

V Bruseli 18. 2. 2019
COM(2019) 84 final

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 2015 do 31. decembra 2016

I. Úvod

Táto správa sa týka výkonu povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy v členských štátoch a jej cieľom je zabezpečiť dôkladnejšie 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 povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES¹ [ďalej len „nariadenie (ES) č. 1071/2009“]. Uvedené nariadenie sa vzťahuje na všetky podniky usadené v EÚ, ktoré vykonávajú povolenie prevádzkovateľa cestnej dopravy, ako aj na podniky, ktoré toto povolenie zamýšľajú vykonávať. Povolenie prevádzkovateľa cestnej dopravy zahŕňa povolenie prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy² a povolenie prevádzkovateľa osobnej cestnej dopravy³. Niektoré kategórie podnikov, napríklad tie, ktoré používajú motorové vozidlá s celkovou hmotnosťou nižšou ako 3,5 tony⁴, do rozsahu pôsobnosti uvedeného nariadenia nepatria. V nariadení (ES) č. 1071/2009 sú vymedzené spoločné pravidlá, ktorými sa upravuje udeľovanie povolenia na výkon povolenia prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy a prevádzkovateľa osobnej cestnej dopravy.

V súlade s článkom 3 nariadenia musia podniky vykonávajúce povolenie 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 povolenie prevádzkovateľa cestnej dopravy ukladá povinnosť vymenovať vedúceho dopravy, ktorý je držiteľom osvedčenia o odbornej spôsobilosti potvrdzujúceho jeho zručnosti a znalosti potrebné na riadenie dopravy v súlade so všetkými právnymi a odvetvovými požiadavkami a efektívnym a plynulým spôsobom. 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 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, ako sa vyžaduje v článku 26 nariadenia;

¹ Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 51.

² Podľa článku 2 ods. 1 nariadenia „povolenie prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy“ je činnosť každého podniku, ktorý prepravuje tovar za poplatok alebo úhradu motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami.

³ Podľa článku 2 ods. 2 nariadenia „povolenie 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.

⁴ Podľa článku 1 ods. 4 nariadenia „členské štáty však môžu znížiť tento limit pre všetky alebo niektoré druhy prepravy po ceste“.

- 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.“

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

II. Predkladanie údajov

Táto správa je tretia správa predložená na základe nariadenia (ES) č. 1071/2009 a týka sa obdobia od 1. januára 2015 do 31. decembra 2016. Prvá správa⁵ sa týkala obdobia od 4. decembra 2011 (dátum začiatku uplatňovania nariadenia) do 31. decembra 2012. Druhá správa⁶ sa vzťahovala na obdobie od 1. januára 2013 do 31. decembra 2014. Aktuálne vykazovacie obdobie je synchronizované so správou o vykonávaní právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy⁷, 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.

⁵ COM(2014) 592 final, 25.9.2014.

⁶ COM(2017) 116 final, 7.3.2017.

⁷ 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).

V súlade s povinnosťou predkladať správy stanovenou v článku 26 nariadenia (ES) č. 1071/2009 predložili svoje vnútroštátne správy všetky členské štáty. To je zlepšenie v porovnaní s minulým vykazovacím obdobím, v ktorom šesť členských štátov nepredložilo žiadnu správu. Niektoré členské štáty však poskytli údaje s veľkým oneskorením voči lehote 30. septembra 2017, čo ovplyvnilo načasovanie prípravy 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, ktorý majú členské štáty používať od druhého vykazovacieho obdobia. Takmer všetky členské štáty, ktoré predložili svoje vnútroštátne správy, tento štandardný formulár použili.

Keďže členské štáty, ktoré predložili správy v priebehu aktuálneho vykazovacieho obdobia, nie sú tie isté ako členské štáty, ktoré predložili správy v predchádzajúcich vykazovacích obdobiach, a keďže poskytnuté informácie sú čiastkové, porovnanie dvoch vykazovacích období by celkovo neprinieslo zmysluplné závery.

V rámci cestných iniciatív, ktoré Komisia prijala 31. mája 2017⁸, bola vypracovaná štúdia o hodnotení *ex post* nariadení (ES) č. 1071/2009 a č. 1072/2009⁹. Komisia prijala aj pracovný dokument útvarov Komisie s posúdením vplyvu na účely revízie nariadení (ES) č. 1071/2009 a č. 1072/2009¹⁰. Táto správa v príslušných prípadoch čerpá informácie z uvedenej štúdie a správy o posúdení vplyvu.

