



V Bruselu dne 18.2.2019  
COM(2019) 84 final

## **ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ**

**o provádění určitých ustanovení nařízení (ES) č. 1071/2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě, v období od 1. ledna 2015 do 31. prosince 2016**

## I. Úvod

Tato zpráva se týká výkonu povolání podnikatele v silniční dopravě v členských státech a jejím cílem je zajistit lepší kontrolu uplatňování nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES<sup>1</sup> (dále jen „nařízení (ES) č. 1071/2009“). Uvedené nařízení se vztahuje na všechny podniky usazené v EU, které vykonávají povolání podnikatele v silniční dopravě, a rovněž podniky, které toto povolání hodlají vykonávat. Povoláním podnikatele v silniční dopravě se rozumí povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě<sup>2</sup> i povolání podnikatele v silniční osobní dopravě<sup>3</sup>. Určité kategorie podniků, například podniky používající motorová vozidla s největší přípustnou hmotností do 3,5 tuny, do oblasti působnosti nařízení nespadají<sup>4</sup>. Nařízení (ES) č. 1071/2009 stanoví společná pravidla upravující přístup k povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě a v silniční osobní dopravě.

V souladu s článkem 3 nařízení by podniky, které vykonávají povolání podnikatele v silniční dopravě, měly být řádně a trvale usazeny v členském státě, mít dobrou pověst, být finančně způsobilé a vykazovat požadovanou odbornou způsobilost. Článek 4 nařízení pak podnikům silniční dopravy ukládá povinnost určit odpovědného zástupce pro dopravu, jenž je držitelem osvědčení o odborné způsobilosti, které potvrzuje, že má dovednosti a znalosti potřebné pro účinné a nepřetržité řízení dopravních činností v souladu se všemi právními požadavky a s požadavky odvětví. Odpovědnost za ověření toho, zda dopravní podniky splňují podmínky stanovené v nařízení (ES) č. 1071/2009, mají členské státy. Klíčovou úlohu ve zlepšování účinnosti dohledu nad podniky působícími v Evropské unii hraje dobře organizovaná správní spolupráce mezi členskými státy.

V čl. 26 odst. 1 nařízení (ES) č. 1071/2009 jsou stanoveny lhůty pro povinné podávání zpráv členskými státy a Komisí:

- článek 26 nařízení požaduje, aby členské státy každé dva roky ode dne použitelnosti nařízení vypracovaly zprávu o činnosti příslušných orgánů a předložily ji Komisi;
- na základě zpráv předložených členskými státy vypracuje Komise jednou za dva roky zprávu, která bude předložena Evropskému parlamentu a Radě.

Zásadními podklady pro zprávu Komise jsou zprávy předložené členskými státy. V článku 26 nařízení je stanoveno, které údaje by měly být ve zprávách členských států obsaženy:

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 51.

<sup>2</sup> Podle čl. 2 bodu 1 nařízení se „povoláním podnikatele v silniční nákladní dopravě“ rozumí činnost jakéhokoli podniku přepravujícího náklad pro cizí potřebu buď motorovým vozidlem, nebo jízdní soupravou.

<sup>3</sup> Podle čl. 2 bodu 2 nařízení se „povoláním podnikatele v silniční osobní dopravě“ rozumí činnost jakéhokoli podniku poskytujícího přepravy cestujících, kterou tento podnik nabízí veřejnosti nebo některým kategoriím uživatelů za úplatu hrazenou přepravovanou osobou nebo organizátorem přepravy, a to prostřednictvím motorových vozidel způsobilých s ohledem na typ konstrukce a vybavení k přepravě více než devíti osob včetně řidiče a k tomu účelu určených.

<sup>4</sup> Podle čl. 1 odst. 4 nařízení však členské státy mohou „pro všechny nebo některé kategorie silniční dopravy tuto hranici snížit“.

„a) přehled daného odvětví s ohledem na dobrou pověst, finanční způsobilost a odbornou způsobilost;

b) počet vydaných povolení podle typu a podle roku vydání, počet pozastavených a odejmutých povolení, počet prohlášení nezpůsobilosti a příslušné důvody;

c) počet osvědčení o odborné způsobilosti vydaných každý rok;

d) klíčové statistiky o vnitrostátních elektronických rejstřících a jejich využití příslušnými orgány a

e) přehled výměny informací s jinými členskými státy v souladu s čl. 18 odst. 2, která zahrnuje zejména počet ročně zjištěných porušení předpisů oznámených jinému členskému státu a obdržených odpovědí, jakož i roční počet žádostí a obdržených odpovědí v souladu s čl. 18 odst. 3.“

Tato zpráva se zabývá kvalitou údajů od členských států a včasností jejich předložení (oddíl II) a analýzou zpráv členských států (oddíl III). V oddíle IV jsou předloženy závěry.

