

III

(Přípravné akty)

RADA

SPOLEČNÝ POSTOJ (ES) č. 5/2009

přijatý Radou dne 9. ledna 2009

s ohledem na přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. .../2009 ze dne ..., kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání provozovatele silniční dopravy a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES

(Text s významem pro EHP)

(2009/C 62 E/01)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,
a zejména na čl. 71 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního
výboru ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko evropského inspektora ochrany
údajů ⁽²⁾,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Dokončení vnitřního trhu silniční dopravy se spravedlivými podmínkami hospodářské soutěže vyžaduje jednotné používání společných pravidel při povolování přístupu k povolání provozovatele silniční přepravy zboží nebo osob („povolání provozovatele silniční dopravy“). Tato společná pravidla přispějí k vyšší úrovni odborné způsobilosti dopravců, k racionalizaci trhu a ke zlepšení kvality poskytovaných služeb v zájmu dopravců, jejich zákazníků a hospodářství jako celku a rovněž k větší

bezpečnosti silničního provozu. Rovněž usnadní účinný výkon práva usazování dopravců.

(2) Směrnice Rady 96/26/ES ze dne 29. dubna 1996 o přístupu k povolání provozovatele silniční přepravy zboží a provozovatele silniční přepravy osob, jakož i o vzájemném uznávání diplomů, osvědčení a jiných dokladů o dosažené kvalifikaci, s cílem umožnit účinný výkon svobody usazování těchto dopravců v oblasti vnitrostátní a mezinárodní dopravy ⁽⁴⁾ stanovila minimální podmínky pro přístup k povolání provozovatele silniční dopravy, jakož i vzájemné uznávání dokladů požadovaných za tímto účelem. Zkušenosti, provedené hodnocení dopadu a různé studie nicméně ukázaly, že tato směrnice se v jednotlivých členských státech používá velmi nesourodými způsoby. Tato nejednotnost má četné nepříznivé důsledky, zejména narušování hospodářské soutěže, nedostatečnou průhlednost trhu a nejednotné kontroly, jakož i riziko, že podniky s nízkou úrovní odborné způsobilosti nedbají nebo méně dbají na dodržování pravidel bezpečnosti silničního provozu a sociálních předpisů, což může poškodit pověst daného odvětví.

(3) Tyto důsledky jsou o to závažnější, že mohou narušit plynulé fungování vnitřního trhu silniční dopravy, neboť trh mezinárodní přepravy zboží a některých kabotážních činností je přístupný pro podniky celého Společenství. Jedinou podmínkou stanovenou pro tyto podniky je, aby měly licenci Společenství, kterou mohou získat, splní-li podmínky pro přístup k povolání provozovatele silniční dopravy stanovené nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. .../2009 ze dne ... o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh silniční přepravy zboží (přepřacované znění) ⁽⁵⁾ a nařízením Evropského

⁽¹⁾ Úř. věst. C 151, 17.6.2008, s. 16.

⁽²⁾ Úř. věst. C 14, 19.1.2008, s. 1.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 21. května 2008 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku), společný postoj Rady ze dne 9. ledna 2009 a postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne ...

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 124, 23.5.1996, s. 1.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L ...

parlamentu a Rady (ES) č. .../2009 ze dne ... o společných pravidlech pro přístup na trh přepravy cestujících autokary a autobusy (přepřacované znění) ⁽¹⁾.

- (4) Je tedy vhodné modernizovat stávající pravidla pro přístup k povolání provozovatele silniční dopravy tak, aby bylo zajištěno jejich jednotnější a účinnější uplatňování. Jelikož dodržování těchto pravidel představuje hlavní podmínku pro přístup na trh Společenství a protože v oblasti přístupu na trh jsou používány nástroji Společenství nařízení, pro upravení podmínek přístupu k povolání provozovatele silniční dopravy se nařízení jeví jako nejvhodnější nástroj.
- (5) Členským státům by mělo být povoleno přizpůsobit závazné podmínky pro výkon povolání provozovatele silniční dopravy v nevzdálenějších regionech, jak jsou vymezeny v čl. 299 odst. 2 Smlouvy z důvodu jejich zvláštního charakteru a omezení. Podnikům zřízeným v těchto regionech, které splňují podmínky pro výkon povolání provozovatele silniční dopravy pouze díky výše uvedenému přizpůsobení by však nemělo být umožněno získat licenci Společenství. Přizpůsobení podmínek pro výkon povolání provozovatele silniční dopravy by nemělo bránit podnikům, které by mohly vykonávat povolání provozovatele silniční dopravy a které splňují obecné podmínky stanovené tímto nařízením, provádět dopravu v nevzdálenějších regionech.
- (6) V zájmu zajištění spravedlivé hospodářské soutěže by se společná pravidla pro výkon povolání provozovatele silniční dopravy měla vztahovat v co nejširší míře na všechny podniky. Přesto však není nutné, aby do tohoto nařízení byly zahrnuty podniky, které provozují pouze dopravní činnosti se zanedbatelným vlivem na trh dopravy.
- (7) Za ověřování toho, že příslušný podnik trvale plní podmínky stanovené tímto nařízením, by měl nést odpovědnost členský stát, v němž je podnik usazen, aby tak příslušné orgány tohoto členského státu mohly v případě potřeby rozhodnout o pozastavení nebo odnětí povolení opravňujících podnik k působení na trhu. Řádné dodržování a spolehlivá kontrola podmínek přístupu k povolání provozovatele silniční dopravy vyžadují, aby podniky měly stále a řádné sídlo.
- (8) Je třeba, aby byly jasně určeny fyzické osoby s potřebnou bezúhonností a odbornou způsobilostí a aby o nich byly vyrozuměny příslušné orgány. Tyto osoby („správci dopravy“), by měly být osobami, které účinně a nepřetržitě řídí dopravní činnosti podniků silniční dopravy. Je proto vhodné stanovit, za jakých podmínek se má za to, že osoba účinně a nepřetržitě řídí dopravní činnost podniku.
- (9) Bezúhonnost správce dopravy je podmíněna tím, že nebyl odsouzen za závažnou trestnou činnost ani mu

nebyly uloženy sankce, zejména za porušení předpisů Společenství v oblasti silniční dopravy. Odsouzení nebo sankce uložené správcem dopravy nebo podniku silniční dopravy v jednom nebo ve více členských státech za nejzávažnější porušení pravidel Společenství by mělo vést ke ztrátě bezúhonnosti, za předpokladu, že příslušný orgán zjistil, že před konečným rozhodnutím proběhl řádně ukončený a doložený postup vyšetřování, při němž byla poskytnuta zásadní procesní práva, a byla dodržena příslušná práva na odvolání.

- (10) Je třeba, aby podnik silniční dopravy měl minimální úroveň finanční způsobilosti pro zajištění řádného zahájení a správy činnosti podniku. Jednoduchým a nákladově efektivním způsobem prokázání finanční způsobilosti podniku může být bankovní záruka nebo pojištění profesionální odpovědnosti.
- (11) Vysoká úroveň odborné způsobilosti by měla zvýšit sociální a hospodářskou efektivitu odvětví silniční dopravy. Proto je vhodné, aby žadatelé o funkci správce dopravy disponovali vysoce kvalitními odbornými znalostmi. S cílem zajistit větší jednotnost zkoušek a podpořit vysokou kvalitu odborné přípravy je třeba stanovit, aby členské státy mohly povolit vzdělávací a zkušební střediska podle kritérií, která si určí. Správci dopravy by měli mít potřebné znalosti pro řízení jak vnitrostátních, tak mezinárodních dopravních operací. Seznam oborů, v nichž jsou požadovány znalosti pro získání osvědčení o odborné způsobilosti a postupy pořádání zkoušek se budou s technickým pokrokem pravděpodobně měnit a měla by existovat ustanovení o jejich aktualizaci. Členské státy by měly mít možnost vyjmout z přezkušování osoby, které mohou poskytnout důkaz o určitých nepřerušovaných zkušenostech při řízení dopravních činností.
- (12) Pro zajištění spravedlivé hospodářské soutěže a důsledného dodržování předpisů v silniční dopravě musí být úroveň kontroly prováděné členskými státy jednotná. Vnitrostátní orgány odpovědné za dohled nad podniky a nad platností jejich povolení hrají v tomto ohledu zásadní úlohu a je vhodné zajistit, aby tyto orgány v případě potřeby podnikaly patřičné kroky, jako je zejména pozastavení nebo odejmutí povolení či prohlášení o nezpůsobilosti těch správců dopravy, kteří jednají opakovaně v nedbalosti nebo úmyslně nedodržují předpisy.
- (13) Dokonalejší organizace správní spolupráce mezi členskými státy by zlepšila účinnost dohledu nad podniky působícími v několika členských státech a snížila by v budoucnosti administrativní náklady. Elektronické rejstříky podniků propojené v celém Společenství, které vyhovují předpisům Společenství o ochraně osobních

⁽¹⁾ Úř. věst. L ...

údajů by takovou spoluprací usnadnily a snížily by podnikům i správním orgánům náklady související s kontrolami. V několika členských státech jsou již vnitrostátní rejstříky zavedeny. Stejně tak existuje i infrastruktura pro jejich vzájemné propojení mezi členskými státy. Systematičtější využívání elektronických rejstříků by tedy mohlo významně přispět ke snížení administrativních nákladů na kontroly a ke zlepšení jejich účinnosti.

(14) Některé údaje obsažené ve vnitrostátních elektronických rejstřících týkající se porušení předpisů a sankcí jsou osobního rázu. Členské státy proto musí přijmout nezbytná opatření pro zajištění dodržování směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů ⁽¹⁾, zejména pokud se jedná o kontrolu zpracování osobních údajů orgány veřejné moci, právo dotčených osob na informace, jejich právo přístupu a právo na protest. Pro účely tohoto nařízení by mohlo být nezbytné uchovávat tyto údaje po dobu nejméně dvou let, aby se zabránilo usazení nezpůsobilých podniků v jiných členských státech.

(15) Postupné vzájemné propojení vnitrostátních elektronických rejstříků má zásadní význam pro to, aby byla umožněna rychlá a účinná výměna informací mezi členskými státy a aby bylo zaručeno, že provozovatelé silniční dopravy nebudou vystaveni pokušení dopouštět se závažného porušení předpisů v jiných členských státech, než je členský stát jejich usazení, ani nebudou ochotni takové riziko podstoupit. K tomuto druhu propojení je třeba společné definice přesného formátu vyměňovaných údajů a rovněž technických postupů takové výměny.

(16) V zájmu účinné výměny informací mezi členskými státy by měla být určena vnitrostátní kontaktní místa a měly by být stanoveny některé společné postupy týkající se alespoň lhůt a povahy poskytovaných informací.

(17) S cílem usnadnit svobodu usazování by předložení náležitých dokladů vydaných příslušným orgánem členského státu, jehož byl správce dopravy rezidentem, mělo být považováno za dostatečný důkaz bezúhonnosti pro přístup k povolání provozovatele silniční dopravy v členském státě usazení, pokud dotčené osoby nebyly prohlášeny za nezpůsobilé pro výkon daného povolání v jiných členských státech.

(18) Pokud jde o odbornou způsobilost, členský stát usazení by měl v zájmu usnadnění svobody usazování uznat jednotný vzor osvědčení vydaného v souladu s ustanoveními tohoto nařízení jako dostatečný důkaz.

