EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2021 10 11
COM(2021) 623 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 2017 m. sausio 1 d. iki 2018 m. gruodžio 31 d.

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 2017 m. sausio 1 d. iki 2018 m. gruodžio 31 d.

Dėl tam tikrų Reglamento (EB) Nr. 1071/2009, nustatančio bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles, nuostatų įgyvendinimo nuo 2017 m. sausio 1 d. iki 2018 m. gruodžio 31 d.

Įvadas

Šioje ataskaitoje aptariama valstybėse narėse vykdoma profesinė vežimo kelių transportu veikla. Ja siekiama užtikrinti atidžią 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1071/2009, nustatančio bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles ir panaikinančio Tarybos direktyvą 96/26/EB[1] (toliau – Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009), taikymo stebėseną. Šis reglamentas taikomas visoms ES įsisteigusioms įmonėms, kurios verčiasi profesine vežimo kelių transportu veikla, ir įmonėms, ketinančioms verstis tokia veikla. Profesinė vežimo kelių transportu veikla reiškia tiek profesinę krovinių vežimo kelių transportu veiklą[2], tiek profesinę keleivių gabenimo kelių transportu veiklą[3]. Reglamentas netaikomas tam tikrų kategorijų įmonėms, pavyzdžiui, vežėjams, naudojantiems motorines transporto priemones, kurių pakrautos transporto priemonės masė yra mažesnė nei 3,5 tonos[4]. 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 reikalaujamas profesines kompetencijas. Be to, šio reglamento 4 straipsniu kelių transporto įmonėms nustatyta pareiga paskirti transporto vadybininką. Šis vadybininkas privalo turėti profesinės kompetencijos pažymėjimą, kuriuo patvirtinama, jog jis turi įgūdžių ir žinių, reikalingų tam, kad galėtų veiksmingai ir nuolat vadovauti vežimo operacijoms, laikydamasis visų teisinių ir gamybinių reikalavimų. Atsakomybė už tai, kad būtų patikrinta, ar transporto įmonės atitinka Reglamente (EB) Nr. 1071/2009 nustatytas sąlygas, tenka valstybėms narėms. Be to, didinant

---

1 OL L 300, 2009 11 14, p. 51.

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

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

4 Reglamento 1 straipsnio 4 dalyje numatyta, kad „vis dėlto valstybės narės visoms arba daliai vežimo kelių transportu operacijų gali nustatyti mažesnį leistiną svorį“. Nuo 2022 m. gegužės 21 d. reglamentas taip pat bus taikomas motorinių transporto priemonių, kurių pakrautos transporto priemonės masė viršija 2,5 tonos ir kurios savo įsisteigimo valstybėje narėje vykdo ne tik nacionalinio transporto operacijas, vežėjams.

Europos Sąjungoje veikiančių įmonių stebėsenos veiksmingumą ypač svarbus yra gerai organizuotas administracinis valstybių narių bendradarbiavimas.

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

- Nuo dienos, kurią pradedamas taikyti reglamentas, valstybės narės kas dvejus metus turi parengti kompetentingų valdžios institucijų veiklos ataskaitą ir pateikti ją Komisijai.

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

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

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

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

c) kiekvienais metais išduotų profesinės kompetencijos pažymėjimų skaičius;

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

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

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

I. Duomenų pateikimas

Tai ketvirtoji ataskaita, pateikta pagal Reglamentą (EB) Nr. 1071/2009, ir ji apima laikotarpį nuo 2017 m. sausio 1 d. iki 2018 m. gruodžio 31 d. Pirmoji ataskaita[5] apėmė laikotarpį nuo 2011 m. gruodžio 4 d. (data, nuo kurios pradėtas taikyti Reglamentas) iki 2012 m. gruodžio 31 d. Antroji ataskaita[6] apėmė laikotarpį nuo 2013 m. sausio 1 d. iki 2014 m. gruodžio 31 d. Trečioji ataskaita[7] apėmė laikotarpį nuo 2015 m. sausio 1 d. iki 2016 m. gruodžio 31 d. Dabartinis ataskaitinis laikotarpis yra suderintas socialinių teisės aktų, susijusių su kelių transportu, įgyvendinimo ataskaitos laikotarpiu[8], kaip reikalaujama Reglamento (EB)

5 COM(2014) 592 *final*, 2014 9 25.

6 COM(2017) 116 *final*, 2017 3 7.

7 COM(2019) 84 *final*, 2019 2 18.

8 Nurodyta 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiančio Tarybos reglamentus (EEB)

Nr. 1071/2009 26 straipsnio 2 dalyje. Suderinus ataskaitinius laikotarpius, valstybės narės ir suinteresuotosios šalys gali nuosekliai apžvelgti, kaip per tą patį ataskaitinį laikotarpį sektoriuje veikia vidaus rinka ir taikomos socialinės taisyklės.

Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 26 straipsniu valstybėms narėms nustatyta pareiga teikti ataskaitas. Tačiau dvi valstybės narės neįvykdė šios pareigos[9], o kai kurios pateikė tik aprašomąją informaciją[10]. Palyginti su praėjusiu laikotarpiu, kai visos valstybės narės įvykdė savo pareigą, šis rodiklis padidėjo. Kai kurios valstybės narės smarkiai vėlavo pateikti duomenis iki 2019 m. rugsėjo 30 d. termino, nes paskutinė ataskaita buvo gauta tik 2020 m. spalio mėn. Tai turėjo įtakos šios Komisijos ataskaitos rengimo laikui. Keliose ataskaitose nepateikta kai kurios reikalingos informacijos, todėl nebuvo galima atlikti išsamios analizės.

Norėdamos užtikrinti nuoseklumą ir padėti nacionalinėms kompetentingoms institucijoms vykdyti joms nustatytą pareigą teikti ataskaitas, Komisijos tarnybos 2015 m. valstybėms narėms pasiūlė naudoti standartinę formą. Ji turėtų būti naudojama nuo antrojo ataskaitinio laikotarpio. Beveik visos dalyvaujančios valstybės narės naudojo šią formą, teikdamos nacionalines ataskaitas.

Kadangi esamam ataskaitiniam laikotarpiui ataskaitas teikia ne tos pačios valstybės narės, kurios pateikė ataskaitas per ankstesnius ataskaitinius laikotarpius, ir atsižvelgiant į tai, kad pateikta informacija yra fragmentiška, šiuos du ataskaitinius laikotarpius reikia lyginti atsargiai.

II. Duomenų apie vykdomą profesinę vežimo kelių transportu veiklą analizė

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

Ši ataskaitos dalis grindžiama valstybių narių pateikta informacija apie nacionalinius reikalavimus, patikrinimų organizavimą, atitikties lygį ir iškilusius sunkumus. Dėl fragmentiško valstybių narių pateiktų ataskaitų pobūdžio apžvalga nėra išsami. Prireikus valstybių narių ataskaitos papildomos minėto vertinimo tyrimo duomenimis.

Atitiktį šiems keturiems reglamente išdėstytiems reikalavimams, kuriuos turi tenkinti norintys verstis profesine vežimo kelių transportu veikla, valstybės narės tikrina labai įvairiai, nevienodas ir jų atliekamų patikrinimų skaičius. Įvairūs atitikties reikalavimams tikrinimo būdai – nuo taškais pagrįstų sistemų Vokietijoje iki kasmetinių patikrinimų Latvijoje ir patikrinimo pagal apkaltinamuosius nuosprendžius Airijoje.

Kaip tam tikromis sąlygomis leidžiama pagal Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 3 straipsnio 2 dalį, kelios valstybės narės nustato nacionalinius reikalavimus, kuriuos, norint verstis profesine vežimo kelių transportu veikla, reikia įvykdyti kartu su keturiais reikalavimais, išdėstytais reglamente (nuolatinė ir faktinė buveinė, nepriekaištinga reputacija, tinkama finansinė būklė ir reikalaujama profesinė kompetencija). Pavyzdžiui, Danija ir Estija taiko

Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1) 17 straipsnyje.

9 Nyderlandai ir Portugalija yra valstybės narės, kurios neįvykdė savo pareigos.

10 Liuksemburgas.

papildomus nacionalinius reikalavimus dėl finansinės būklės, o kituose pavyzdžiuose pateikiami papildomi reikalavimai, pvz., automobilių stovėjimo aikštelėms.