## **II. Předkládání údajů**

Toto je třetí zpráva podle nařízení (ES) č. 1071/2009 a vztahuje se k období od 1. ledna 2015 do 31. prosince 2016. První zpráva<sup>5</sup> zahrnovala období od 4. prosince 2011 (tímto dnem se nařízení začalo používat) do 31. prosince 2012. Druhá zpráva<sup>6</sup> zahrnovala období od 1. ledna 2013 do 31. prosince 2014. Aktuální vykazované období bylo časově sladěno se zprávou o provádění předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy<sup>7</sup>, jak stanoví čl. 26 odst. 2 nařízení (ES) č. 1071/2009. Díky tomu členské státy a zúčastněné strany získají v tomtéž vykazovaném období ucelený přehled o odvětví ve vztahu k vnitřnímu trhu a pravidlům v sociální oblasti.

V souladu s povinností podávat zprávy, která je zakotvena v článku 26 nařízení (ES) č. 1071/2009, předložily své zprávy všechny členské státy. Jedná se o zlepšení oproti poslednímu vykazovanému období, kdy šest členských států zprávu nepředložilo. Některé členské státy však poskytly údaje se značným zpožděním vůči lhůtě 30. září 2017, což mělo dopad na načasování vyhotovení této zprávy Komise. V několika zprávách nebyly uvedeny některé z požadovaných informací, což znemožnilo komplexní analýzu.

V zájmu jednotnosti a s cílem napomoci příslušným vnitrostátním orgánům při plnění jejich povinností týkající se předkládání zpráv navrhl v roce 2015 útvar Komise standardní

---

<sup>5</sup> COM(2014) 592 final, 25.9.2014.

<sup>6</sup> COM(2017) 116 final, 7.3.2017.

<sup>7</sup> Článek 17 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1).

formulář, který by členské státy měly používat od druhého vykazovaného období. Téměř všechny členské státy, které své zprávy předložily, standardní formulář použily.

Jelikož v aktuálním vykazovaném období byly předloženy zprávy jinými státy než v předchozích vykazovaných obdobích a jelikož předložené informace jsou fragmentované, ze srovnání mezi dvěma vykazovanými obdobími obecně nebylo možno vyvodit žádné relevantní závěry.

V rámci iniciativ v oblasti silniční dopravy, které Komise přijala dne 31. května 2017<sup>8</sup>, byla provedena studie o hodnocení *ex post* nařízení (ES) č. 1071/2009 a č. 1072/2009<sup>9</sup>. Komise rovněž přijala pracovní dokument útvarů Komise s posouzením dopadů pro účely revize nařízení (ES) č. 1071/2009 a č. 1072/2009<sup>10</sup>. Tato zpráva čerpá v příslušných případech informace z uvedené studie a zprávy o posouzení dopadů.

### **III. Analýza údajů o výkonu povolání podnikatele v silniční dopravě**

#### **1. Přehled odvětví silniční dopravy s ohledem na dobrou pověst, finanční způsobilost a odbornou způsobilost**

V této části jsou na základě informací, které předložily členské státy, představeny vnitrostátní požadavky, organizace kontrol, míra dodržování a potíže, jež vyvstaly. Kvůli neucelenosti zpráv členských států není tento přehled co do rozsahu úplný. Zprávy členských států byly dle potřeby doplněny údaji ze zmíněné hodnotící studie.