(19) Je třeba pečlivě sledovat uplatňování tohoto nařízení na úrovni Společenství. To předpokládá, že Komisi budou

předkládány pravidelné zprávy o bezúhonnosti, finanční způsobilosti a odborné způsobilosti podniků v odvětví silniční dopravy vypracované na základě vnitrostátních rejstříků.

(20) Členské státy by měly stanovit pokuty, jež se budou ukládat při porušení ustanovení této směrnice. Takové pokuty by měly být účinné, přiměřené a odrazující.

(21) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž modernizace pravidel upravujících přístup k povolání provozovatele silniční dopravy tak, aby bylo v členských státech zajištěno jejich jednotnější a účinnější provádění, nemůže být dosaženo uspokojivě na úrovni členských států, a lze jej tedy lépe dosáhnout na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.

(22) Opatření nezbytná pro provedení tohoto nařízení by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽²⁾.

(23) Zejména je třeba zmocnit Komisi k vypracování seznamu kategorií, druhů a úrovně závažnosti porušení předpisů, v důsledku něhož provozovatelé silniční dopravy pozbudou bezúhonnosti, k přizpůsobení technickému pokroku příloh I, II a III tohoto nařízení, které se týkají posuzovaných znalostí pro uznání odborné způsobilosti ze strany členských států a vzoru osvědčení o odborné způsobilosti, a k vypracování seznamu porušení předpisů, která kromě porušení uvedených v příloze IV tohoto nařízení mohou vést ke ztrátě bezúhonnosti. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, včetně jeho doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.

(24) Směrnice 96/26/ES by měla být zrušena,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Toto nařízení upravuje přístup k povolání provozovatele silniční dopravy a výkon tohoto povolání.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31.

⁽²⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

2. Toto nařízení se vztahuje na všechny podniky usazené ve Společenství, které vykonávají povolání provozovatele silniční dopravy. Vztahuje se rovněž na podniky, které povolání provozovatele silniční dopravy hodlají vykonávat. Odkazy na podniky vykonávající povolání provozovatele silniční dopravy se případně rozumí i podniky, které hodlají toto povolání vykonávat.

3. Pokud jde o regiony uvedené v čl. 299 odst. 2 Smlouvy, mohou dotčené členské státy přizpůsobit podmínky závazné pro výkon povolání provozovatele silniční dopravy, je-li činnost v těchto regionech plně prováděna podniky tamtéž usazenými.

4. Odchylně od odstavce 2 se toto nařízení, nestanoví-li vnitrostátní právní předpisy jinak, nevztahuje na:

- a) podniky, které vykonávají povolání provozovatele silniční přepravy zboží výhradně motorovými vozidly nebo jízdními soupravami, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny.
- b) podniky, které vykonávají výlučně služby silniční přepravy osob pro nekomerční účely nebo zdarma, nebo které mají jiný hlavní předmět činnosti než provozování silniční přepravy osob;
- c) podniky, které vykonávají povolání provozovatele silniční přepravy výhradně motorovými vozidly s maximální dosažitelnou rychlostí 40 km/hod.

5. Členské státy mohou vyjmout z uplatňování všech nebo některých ustanovení tohoto nařízení podniky vykonávající povolání provozovatele silniční přepravy, které provozují výlučně vnitrostátní dopravu pouze s malým vlivem na dopravní trh, z důvodu:

- a) povahy přepravovaného zboží nebo
- b) krátké přepravní vzdálenosti.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „povoláním provozovatele silniční přepravy zboží“ činnost jakéhokoli podniku přepravujícího zboží na cizí účet nebo za úplatu buď motorovým vozidlem, nebo jízdní soupravou;
- 2) „povoláním provozovatele silniční dopravy osob“ činnost jakéhokoli podniku poskytujícího dopravu cestujících, kterou tento podnik nabízí veřejnosti nebo některým kategoriím uživatelů za úplatu hrazenou dopravovanou osobou nebo organizátorem dopravy, a to prostřednictvím motorových vozidel způsobilých s ohledem na typ konstrukce a vybavení

k dopravě více než devíti osob včetně řidiče a k tomu účelu určených;

- 3) „povoláním provozovatele silniční dopravy“ povolání provozovatele silniční dopravy osob nebo povolání provozovatele silniční přepravy zboží;
- 4) „podnikem“ buď jakákoli fyzická osoba, jakákoli právnická osoba, zisková či nezisková, jakékoli sdružení nebo skupina osob bez právní subjektivity, zisková či nezisková, nebo jakýkoli veřejný subjekt s vlastní právní subjektivitou nebo závislý na orgánu s touto subjektivitou, který se zabývá dopravou osob anebo jakákoli fyzická nebo právnická osoba zabývající se přepravou zboží v rámci podnikatelské činnosti;
- 5) „správcem dopravy“ fyzická osoba zaměstnaná podnikem nebo v případě, že je tímto podnikem fyzická osoba, pak tato osoba samotná, nebo, je-li tak stanoveno, jiná fyzická osoba touto osobou určená prostřednictvím smlouvy, která účinně a nepřetržitě řídí dopravní činnosti tohoto podniku;
- 6) „povolením k výkonu povolání provozovatele silniční dopravy“ správní rozhodnutí, které opravňuje podnik splňující podmínky stanovené tímto nařízením k výkonu povolání provozovatele silniční dopravy;
- 7) „příslušným orgánem“ orgán členského státu na vnitrostátní, regionální nebo místní úrovni, který za účelem udělení povolení k výkonu povolání provozovatele silniční dopravy ověřuje, zda podnik splňuje podmínky stanovené tímto nařízením, a který je oprávněn vydat, pozastavit nebo odejmout povolení k výkonu povolání provozovatele silniční dopravy;
- 8) „členským státem usazení“ členský stát, v němž je podnik usazen, bez ohledu na to, zda jeho správce dopravy pochází z jiné země.

Článek 3

Požadavky na výkon povolání provozovatele silniční dopravy

1. Podniky, které vykonávají povolání provozovatele silniční dopravy, musejí:
 - a) být řádně a trvale usazený v členském státě;
 - b) být bezúhonné;
 - c) být finančně způsobilé;
 - d) vykazovat požadovanou odbornou způsobilost.

2. Členské státy mohou rozhodnout o uložení dalších přiměřených a nediskriminujících požadavků, které musejí podniky splňovat, aby mohly vykonávat povolání provozovatele silniční dopravy.

Článek 4

Správce dopravy

1. Podnik vykonávající povolání provozovatele silniční dopravy určí správcem dopravy alespoň jednu fyzickou osobu, jež splňuje požadavky stanovené v čl. 3 odst. 1 písm. b) a d) a splňuje i tyto podmínky:

- a) účinně a nepřetržitě řídí dopravní činnosti podniku a
- b) má k podniku skutečnou vazbu jakožto zaměstnanec, ředitel, vlastník nebo akcionář nebo jej spravuje nebo, je-li podnikem fyzická osoba, je touto osobou a

- c) má bydliště ve Společenství.

2. Nesplňuje-li podnik požadavek odborné způsobilosti stanovený v čl. 3 odst. 1 písm. d), může mu příslušný orgán vydat povolení k výkonu povolání provozovatele silniční dopravy bez správce dopravy jmenovaného podle odstavce 1 tohoto článku pod podmínkou, že:

- a) určí fyzickou osobu s bydlištěm ve Společenství, která splňuje požadavky stanovené v čl. 3 odst. 1 písm. b) a d) a která je oprávněna podle smlouvy vykonávat úkoly správce dopravy jménem podniku;

- b) smlouva mezi podnikem a osobou ovedenou v písmenu a) stanoví úkoly, které má tato osoba účinně a nepřetržitě plnit, a uvádí její povinnosti jakožto správce dopravy. Úkoly, které je třeba upřesnit, zahrnují zejména řízení údržby vozidel, kontrolu přepravních smluv a dokladů, základní účetnictví, přidělování nákladů nebo služeb řidičům a vozidlům a kontrolování postupů v oblasti bezpečnosti;

- c) osoba uvedená v písmenu a) může jako správce dopravy řídit dopravní činnosti až čtyř různých podniků vykonávané celkovým vozovým parkem čítajícím nejvýše 50 vozidel. Členské státy mohou rozhodnout o snížení počtu podniků nebo velikosti celkového vozového parku, které uvedená osoba může řídit, a

- d) osoba uvedená v písmenu a) vykonává stanovené úkoly výlučně v zájmu podniku a plní své povinnosti nezávisle na podnicích, pro které tento podnik provádí dopravní operace.

3. Členské státy mohou rozhodnout o tom, že správce dopravy určený podle odstavce 1 nesmí být zároveň určen podle odstavce 2, nebo může být takto určen pouze ve vztahu k omezenému počtu podniků nebo k vozovému parku o velikosti menší než uvedené v odst. 2 písm. c).

4. Podnik oznámí příslušnému orgánu určeného či určené správce dopravy.

KAPITOLA II

PODMÍNKY PRO SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ ČLÁNKU 3

Článek 5

Podmínky týkající se požadavku usazení

Aby podnik splnil požadavek podle čl. 3 písm. a), musí v dotčeném členském státě:

- a) mít v tomto členském státě sídlo s prostorami, v nichž může na žádost příslušnému orgánu zpřístupnit svou podnikovou dokumentaci, zejména své účetní doklady, doklady o vedení zaměstnanců, doklady obsahující údaje týkající se doby řízení a doby odpočinku a všechny ostatní doklady, k nimž musí mít příslušný orgán přístup k ověření, zda jsou splněny podmínky stanovené tímto nařízením. Členské státy mohou požadovat, aby podniky na jejich území měly tyto dokumenty ve svých prostorách vždy připravené ke zpřístupnění;

- b) po tom, co je oprávnění uděleno, mít k dispozici jedno nebo více vozidel, buď vlastních, nebo například na základě smlouvy o splátkovém prodeji, smlouvy o pronájmu nebo leasingové smlouvy, která jsou registrována nebo jinak uvedena do provozu v souladu s právními předpisy tohoto členského státu;

- c) účinně a nepřetržitě vykonávat svou činnost v operačním středisku umístěném v tomto členském státě, a to s nezbytným vybavením.

Článek 6

Podmínky týkající se požadavku bezúhonnosti

1. S výhradou odstavce 2 tohoto článku určí členské státy podmínky, které musí podnik a správci dopravy splnit, aby vyhověli požadavku bezúhonnosti stanovenému v čl. 3 odst. 1 písm. b).

Při určování, zda určitý podnik splnil tento požadavek, zvaží členské státy chování podniku, jeho správců dopravy a jakékoli jiné dotčené osoby, kterou může členský stát určit. Odkazy v tomto článku na odsouzení, sankce nebo porušení zahrnují odsouzení, sankce či porušení vztahující se na samotný podnik, jeho správce dopravy a jakoukoli jinou dotčenou osobu, kterou může členský stát určit.