Estija pranešė, kad atitikties reglamento reikalavimams patikrinimai atliekami vadovaujantis rizika grindžiama sistema: pirmiausia tikrinamos tos įmonės, kurios, kaip labiau tikėtina, gali padaryti sunkių kelių transporto taisyklių pažeidimų ar pažeidimus daryti dažniau. Be to, patikrinimai atliekami, kai Bendrijos licencijos savininkas pateikia prašymą išduoti tikrąją kopiją. 2017–2018 m. 65 proc. Bendrijos licencijos savininkų kreipėsi dėl tikros kopijos išdavimo ir kiekvienas minėtas atvejis buvo patikrintas. Estijos valdžios institucijos atlieka ne tik nuolatinės buveinės patikrinimus po to, kai Bendrijos licencija buvo išduota, bet ir vieną arba du kartus per metus atlieka patikrinimus pagal registrą. Be šių keturių kriterijų, Estija reikalauja, kad Bendrijos licencijos pareiškėjas neturėtų nepadengtų mokestinių įsiskolinimų, viršijančių Mokesčių įstatyme nurodytą sumą, taip pat pareiškėjui neturi būti paskelbtas bankrotas.

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

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

Ispanijoje taikomi du metodai, kuriais kontroliuojama atitiktis galimybės verstis profesine veikla vertinimo kriterijams. Pirmasis metodas – įmonės paprašomos pateikti dokumentus, kuriais įrodoma, kad jos atitinka tuos keturis reikalavimus. Taikant antrąjį metodą inspektoriai lankosi įmonių patalpose ir atlieka patikrinimus vietoje. Ispanijoje kelių transporto įmonės kas dvejus metus turi teikti paraiškas leidimui atnaujinti. Todėl kas dvejus metus tikrinama, ar jos atitinka keturis reikalavimus. Be to, kasmet atliekamos patikros, per kurias tikrinama, ar įmonės, kurių leidimas neatnaujintas, nevykdo kokios nors transporto veiklos.

Lenkijoje dirba 400 inspektorių, kurie atsakingi už patikrinimus keliuose ir krovinių vežėjų patalpose. Inspektorių surinkta informacija persiunčiama Tarptautiniam transporto biurui ir

vietos valdžios institucijoms, kurios išduoda Bendrijos licencijas ir tikrina, ar laikomasi Reglamente (EB) Nr. 1071/2009 išdėstytų keturių reikalavimų. Nuolatine ir faktine buveine laikoma vieta, kurioje yra techninė įranga ir įtaisai, tinkami transporto veiklai konstruktyviai ir nuolat vykdyti. Joje yra bent vienas iš šių elementų: transporto priemonių stovėjimo vieta, iškrovimo vieta, transporto priemonių techninės priežiūros įranga.

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

Nuo 2006 m. Jungtinės Karalystės Vairuotojų ir transporto priemonių standartų agentūra taiko vežėjų atitikties rizikos balų sistemą (angl. OCRS). Ši sistema buvo patobulinta 2012 m., siekiant pagerinti jos prognozavimo galimybes. Į OCRS integruojama informacija apie techninės apžiūros pažeidimus, kurie susiejami su kitais pažeidimais.

Danijoje tikrinama visų naujų pareiškėjų, siekiančių gauti nacionalinę arba Bendrijos licenciją, tinkama finansinė būklė, profesinė kompetencija, skolos ir nuolatinė buveinė. Nepriekaištingos reputacijos patikrinimai atliekami tik jei policija yra pranešusi apie kokią nors problemą arba jei yra kokių nors kitų požymių, kad gali būti problemų. Pažeidimai registruojami 5 metus. Jie apima pažeidimus, kuriuos policija nustato per patikrinimus keliuose. Danijos institucija paprastai kasmet patikrina visus naujus pareiškėjus, taip pat maždaug 250 veiklą vykdančių vežėjų. Šie pasirenkami pagal rizikos lygio vertinimo sistemą. Vežėjai privalo atitikti pirminį finansinės būklės reikalavimą – turėti 150 000 DKK (apie 20 000 EUR), kad galėtų gauti pirmas dvi licencijas, o Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 7 straipsnio 1 dalyje reikalaujama tik 9 000 EUR, kai naudojama viena transporto priemonė, ir po 5 000 EUR už kiekvieną papildomą transporto priemonę. Danijoje už kiekvieną papildomą transporto priemonę reikalaujama turėti 40 000 DKK (apie 5 400 EUR). Be to, įmonė negali turėti didesnių nei 50 000 DKK (apie 6 700 EUR) įsiskolinimų valdžios institucijoms. Tikrindama tinkamą finansinę įmonės būklę, Danijos transporto institucija šiuo klausimu kreipiasi informacijos į Danijos mokesčių inspekciją.