III. Analýza údajov o výkone povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy

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

Táto časť správy sa týka predstavenia vnútroštátnych požiadaviek, organizácie kontrol, miery súladu a ťažkostí, ktoré sa vyskytli, a to na základe informácií poskytnutých členskými štátmi. 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 vyššie uvedenej hodnotiacej štúdie.

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 v členskom štáte, bezúhonnosť, zodpovedajúca finančná spoľahlivosť a požadovaná odborná spôsobilosť), aby mohli vykonávať povolenie prevádzkovateľa cestnej dopravy. Napríklad Slovensko doplnilo požiadavku, v ktorej sa vymedzuje minimálny vek vedúceho dopravy na 21 rokov. Rakúsko pridalo podmienku, že prevádzkovatelia cestnej dopravy musia mať v danej obci alebo v inej obci v rovnakom alebo susednom správnom

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

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>

obvode potrebné parkovacie miesta mimo ciest. V Španielsku platí dodatočná požiadavka, podľa ktorej žiadatelia musia mať tri vozidlá predstavujúce aspoň jedno užitočné zaťaženie 60 ton¹¹. Belgicko, Česká republika, Fínsko, Francúzsko, Grécko, Holandsko, Lotyšsko, Švédsko a Taliansko sa rozhodli aspoň čiastočne rozšíriť povinnosť dodržiavať pravidlá prístupu k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy aj na prevádzkovateľov nákladnej cestnej dopravy, ktorí prevádzkujú vozidlá s celkovou povolenou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony¹².

Spôsob, akým členské štáty kontrolujú dodržiavanie štyroch požiadaviek na prístup k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy stanovenými v nariadení, a rovnako tak aj počet vykonaných kontrol, sa veľmi líšia.

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.

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 5-ročného obdobia platnosti licencie prevádzkovateľa obvykle nebude potrebné, aby prevádzkovateľ poskytoval licenčnému orgánu doplňujúce informácie. Vyžadovalo by 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. Keďže v Lotyšsku sa overené kópie licencií Spoločenstva a licencií pre vnútroštátnu dopravu vydávajú pre jednotlivé konkrétne vozidlá a len na obdobie maximálne dvanástich mesiacov, v prípade nesplnenia uvedených štyroch požiadaviek sa overené kópie licencií Spoločenstva a licencií pre vnútroštátnu dopravu nepredlžia. 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.

¹¹ Táto požiadavka členského štátu však nie je v súlade s podmienkami stanovenými v nariadení, čo viedlo Súdny dvor k vyneseniu rozsudku z 8. februára 2018, ktorým Španielsku ukladá odvolanie tejto požiadavky (rozsudok Súdneho dvora vo veci C-181/17 – Európska Komisia/Španielsko).

¹² Pozri tabuľku 4 správy s posúdením vplyvu uvedenej v poznámke pod čiarou č. 10.

V Belgicku sa prvé kontroly stabilného a efektívneho miesta usadenia vykonávajú tak, že pri vydaní novej licencie Spoločenstva sa nahliadne do belgickej databázy podnikov Crossroads. Následné kontroly organizuje belgický kontrolný orgán. Táto kontrola sa tiež vykonáva na osobitnú žiadosť alebo ak je známe, že spoločnosť porušila zákon o cestnej doprave. V prípade straty bezúhonnosti z dôvodu „porušení súvisiacich s dopravou“ sa každé 2 roky uskutoční rehabilitačné konanie.

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. V Poľsku sa za stabilné a skutočné miesto usadenia považuje miesto s technickými zariadeniami a prístrojmi vhodnými na štruktúrované a nepretržité vykonávanie dopravných činností, ktoré zahŕňa aspoň jeden z nasledujúcich 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 porušeníach 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 5 rokov a sú v nich zahrnuté porušenia, ktoré polícia zistila pri cestných kontrolách. Dánske orgány obvykle 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 nariadení (ES) č. 1071/2009 sa vyžadujú rezervy len vo výške 9 000