Podmínky uvedené v prvním pododstavci zahrnují alespoň skutečnost, že:

- a) nejsou žádné pádné důvody k pochybám o bezúhonnosti správce dopravy nebo dopravního podniku, jako například odsouzení nebo sankce v důsledku vážného porušení platných vnitrostátních předpisů v oblasti:
 - i) obchodního práva,
 - ii) úpadkového práva,
 - iii) mzdových a pracovních podmínek tohoto povolání,
 - iv) silničního provozu,
 - v) odpovědnosti za škodu při výkonu povolání; a
- b) správce dopravy nebo dopravní podnik nebyl v jednom nebo více členských státech odsouzen za závažnou trestnou činnost nebo mu nebyla uložena sankce za vážné porušení pravidel Společenství týkajících se zejména:
 - i) doby řízení a doby odpočinku řidičů, pracovní doby a instalace a používání záznamového zařízení;
 - ii) maximální hmotnosti a rozměrů užitkových vozidel v mezinárodní dopravě;
 - iii) výchozí kvalifikace a dalšího vzdělávání řidičů;
 - iv) způsobilosti užitkových vozidel k silničnímu provozu včetně povinné technické kontroly motorových vozidel;
 - v) přístupu na trh mezinárodní silniční přepravy zboží nebo případně přístupu na trh dopravy osob;
 - vi) bezpečnosti silniční přepravy nebezpečného zboží;
 - vii) instalace a používání omezovačů rychlosti u některých kategorií vozidel;
 - viii) řidičského průkazu;
 - ix) přístupu k povolání;
 - x) přepravy zvířat.

2. Pro účely odst. 1 třetího pododstavce písm. b):

- a) Byl-li v jednom nebo více členských státech správce dopravy nebo dopravní podnik odsouzen za závažnou trestnou činnost nebo mu byla uložena sankce za některé z nejzávažnějších porušení pravidel Společenství uvedených v příloze IV, provede příslušný orgán členského státu usazení vhodným a včasným způsobem řádně dokončený správní řízení, které případně zahrne kontrolu v prostorách dotyčného podniku.

Řízení určí, zda by z důvodu zvláštních okolností představovala v daném případě ztráta bezúhonnosti nepřiměřenou reakci. Takovýto případný závěr musí být řádně vysvětlen a odůvodněn.

Shledá-li příslušný orgán, že by ztráta bezúhonnosti představovala nepřiměřenou reakci, může rozhodnout, že bezúhonnost zůstane nedotčena. V takovém případě se příčiny zanesou do vnitrostátního rejstříku. Počet těchto rozhodnutí bude uveden ve zprávě podle čl. 26 odst. 1.

Neshledá-li příslušný orgán, že by ztráta bezúhonnosti představovala nepřiměřenou reakci, má odsouzení nebo uložení sankcí za následek ztrátu bezúhonnosti.

- b) Komise vypracuje seznam kategorií, typů a stupňů závažnosti porušení pravidel Společenství, jež kromě porušení uvedených v příloze III mohou vést ke ztrátě bezúhonnosti. Členské státy při určování priorit pro kontroly podle čl. 12 odst. 1 přihlídnou k informacím o těchto porušeních včetně informací obdržených od ostatních členských států.

Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním a týkají se uvedeného seznamu, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 25 odst. 3.

Za tímto účelem Komise

- i) stanoví kategorie a typy porušení předpisů, ke kterým dochází nejčastěji;
- ii) určí stupeň závažnosti porušení podle jejich schopnosti vyvolat riziko smrtelných nebo vážných zranění; a
- iii) stanoví četnost výskytu, při jejímž překročení se opakovaná porušení považují za závažnější, s přihlédnutím k počtu řidičů využívaných při dopravních činnostech řízených správcem dopravy.

3. Požadavek stanovený v čl. 3 odst. 1 písm. b) je považována za nesplněnou, dokud nedojde k rehabilitaci nebo jinému opatření s rovnocenným účinkem v souladu se stávajícími vnitrostátními právními předpisy v této oblasti.

Článek 7

Podmínky týkající se požadavku finanční způsobilosti

1. Pro účely splnění požadavku stanoveného v čl. 3 písm. c) musí být podnik v průběhu ročního účetního období vždy schopen dostát svým finančním závazkům. Za tímto účelem podnik na základě ročních účetních závěrek, které ověřil auditor nebo jiná řádně oprávněná osoba, prokáže, že každým rokem disponuje kapitálem a rezervami ve výši nejméně 9 000 EUR, je-li používáno jediné vozidlo, a 5 000 EUR na každé další užívané vozidlo.

Pro účely tohoto nařízení se jednou za pět let stanoví hodnota eura v měnách členských států, které se neúčastní třetí etapy evropské měnové unie. Použijí se kursy platné první pracovní den měsíce října a zveřejněné v Úředním věstníku Evropské unie. Použijí se ode dne 1. ledna následujícího kalendářního roku.

Účetními položkami uvedenými v prvním pododstavci se rozumí položky definované ve Čtvrté směrnici Rady 78/660/EHS ze dne 25 července 1978 založené na čl. 54 odst. 3 písm. g) Smlouvy, o ročních účetních závěrkách některých forem společností⁽¹⁾.

2. Odchylně od odstavce 1 může příslušný orgán souhlasit s tím nebo požadovat, aby podnik prokázal finanční způsobilost potvrzením, jako je pojištění odpovědnosti za škodu při výkonu povolání poskytnuté jednou nebo více bankami nebo jinými finančními institucemi včetně pojišťoven, které za něj společně a nerozdílně ručí, pokud jde o částky stanovené v odst. 1 prvním pododstavci. Členské státy mohou rozhodnout o tom, že výzva k ručení může být podána se souhlasem příslušného orgánu, který vydal povolení k výkonu povolání provozovatele silniční dopravy, a nemůže být uvolněna bez jeho souhlasu.

3. Roční účetní závěrky uvedené v odstavci 1 a zázruka uvedená v odstavci 2, které je třeba ověřit, se týkají hospodářského subjektu usazeného na území členského státu, v němž je podána žádost o povolení, a nikoli případných dalších subjektů usazených v jiném členském státě.

Článek 8

Podmínky týkající se požadavku odborné způsobilosti

1. Pro účely splnění požadavku stanoveného v čl. 3 odst. 1 písm. d) musí mít dotyčná osoba nebo dotyčné osoby znalosti odpovídající úrovni stanovené v příloze I oddílu I v oborech, které jsou zde vyjmenovány. Tato znalost se prokazuje složením povinné písemné zkoušky, kterou, pokud se tak členský stát rozhodne, může doplňovat ústní zkouška. Tyto zkoušky se pořádají v souladu s oddílem II přílohy I. Členské státy mohou za tímto účelem rozhodnout o požadavku absolvování odborné přípravy před zkouškou.

2. Písemné a ústní zkoušky uvedené v odstavci 1 mohou pořádat a ověřovat pouze orgány a subjekty řádně oprávněné za tímto účelem členským státem podle kritérií, která tento stát určí. Členské státy pravidelně ověřují, zda podmínky, za kterých jimi řádně oprávněné orgány a subjekty pořádají zkoušky, jsou v souladu s přílohou I.

3. Členské státy mohou podle jimi stanovených kritérií řádně oprávnit subjekty, aby poskytovaly žadatelům vysoce kvalitní odbornou přípravu ke zkouškám a zájemcům z řad správců dopravy průběžnou odbornou přípravu k aktualizaci jejich znalostí.

4. Členský stát může držitele některých vysokoškolských nebo technických kvalifikací vydaných v tomto státě, které pro tento účel zvláště vymezí a které svědčí o znalosti všech oborů vyjmenovaných v seznamu uvedeném v příloze I, osvobodit od zkoušek v oborech, kterých se tyto kvalifikace týkají. Osvobo-

zení se týká pouze těch oddílů přílohy I části I, u nichž kvalifikace zahrnuje všechny obory uvedené pod záhlavím každého oddílu.

Členský stát může od určitých částí zkoušky osvobodit držitele osvědčení o odborné způsobilosti platných pro operace vnitrostátní dopravy v tomto členském státě.

5. Jako důkaz odborné způsobilosti musí být předloženo osvědčení vydané orgánem nebo subjektem uvedeným v odstavci 2. Toto osvědčení není přenosné na žádnou jinou osobu. Osvědčení se vystavuje v souladu se vzorem osvědčení uvedeným v příloze III, obsahuje bezpečnostní prvky uvedené v příloze II a je opatřeno razítkem a podpisem řádně oprávněného orgánu nebo subjektu, který jej vydal.

6. Komise přizpůsobí přílohy I, II a III technickému pokroku. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, se přijímají se regulativním postupem s kontrolou podle čl. 25 odst. 3.

7. Komise podporuje a usnadňuje výměny zkušeností a informací mezi členskými státy v oblasti odborné přípravy, zkoušek a oprávnění, včetně prostřednictvím subjektu, který Komise případně určí.

Článek 9

Osvobození od zkoušky

Členský stát může rozhodnout o tom, že osvobodí od zkoušky uvedené v čl. 8 odst. 1 osoby, které prokázají, že po dobu 15 let před ... (*) nepřetržitě řídily v některém členském státě podnik silniční přepravy zboží nebo podnik silniční dopravy osob.

KAPITOLA III

POVOLOVÁNÍ A DOHLED

Článek 10

Příslušné orgány

1. Pro zajištění řádného provádění tohoto nařízení určí každý členský stát jeden nebo více příslušných orgánů. Tyto příslušné orgány jsou oprávněny:

- posuzovat žádosti předkládané podniky;
- udělovat povolení k výkonu povolání provozovatele silniční dopravy a tato povolení pozastavit nebo odejmout;
- prohlásit fyzickou osobu za nezpůsobilou k řízení dopravní činnosti podniku jakožto správce dopravy;
- provádět potřebné kontroly s cílem ověřit, zda podnik splňuje požadavky stanovené v článku 3.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 222, 14.8.1978, s. 11.

^(*) Datum vstupu tohoto nařízení v platnost.

2. Příslušné orgány zveřejňují veškeré podmínky požadované podle tohoto nařízení, případné další vnitrostátní předpisy, závazné postupy pro žadatele a rovněž příslušná vysvětlení.

Článek 11

Posouzení žádostí a jejich registrace

1. Dopravní podnik, který splňuje požadavky stanovené v článku 3, získá na základě žádosti oprávnění k výkonu povolání provozovatele silniční dopravy. Příslušný orgán ověří, že podnik, který podal žádost, splňuje požadavky stanovené v uvedeném článku. Členské státy mohou ve vhodných vnitrostátních předpisech určit dobu trvání všech oprávnění k výkonu povolání provozovatele silniční dopravy.

Na základě posouzení žádosti lze vydat licenci Společenství v souladu s nařízeními (ES) č. .../2009 a (ES) č. .../2009. Členský stát může vydat podnikům, které provozují dopravní činnosti pouze na území tohoto členského státu, jiné povolení než licenci Společenství.

2. Příslušný orgán zaznamenaná ve vnitrostátním elektronickém rejstříku uvedeném v článku 16 údaje týkající se podniků, kterým udělil povolení, a které jsou uvedeny v čl. 16 odst. 2 prvním pododstavci písm. a) až d).

3. Lhůta pro posouzení žádosti o povolení příslušným orgánem musí být co nejkratší a nepřesáhne dobu tří měsíců ode dne, kdy příslušný orgán obdržel všechny dokumenty potřebné pro vyhodnocení žádosti. Příslušný orgán může v řádně odůvodněných případech tuto lhůtu prodloužit o další dva měsíce.

4. Do 31. prosince 2012 příslušný orgán při posuzování bezúhonnosti podniku ověří v případě jakýchkoli pochybností, zda určený správce nebo správci dopravy nejsou v době podání žádosti prohlášení v některém členském státě za nezpůsobilé k řízení dopravní činnosti podniku podle článku 14.