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

Siekdama patikrinti atitiktį visiems keturiems reikalavimams, Liuksemburgo ekonomikos ministerija prieš suteikiant leidimą atlieka patikrinimus. Siekiant apsaugoti susitariančiąsias šalis, nepriekaištingos reputacijos patikrinimai taip pat atliekami, jei leidimo turėtojas patiria finansinių sunkumų, kaip antai tampa nemokus ar bankrutuoja. Nepriekaištingos reputacijos, finansinės būklės, profesinės kompetencijos ir nuolatinės bei faktinės buveinės patikrinimai taip pat atliekami, kai leidimo turėtojas kreipiasi dėl naujo leidimo išdavimo; pavyzdžiui, kai veiklos sritis išplečiama į kitą sektorių, kuriam reikia papildomo leidimo.

Kelios vykdymo institucijos pabrėžia, kad patikrinimai, susiję su nuolatine ir faktine buveine, yra sudėtingi. Be kita ko, valstybės narės susidūrė su sunkumais dėl administracinių gebėjimų trūkumo kontroliuoti visas konkrečioje valstybėje narėje įregistruotas kelių transporto įmones. Manoma, kad šie patikrinimai reikalauja daugiau išteklių nei kiti patikrinimai.

Tik viena valstybė narė pateikė duomenų apie atliktų patikrinimų, susijusių su keturiais reikalavimais, taikomais norintiems verstis profesine vežimo kelių transportu veikla, skaičių. Rumunijoje 2017 m. ir 2018 m. atlikta 10 984 patikrinimų dėl patekimo į rinką ir nepriekaištingos reputacijos sąlygų laikymosi. Kalbant apie patikrinimus, Estija praneša, kad 2017–2018 m. laikotarpiu buvo atlikta 90 administracinių procedūrų dėl vežėjų kelių transportu padarytų sunkių pažeidimų.

2. Leidimų išdavimas

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

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

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

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

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

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

Jungtinėje Karalystėje yra dviejų pagrindinių tipų leidimai, kurie taikomi keleivių gabenimo ir krovinių vežimo įmonėms. Tai standartinės nacionalinės licencijos ir tarptautinės licencijos. Tarptautinė licencija suteikiama toms įmonėms, kurios vykdo tarptautinio vežimo veiklą, ir jų statusas atitinka Bendrijos licencijų turėtojų statusą. Be to, Jungtinėje Karalystėje yra papildomų kategorijų, nepatenkančių į Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 taikymo sritį. Prie jų priskiriami savo reikmėms veiklą vykdantys vežėjai. Keleivių gabenimo veikla užsiimančioms organizacijoms, kurios nėra įmonės, taikoma dar viena klasifikacija. Jos nelaikomos veikiančiomis samdos pagrindais ir už atlygį, pavyzdžiui, mokyklos, labdaros organizacijos ir bendruomenės grupės.