EUR na prvé vozidlo a 5 000 EUR na každé ďalšie vozidlo¹³. 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 Holandsku vypracovala Holandská organizácia pre vnútroštátnu a medzinárodnú nákladnú cestnú dopravu (NIWO) metódu identifikácie prevádzkovateľov dopravy, pri ktorých hrozí riziko, že už nebudú spĺňať požiadavku zodpovedajúcej finančnej spoľahlivosti. Prevádzkovatelia dopravy, ktorým takého riziko hrozí, budú dôkladne monitorovaní. V prípade, že vysokorizikový prevádzkovateľ dopravy nebude schopný splniť požiadavku zodpovedajúcej finančnej spoľahlivosti v danej časovej lehote stanovenej v článku 13 nariadenia (ES) č. 1071/2009, bude mu odňatá licencia Spoločenstva. Vďaka tejto metóde sú prevádzkovatelia dopravy nútení spĺňať požiadavku zodpovedajúcej finančnej spoľahlivosti nielen v období podania žiadosti, ale počas celého obdobia platnosti licencie Spoločenstva. Hodnotenie rizikovosti sa týka aj požadovanej odbornej spôsobilosti. Podľa oznámených údajov organizácia NIWO zatiaľ nepozastavila ani neodňala povolenie na základe požiadavky bezúhonnosti.

Vo Fínsku je systém hodnotenia spojený s kontrolami bezúhonnosti. Systematická kontrola bezúhonnosti týkajúca sa všetkých relevantných osôb sa považuje za náročnú úlohu, a to je presne ten dôvod, pre ktorý je potrebné hodnotenie rizikovosti.

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 spoluzmluvné 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.

Pokiaľ ide o ťažkosti súvisiace s kontrolami skutočného a stabilného miesta usadenia, ktoré sa považujú za náročnejšie na zdroje než iné kontroly, poukázalo niekoľko orgánov presadzovania práva na náročnosť týchto kontrol a na nedostatočné administratívne kapacity, ktorá neumožňuje kontrolu všetkých podnikov cestnej dopravy zaregistrovaných v danom členskom štáte.

Len dva členské štáty poskytli údaje o počte kontrol vykonaných v súvislosti so štyrmi požiadavkami na prístup k povoleniu prevádzkovateľa cestnej dopravy. V Estónsku sa v období rokov 2015 – 2016 uskutočnilo 80 kontrol bezúhonnosti a 80 kontrol odbornej spôsobilosti. Vo Švédsku sa uskutočnilo 131 kontrol bezúhonnosti.

¹³ Pozri článok 7 ods. 1.

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 splňajúcemu podmienky ustanovené týmto nariadením povoľuje vykonávať povolenie prevádzkovateľa cestnej dopravy“.

Právna podstata „rozhodnutia v správnom konaní“ sa v jednotlivých členských štátoch líši. Môže ísť o predpokladanú podmienku na získanie licencie pre 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 pre osobnú dopravu a licencia Spoločenstva pre nákladnú dopravu). V Bulharsku sa však pre vnútroštátnu aj medzinárodnú dopravu udeľuje len jeden doklad (t. j. povolenie).

V Belgicku sa ako povolenie pre osobnú dopravu alebo nákladnú dopravu udeľujú len licencie Spoločenstva.

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

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

V Rumunsku sa ako povolenia pre osobnú dopravu 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 potom existuje klasifikácia pre organizácie, ktoré vykonávajú osobnú dopravu, ale nie sú to podniky a 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 2016, čo predstavuje referenčný údaj o počte udelených, pozastavených alebo odňatých povolení. Belgicko má 9 007 oprávnených prevádzkovateľov, Bulharsko 13 354, Cyprus 2 945, Česká republika 24 482, Dánsko 5 618, Estónsko 3 330, Fínsko 15 941, Francúzsko 128 319, Grécko 12 187¹⁴, Holandsko 13 172¹⁵, Chorvátsko 601, Írsko 5 585, Litva 866,

¹⁴ Grécko a Holandsko uviedli len počet prevádzkovateľov nákladnej dopravy.

Lotyšsko 4 313, Luxembursko 497, Maďarsko 13 267, Malta 684, Nemecko 51 127, Poľsko 84 304, Portugalsko 8 674, Rakúsko 11 499 oprávnených prevádzkovateľov (nákladná a osobná doprava), Slovinsko 5 811, Slovensko 8 564, Spojené kráľovstvo 42 573, Španielsko 96 237, Švédsko 17 608 a Taliansko 105 560 oprávnených prevádzkovateľov. V EÚ bolo spolu 608 212 prevádzkovateľov nákladnej dopravy a 77 913 prevádzkovateľov osobnej cestnej dopravy¹⁶.