Od 1. ledna 2013 příslušný orgán při posuzování bezúhonnosti podniku ověří nahlédnutím do údajů uvedených v čl. 16 odst. 2 prvním pododstavci písm. f), buď prostřednictvím přímého bezpečného přístupu k příslušným částem vnitrostátního rejstříku nebo na základě žádosti, zda určený správce nebo správci dopravy nejsou v době podání žádosti prohlášení v některém členském státě za nezpůsobilé k řízení dopravní činnosti podniku na základě článku 14.

Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení a týkající se prodloužení lhůt uvedených v tomto odstavci o nejvýše tři roky, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 25 odst. 3.

5. Podniky, které mají povolení k výkonu povolání provozovatele silniční dopravy, oznamují příslušnému orgánu, který jim

toto povolení vydal, změny údajů uvedených v odstavci 2 ve lhůtě 28 dnů nebo kratší, již stanoví členský stát usazení.

Článek 12

Kontroly

1. Příslušné orgány sledují, zda podniky, jimž udělily oprávnění k výkonu povolání provozovatele silniční dopravy, nadále splňují požadavky stanovené v článku 3. Za tímto účelem členské státy provádějí kontroly se zaměřením na podniky, jež byly vyhodnoceny jako podniky představující zvýšené riziko. Za tímto účelem členské státy rozšíří tento systém hodnocení rizik zavedený členskými státy podle článku 9 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě⁽¹⁾ na všechna porušení předpisů uvedená v článku 6 tohoto nařízení.

2. Do 31. prosince 2014 provádějí členské státy kontroly alespoň každých pět let s cílem ověřit, zda podniky plní požadavky stanovené v článku 3.

Opatření, jež mají za účel je změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení a týkají se prodloužení lhůt uvedených v prvním pododstavci, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 25 odst. 3.

3. Na žádost Komise provede členský stát v řádně odůvodněných případech požadované kontroly s cílem ověřit, zda podnik splňuje podmínky přístupu k povolání provozovatele silniční dopravy. Členský stát informuje Komisi o výsledcích těchto kontrol a bylo-li zjištěno, že podnik již nesplňuje požadavky stanovené tímto nařízením, rovněž o přijatých opatřeních.

Článek 13

Postup pro pozastavení a odejmutí povolení

1. Zjistí-li příslušný orgán, že u některého podniku existuje riziko nesplnění požadavků stanovených v článku 3, tento podnik o tom informuje. Zjistí-li příslušný orgán, že některý nebo více z těchto požadavků již není splněn, může podniku stanovit některou z následujících lhůt pro zjednání nápravy:

a) lhůtu nepřesahující šest měsíců pro přijetí náhradníka za správce dopravy, který již nesplňuje požadavky bezúhonnosti nebo odborné způsobilosti, s možností prodloužení o dalších šest měsíců v případě úmrtí nebo fyzické nezpůsobilosti správce dopravy;

b) lhůtu nepřesahující šest měsíců, musí-li podnik v zájmu nápravy situace prokázat, že má řádné a trvalé sídlo;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35.

c) lhůtu nepřesahující šest měsíců, není-li podmínka ohledně finanční způsobilosti splněna, s cílem prokázat, že uvedený požadavek bude opět trvale plněn.

2. Příslušný orgán může uložit podnikům, jejichž povolení bylo pozastaveno nebo odejmuto, aby jejich správci dopravy složili zkoušku stanovenou v článku 8, než bude přijato jakékoli rehabilitační opatření.

3. Stanoví-li příslušný orgán, že podnik již nesplňuje jeden nebo více požadavků stanovených v článku 3, pozastaví nebo odejme mu povolení k výkonu povolání provozovatele silniční dopravy ve lhůtě uvedené v odstavci 1 tohoto článku.

Článek 14

Prohlášení o nezpůsobilosti správce dopravy

1. Pozbude-li správce dopravy bezúhonnosti podle článku 6, příslušný orgán prohlásí tohoto správce dopravy za nezpůsobilého k řízení dopravní činnosti podniku.

2. Není-li přijato rehabilitační opatření v souladu s příslušnými vnitrostátními právními předpisy, pozbývá osvědčení o odborné způsobilosti správce dopravy, který byl prohlášen za nezpůsobilého, uvedené v čl. 8 odst. 5 platnosti ve všech členských státech.

Článek 15

Rozhodnutí příslušných orgánů a odvolání

1. V zamítavých rozhodnutích přijímaných příslušnými orgány členských států na základě tohoto nařízení, včetně zamítnutí žádosti, pozastavení nebo odejmutí stávajícího povolení nebo prohlášení o nezpůsobilosti správce dopravy, se uvedou důvody, z nichž vycházejí.

V těchto rozhodnutích jsou zohledněny dostupné informace o porušení předpisů daným podnikem nebo správcem dopravy, které by mohlo mít dopady na bezúhonnost podniku, a rovněž všechny ostatní informace, které má příslušný orgán k dispozici. Upřesňují se v nich rehabilitační opatření, jež lze uplatnit v případě pozastavení povolení nebo prohlášení o nezpůsobilosti.

2. Členské státy přijmou opatření k zajištění toho, aby dotčené podniky a osoby měly možnost se proti rozhodnutím uvedeným v odstavci 1 odvolat, a to alespoň k jednomu nezávislému subjektu nebo k soudu.

KAPITOLA IV

ZJEDNODUŠENÍ A SPRÁVNÍ SPOLUPRÁCE

Článek 16

Vnitrostátní elektronické rejstříky

1. Pro účely provádění tohoto nařízení, zejména článků 11 až 14 a 26, vede každý členský stát vnitrostátní elektronický

rejstřík podniků silniční dopravy, které příslušný orgán určený tímto státem oprávnil k výkonu povolání provozovatele silniční dopravy. Zpracování údajů obsažených v tomto rejstříku podléhá kontrole veřejného orgánu určeného za tímto účelem. Příslušné údaje obsažené v elektronickém rejstříku se zpřístupní všem příslušným orgánům dotyčného členského státu.

Do 1. června 2009 vydá Komise pokyny o minimálních požadavcích na údaje zanášené do vnitrostátního elektronického rejstříku ode dne jeho zřízení, za účelem usnadnění budoucího propojení mezi rejstříky. Může doporučit, aby se kromě údajů uvedených v odstavci 2 uváděly i státní poznávací značky vozidel.

2. Vnitrostátní elektronické rejstříky obsahují alespoň tyto údaje:

a) název a právní formu podniku;

b) adresu jeho sídla;

c) jména správců dopravy určených pro splnění podmínek bezúhonnosti a odborné způsobilosti a případně i jméno zákonného zástupce;

d) typ povolení, počet vozidel, na něž se vztahuje, a případně sériové číslo licence Společenství a úředně ověřených kopií;

e) počet, kategorii a druh závažných porušení předpisů ve smyslu čl. 6 odst. 1 písm. b), které vedly k odsouzení nebo k uložení sankce v průběhu posledních dvou let;

f) jméno jakékoli osoby prohlášené za nezpůsobilou řídit dopravní činnost podniku, nedojde-li k obnovení bezúhonnosti této osoby podle čl. 6 odst. 3, a příslušná rehabilitační opatření.

Pro účely prvního pododstavce písm. e) může členský stát do 31. prosince 2015 rozhodnout, že ve vnitrostátním elektronickém rejstříku budou uváděna pouze nejzávažnější porušení předpisů uvedená v příloze IV.

Členské státy se mohou rozhodnout uchovávat údaje uvedené v prvním pododstavci písm. e) a f) v oddělených rejstřících. V tom případě se příslušné údaje poskytují na žádost nebo se přímo zpřístupňují všem příslušným orgánům dotyčného členského státu. Požadované informace se poskytují do třiceti pracovních dnů po obdržení žádosti.

V každém případě se údaje uvedené v prvním pododstavci písm. e) a f) zpřístupňují jiným než příslušným orgánům pouze v případě, že jsou tyto orgány řádně oprávněné provádět kontroly a ukládat sankce v oblasti silniční dopravy, a že jsou jejich úředníci pod přísahou nebo jsou jiným způsobem zavázáni formální povinností zachovávat mlčenlivost.

3. Údaje týkající se podniku, jehož povolení bylo pozastaveno nebo mu bylo odejmuto, zůstávají v rejstříku po dobu dvou let ode dne vypršení pozastavení nebo odnětí licence a poté se ihned odstraní.

Údaje týkající se jakékoli osoby prohlášené za nezpůsobilou pro výkon povolání provozovatele silniční dopravy zůstávají ve vnitrostátním elektronickém rejstříku, dokud nedojde k obnovení bezúhonnosti této osoby podle čl. 6 odst. 3. Dojde-li k přijetí takového rehabilitačního opatření nebo jiného opatření se stejným účinkem, údaje se ihned odstraní.

Údaje uvedené v prvním a druhém pododstavci musí upřesňovat důvody, které vedly k pozastavení nebo odnětí povolení nebo k prohlášení o nezpůsobilosti, a odpovídající dobu trvání.

4. Členské státy přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění toho, aby všechny údaje elektronického rejstříku byly aktuální a přesné, zejména údaje uvedené v odst. 2 prvním pododstavci písm. e) a f).

5. Aniž jsou dotčeny odstavce 1 a 2, členské státy přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění přístupu k vnitrostátním elektronickým rejstříkům v celém Společenství prostřednictvím vnitrostátních kontaktních míst vymezených v článku 18. Přístupnost prostřednictvím vnitrostátních kontaktních míst se zajistí nejpozději do 31. prosince 2012, a to tak, aby příslušný orgán kteréhokoli členského státu mohl nahlížet do vnitrostátních elektronických rejstříků všech členských států.

6. Společná pravidla týkající se provádění odstavce 5, jako je formát vyměňovaných údajů, technické postupy pro nahlížení do vnitrostátních elektronických rejstříků ostatních členských států prostřednictvím elektronického rozhraní a podpora interoperability těchto rejstříků s ostatními příslušnými databázemi, přijme Komise postupem podle čl. 25 odst. 2. Tato společná pravidla určí orgán, který odpovídá za zpřístupnění údajů a jejich další využívání a aktualizaci po zpřístupnění, a za tímto účelem zahrnou i pravidla o zápisu a sledování údajů.

7. Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení a týkají se prodloužení lhůt uvedených v odstavcích 1 a 5, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 25 odst. 3.

b) všechny osoby měly právo přístupu k údajům, které se jich týkají, u orgánu odpovědného za jejich zpracování. Toto právo je vykonatelné bez omezení, v přiměřených intervalech a bez nepřiměřených prodlev nebo výdajů pro žadatele;

c) všechny osoby měly právo na opravu, výmaz nebo zablokování neúplných nebo nepřesných údajů, které se jich týkají;

d) všechny osoby měly právo podat ze závažných a opodstatněných důvodů námitku proti zpracování údajů, které se jich týkají. V případě odůvodněné námítky nesmějí být tyto údaje dále zpracovávány.

Článek 18

Správní spolupráce mezi členskými státy

1. Každý členský stát určí vnitrostátní kontaktní místo pověřené výměnou informací s ostatními členskými státy v rámci provádění tohoto nařízení. Členské státy sdělí Komisi název a adresu příslušného kontaktního místa nejpozději do ... (*). Komise sestaví seznam všech vnitrostátních kontaktních míst a rozešle jej členským státům.