Yra skirtingų tipų leidimų įmonėms verstis profesine vežimo kelių transportu veikla šiame sektoriuje, todėl valstybių narių pateiktus duomenis galima lyginti tik apskritai. Dauguma valstybių narių nurodė bendrą vežėjų, kuriems 2018 m. gruodžio 31 d. duomenimis, buvo išduotas leidimas, skaičių. Juo remiantis galima vertinti išduotų ar panaikintų leidimų arba leidimų verstis krovinių vežimo ir keleivių gabenimo veikla, kurių galiojimas sustabdytas, duomenis. Austrijoje yra 11 402 vežėjai, kuriems išduoti leidimai, Belgijoje – 9 726, Bulgarijoje – 13 683, Kipre – 3 101, Čekijoje – 24 713, Vokietijoje – 57 348[11], Danijoje – 6 499, Estijoje – 3 693, Suomijoje – 15 824, Graikijoje – 12 616[12], Ispanijoje – 95 521, Prancūzijoje – 65 057, Vengrijoje – 14 180, Kroatijoje – 564, Airijoje – 5 594, Italijoje – 102 804, Lietuvoje – 5 164, Latvijoje – 4 721, Maltoje – 53[13], Lenkijoje – 87 603, Švedijoje – 17 616, Slovėnijoje – 5 859, Slovakijoje – 8 895, o Jungtinėje Karalystėje – 41 128 vežėjai, kuriems išduoti leidimai. Iš viso Europos Sąjungoje buvo 545 258 krovinių vežėjai ir 68 106 keleivių vežėjai[14]. Septynios valstybės narės nepateikė keleivių vežėjų skaičiaus, o keturios valstybės narės nepateikė krovinių vežėjų skaičiaus. Krovinių ir keleivių vežėjų skaičius yra šiek tiek mažesnis nei praėjusiu ataskaitiniu laikotarpiu, tai gali būti susiję su tuo, kad kai kurios valstybės narės nepateikė ataskaitų, nes 2015–2016 m. ataskaitą pateikė visos valstybės narės.

Didžioji dalis įmonių, kurioms išduoti leidimai, verčiasi krovinių vežimo kelių transportu veikla. Leidimus turinčių krovinių vežėjų procentinė dalis, palyginti su bendru vežėjų, kuriems išduoti leidimai, skaičiumi, duomenis pateikusiose valstybėse narėse 2018 m. gruodžio 31 d. sudarė 89 proc. (2016 m. gruodžio 31 d. – 89 proc.) ir tik 11 proc. sudarė keleivių vežėjai.

2.1. Išduoti leidimai

Remiantis 21 valstybės narės pateiktais duomenimis[15], ataskaitiniu laikotarpiu buvo išduoti 238 661 leidimai verstis profesine keleivių gabenimo (12 514) ir krovinių vežimo (226 147) kelių transportu veikla. Šie duomenys yra šiek tiek mažesni nei praėjusiu ataskaitiniu laikotarpiu, tačiau tai gali būti susiję su tuo, kad kai kurios valstybės narės nepateikė ataskaitų.

Suteiktų leidimų skaičius buvo nuo 199 Danijoje iki 131 690 Ispanijoje. Pateikta informacija grindžiami išsamūs duomenys nurodyti šios ataskaitos I priede esančioje lentelėje.

Dauguma 2017 ir 2018 m. suteiktų leidimų yra susiję su krovinių vežėjais (iš viso 95 proc.) ir tik nedidelė dalis leidimų yra susijusi su keleivių vežėjais (5 proc.). Tik Austrija suteikė daugiau leidimų verstis keleivių gabenimo veikla nei krovinių vežimo veikla.

2.2 Panaikinti leidimai ir leidimai, kurių galiojimas sustabdytas

Remiantis 25 valstybių narių pateiktais duomenimis[16], visas panaikintų leidimų arba leidimų, kurių galiojimas sustabdytas, skaičius 2017–2018 m. buvo 163 202. Tai šiek tiek daugiau nei praėjusiu ataskaitiniu laikotarpiu. Galima pastebėti, kad didžiausias panaikintų leidimų arba leidimų, kurių galiojimas sustabdytas, skaičius buvo Ispanijoje – 142 983 leidimai verstis

[11] Graikija, Vokietija ir Malta pateikė tik krovinių vežėjų skaičių.

[12] Graikija, Vokietija ir Malta pateikė tik krovinių vežėjų skaičių.

[13] Graikija, Vokietija ir Malta pateikė tik krovinių vežėjų skaičių.

[14] Graikija, Liuksemburgas, Malta, Nyderlandai, Portugalija, Rumunija ir Vokietija nepateikė keleivių vežėjų skaičiaus, o Liuksemburgas, Nyderlandai, Portugalija ir Rumunija nepateikė krovinių vežėjų skaičiaus.

[15] Airija, Austrija, Belgija, Bulgarija, Čekija, Danija, Estija, Graikija, Ispanija, Italija, Jungtinė Karalystė, Kroatija, Latvija, Lenkija, Prancūzija, Slovakija, Slovėnija, Suomija, Švedija, Vengrija ir Vokietija.