Prevažnú väčšinu oprávnených podnikov tvoria prevádzkovatelia cestnej nákladnej dopravy. Oznámený percentuálny podiel oprávnených prevádzkovateľov nákladnej cestnej dopravy v porovnaní s celkovým počtom oprávnených prevádzkovateľov v členských štátoch k 31. decembru 2016 bol 89 %, (k 31. decembru 2014 to bolo 88 %), zatiaľ čo prevádzkovateľov osobnej cestnej dopravy bolo len 11 %. Jedinú výnimku predstavovala Malta, kde počet prevádzkovateľov osobnej cestnej dopravy (596) významne prekročil počet prevádzkovateľov nákladnej cestnej dopravy (88), zatiaľ čo vo Francúzsku bol percentuálny podiel prevádzkovateľov osobnej cestnej dopravy oveľa väčší ako priemer EÚ (24 %).

2.1. Udelené povolenia

Podľa údajov poskytnutých dvadsiatimi štyrmi členskými štátmi¹⁷ bolo v priebehu vykazovacieho obdobia udelených 278 092 povolení na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy – osobnej (25 788) a nákladnej (252 304).

Rozpätie počtu udelených povolení sa pohybuje od 27 na Malte po 122 790 v Španielsku. Podrobná tabuľka s predloženými informáciami je uvedená v prílohe I k predmetnej správe.

Väčšina povolení udelených v roku 2015 a 2016 sa týka prevádzkovateľov nákladnej cestnej dopravy (spolu 91 %) a len malá časť povolení prevádzkovateľov osobnej cestnej dopravy (9 %).

2.2. Odňaté a pozastavené povolenia

Podľa údajov poskytnutých 25 členskými štátmi¹⁸ bolo v období rokov 2015 – 2016 spolu 130 998 odňatých alebo pozastavených povolení. Možno konštatovať, že najvyšší počet odňatých a pozastavených povolení bol zaznamenaný v Španielsku – 76 534 povolení na osobnú a nákladnú dopravu. Na opačnom konci poradia bol veľmi nízky počet odňatí a pozastavení povolenia zaznamenaný v Portugalsku (1), Írsku (7), Luxembursku (13)

¹⁵ Grécko a Holandsko uviedli len počet prevádzkovateľov nákladnej dopravy.

¹⁶ Tri členské štáty neoznámili počet prevádzkovateľov osobnej cestnej dopravy a jeden členský štát neoznámil počet prevádzkovateľov nákladnej cestnej dopravy.

¹⁷ Belgicko, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Estónsko, Fínsko, Francúzsko, Grécko, Holandsko, Chorvátsko, Írsko, Litva, Lotyšsko, Luxembursko, Malta, Nemecko, Poľsko, Portugalsko, Rakúsko, Slovinsko, Slovensko, Spojené kráľovstvo, Španielsko, Švédsko a Taliansko.

¹⁸ Údaje týkajúce sa tohto bodu neposkytli Cyprus, Maďarsko a Malta.

a Rumunsku (15). 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 uviedlo, že hlavným dôvodom odňatia alebo pozastavenia povolení bolo nedodržanie štyroch požiadaviek na prístup k výkonu povolania (na tomto základe bolo odňatých 47 719 povolení). Hlavným dôvodom odňatia povolení vo Švédsku bolo nedodržanie požiadavky skutočného a stabilného miesta usadenia (1 514 odňatí povolenia na tomto základe). Rovnaký dôvod uviedlo aj Estónsko (167) a Slovinsko (55). Hlavným dôvodom odňatia povolenia v Spojenom kráľovstve bola strata bezúhonnosti (466 odňatí a pozastavení na tomto základe).