2. Členské státy, které si vyměňují informace v rámci tohoto nařízení, využívají vnitrostátní kontaktní místa určená v souladu s odstavcem 1.

3. Členské státy, které si vyměňují informace o případech porušení předpisů uvedených v čl. 6 odst. 2 nebo o správcích dopravy, kteří byli prohlášeni za nezpůsobilé, dodržují postup a lhůty podle čl. 13 odst. 1 nařízení (ES) č. .../2009, nebo případně podle čl. 23 odst. 1 nařízení (ES) č. .../2009. Členský stát, který obdrží od jiného členského státu oznámení o závažném porušení předpisů, jež mělo za následek odsouzení nebo sankci, zaznamená toto porušení předpisů do svého vnitrostátního elektronického rejstříku.

KAPITOLA V

VZÁJEMNÉ UZNÁVÁNÍ OSVĚDČENÍ A JINÝCH DOKLADŮ

Článek 19

Osvědčení o bezúhonnosti a rovnocenné doklady

1. Aniž je dotčen čl. 11 odst. 4, přijme členský stát usazení pro účely přístupu k povolání provozovatele silniční dopravy výpis z rejstříku trestů nebo, není-li k dispozici, rovnocenný doklad vydaný příslušným soudním nebo správním orgánem členského státu, kde byl správce dopravy dříve usazen, jako dostatečný důkaz bezúhonnosti.

(*) Dva roky ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

Článek 17

Ochrana osobních údajů

V souvislosti s používáním směrnice 95/46/ES členské státy zejména zajistí, aby:

a) všechny osoby byly informovány, jsou-li zaznamenány údaje, které se jich týkají, nebo mají-li být tyto údaje předány třetí straně. Poskytnuté informace obsahují název orgánu odpovědného za zpracování údajů, druh zpracovaných údajů a odůvodnění;

2. Požaduje-li členský stát od svých státních příslušníků splnění určitých podmínek bezúhonnosti, které nemohou být prokázány dokladem uvedeným v odstavci 1, přijme jako dostatečný důkaz ve vztahu ke státním příslušníkům jiných členských států potvrzení o splnění těchto podmínek vydané příslušným soudním nebo správním orgánem členského státu nebo členských států, kde byl správce dopravy dříve usazen. Tato potvrzení se týkají konkrétních informací, jež členský stát usazení považuje za významné.

3. Nevydává-li doklad uvedený v odstavci 1 nebo potvrzení uvedené v odstavci 2 členský stát, jehož byl správce dopravy rezidentem, lze je nahradit místopřísežným nebo čestným prohlášením, které správce dopravy učiní před příslušným soudním nebo správním orgánem nebo případně notářem členského státu, v němž byl správce dopravy dříve usazen. Tento orgán nebo notář vydá potvrzení o místopřísežném nebo čestném prohlášení.

4. Doklady uvedené v odstavci 1 nebo potvrzení uvedené v odstavci 2 nesmí být při předložení starší tři měsíců ode dne vydání. Tato podmínka se vztahuje rovněž na prohlášení učiněná v souladu s odstavcem 3.

Článek 20

Osvědčení o finanční způsobilosti

Požaduje-li členský stát od svých státních příslušníků splnění určitých dalších podmínek finanční způsobilosti kromě podmínek uvedených v článku 7, přijme jako dostatečný důkaz o splnění těchto podmínek státními příslušníky ostatních členských států potvrzení vydané příslušným správním orgánem členského státu nebo členských států, kde byl správce dopravy dříve usazen. Tato potvrzení se musejí týkat konkrétních informací, jež nový členský stát usazení považuje za významné.

Článek 21

Osvědčení o odborné způsobilosti

1. Členské státy uznávají za dostatečný důkaz odborné způsobilosti osvědčení vystavená v souladu se vzorem osvědčení uvedeným v příloze II, která za tímto účelem vydávají řádně oprávněné orgány nebo subjekty.

2. Osvědčení vydaná před ... (*) jako důkaz odborné způsobilosti na základě předpisů platných do tohoto dne se považují za rovnocenná osvědčení, jehož vzor je uveden v příloze III, a jsou uznávána jako důkaz odborné způsobilosti ve všech členských státech. Členské státy mohou požadovat, aby držitelé osvědčení o odborné způsobilosti platného pouze pro vnitrostátní dopravu absolvovali zkoušku nebo části zkoušky podle čl. 8 odst. 1.

(*) Datum použitelnosti tohoto nařízení.

KAPITOLA VI

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 22

Sankce

1. Členské státy stanoví pravidla pro ukládání sankcí za porušení tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná pro zajištění jejich provádění. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí Komisi uvedená ustanovení nejpozději do ... (**) a neprodleně ji oznámí všechny následné změny týkající se těchto ustanovení. Členské státy zajistí, aby všechna tato opatření byla uplatňována bez diskriminace na základě státní příslušnosti nebo místa, v němž je dopravce usazen.

2. Sankce uvedené v odstavci 1 zahrnují zejména pozastavení povolení k výkonu povolání provozovatele silniční dopravy, odnětí tohoto povolení a prohlášení správce dopravy za nezpůsobilého.

Článek 23

Přechodná ustanovení

Podniky, které získaly povolení k výkonu povolání provozovatele silniční dopravy před ... (***), dosáhnou souladu s ustanoveními tohoto nařízení nejpozději do ... (**).

Článek 24

Vzájemná pomoc

Příslušné orgány členských států při používání tohoto nařízení úzce spolupracují a poskytují si vzájemnou pomoc. Vyměňují si informace o odsouzeních a sankcích za závažná porušení předpisů a jiné konkrétní informace, které by mohly mít důsledky pro výkon povolání provozovatele silniční dopravy, a dodržují platná ustanovení v oblasti ochrany osobních údajů.

Článek 25

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený čl. 18 odst. 1 nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě⁽¹⁾.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 3 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

(**) Dva roky ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

(***) Den vstupu tohoto nařízení v platnost.

(1) Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 8.

Článek 26

Podávání zpráv

1. Členské státy jednou za dva roky vypracují zprávu o činnosti příslušných orgánů a předloží ji Komisi. Tato zpráva obsahuje:

- a) přehled daného odvětví s ohledem na bezúhonnost, finanční způsobilost a odbornou způsobilost;
- b) počet vydaných povolení podle typu a podle roku vydání, počet pozastavených a odejmutých povolení, počet prohlášení o 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, která zahrnuje zejména počet ročně zjištěných porušení předpisů oznámených jinému členskému státu a obdržených odpovědí v souladu s čl. 18 odst. 2 a roční počet žádostí a obdržených odpovědí v souladu s čl. 18 odst. 3.

2. Na základě zpráv uvedených v odstavci 1 vypracuje Komise jednou za dva roky zprávu o výkonu povolání provozovatelů silniční dopravy a předloží ji Evropskému parlamentu a Radě. Tato zpráva obsahuje zejména hodnocení výměny informací mezi členskými státy a přezkum fungování vnitrostátních elektronických rejstříků a údajů v nich obsažených. Zpráva se zveřejní současně se zprávou uvedenou v článku 17 nařízení (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy ⁽¹⁾.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V ... dne ...

Za Evropský parlament
předseda

...

Článek 27

Seznam příslušných orgánů

Každý členský stát předá Komisi nejpozději ke dni použití tohoto nařízení seznam příslušných orgánů, které určil pro vydávání povolení k výkonu povolání provozovatele silniční dopravy, a seznam oprávněných orgánů nebo subjektů odpovědných za organizaci zkoušek uvedených v čl. 8 odst. 1 a vydávání osvědčení. Konsolidovaný seznam těchto orgánů a subjektů v celém Společenství zveřejní Komise v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 28

Sdělení vnitrostátních opatření

Členské státy sdělí Komisi znění právních a správních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti tohoto nařízení, do třiceti dnů od jejich přijetí a poprvé do ... (*).

Článek 29

Zrušení

Směrnice 96/26/ES se zrušuje.

Článek 30

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se od ... (**).

Za Radu

předseda nebo předsedkyně

...

⁽¹⁾ Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1.

(*) Den použití tohoto nařízení.

(**) Dva roky od vstupu tohoto nařízení v platnost.

PŘÍLOHA I

I. SEZNAM OBORŮ UVEDENÝCH V ČLÁNKU 8

Znalosti, ke kterým členské státy přihlížejí pro uznání odborné způsobilosti, se musí týkat alespoň oborů v oblasti silniční přepravy zboží a osob uvedených na seznamu níže. V těchto oborech musí žadatelé o provozování silniční dopravy dosáhnout úrovně znalostí a praktických schopností, která je nezbytná pro řízení dopravního podniku.

Minimální úroveň znalostí, jak je uvedeno níže, nesmí být nižší než úroveň 3 struktury úrovní vzdělání uvedené v příloze rozhodnutí 85/368/EHS⁽¹⁾, to znamená úroveň dosažená vzděláním získaným v rámci povinné školní docházky doplněným buď odborným vzděláním a další technickou přípravou nebo středoškolským či jiným technickým vzděláním.

A. OBČANSKÉ PRÁVO

Žadatel musí zejména, pokud jde o silniční přepravu zboží a osob:

- 1) znát hlavní typy smluv používaných v silniční dopravě a práva a povinnosti, které z nich vyplývají;
- 2) být schopen sjednat právně platnou smlouvu o přepravě, zejména s ohledem na podmínky přepravy;

pokud jde o silniční přepravu zboží:

- 3) být schopen posoudit reklamaci svého zmocnitele týkající se náhrady škod vyplývajících buď ze ztráty či poškození zboží během přepravy, nebo způsobených zpožděním a chápat vliv této reklamace na jeho smluvní odpovědnost;
- 4) znát pravidla a povinnosti vyplývající z Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR);

pokud jde o silniční přepravu osob:

- 5) být schopen posoudit reklamaci svého zmocnitele týkající se náhrady škod způsobených cestujícím nebo jejich zavazadlům při nehodě, ke které došlo během přepravy, nebo týkající se náhrady škod vzniklých v důsledku zpoždění a chápat vliv této reklamace na jeho smluvní odpovědnost.

B. OBCHODNÍ PRÁVO

Žadatel musí zejména, pokud jde o silniční přepravu zboží a osob:

- 1) znát podmínky a náležitosti stanovené pro provozování obchodu a obecné povinnosti dopravců (registrace, vedení záznamů atd.) a důsledky vyhlášení úpadku;
- 2) mít přiměřené znalosti různých druhů obchodních společností a pravidel upravujících jejich zakládání a provoz.

C. SOCIÁLNÍ PRÁVO

Žadatel musí zejména znát, pokud jde o silniční přepravu zboží a osob:

- 1) úlohu a funkci jednotlivých sociálních institucí působících v odvětví silniční dopravy (odborové organizace, podnikové výbory, zástupci zaměstnanců, inspektoři práce atd.);
- 2) povinnosti zaměstnavatelů v oblasti sociálního zabezpečení;
- 3) pravidla pro pracovní smlouvy týkající se různých kategorií zaměstnanců podniků silniční dopravy (druhy smluv, povinnosti stran, pracovní podmínky a pracovní doba, placená dovolená, odměňování, porušení smlouvy atd.);
- 4) platná pravidla týkající se dob řízení, dob odpočinku a pracovní doby, zejména nařízení (EHS) č. 3821/85, nařízení (ES) č. 561/2006, směrnice 2002/15/ES⁽²⁾ a směrnice 2006/22/ES a praktická prováděcí opatření k těmto předpisům; a
- 5) platná pravidla v oblasti výchozí kvalifikace a pravidelného dalšího vzdělávání řidičů, zejména pravidla vyplývající ze směrnice 2003/59/ES⁽³⁾.