[16] Liuksemburgas, Nyderlandai ir Portugalija nepateikė ataskaitos.

keleivių gabenimo ir krovinių vežimo veikla. Kita vertus, Airijoje užregistruotas tik vienas panaikinimas arba galiojimo sustabdymas, o kai kuriose valstybėse narėse – nė vieno[17]. Išsami informacija apie panaikintus leidimus arba leidimus, kurių galiojimas sustabdytas, pateikta šios ataskaitos II priede.

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

Tačiau Ispanija nurodė, kad pagrindinė leidimų panaikinimo arba jų galiojimo sustabdymo priežastis buvo keturių reikalavimų, keliamų norintiems verstis profesine veikla, nevykdymas (dėl šios priežasties panaikinta 116 263 leidimai). Švedijoje pagrindinė leidimų panaikinimo priežastis – faktinės ir nuolatinės buveinės reikalavimo nevykdymas (dėl šios priežasties panaikinta 1 438 leidimų). Kai kuriose valstybėse narėse pagrindinė priežastis buvo nepakankamas vežėjų finansinis pajėgumas, apie tai pranešė Danija (142) ir Prancūzija (147). Keletas valstybių narių kaip pagrindinę leidimų panaikinimo arba galiojimo sustabdymo priežastį nurodė „kita“, nenurodydamos, ką reiškia „kita“.

3. Profesinės kompetencijos pažymėjimai

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

Remiantis 23 valstybių narių pateikta informacija[18], ataskaitiniu laikotarpiu buvo išduoti 552 313 profesinės kompetencijos pažymėjimai. Į šį skaičių įtraukti pažymėjimai, išduoti išlaikius Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 8 straipsnyje nustatytą egzaminą ir pripažinus darbo patirtį taikant šio reglamento 9 straipsnyje nurodytą išimtį.

Didžiausia dalis per šį ataskaitinį laikotarpį Europos Sąjungoje išduotų pažymėjimų buvo išduota Ispanijoje (428 606), Vengrijoje (68 341), Lietuvoje (9 936) ir Rumunijoje (9 603). Išsami informacija yra pateikta šios ataskaitos III priede.

4. Netinkamais eiti pareigas pripažinti transporto vadybininkai

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

Asmens pripažinimo netinkamu eiti pareigas atvejų buvo 9 ataskaitas pateikusiose valstybėse narėse: Austrijoje (5), Danijoje (63), Vokietijoje (202), Estijoje (6), Suomijoje (13), Italijoje (84), Lenkijoje (10), Švedijoje (75) ir Jungtinėje Karalystėje (88). Valstybių narių pateikti duomenys pateikiami 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, ir bendrosios jų sujungimo per Europos kelių transporto įmonių

[17] Čekija, Kipras, Lietuva, Malta ir Vengrija.

[18] Airija, Austrija, Belgija, Bulgarija, Čekija, Danija, Estija, Graikija, Ispanija, Italija, Jungtinė Karalystė, Latvija, Lenkija, Lietuva, Prancūzija, Rumunija, Slovakija, Slovėnija, Suomija, Švedija, Vengrija, Vokietija.

registrą (angl. ERRU) taisyklės yra nustatyti Komisijos sprendime (ES) 2016/480[19]. Pažymėtina, kad šie duomenys susiję su transporto įmonių nepriekaištinga reputacija, padarytais sunkiais pažeidimais ir duomenimis apie Bendrijos licencijas.

Buvo numatyta, kad ERRU sukūrimas yra kitas žingsnis, kuriuo siekiama sudaryti palankesnes sąlygas nacionalinėms valdžios institucijoms bendradarbiauti, kad būtų dar labiau užtikrinamas tarpvalstybinis Europos kelių transporto srities teisės aktų vykdymas pagal Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 16 straipsnio 5 dalį. Tikėtasi, kad jei prie ERRU prisijungs visos valstybės narės ir jei jos veiksmingai naudosis šia sistema keisdamosi jų duomenų bazėse esančiais kokybiškais duomenimis, tarpvalstybinis reikalavimų vykdymo užtikrinimas turėtų tapti paprastesnis ir ekonomiškai efektyvesnis. Nacionaliniai registrai turėjo būti sujungti iki 2012 m. gruodžio 31 d. Kai kurios valstybės narės pažymi, kad dalyvavimas ERRU padeda geriau bendradarbiauti keičiantis informacija tarp valstybių narių, ir mano, kad tai yra svarbi ES kelių transporto teisės aktų vykdymo užtikrinimo priemonė[20]. Tačiau pranešama ir apie tam tikrus techninius sunkumus[21], pavyzdžiui, prašymų gavimą kitomis kalbomis ir tai, kad ne visos valstybės narės naudojasi *WebClient* paslauga.