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 25 členskými štátmi¹⁹ bolo vo vykazovacom období vydaných 477 761 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 Európskej únii za vykazovacie obdobie patrí Španielsku (388 218), nasleduje Holandsko (25 597), Rumunsko (20 960), Poľsko (7 100) a Francúzsko (6 616). Podrobné informácie sú uvedené v prílohe III k predmetnej 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 desiatich členských štátoch, ktoré predložili správy: Belgicko (5), Dánsko (82), Estónsko (11), Fínsko (15), Nemecko (5), Rakúsko (3), Spojené kráľovstvo (253), Španielsko (17), Švédsko (49) a Taliansko (72). 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,

¹⁹ Belgicko, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Estónsko, Fínsko, Francúzsko, Grécko, Holandsko, Chorvátsko, Írsko, Litva, Lotyšsko, Luxembursko, Maďarsko, Malta, Nemecko, Poľsko, Portugalsko, Rakúsko, Rumunsko, Slovinsko, Slovensko, Španielsko, Švédsko a Taliansko.

ktoré majú byť vkladane do týchto registrov, a spoločné pravidlá ich prepojenia prostredníctvom európskeho registra podnikov cestnej dopravy sú vymedzené vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2016/480²⁰. Tieto údaje konkrétne obsahujú informácie o bezúhonnosti dopravných podnikov, vážnych porušeníach 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.

Napriek významnému oneskoreniu niektorých členských štátov sú v súčasnosti prepojené vnútroštátne elektronické registre podnikov cestnej dopravy všetkých členských štátov.

Niekoľko členských štátov uviedlo, že zapojenie do európskeho registra podnikov cestnej dopravy viedlo k zlepšeniu spolupráce a výmeny informácií medzi členskými štátmi a zefektívneniu jednotlivých vnútroštátnych registrov. Rozsiahlu výmenu informácií týkajúcich sa závažných porušení predpisov a bezúhonnosti zaznamenali najmä Belgicko, Česká republika, Estónsko, Chorvátsko, Lotyšsko, Nemecko, Slovinsko, Švédsko a Taliansko. Väčšina týchto výmen sa týkala žiadostí o kontrolu bezúhonnosti zaslaných iným členským štátom a prijatých od iných členských štátov. Treba uviesť, že v porovnaní s predchádzajúcim vykazovacím obdobím sa objem vymenených informácií významne zvýšil²¹. To by mohlo signalizovať, že dokončenie vzájomného prepojenia vnútroštátnych elektronických registrov motivuje k širšiemu využívaniu európskeho registra podnikov cestnej dopravy a že členské štáty vo všeobecnosti využívajú túto platformu čoraz intenzívnejšie. Údaje poskytnuté členskými štátmi sú uvedené v prílohe IV k tejto správe.

IV. Záver

V tejto správe je uvedený prehľad o informáciách, ktoré predložili členské štáty na základe článku 26 nariadenia (ES) č. 1071/2009 o prístupe k povoleniu prevádzkovateľa cestnej dopravy. Týkajú sa aspektov vykonávania nariadenia (ES) č. 1071/2009 uvedených v článku 26 ods. 1 uvedeného nariadenia členskými štátmi v období od 1. januára 2015 do 31. decembra 2016.

Kvalita a včasnosť poskytnutých informácií jednotlivých členských štátov sa veľmi líšila, čo ovplyvnilo celkovú kvalitu tejto správy. Keďže chýbali niektoré údaje o určitých aspektoch nariadenia, v správe nebolo možné poskytnúť úplnú analýzu vykonávania ustanovení

²⁰ 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).

²¹ Napriek tomu, že niekoľko členských štátov v predchádzajúcom vykazovacom období neuviedlo výmenu informácií, jej zintenzívnenie medzi týmito dvoma vykazovacími obdobiami je významné.

nariadenia (ES) č. 1071/2009. V porovnaní s predchádzajúcim vykazovacím obdobím sa však podstatne zvýšil počet členských štátov, ktoré predložili správy, ako aj hĺbka oznámených údajov.

Treba zdôrazniť, že od času vypracovania návrhu tejto správy zaznamenal systém administratívnej spolupráce medzi členskými štátmi veľký pokrok. Komisia však podporuje aj jej ďalšie rozšírenie, ktorým by sa posilnilo konzistentné a efektívne vykonávanie nariadenia (ES) č. 1071/2009 vo všetkých členských štátoch EÚ.

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 a predísť postupu v prípade nesplnenia povinnosti podľa článku 258 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Komisia tiež naliehavo žiada členské štáty, aby v záujme konzistentnosti predkladaných údajov používali štandardný formulár predkladania správ.