⁽¹⁾ Rozhodnutí Rady 85/368/EHS ze dne 16. července 1985 o srovnatelnosti kvalifikací získaných odborným vzděláváním mezi členskými státy Evropského společenství (Úř. věst. L 199, 31.7.1985, s. 56).

⁽²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě (Úř. věst. L 80, 23.3.2002, s. 35).

⁽³⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES ze dne 15. července 2003 o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu (Úř. věst. L 226, 10.9.2003, s. 4).

D. DAŇOVÉ PRÁVO

Žadatel musí zejména, pokud jde o silniční přepravu zboží a osob, znát předpisy upravující:

- 1) daň z přidané hodnoty (DPH) dopravních služeb;
- 2) daň z provozu motorových vozidel;
- 3) daně z určitých silničních nákladních vozidel používaných pro silniční přepravu zboží, jakož i mýtné a poplatky za užívání určité infrastruktury;
- 4) daň z příjmů.

E. OBCHODNÍ A FINANČNÍ SPRÁVA PODNIKU

Žadatel musí zejména, pokud jde o silniční přepravu zboží a osob:

- 1) znát právní předpisy a zvyklosti týkající se používání šeků, směnek, vlastních směnek, kreditních karet a dalších prostředků nebo způsobů placení;
- 2) znát různé formy úvěrů (bankovní úvěr, dokumentární akreditiv, záruky, hypoteční úvěr, leasing, pronájem, faktoring atd.) a poplatky a závazky z toho plynoucí;
- 3) vědět, co je rozvaha, jak je sestavována a jak ji vykládat;
- 4) být schopen číst a vyložit výkaz zisků a ztrát;
- 5) být schopen posoudit finanční situaci a rentabilitu podniku, zejména na základě finančních ukazatelů;
- 6) být schopen vypracovat rozpočet;
- 7) znát jednotlivé prvky nákladů podniku (pevné náklady, proměnné náklady, provozní kapitál, odpisy atd.) a být schopen vypočítat náklady na vozidlo, na kilometr, na cestu nebo na tunu;
- 8) být schopen sestavit organizační schéma týkající se všech zaměstnanců podniku a vypracovat pracovní plány atd.;
- 9) znát zásady marketingu, propagace prodeje dopravních služeb, zpracování záznamů o zákaznících, reklamy, vztahů k veřejnosti atd.;
- 10) znát různé druhy pojištění týkající se silniční dopravy (pojištění odpovědnosti, osob, věcí, zavazadel) a záruky a závazky z toho plynoucí;
- 11) znát využití telematiky v oblasti silniční dopravy;

pokud jde o silniční přepravu zboží:

- 12) být schopen uplatňovat pravidla týkající se fakturace služeb silniční přepravy zboží a rozumět významu a důsledkům Incoterms;
- 13) znát různé kategorie pomocných dopravních služeb, jejich úlohu, funkce a případně jejich statut;

pokud jde o silniční přepravu osob:

- 14) být schopen uplatňovat pravidla týkající se sazebníků a tvorby cen ve veřejné a soukromé přepravě osob;
- 15) být schopen uplatňovat pravidla fakturování služeb silniční přepravy osob.

F. PŘÍSTUP NA TRH

Žadatel musí zejména, pokud jde o silniční přepravu zboží a osob:

- 1) znát pracovní předpisy upravující silniční dopravu na cizí účet, pronájem vozidel pro průmyslové použití, subdodavatelské smlouvy, zejména předpisy upravující organizaci povolání, přístup k povolání, oprávnění k provozování silniční dopravy uvnitř Společenství a vně Společenství, kontroly a sankce;
- 2) znát předpisy upravující zakládání podniků silniční dopravy;
- 3) znát různé dokumenty požadované pro výkon služeb silniční dopravy a být schopen zavést kontrolní postupy zajišťující, aby požadované dokumenty týkající se každé uskutečněné přepravy, zejména dokumenty týkající se vozidla, řidiče, zboží nebo zavazadel, byly uchovávány jak v podniku, tak ve vozidlech;

pokud jde o silniční přepravu zboží:

- 4) znát předpisy upravující organizaci trhu silniční přepravy zboží, manipulaci s nákladem a logistiku;
- 5) znát formality při přechodu hranic, úlohu a obsah dokladů T a karnetů TIR a závazky a odpovědnost vyplývající z jejich používání;

pokud jde o silniční přepravu osob:

- 6) znát předpisy upravující organizaci trhu silniční osobní dopravy;
- 7) znát předpisy pro zřizování služeb silniční osobní dopravy a být schopen sestavovat dopravní plány.

G. TECHNICKÉ NORMY A TECHNICKÁ HLEDISKA PROVOZU

Žadatel musí zejména, pokud jde o silniční přepravu zboží a osob:

- 1) znát pravidla týkající se hmotnosti a rozměrů vozidel v členských státech a postupy týkající se výjimečných přeprav odchylovajících se od těchto pravidel;
- 2) být schopen si podle potřeb podniku zvolit vozidla a jejich součásti (podvozek, motor, převodový systém, brzdny systém atd.);
- 3) znát náležitosti týkající se schvalování typu, evidence a technické kontroly těchto vozidel;
- 4) být schopen rozumět tomu, jaká opatření musí být přijata ke snížení hluku a pro boj proti znečišťování ovzduší výfukovými plyny motorových vozidel;
- 5) být schopen sestavit plány pravidelné údržby vozidel a jejich vybavení;

pokud jde o silniční přepravu zboží:

- 6) znát různé druhy manipulačních zařízení a nakládacích zařízení (zadní zvedací plošiny, kontejnery, palety atd.) a být schopen zavádět postupy a vydávat pokyny pro nakládku a vykládku zboží (rozložení nákladu, stohování, ukládání, upevňování, utěšňování atd.);
- 7) znát různé techniky kombinované dopravy po železnici a silnici;
- 8) být schopen zavést postupy zajišťující dodržování předpisů o přepravě nebezpečných věcí a odpadů, zejména postupy vyplývající ze směrnice 94/55/ES ⁽¹⁾, směrnice 96/35/ES ⁽²⁾ a nařízení (EHS) č. 259/93 ⁽³⁾;
- 9) být schopen zavést postupy zajišťující dodržování předpisů o přepravě rychle se kazících potravin, zejména postupy vyplývající z Dohody o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP);
- 10) být schopen zavést postupy zajišťující dodržování předpisů o přepravě živých zvířat.

H. BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU

Žadatel musí zejména, pokud jde o silniční přepravu zboží a osob:

- 1) vědět, jaká kvalifikace je požadována od řidičů (řidičský průkaz, lékařská osvědčení, potvrzení o způsobilosti atd.);
- 2) být schopen učinit nezbytné kroky zajišťující, aby řidiči dodržovali pravidla silničního provozu, zákazy a omezení platná v jednotlivých členských státech (omezení rychlosti, přednost v jízdě, zastávky a parkování, používání světel, silniční značky atd.);
- 3) být schopen vypracovat pokyny pro řidiče týkající se kontroly dodržování bezpečnostních předpisů upravujících jak stav vozidel, jejich vybavení a náklad, tak i preventivní opatření, jež je třeba přijmout;
- 4) být schopen stanovit postupy, které je třeba dodržet v případě nehody a odpovídající postupy k zabránění opakovaným nehodám nebo vážnému porušování předpisů;
- 5) být schopen zavést postupy pro řádné zajištění zboží a znát příslušné techniky;

pokud jde o silniční přepravu osob:

- 6) mít základní znalosti o silniční síti členských států.

⁽¹⁾ Směrnice Rady 94/55/ES ze dne 21. listopadu 1994 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se silniční přepravy nebezpečných věcí (Úř. věst. L 319, 12.12.1994, s. 7).

⁽²⁾ Směrnice Rady 96/35/ES ze dne 3. června 1996 o jmenování a odborné způsobilosti bezpečnostních poradců pro přepravu nebezpečných věcí po silnici, železnici a vnitrozemských vodních cestách (Úř. věst. L 145, 19.6.1996, s. 10).

⁽³⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 259/93 ze dne 1. února 1993 o doozoru nad přepravou odpadů v rámci Evropského společenství, do něj a z něj a o její kontrole (Úř. věst. L 30, 6.2.1993, s. 1).

II. POŘÁDÁNÍ ZKOUŠKY

1. Členské státy pořádají povinnou písemnou zkoušku, kterou mohou doplnit ústní zkouškou, aby ověřily, zda žadatel o provozování silniční dopravy má požadovanou úroveň znalostí v oborech uvedených v části I a zejména schopnost používat odpovídající nástroje a postupy a plnit stanovené výkonné a koordinační úkoly.

a) Povinná písemná zkouška má tyto dvě části:

- i) písemné otázky obsahující buď otázky s výběrem odpovědí (čtyři možné odpovědi), nebo otázky vyžadující přímou odpověď, nebo kombinaci obou těchto systémů,
- ii) písemná praktická cvičení/písemné případové studie.

Minimální doba každé z těchto částí je dvě hodiny.

b) Je-li pořádána ústní zkouška, mohou členské státy podmínit účast úspěšným složením písemné zkoušky.

2. Pořádají-li členské státy rovněž ústní zkoušku, musí pro každou ze tří částí stanovit přidělování bodů, které nesmí být nižší než 25 % a vyšší než 40 % z celkového počtu udělovaných bodů.

Pořádají-li členské státy pouze písemnou zkoušku, musí pro každou část stanovit přidělování bodů, které nesmí být nižší než 40 % a vyšší než 60 % z celkového počtu udělovaných bodů.

3. Ve všech částech musí žadatel získat v průměru nejméně 60 % z celkového počtu udělovaných bodů, přičemž v žádné části nesmí dosáhnout méně než 50 % z možných bodů. Členský stát může pouze u jedné části snížit procentní hodnotu z 50 % na 40 %.

PŘÍLOHA II

BEZPEČNOSTNÍ PRVKY OSVĚDČENÍ O ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

Tento dokument musí mít alespoň dva z těchto bezpečnostních prvků:

- hologram;
 - speciální vlákna v papíru, jež jsou viditelná v UV světle;
 - alespoň jednu řádku vytištěnou mikrotiskem (tisk viditelný pouze pod zvětšovacím sklem, jež není možno kopírovat na kopírkách);
 - hmatové znaky, symboly nebo vzory;
 - dvojí číslování: pořadové číslo a číslo vydání;
 - pozadí s ochranným vzorem s jemnými gilošovými vzory a duhovým tiskem.
-

PŘÍLOHA III

VZOR OSVĚDČENÍ O ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ

(Barva Pantone stout fawn – formát DIN A4 celulókový papír 100 g/m² nebo více)

(Znění vyhotovené v úředním jazyce, úředních jazycích nebo v jednom z úředních jazyků členského státu, který vydává osvědčení)

Rozlišovací značka příslušného členského státu ⁽¹⁾Název oprávněného orgánu nebo subjektu ⁽²⁾OSVĚDČENÍ O ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI
K SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ ZBOŽÍ [OSOB] ⁽³⁾

Č. ...

