių registro bus prisijungusios visos valstybės narės ir jei jos veiksmingai naudosis šia sistema keisdamosi jų duomenų bazėse esančiais aukštos kokybės duomenimis, tarpvalstybinis reikalavimų vykdymo užtikrinimas turėtų tapti paprastesnis ir ekonomiškai efektyvus.

Remiantis pateiktais duomenimis, galima pažymėti, jog **valstybių narių administracinio bendradarbiavimo sistema nebaigta kurti**. Kai kurios valstybės narės, kaip antai Kipras, Lietuva, Malta, Čekija, Nyderlandai ir Slovakija, nurodė, kad informacija nesikeičiama pagal Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 18 straipsnį; taip iš dalies gali būti dėl jų geografinės padėties. Tačiau Bulgarija, Estija, Prancūzija, Airija, Lenkija, Rumunija ir Ispanija pademonstravo geros praktikos pavyzdžių, kai informacija buvo keičiamasi per šį ataskaitinį laikotarpį. **Komisija remia tolesnį administracinio bendradarbiavimo stiprinimą, kuriuo labiau stiprinamas nuoseklus ir veiksmingas įgyvendinimas visose ES valstybėse narėse.**

Nacionaliniai registrai turėjo būti sujungti iki 2012 m. gruodžio 31 d. Kai kurios valstybės narės pateikė informacijos apie esamą padėtį, susijusią su Europos kelių transporto įmonių registro kūrimu. Registras neveikė Kipre ir Prancūzijoje. Airija nurodė, kad vykdomas paskutinis naujo elektroninio kelių transporto įmonių registro kūrimo etapas ir netrukus registrai turėtų būti sujungti. Slovėnija užtikrino, kad visa informacija, kurios reikalaujama pagal Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 26 straipsnį, bus prieinama kitą ataskaitinį laikotarpį, kai bus baigtas kurti nacionalinis elektroninis registras; jau prasidėjo paskutinis jo kūrimo etapas. Prancūzija pasiūlė iniciatyvą įdiegti bendrą Europos lygmens duomenų bazę, kurioje, remiantis *Euro Contrôle Route* praktika, būtų sutelkta informacija apie kodifikuotus pažeidimus.

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 kai kuriais Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 įgyvendinimo valstybėse narėse aspektais (nurodytais Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 26 straipsnio 1 dalies a–e punktuose) laikotarpiu nuo 2011 m. gruodžio 4 d. iki 2012 m. gruodžio 31 d.

Valstybių narių pateiktos informacijos kokybei ir jos pateikimui laiku didelės įtakos turėjo tai, kad šis ataskaitinis laikotarpis yra pirmas. Dėl to, kad trūksta nemažos dalies duomenų, Komisijos ataskaitoje nepateikta visapusiškos Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 nuostatų įgyvendinimo analizės. Komisija primena valstybėms narėms jų pareigą per nustatytą laikotarpį pateikti išsamią ataskaitą, kurioje būtų visi Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 26 straipsnio 1 dalies a–e punktuose nurodyti duomenų elementai.

Nuoseklumo teikiant nacionalinius duomenis sumetimais ir siekiant padėti nacionalinėms kompetentingoms institucijoms ateityje vykdyti joms nustatytą pareigą teikti ataskaitas, Komisija, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, turėtų nustatyti standartinę ataskaitos formą. Diskusijos dėl šios standartinės formos turėtų padėti patikslinti visus klausimus dėl duomenų, kuriuos reikia pateikti, pobūdžio, o tai turėtų padėti valstybėms narėms laiku organizuoti kitam ataskaitiniam laikotarpiui skirtų duomenų rinkimą. Galiausiai taip pat tikimasi, kad nacionalinius registrus sujungus į Europos kelių transporto įmonių registrą pagerės teikiamų duomenų kokybė.

Visų valstybių narių prašoma kitu 2013–2014 m. ataskaitiniu laikotarpiu laikytis pareigos teikti ataskaitas, kad būtų galima parengti išsamią ataskaitą ir išvengti pažeidimo nagrinėjimo procedūros pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 258 straipsnį. Be to, valstybės narės raginamos parengti glaustą savo nacionalinės leidimų išdavimo sistemos aprašymą, kad būtų galima Europos lygmeniu atlikti patikimesnę ir kokybiškesnę apžvalgą.

Verta pažymėti, kad valstybių narių administracinio bendradarbiavimo sistema nebaigta kurti. Komisija remia tolesnį jos stiprinimą; taip būtų sustiprintas nuoseklus ir veiksmingas Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 įgyvendinimas visose valstybėse narėse.