Několik členských států v souladu s čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 1071/2009 za splnění určitých podmínek využilo možnost zavést vnitrostátní požadavky, které podniky kromě čtyř požadavků stanovených tímto nařízením (řádné a stálé sídlo v členském státě, dobrá pověst, finanční způsobilost a požadovaná odborná způsobilost) musí navíc splňovat, aby získaly přístup k povolání podnikatele v silniční dopravě. Slovensko například doplnilo požadavek, který stanoví minimální věk odpovědného zástupce pro dopravu na 21 let. Rakousko přidalo podmínku, aby podnikatelé v silniční dopravě měli v dané obci nebo v jiné obci v témže nebo sousedním správním okrese potřebné mimosilniční parkovací plochy. Ve Španělsku existuje dodatečný požadavek, že žadatelé musí mít tři vozidla představující alespoň jedno užitečné zatížení ve výši 60 tun<sup>11</sup>. Belgie, Řecko, Finsko, Itálie, Lotyšsko, Nizozemsko, Švédsko, Česká republika a Francie se rozhodly alespoň částečně rozšířit povinnost dodržovat pravidla o přístupu k povolání podnikatele v silniční dopravě na dopravce provozující vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny<sup>12</sup>.

---

<sup>8</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move\\_cs](https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_cs)

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

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

<sup>11</sup> Tento vnitrostátní požadavek však není v souladu s podmínkami stanovenými v nařízení, což vedlo Evropský soudní dvůr k tomu, že dne 8. února 2018 přijal rozsudek, kterým Španělsku ukládá povinnost tento požadavek zrušit (rozsudek Evropského soudního dvora ve věci C-181/17 – Evropská komise v. Španělsko).

<sup>12</sup> Viz tabulka 4 zprávy o posouzení dopadů uvedené v poznámce pod čarou č. 10.

Způsoby, jakými členské státy kontrolují dodržování čtyř požadavků týkajících se přístupu k povolání provozovatele silniční dopravy stanovených v nařízení, jakož i počet prováděných kontrol jsou velmi odlišné.

Estonsko uvedlo, že kontroly dodržování požadavků nařízení se provádějí podle systému založeného na rizicích, který se zaměřuje především na podniky s vyšším rizikem závažného nebo častého porušování pravidel silniční dopravy.

V Irsku se provádí prověření dobré pověsti, finanční způsobilosti a odborné způsobilosti u každého podniku nejméně jednou za pět let v rámci procesu prodlužování platnosti povolení. U některých podnikatelů, kteří jsou považováni za vysoce rizikové nebo na něž je příslušný orgán upozorněn, mohou být tyto kontroly prováděny i častěji. Dobrá pověst se ověřuje prověřením odpovědného zástupce pro dopravu a jiných příslušných osob v rejstříku trestů při irském národním policejním sboru. Rejstřík trestů poskytne příslušnému orgánu seznam odsouzení, který lze použít k posouzení dobré pověsti. Podnikatel zpravidla nemusí po celých pět let platnosti své licence poskytovat orgánu vydávajícímu licence žádné dodatečné informace. Musí tak učinit pouze v případě, že daný orgán v souvislosti s ním zjistí určité riziko.

V Lotyšsku jsou kontroly splňování požadavku na finanční způsobilost prováděny prostřednictvím informací z výročních zpráv poskytovaných rejstříkem podniků. Kontrola splnění všech čtyř požadavků mimo to předchází vydání povolení k provozování dopravní činnosti. K pozastavení povolení ve většině případů došlo na žádost Státní daňové inspekce, která rozhodla o pozastavení ekonomické činnosti dopravce. Vzhledem k tomu, že se v Lotyšsku opisy licence Společenství a licence pro vnitrostátní dopravu vydávají pro konkrétní vozidlo a mají dobu platnosti nejvýše dvanáct měsíců, není v případě neplnění uvedených čtyř požadavků jejich platnost prodloužena. Ověřuje se dobrá pověst odpovědného zástupce pro dopravu, podniku a členů vedení podniku. Pokud dojde k výměně odpovědného zástupce pro dopravu či členů vedení podniku, ověří se dobrá pověst každého nového člena. Lotyšské donucovací orgány zaznamenaly určité potíže při kontrolách dodržování požadavku na finanční způsobilost v souvislosti s pojištěním, jelikož nařízení (ES) č. 1071/2009 podrobně nepopisuje rizika, pro která musí být dopravce pojištěn.

V Belgii se první kontroly řádného a stálého sídla provádějí nahlédnutím do databáze dopravních podniků v Belgii v okamžiku, kdy byla vydána nová licence Společenství. Poté organizuje kontroly kontrolní orgán v Belgii. Tato kontrola se rovněž provádí na zvláštní žádost nebo, pokud je známo, že určitá společnost porušila právní předpisy v oblasti dopravy. Kromě toho proběhne dva roky po ztrátě dobré pověsti v důsledku „porušení dopravních předpisů“ postup rehabilitace.