My

potvrzujeme, že ⁽⁴⁾

narozen(a) dne v

složil(a) zkoušku (rok:; období) ⁽⁵⁾ požadovanou za účelem udělení osvědčení o odborné způsobilosti k silniční přepravě zboží [osob], ⁽⁶⁾ v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. .../2009 ze dne ..., kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání provozovatele silniční dopravy.

Toto osvědčení je dostatečným důkazem odborné způsobilosti ve smyslu článku 21 nařízení (ES) č. .../2009.

Vydáno v, dne ⁽⁷⁾

⁽¹⁾ Rozlišovací značka státu: (B) Belgie, (BG) Bulharsko, (CZ) Česká republika, (DK) Dánsko, (D) Německo, (EST) Estonsko, (GR) Řecko, (E) Španělsko, (F) Francie, (IRL) Irsko, (I) Itálie, (CY) Kypr, (LV) Lotyšsko, (LT) Litva, (L) Lucembursko, (H) Maďarsko, (M) Malta, (NL) Nizozemsko, (A) Rakousko, (PL) Polsko, (P) Portugalsko, (RO) Rumunsko, (SLO) Slovinsko, (SK) Slovensko, (FIN) Finsko, (S) Švédsko, (UK) Spojené království.

⁽²⁾ Orgán nebo subjekt předem určený každým členským státem Evropského společenství k vydávání tohoto potvrzení.

⁽³⁾ Nehodící se škrtněte.

⁽⁴⁾ Příjmení a jméno; místo a datum narození.

⁽⁵⁾ Identifikace zkoušky.

⁽⁶⁾ Nehodící se škrtněte.

⁽⁷⁾ Razítko a podpis oprávněného orgánu nebo subjektu vydávajícího osvědčení.

PŘÍLOHA IV

SEZNAM NEJVÁŽNĚJŠÍCH PORUŠENÍ PODLE ČL. 6 Odst. 2 písm. A)

1. a) Překročení šestidenního nebo dvoutýdenního omezení maximální doby řízení o 25 % nebo více.
b) Překročení denního omezení maximální doby řízení bez přestávky nebo nepřerušené doby odpočinku v délce alespoň 4,5 hodin o 50 % nebo více během denní pracovní doby.
 2. Vozidlo není vybaveno tachometrem nebo omezovačem rychlosti nebo je používán klamný přístroj schopný pozměnit záznamy zapisovacího zařízení nebo omezovače rychlosti, nebo jsou padělány [...] výtisky záznamů nebo údajů stažených z tachometru nebo z karty řidiče.
 3. Řízení bez platného osvědčení o způsobilosti vozidla k silničnímu provozu, je-li tento dokument podle práva Společenství požadován, nebo velmi závažná závada mimo jiné brzdového systému, tyče řízení, kol či pneumatik, odpružení nebo podvozku, jež [...] představuje tak okamžité riziko bezpečnosti silničního provozu, že má za následek rozhodnutí o odstavení vozidla.
 4. Převážba nebezpečného zboží, jehož přeprava je zakázána nebo je přepravováno zakázaným nebo neschváleným způsobem uzavření nebo bez označení tohoto zboží na vozidle jakožto nebezpečného a tudíž ohrožujícího životy nebo životního prostředí do té míry, že má za následek rozhodnutí o odstavení vozidla.
 5. Přeprava osob nebo zboží prováděná bez platného řidičského průkazu nebo prováděná podnikem, jenž není držitelem platné licence Společenství.
 6. Řidič používající kartu řidiče, jež byla zfalšována, jejímž není držitelem nebo již získal na základě nepravdivých prohlášení nebo padělaných dokladů.
 7. Přeprava zboží při překročení maximální přípustné hmotnosti o 20 % nebo vyšší u vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost překračuje 12 tun a o 25 % nebo vyšší u vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřekračuje 12 tun.
-

ODŮVODNĚNÍ RADY

I ÚVOD

Komise předložila návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání provozovatele silniční dopravy dne 25. května 2007, jako jeden z návrhů tzv. „silničního balíčku“⁽¹⁾.

Dne 21. května 2008 Evropský parlament přijal stanovisko hlasováním v prvním čtení.

Dne 9. ledna 2009 přijala Rada společný postoj v souladu s článkem 251 Smlouvy.

Během své činnosti Rada zohlednila stanoviska Evropského hospodářského a sociálního výboru. Výbor regionů se rozhodl k těmto třem návrhům stanovisko nevydat.

II. ANALÝZA SPOLEČNÉHO POSTOJE

1. Obecně

V návaznosti na „Závěry Rady o příspěvku odvětví dopravy k Lisabonské strategii“ ze zasedání Evropské rady konaného na jaře roku 2007 Komise rozhodla o předložení návrhů na přezkum stávajícího legislativního rámce o přístupu k povolání provozovatele silniční dopravy, o přístupu na mezinárodní trh silniční přepravy zboží a o přístupu na trh přepravy cestujících autokary a autobusy s cílem mimo jiné zajistit, aby administrativní náklady byly odpovídající a přiměřené. Celkově je účelem těchto nových návrhů modernizovat, nahradit a sloučit ustanovení týkající se provozovatelů silniční dopravy a přístupu na trhy silniční dopravy.

Návrh nařízení, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání provozovatele silniční dopravy, má za cíl vytvoření jednotných a vymahatelných ustanovení pro přístup k povolání provozovatele silniční dopravy. Navrhované nařízení dále přispěje k dosažení cílů Lisabonské strategie, protože se tak v daném odvětví vytvoří rovnější podmínky pro hospodářskou soutěž a učiní se transparentnějšími pro zákazníky silniční dopravy. V konečném důsledku přispěje k efektivnějším a lepším dopravním službám. Vzhledem k dominantní úloze silniční dopravy v průmyslových výrobních a distribučních systémech nařízení přispěje k posílení konkurenceschopnosti Evropské unie.

2. Klíčové politické otázky

i) Předmět, oblast působnosti a definice

Rada se do značné míry řídila návrhem Komise objasnit a zjednodušit právní ustanovení. Rada však uvedla, že se toto nařízení nebude vztahovat na služby silniční přepravy osob poskytované výhradně pro nekomerční účely nebo prováděné bezplatně, ani na podniky vykonávající funkci provozovatele silniční dopravy výhradně prostřednictvím motorových vozidel nepřekračujících rychlost 40 km/h. Poslední uvedenou výjimku navrhnul rovněž Evropský parlament. Společný postoj dále předpokládá, že členské státy mohou z použití tohoto nařízení vyjmout provozovatele silniční dopravy provozující výlučně vnitrostátní dopravu, jež má v důsledku povahy přepravovaného zboží nebo krátkých přepravních vzdáleností na trh dopravy jen malý dopad.

Evropský parlament v široké míře přijal návrh Komise.

ii) Správce dopravy

Návrh Komise stanoví vztahy, které musí mít osoba s požadovanou odbornou způsobilostí („správce dopravy“) k podniku, pro nějž má řídit dopravní činnosti. Tuto osobu musí podnik zaměstnávat a odměňovat.

⁽¹⁾ Další dva legislativní návrhy se týkají:

- návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh silniční přepravy zboží (přepřacované znění)
- návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o společných pravidlech pro přístup na trh přepravy cestujících autokary a autobusy (přepřacované znění).

Vzhledem k tomu, že tato osoba má ve skutečnosti neustále řídit dopravní činnosti podniku, musí nést důsledky svých rozhodnutí a převzít odpovědnost za porušení předpisů, k němuž dojde v rámci činností, které řídí. Tato odpovědnost je definována pro účely tohoto nařízení, avšak není dotčena jakákoliv trestní či finanční odpovědnost definovaná na úrovni vnitrostátních právních předpisů členských států. Jsou stanovena pravidla pro možnost drobných podnikatelů využít jiného správce dopravy („vnějšího“ správce dopravy) z důvodů odbornosti, zejména s cílem zvýšit jejich nezávislost ve vztahu k větším provozovatelům dopravy, kteří jim svěřují zásilky, a tak je chránit před skrytým zaměstnáváním.

Rada s návrhem Komise celkově souhlasila. Společný postoj však objasňuje rozdíly mezi „vnitřním“ a „vnějším“ správcem dopravy, konkrétně stanovením různých požadavků na správce dopravy, jako je mít sídlo ve Společenství. Vnější správcem dopravy je nezávislá osoba určená podnikem, která řídí jako správce dopravy činnosti dopravy, jako je řízení údržby vozidel, kontrola přepravních smluv a dokladů, základní účetnictví, přidělování nákladů nebo služeb řidičům a vozidlům a kontrolování postupů v oblasti bezpečnosti. Vnější správce může řídit až čtyři různé podniky provádějící činnosti dopravy s celkovým vozovým parkem čítajícím nanejvýš 50 vozidel. V této souvislosti mohou členské státy rozhodnout o snížení počtu podniků nebo celkového počtu vozidel. Společný postoj dále stanoví, že členské státy mohou provést zákaz nebo omezení tak, aby měl vnitřní správce dopravy rovněž povolení pro funkci vnějšího správce dopravy jiného podniku.

Evropský parlament návrh Komise rovněž v široké míře přijal. Avšak podobně jako Rada objasnil nepochybnou vazbu mezi dopravním podnikem a (vnitřním) správcem dopravy. Pokud jde o vnějšího správce dopravy, Evropský parlament navrhnul, aby příslušný vnitrostátní orgán rozhodl o nejvyšším počtu vozidel, které má správce dopravy řídit.

iii) *Podmínky týkající se požadavku usazení*

Návrh Komise stanoví společná pravidla k zajištění toho, aby povolení k výkonu povolání správce dopravy měly právo získat pouze podniky se skutečným a trvalým usazením. Cílem je, aby se na všechny podniky vztahovala stejná míra dohledu a aby se zabránilo tomu, že některé podniky nebudou pod dohledem orgánů členského státu, v němž jsou usazení. Navíc je stanoveno, že společnosti jsou skutečně a trvale usazený, mají-li kancelář, registrovaná vozidla a provozní středisko.

Rada schválila návrh Komise s výjimkou požadavku na dostatečný počet parkovacích míst pro pravidelně využívaná stání vozidel a tento návrh byl vypuštěn.

Evropský parlament přístup Komise v široké míře přijal.

iv) *Podmínky týkající se požadavku bezúhonnosti*

Návrh Komise obsahuje seznam závažných porušení předpisů Společenství, která mohou vést ke ztrátě bezúhonnosti, i když jsou spáchána v jiných členských státech. Rovněž uvádí, že opakovaná méně závažná porušení je možno rovněž považovat za závažná. Poskytuje Komisi prováděcí pravomoc pro vypracování společného seznamu porušení předpisů, který je nezbytnou podmínkou pro jakoukoli organizovanou výměnu informací mezi členskými státy a pro definování společných mezních hodnot pro odejmutí povolení.

Rada návrh Komise v široké míře přijala. Rada však vypustila odkaz na opakovaná menší porušení předpisů a doplnila přepravu zvířat jako jeden z požadavků, který musí správce dopravy nebo podnik dodržovat. Rada dále objasňuje postup následující po nejzávažnějších porušeních stanovených v příloze III, u nichž Rada vypustila možnost jejich úpravy postupem projednávání ve výborech. V této souvislosti společný postoj svěřuje příslušným orgánům rozhodnutí stanovit v případě nejzávažnějšího porušení předpisů, zda by ztráta bezúhonnosti z důvodu zvláštních okolností představovala v konkrétním případě nepřiměřené opatření.