Valstybės narės išsiuntė 31 214 pranešimų apie sunkius pažeidimus ir gavo 27 439 pranešimus. Buvo užregistruoti 819 622 išsiųsti prašymai atlikti nepriekaištingos reputacijos patikrinimus, o valstybės narės pranešė, kad iš viso gavo 2 301 671 prašymą. Tai rodo skaičių neatitikimą.

Valstybių narių pateikti duomenys apie pasikeitimą informacija su kitomis valstybėmis narėmis pateikiami šios ataskaitos IV priede.

III. Išvados

Remiantis valstybių narių pateiktais duomenimis, galima daryti šias išvadas.

Kelios valstybės narės nustato nacionalinius reikalavimus kartu su keturiais reikalavimais, išdėstytais reglamente (nuolatinė ir faktinė buveinė, nepriekaištinga reputacija, tinkama finansinė būklė ir reikalaujama profesinė kompetencija), norintiems verstis profesine vežimo kelių transportu veikla. Tai dažniausiai susiję su finansinio pajėgumo reikalavimais.

Patikrinimai atliekami skirtingais intervalais ir skirtingu būdu. Kai kurios valstybės narės taiko rizikos vertinimu pagrįstą sistemą, skirtą įmonėms, kurių pažeidimų rizika yra didesnė, o kitos valstybės narės patikrinimus dažniausiai atlieka kasmet arba kai prašoma išduoti naujus leidimus. Kelios vykdymo institucijos pabrėžia, kad patikrinimai, susiję su spaudimu administraciniams gebėjimams, yra sudėtingi. Tik dvi šalys pranešė apie patikrinimų ar administracinių procedūrų, susijusių su vežėjų kelių transportu padarytais sunkiais pažeidimais, skaičių.

Dėl skirtingo požiūrio ir leidimų skaičiaus skirtingose valstybėse narėse šių duomenų palyginamumas yra ribotas. Vis dėlto duomenys rodo, kad dauguma leidimus turinčių įmonių yra krovininio kelių transporto paslaugų teikėjai (95 proc.). Leidimų panaikinimo ir jų galiojimo laiko sustabdymo atvejų skaičius valstybėse narėse labai skiriasi. Leidimai buvo panaikinti arba jų galiojimas sustabdytas daugiausia dėl to, kad baigėsi leidimo arba Bendrijos

[19] 2016 m. balandžio 1 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2016/480, kuriuo nustatomos bendrosios nacionalinių elektroninių kelių transporto įmonių registrų sujungimo taisyklės ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 1213/2010; OL L 87, 2016 4 2, p. 4.

[20] Estija, Bulgarija ir Malta.

[21] Švedija ir Suomija.

licencijos galiojimo laikas, įmonė buvo likviduota arba to paprašė vežėjai. Kai kurios valstybės narės nurodė, kad leidimų galiojimas buvo sustabdytas dėl to, kad nesilaikoma keturių reikalavimų, taikomų norint pradėti verstis profesine veikla, t. y. Ispanija, Švedija, Danija ir Prancūzija.

Valstybės narės taip pat praneša, kad ERRU gerina bendradarbiavimą ir yra esminė priemonė tam.

Komisija primena valstybėms narėms jų pareigą per nustatytą laikotarpį pateikti išsamią ataskaitą, kurioje būtų visi Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 26 straipsnio 1 dalyje nurodyti duomenų elementai tam, kad būtų galima parengti išsamią ataskaitą. Komisija taip pat ragina valstybes nares naudotis standartine ataskaitos forma, kad teikiami nacionaliniai duomenys būtų nuoseklūs.