Ve Španělsku se ke kontrole splnění podmínek pro přístup k povolání používají dvě metody. V rámci první metody se po podnicích požaduje, aby předložily dokumentaci prokazující, že splňují uvedené čtyři požadavky. Druhá metoda spočívá v tom, že inspektoři provedou kontrolu přímo v prostorách podniku. Podniky silniční dopravy ve Španělsku musí každé dva roky zažádat o prodloužení platnosti povolení, a proto se každé dva roky kontroluje i splňování uvedených čtyř požadavků. Kromě toho se každý rok řadou inspekci ověřuje, že podniky, jimž povolení nebylo prodlouženo, neprovozují dopravní činnost.

V Polsku působí 400 inspektorů, kteří provádějí silniční kontroly a kontroly v prostorách silničních nákladních dopravců. Získané informace se předávají Mezinárodnímu úřadu pro dopravu a místním orgánům, které vydávají licence Společenství a provádějí kontroly toho, zda jsou splněny čtyři požadavky stanovené v nařízení (ES) č. 1071/2009. V Polsku se za řádné a stálé sídlo považují prostory s příslušným technickým vybavením a zařízením k provozování organizované a nepřetržité dopravní činnosti, které zahrnují alespoň jednu z těchto součástí: parkovací plochu, plochu pro vykládku a zařízení na údržbu vozidel.

V Německu existoval systém hodnocení rizik pouze na regionální úrovni, v červenci 2014 byl však zaveden systém celostátní. Za porušení předpisů se přidělují body, konkrétně 5 bodů za nejzávažnější porušení, 3 body za závažnější či závažná porušení a 1 bod za méně závažná porušení. Pokud podnik nasbírá 5 bodů (u podniků provozujících do 10 vozidel), 8 bodů (u podniků provozujících do 50 vozidel) nebo 11 bodů (u podniků provozujících více než 50 vozidel), je vyhodnocen jako podnik představující zvýšené riziko.

Britská Agentura pro normy v oblasti silniční dopravy (DVSA) má od roku 2006 systém hodnocení rizika porušování předpisů podnikateli v silniční dopravě OCRS. Tento systém byl v roce 2012 upraven, aby poskytoval spolehlivější předpovědi. Systém OCRS navíc využívá informace o porušení pravidel týkajících se způsobilosti vozidel, která jsou vztažena na porušení jiných předpisů.

V Dánsku se u všech nových žadatelů o vnitrostátní licenci nebo licenci Společenství provádějí kontroly s ohledem na finanční způsobilost, odbornou způsobilost, dluhové závazky a trvalé sídlo. Prověřování dobré pověsti se provádí pouze v případě, že byla policií oznámena nějaká nesrovnalost nebo existuje podezření na možnou nesrovnalost z jiného důvodu. Záznamy o porušení předpisů se uchovávají po dobu pěti let a jsou do nich zahrnuta porušení, která jsou zjištěna policií při silniční kontrole. Příslušný dánský orgán obvykle provádí kontrolu u všech nových žadatelů a dále pak přibližně u 250 zavedených podnikatelů. Ti jsou vybíráni na základě systému hodnocení rizika. Pro získání prvních dvou licencí musí podnikatelé splnit požadavek na počáteční úroveň finanční způsobilosti, která je stanovena na 150 000 DKK (zhruba 20 000 EUR), ačkoli nařízení (ES) č. 1071/2009 po nich požaduje pouze rezervy ve výši 9 000 EUR na první vozidlo a 5 000 EUR na každé další vozidlo<sup>13</sup>. V Dánsku se na každé další vozidlo vyžaduje rezerva ve výši 40 000 DKK (zhruba 5 400 EUR). Podnik kromě toho nesmí mít nedoplatky vůči dánské vládě, které by přesahovaly 50 000 DKK (zhruba 6 700 EUR). Úřad pro pozemní, námořní a leteckou dopravu tuto skutečnost ověří u dánských daňových orgánů v rámci ověřování finanční způsobilosti podniku.

Rumunsko má systém hodnocení rizika, pomocí něhož se u každého dopravce určuje zaměření kontroly, která se obecně vztahuje na porušení jakýchkoli pravidel v oblasti silniční dopravy. Pokud si společnost otevře pobočku, provede se kontrola toho, zda má řádné a stálé sídlo.