Evropský parlament návrh Komise v široké míře přijal. Evropský parlament však podobně jako Rada vypustil odkaz k opakovaným méně závažným porušením. Evropský parlament navíc stanoví datum 1. ledna 2010 jako termín, do něhož Komise musí přijmout seznam kategorií, druhů a stupňů závažnosti porušení předpisů, které mohou vést ke ztrátě bezúhonnosti.

v) *Nové ukazatele pro měření finanční způsobilosti podniku*

Návrh Komise zavádí přesnější ukazatele pro měření finanční způsobilosti podniku. Podniky nebo členské státy se mohou rozhodnout mezi dvěma možnostmi: buď budou krátkodobá aktiva a pohotová likvidita (podle terminologie čtvrté účetní směrnice) stanovené podle roční účetní závěrky podniku splňovat určité prahové hodnoty, nebo podnik doloží svou finanční způsobilost bankovní zárukou. Navrhované finanční ukazatele se běžně používají ve finanční analýze pro hodnocení způsobilosti podniku uhradit své krátkodobé pohledávky.

Rada vypustila odkaz na „pohotovou likviditu“, ale na oplátku umožnila provozovateli prokázat finanční způsobilost prostřednictvím osvědčení, jako je pojištění profesní odpovědnosti od jedné nebo více bank či jiných finančních institucí, včetně pojištění.

Evropský parlament se rovněž rozhodl pro vypuštění odkazu na pohotovou likviditu a pro možnost, že pojištění lze považovat za doklad o finanční způsobilosti podniku. Evropský parlament navrhl, aby se kapitálové zdroje prokazovaly prostřednictvím ověřené obchodní rozvahy nebo rozvahy pro daňové účely. Osoby žádající o přístup k povolání provozovatele silniční dopravy poprvé musí předložit ověřenou počáteční rozvahu. Nakonec Evropský parlament navrhnul úpravu směnného kurzu měn každý rok namísto každých pěti let.

vi) *Podmínky týkající se požadavku na odbornou způsobilost*

Návrh Komise zavádí společný přístup spojující odbornou přípravu a povinnou zkoušku pro ověření odborné způsobilosti a vztahuje se na všechny uchazeče, včetně uchazečů s odbornou praxí a s diplomem. Rovněž stanoví minimální systém akreditace zkušebních středisek a vzdělávacích středisek a podporuje výměnu zkušeností mezi členskými státy v této oblasti. Pro členské státy zaniká možnost rozlišovat mezi úrovní kvalifikace podle toho, zda je či není zahrnuta mezinárodní doprava.

Rada vypustila ustanovení týkající se povinné odborné přípravy pro budoucí správce dopravy. Dále společný postoj Rady stanoví, že členské státy mohou osvobodit držitele některých vysokoškolských nebo technických kvalifikací vydaných v tomto členském státě a držitele osvědčení o odborné způsobilosti platné pro činnosti vnitrostátní dopravy v tomto členském státě od některých částí zkoušek. Nakonec Rada zavádí pro členské státy možnost osvobodit od zkoušky osoby, které nepřetržitě řídily podnik silniční přepravy zboží nebo podnik silniční přepravy osob v některém členském státě po dobu 15 let.

Evropský parlament rovněž rozhodl o vypuštění ustanovení o povinné odborné přípravě, avšak na oplátku poskytl členským státům možnost podporovat pravidelnou odbornou přípravu pro správce dopravy. Evropský parlament rovněž schválil, že členské státy mohou osvobodit od zkoušky osoby, které mají alespoň 10 let praktických zkušeností v dopravním podniku na řídicí úrovni bez přerušení. Aby se předešlo zneužití, například v podobě „cestování za dosažitelnější zkouškou“, Evropský parlament předpokládá, že osoba by měla skládat zkoušku pouze v členském státě svého bydliště. Dále se navrhuje, aby kritéria pro akreditaci orgánů pro odbornou přípravu a zkoušky žadatelů o funkci správce dopravy byly vzájemně slučitelné. Nakonec Evropský parlament zavedl povinnost pro správce dopravy, aby po pěti letech přerušení odborné činnosti podstoupili rekvalifikaci.

vii) *Povolování a dohled*

Návrh Komise předpokládá posílení úlohy orgánů, které členské státy pověřily dohledem nad tím, zda podniky plní podmínky stanovené nařízením. Tyto články zavádějí společné zásady vypracované k zajištění větší transparentnosti, srovnatelnosti a nakonec i věrohodnosti pravidel v oblasti přístupu k povolání. Návrhy navíc stanoví lhůty, které dotyčné orgány musí dodržet při přezkumu spisů, a rovněž lhůty, které lze poskytnout společností pro nápravu situace před uložením sankce. Dále ukládá příslušným orgánům, aby upozornily podniky, u nichž je riziko, že již nesplňují podmínky stanovené nařízením. Návrh stanoví odstupňovanou škálu sankcí od částečného odnětí povolení až po prohlášení správce dopravy za nezpůsobilého. Pokud se týče kontrol, návrh stanoví cílené kontroly, které budou členské státy provádět častěji než stávající pětileté kontroly.

Rada v zásadě schválila návrh Komise a rozhodla o zavedení některých ustanovení s cílem zefektivnit a zjednodušit stávající zásady. Členské státy mohou vydat jiná povolení podnikům, které provádějí pouze služby vnitrostátní dopravy. Členské státy mohou zkrátit lhůtu, během níž podnik musí informovat o změnách týkajících se údajů použitých k uplatnění povolení. Členské státy mají dále možnost prodloužit lhůtu pro přezkum použití oprávnění. Do dne 31. prosince 2012 příslušný orgán v případě pochybností ověří, zda správce dopravy není prohlášen v jednom z členských států za nezpůsobilého k řízení dopravní činnosti podniku, přičemž ode dne 1. ledna 2013 tak bude příslušný orgán činit na základě přístupu k vnitrostátním elektronickým registrům. Společný postoj rovněž zahrnuje způsob úpravy periodicity kontrol podniků podle technického pokroku. Do roku 2015 jsou členské státy povinny provádět kontroly alespoň každých pět let, zatímco po roce 2015 se budou kontroly provádět podle systému klasifikace rizik.

Evropský parlament rovněž učinil několik změn návrhu Komise. Ode dne 1. ledna 2012 příslušný orgán v případě pochybností ověří, že správce dopravy není v jednom z členských států prohlášen za nezpůsobilého řídit činnost dopravy podniku. Pokud jde o periodicitu kontrol, Komise může změnit lhůtu pěti let pro pravidelné kontroly podle regulativního postupu s kontrolou. Členské státy mají dále možnost požadovat odbornou přípravu a zkoušku pro správce dopravy podniků, jejichž platnost povolení bylo pozastaveno nebo odňato. Nakonec je objasněno, že sankce jsou u správce dopravy použitelné pouze tehdy, je-li zodpovědný za příslušná porušení předpisů.

viii) Vnitrostátní elektronický rejstřík

Návrh Komise zavádí v každém členském státě elektronický rejstřík dopravních podniků, který by měl být do konce roku 2010 propojen na úrovni Společenství. Rovněž stanoví určení vnitrostátních kontaktních míst sloužících k výměně informací a některé postupy, jež bude třeba dodržovat.

Rada s návrhem Komise na zřízení vnitrostátních elektronických rejstříků v zásadě souhlasila. Byla však zavedena některá doplňující ustanovení. Do dne 1. června 2009 Komise musí předložit pokyny ke struktuře rejstříku. Členské státy musejí zřídit svůj vnitrostátní rejstřík 24 měsíců po dni vstupu tohoto nařízení v platnost, tj. 20 dní po jeho vyhlášení. Vnitrostátní rejstříky musí být propojeny do 31. prosince 2012. Členské státy musí zanést závažná porušení předpisů do vnitrostátních rejstříků až po roce 2016. Dále je možno všechny dohodnuté lhůty změnit a (v případě potřeby) prodloužit postupem projednávání ve výborech. Nakonec Komise vyzvala k přezkumu fungování a prvků vnitrostátních elektronických rejstříků v této zprávě.

Parlament navrhuje, aby vnitrostátní elektronický rejstřík obsahoval veřejnou a soukromou část. Soukromá část by byla přístupná pouze příslušným orgánům za zvláštních podmínek (tj. úředníkům majícím oprávnění se zvláštními pravomocemi v oblasti silniční dopravy a těm, kteří jsou pod přísahou). Parlament dále navrhuje zřídit rejstřík správců dopravy. Vzhledem k tomu, že Parlament požaduje začlenění státních poznávacích značek vozidel provozovaných mimo členský stát usazení do rejstříku, společný postoj Rady předpokládá, že Komise může v roce 2009 doporučit začlenění státních poznávacích značek vozidel. Nakonec Evropský parlament navrhuje, aby byl příslušný orgán odpovědný za aktualizaci a udržování elektronického rejstříku.

3. Jiné politické otázky

Rada rozhodla nahradit v anglickém znění slovo „sanction“ slovem „penalty“.

Rada rozhodla o vypuštění ustanovení týkajících se „ochrany předchozích práv“, tj. osvobodit podniky, které mohou poskytnout doklad, že měly povolení v členském státě k výkonu povolání provozovatele silniční dopravy, od povinnosti předložit důkaz o odborné způsobilosti.

Rada změnila ustanovení týkající se oznamovacích povinností s cílem snížit administrativní zátěž.

Společný postoj Rady předpokládá, že nařízení bude použitelné 24 měsíců (namísto 18 měsíců) po jeho vstupu v platnost.

Rada rozhodla o upřesnění přílohy II doplněním řady bezpečnostních prvků, z nichž musí být alespoň dva začleněny do těchto dokumentů.

Rada vypracovala přílohu III obsahující seznam nejzávažnějších porušení předpisů.

4. Další změny přijaté Evropským parlamentem

Další změny neobsažené ve společném postoji se týkají:

- odkazu na podporu bezpečných údajů jako podmínky vztahující se k požadavku na usazení;
- povinnosti, že členské státy informují Komisi o osvědčeních, které uznávají jako doklad o odborné způsobilosti;
- odkazu k archivování údajů a ochraně údajů jako k předpisům Společenství, jejichž nedodržování by mohlo zpochybnit bezúhonnost správce dopravy;
- odkazu na zákaz převodu osvědčení o odborné způsobilosti na právnické osoby;
- zkrácení lhůt pro podniky, pokud jde o výměnu správce dopravy;
- vypuštění možnosti odložit prostřednictvím regulativního postupu s kontrolou propojení vnitrostátních rejstříků;
- zkrácení lhůt, během nichž má podnik prokázat, že je skutečně a trvale usazen;
- požadavku prostudovat možné začlenění taxislužeb do oblasti působnosti nařízení;
- navrženého data 1. června 2009 pro použití nařízení.

III. ZÁVĚR

Při zaujímání společného postoje Rada plně zohlednila návrh Komise a stanovisko Evropského parlamentu z prvního čtení. Pokud jde o změny navržené Evropským parlamentem, Rada poukazuje na to, že značná část změn je v zásadě, zčásti nebo zcela již obsažena v tomto společném postoji.