V Nizozemsku Organizace pro vnitrostátní a mezinárodní silniční nákladní dopravu (NIWO) vypracovala metodu identifikace podnikatelů v dopravě, u nichž existuje riziko, že přestanou splňovat požadavek finanční způsobilosti. Podnikatelé, u nichž toto riziko existuje, jsou přísně sledováni. V případě, že vysoce rizikový dopravce není schopen zajistit splnění tohoto

---

<sup>13</sup> Viz čl. 7 odst. 1 uvedeného nařízení.

požadavku ve lhůtách stanovených v článku 13 nařízení (ES) č. 1071/2009, je mu odňata licence Společenství. Tato metoda podnikatele v dopravě nutí, aby požadavek finanční způsobilosti splňovali po celou dobu platnosti licence Společenství, a nikoli pouze v době podání žádosti. Hodnocení rizika se používá i v případě potřebné odborné způsobilosti. Podle poskytnutých údajů organizace NIWO dosud nepozastavila ani neodňala povolení na základě požadavku dobré pověsti.

Ve Finsku se systém hodnocení rizika používá v souvislosti s prověřováním dobré pověsti. Systematické ověřování dobré pověsti týkající se všech příslušných osob se považuje za náročný úkol, a právě proto je třeba k němu hodnocení rizika využívat.

V Lucembursku provádí Ministerstvo hospodářství kontroly před vydáním povolení, aby se ověřilo dodržování všech čtyř požadavků. Kontroly dobré pověsti se rovněž provádějí, když se držitel povolení potýká s finančními potížemi, jako je platební neschopnost nebo úpadek, a sice za účelem ochrany spolusmluvních stran. Prověřování dobré pověsti, finanční způsobilosti, odborné způsobilosti a řádného a stálého sídla se rovněž provádí, když držitel povolení žádá o nové povolení, například v případě rozšíření rozsahu činností na jiné odvětví, pro něž potřebuje dodatečné povolení.

V souvislosti s potížemi při kontrolách řádného a stálého sídla, jež jsou v porovnání s ostatními kontrolami považovány za náročnější na zdroje, poukazuje několik donucovacích orgánů na jejich obtížnost a na nedostatečnou administrativní kapacitu, která neumožňuje kontrolovat všechny podniky silniční dopravy registrované v daném členském státě.

Pouze dva členské státy předložily údaje o počtu kontrol provedených s ohledem na čtyři požadavky týkající se přístupu k povolání podnikatele v silniční dopravě. V Estonsku bylo v období 2015–2016 provedeno 80 prověření dobré pověsti a 80 kontrol odborné způsobilosti. Ve Švédsku se uskutečnilo 131 prověření dobré pověsti.

## **2. Povolení**

V článku 2 nařízení (ES) č. 1071/2009 se povolení k výkonu povolání podnikatele v silniční dopravě definuje jako „správní rozhodnutí, které opravňuje podnik splňující podmínky stanovené tímto nařízením k výkonu povolání podnikatele v silniční dopravě“.

Právní povaha „správního rozhodnutí“ se v jednotlivých členských státech liší. Správní rozhodnutí může být předpokladem k získání licence pro vnitrostátní dopravu a/nebo licence Společenství k provozování mezinárodní přepravy, může být rovnocenné licenci pouze pro vnitrostátní dopravu nebo může znamenat licenci pro vnitrostátní i mezinárodní dopravu, která je udělena v rámci jednoho povolení.

V Bulharsku a Litvě například existují čtyři druhy licencí (licence pro vnitrostátní osobní dopravu, licence pro vnitrostátní nákladní dopravu, licence Společenství pro osobní dopravu a licence Společenství pro nákladní dopravu). V Bulharsku se však pro vnitrostátní i mezinárodní dopravu vydává pouze jeden dokument, tj. povolení.

V Belgii se jako povolení k provozování jak osobní, tak nákladní dopravy vydávají pouze licence Společenství.

Podniky usazené v Estonsku, které hodlají působit na trhu silniční dopravy, mají od roku 2012 povinnost zažádat o licenci Společenství, která je v tomto členském státě jediným druhem povolení.

V Lucembursku existují pouze dva druhy licencí: licence pro vnitrostátní dopravu a licence pro mezinárodní dopravu.

V Rumunsku se jako povolení k provozování jak osobní, tak nákladní dopravy vydávají pouze licence Společenství.

Ve Spojeném království existují dva základní druhy povolení pro podniky silniční osobní a nákladní dopravy. Jedná se o standardní vnitrostátní licenci a mezinárodní licenci. Mezinárodní licence je určena pro podniky provozující mezinárodní dopravu a staví je na úroveň držitelů licence Společenství. Spojené království má kromě toho ještě další kategorie podnikatelů v silniční dopravě provozujících dopravu na vlastní účet, které jsou mimo oblast působnosti nařízení (ES) č. 1071/2009. Dále pak existuje klasifikace organizací provozujících osobní přepravu, které nejsou podniky a které se nepovažují za dopravce provozující přepravu na cizí účet či za úplatu a k nimž se řadí například školy, charitativní organizace a komunitní spolky.

V důsledku existence různých typů povolení pro podniky k výkonu povolání v odvětví silniční dopravy lze údaje předložené členskými státy srovnávat pouze zhruba. Většina členských států nicméně uvedla celkový počet oprávněných podnikatelů ke dni 31. prosince 2016, jenž představuje referenční bod pro údaje o počtu vydaných, pozastavených nebo odejmutých povolení. Rakousko má 11 499 oprávněných podnikatelů (v nákladní i osobní dopravě), Belgie 9 007, Bulharsko 13 354, Kypr 2 945, Česká republika 24 482, Německo 51 127, Dánsko 5 618, Estonsko 3 330, Řecko 12 187<sup>14</sup>, Španělsko 96 237, Finsko 15 941, Francie 128 319, Maďarsko 13 267, Chorvatsko 601, Irsko 5 585, Itálie 105 560, Litva 866, Lucembursko 497, Lotyšsko 4 313, Malta 684, Nizozemsko 13 172<sup>15</sup>, Polsko 84 304, Portugalsko 8 674, Švédsko 17 608, Slovinsko 5 811, Slovensko 8 564 a Spojené království 42 573. V EU bylo celkem 608 212 podnikatelů v nákladní dopravě a 77 913 podnikatelů v osobní dopravě<sup>16</sup>.

Převážnou většinu povolených podniků tvoří silniční nákladní dopravci. Procentní podíl oprávněných silničních nákladních dopravců na celkovém počtu oprávněných podnikatelů v členských státech, které poskytly údaje, byl ke dni 31. prosince 2016 celkem 89 % (88 % ke dni 31. prosince 2014), zatímco podnikatelé v silniční osobní dopravě tvořili pouze 11 %. Jedinou výjimkou je Malta, kde podnikatelé v silniční osobní dopravě (596) počtem značně převýšili nákladní dopravce (88), zatímco ve Francii dosáhlo procentní zastoupení podnikatelů v silniční osobní dopravě hodnoty podstatně nad uniijním průměrem (24 %).

---

<sup>14</sup> Řecko a Nizozemsko uvedly pouze počet podnikatelů v nákladní dopravě.

<sup>15</sup> Řecko a Nizozemsko uvedly pouze počet podnikatelů v nákladní dopravě.

<sup>16</sup> Tři členské státy neoznámily počet podnikatelů v osobní dopravě a jeden členský stát neoznámil počet podnikatelů v nákladní dopravě.



## **2.1 Vydaná povolení**

Na základě údajů poskytnutých dvaceti čtyřmi členskými státy<sup>17</sup> bylo během vykazovaného období uděleno 278 092 povolení k výkonu povolání provozovatele v osobní dopravě (25 788) a zboží (252 304).

Počet vydaných povolení se pohyboval v rozmezí od 27 na Maltě do 122 790 ve Španělsku. Podrobná tabulka s předloženými informacemi je uvedena v příloze I této zprávy.

Většina povolení udělených v letech 2015 a 2016 se vztahovala na silniční nákladní dopravce (celkem 91 %) a pouze malá část povolení byla vydána podnikatelům v osobní dopravě (9 %).

## **2.2 Odejmutá a pozastavená povolení**

Na základě údajů předložených dvaceti pěti členskými státy<sup>18</sup> bylo celkem za období 2015–2016 odňato nebo pozastaveno 130 998 povolení. Lze konstatovat, že nejvyšší počet odnětí a pozastavení povolení byl nahlášen ve Španělsku, a to téměř 76 534 v osobní i nákladní dopravě. Pokud jde o konec žebříčku, velmi nízký počet odnětí a pozastavení byl zaznamenán v Portugalsku (1), Irsku (7), Lucembursku (13) a Rumunsku (15). Podrobné informace o odnětí a pozastavení povolení jsou uvedeny v příloze II této zprávy.

V převážné části členských států, které uvedly důvody odnětí či pozastavení povolení, k nim ve většině případů došlo na základě vypršení platnosti povolení nebo licence Společenství, likvidace společnosti nebo na žádost podnikatele.

Španělsko však uvedlo, že hlavním důvodem pro odnětí nebo pozastavení povolení bylo nedodržení čtyř požadavků týkajících se přístupu k povolání (47 719 odnětí z tohoto důvodu). Ve Švédsku bylo hlavním důvodem pro odnětí nedodržení požadavku řádného a stálého sídla (1 514 odnětí z tohoto důvodu), podobně i v Estonsku (167) a Slovinsku (55). Ve Spojeném království byla hlavním důvodem odnětí absence dobré pověsti (466 odnětí a pozastavení z tohoto důvodu).

## **3. Osvědčení o odborné způsobilosti**

Osvědčení o odborné způsobilosti dokládající, že uchazeč o práci řidiče úspěšně složil písemnou a ústní zkoušku, jsou vydávána příslušnými orgány a představují důkaz odborné způsobilosti, jak je stanoveno v článku 8 nařízení (ES) č. 1071/2009.

---

<sup>17</sup> Rakousko, Portugalsko, Belgie, Bulharsko, Česká republika, Německo, Dánsko, Estonsko, Řecko, Španělsko, Finsko, Francie, Chorvatsko, Irsko, Itálie, Lucembursko, Lotyšsko, Malta, Nizozemsko, Polsko, Švédsko, Slovinsko, Slovensko, Spojené království.

<sup>18</sup> K tomuto bodu neuvedly žádné údaje Malta, Maďarsko a Kypr.

Podle informací, které poskytlo dvacet pět členských států<sup>19</sup>, bylo během vykazovaného období vydáno 477 761 osvědčení o odborné způsobilosti. Tento počet zahrnuje osvědčení, která byla vydána na základě zkoušky, jak stanoví článek 8 nařízení (ES) č. 1071/2009, a na základě uznání praxe podle výjimky stanovené v článku 9 uvedeného nařízení.

Největší podíl osvědčení vydaných v EU během tohoto vykazovaného období připadá na Španělsko (388 218), za ním následuje Nizozemsko (25 597), Rumunsko (20 960), Polsko (7 100) a Francie (6 616). Podrobné údaje jsou uvedeny v příloze III této zprávy.

#### **4. Prohlášení odpovědných zástupců pro dopravu nezpůsobilými**

Podle článku 14 nařízení (ES) č. 1071/2009 by příslušný orgán měl v případě, že odpovědný zástupce pro dopravu pozbude dobré pověsti, prohlásit tohoto odpovědného zástupce pro dopravu za nezpůsobilého k řízení dopravní činnosti podniku.

Prohlášení o nezpůsobilosti byla vydána v deseti členských státech, které podaly zprávu: Rakousko (3), Belgie (5), Dánsko (82), Německo (5), Španělsko (17), Estonsko (11), Finsko (15), Itálie (72), Švédsko (49) a Spojené království (253). Údaje, které poskytly členské státy, jsou k dispozici v příloze II této zprávy.

#### **5. Výměna informací**

Podle článku 16 nařízení (ES) č. 1071/2009 by měl každý členský stát vést vnitrostátní rejstřík podniků silniční dopravy, které jsou oprávněny k výkonu povolání podnikatele v silniční dopravě. Minimální požadavky na údaje, které mají být do těchto rejstříků zadávány, a společná pravidla pro propojení těchto rejstříků prostřednictvím evropského rejstříku podniků silniční dopravy (ERRU) jsou stanoveny v rozhodnutí Komise (EU) 2016/480<sup>20</sup>. Zmíněné údaje se vztahují především k dobré pověsti podniků silniční dopravy, závažným porušením, k nimž došlo, a licencím Společenství.

Zřízení evropského rejstříku podniků silniční dopravy (ERRU) se předpokládalo jako další krok k usnadnění spolupráce mezi vnitrostátními orgány v zájmu dalšího posílení přeshraničního vymáhání evropských právních předpisů v oblasti silniční dopravy v souladu s čl. 16 odst. 5 nařízení (ES) č. 1071/2009. Rejstřík ERRU by měl zjednodušit přeshraniční vymáhání a zajistit jeho větší nákladovou efektivitu za předpokladu, že k rejstříku budou připojeny všechny členské státy, které budou systém účinně využívat k výměně kvalitních údajů obsažených v jejich databázích. Propojení vnitrostátních rejstříků mělo být dokončeno do 31. prosince 2012.

Navzdory značnému zpoždění některých členských států mají nyní všechny členské státy propojené vnitrostátní elektronické rejstříky podniků silniční dopravy.

---

<sup>19</sup> Rakousko, Belgie, Bulharsko, Česká republika, Německo, Dánsko, Estonsko, Řecko, Španělsko, Finsko, Francie, Chorvatsko, Maďarsko, Irsko, Itálie, Litva, Lotyšsko, Malta, Nizozemsko, Polsko, Portugalsko, Rumunsko, Švédsko, Slovinsko a Slovensko.

<sup>20</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/480 ze dne 1. dubna 2016 o zavedení společných pravidel pro propojení vnitrostátních elektronických rejstříků podniků silniční dopravy a o zrušení nařízení (EU) č. 1213/2010 (Úř. věst. L 87, 2.4.2016, s. 4).

Několik členských států uvedlo, že účast v rejstříku ERRU vedla k lepší spolupráci a výměně informací mezi členskými státy a ke zlepšení účinnosti jejich vnitrostátních elektronických rejstříků. Významné množství vyměňovaných informací týkajících se závažných porušení pravidel a dobré pověsti bylo zaznamenáno zejména v Belgii, České republice, Německu, Estonsku, Chorvatsku, Itálii, Lotyšsku, Slovinsku a Švédsku. Převážná část výměny informací se týkala žádostí o prověření dobré pověsti, které byly zaslány jiným členským státům a od jiných členských států obdrženy. Je třeba uvést, že se objem výměny informací ve srovnání s předchozím vykazovaným obdobím výrazně zvýšil<sup>21</sup>. To by naznačovalo, že dokončení propojení vnitrostátních elektronických rejstříků motivuje k dalšímu využívání ERRU a že členské státy obecně využívají tuto platformu stále více. Údaje, které poskytly členské státy, jsou k dispozici v příloze IV této zprávy.

#### **IV. Závěry**

Tato zpráva podává přehled o informacích, které členské státy předložily podle článku 26 nařízení (ES) č. 1071/2009 o přístupu k povolání podnikatele v silniční dopravě. Tyto informace se týkají aspektů provádění nařízení (ES) č. 1071/2009 členskými státy, jak je uvedeno v čl. 26 odst. 1 tohoto nařízení, v období od 1. ledna 2015 do 31. prosince 2016.

Informace předložené členskými státy byly, pokud jde o jejich kvalitu a včasné předložení, velmi rozdílné, což ovlivnilo celkovou kvalitu zprávy. Vzhledem k tomu, že některé údaje ohledně určitých aspektů nařízení chybí, nemohla tato zpráva poskytnout úplnou analýzu provádění ustanovení nařízení (ES) č. 1071/2009. Počet členských států, které poskytly údaje, i hloubka vykázaných údajů se však oproti předchozímu vykazovanému období podstatně zlepšila.

Je třeba zdůraznit, že systém správní spolupráce mezi členskými státy v době přípravy této zprávy do značné míry pokročil. Komise rovněž podporuje další posilování této spolupráce, jež napomůže jednotnému a účinnému provádění nařízení (ES) č. 1071/2009 ve všech členských státech EU.

Komise členským státům připomíná jejich povinnost předložit úplnou zprávu obsahující všechny údaje uvedené v čl. 26 odst. 1 nařízení (ES) č. 1071/2009 v požadované lhůtě, aby bylo možno vyhotovit plnohodnotnou zprávu a aby se vyhnuly řízení o nesplnění povinnosti podle článku 258 Smlouvy o fungování Evropské unie. Komise dále členské státy vyzývá, aby v zájmu jednotnosti jimi předkládaných údajů používaly standardní formulář pro podávání zpráv.

---

<sup>21</sup> Navzdory skutečnosti, že několik členských států neposkytlo žádné údaje o výměně informací za předchozí vykazované období, je nárůst mezi těmito dvěma obdobími velmi významný.