



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 23.5.2007
KOM(2007) 263 v konečném znění

2007/0098 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon
povolání provozovatele silniční dopravy**

(předložený Komisí)

{SEK(2007) 635}
{SEK(2007) 636}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

1.1. Odůvodnění a cíle

Podobu vnitřního trhu silniční dopravy určila směrnice 96/26/ES o přístupu k povolání provozovatele silniční dopravy a čtyři nařízení¹ o přístupu na trh dopravy, spolu s deregulací cen mezinárodní silniční dopravy, k níž došlo před několika lety.

Společné požadavky, jež směrnice pro přístup k tomuto povolání ukládá, zaručovaly minimální stupeň kvality silniční dopravy, zatímco otevření trhu, zajištěné prostřednictvím nařízení, bylo podnětné pro větší hospodářskou soutěž. Tento legislativní rámec byl obecně přínosný v tom smyslu, že autodopravci v dnešní době nabízejí příznivější ceny, rozmanitější služby a jsou schopni se přizpůsobit aktuálním požadavkům zákazníků.

Ze zkušeností nicméně vyplývá, že některá opatření tohoto rámce se provádějí špatně nebo nejednotným způsobem, jelikož jsou nejednoznačná, neúplná nebo již neodpovídají vývoji v tomto odvětví. Tak je tomu i v případě směrnice o přístupu k povolání, která se vztahuje na všechny silniční dopravce, ať se jedná o drobné podnikatele, malé a střední podniky nebo velké firmy. Nesrovnalosti v jejím používání narušují korektní hospodářskou soutěž. Podniky v jednotlivých členských státech nepodléhají ve stejné míře dohledu a kontrolám a mají velmi rozdílnou úroveň odborné způsobilosti a finanční stability. To je na překážku plnému využití všech výhod vnitřního trhu silniční dopravy.

Navrhované nařízení si klade za cíl nahradit tuto směrnici a tyto nedostatky odstranit.

1.2. Posuzovaný problém

Směrnice 96/26/ES stanoví minimální podmínky bezúhonnosti, finanční způsobilosti a odborné způsobilosti, jež podniky musí splňovat, aby získaly povolení k výkonu povolání provozovatele silniční dopravy, tj. přepravovat zboží či osoby na vnitrostátní nebo mezinárodní úrovni. Tyto podmínky jsou jediné společné požadavky, které podniky musí splňovat pro získání povolení k výkonu činnosti, zejména na trhu silniční dopravy v rámci Společenství. Směrnice kromě jiného zavádí vzájemné uznávání některých dokladů, jež se pro získání povolení požadují.

Komise ve svém legislativním programu na rok 2006² oznámila záměr podrobně prozkoumat pravidla vyplývající z této směrnice, aby v případě potřeby zajistila jejich harmonizovanější, jednodušší, kontrolovatelnější a účinnější uplatňování. Při zkoumání vycházela z široké konzultace zúčastněných stran a z posouzení dopadů. Ukázalo se, že členské státy provedly a používaly směrnici s obtížemi a velmi nestejným způsobem. Pro názornost uvádíme, že úspěšnost u zkoušek pro osvědčení odborné způsobilosti se v jednotlivých členských státech pohybovala mezi 10 % a více než 90 %. Z toho plyne několik nevýhod, například:

- riziko narušení hospodářské soutěže jednak mezi dopravci, kteří mají skutečné sídlo přístupné pro příslušné orgány, které kontrolují, zda splňují minimální standardy pro

¹ Nařízení (EHS) č. 881/92, nařízení (EHS) č. 3118/93, nařízení (EHS) č. 684/92 a nařízení (ES) č. 12/98.

² Viz 2006/TREN/01.

přístup k povolání, jednak tzv. „společnosti P.O.Box“, které takovému dohledu mohou unikat,

- z důvodu rozdílů v minimálních standardech finanční způsobilosti a odborné způsobilosti a jejich důsledků – kaskádových smluv – existuje určitá neprůhlednost trhu; zákazníci silniční dopravy nemají záruky, pokud jde o kvalitu, kterou podniky nabízejí,
- stále existují podniky, které se vzhledem k nízké úrovni odborné způsobilosti a finanční způsobilosti chovají nedbale, což představuje riziko pro bezpečnost silničního provozu a ohrožuje sociální a ekonomickou efektivitu silniční dopravy (kvalifikovanější podniky nemohou takové konkurenci čelit),
- kontrola je nerovnoměrná a mezi vnitrostátními orgány, jejichž úkolem je odejmout povolení podnikům, které se dopouštějí protiprávního jednání vedoucího ke ztrátě jejich bezúhonnosti, se nekoordinuje. Nedostatek koordinace vytváří zbytečné administrativní náklady a snižuje věrohodnost a odrazující charakter odejmutí licence.

1.3. Soulad s ostatními politikami a cíli Unie

Navrhované nařízení přispěje k plnění cílů Lisabonské strategie. V rámci daného odvětví totiž vytvoří rovnější podmínky pro hospodářskou soutěž a učiní je transparentnější pro zákazníky silniční dopravy. V konečném důsledku přispěje k efektivnějším a kvalitnějším dopravním službám. Vzhledem k převažující úloze silniční dopravy ve výrobních a distribučních systémech v průmyslovém odvětví posílí konkurenceschopnost Unie.

Nové nařízení nepřímo zlepší bezpečnost silničního provozu tím, že bude přísněji monitorovat nedbalé podniky, u nichž je větší pravděpodobnost, že se stanou účastníky dopravních nehod. Zlepší pracovní podmínky zaměstnanců v odvětví silniční dopravy prostřednictvím zvýšení úrovně odborné způsobilosti. Je rovněž takového rázu, aby posílilo nezávislost některých drobných podnikatelů vůči jejich příkazcům a ochránilo je proti praxi skrytého zaměstnávání.

Předložený návrh je v souladu se závazkem Komise, že bude zjednodušovat a aktualizovat obsah *acquis*. Je v souladu s programem zlepšování právní úpravy zaměřeným na aktualizaci a zjednodušení *acquis communautaire*. Legislativní zjednodušení spočívá ve větší právní jednoznačnosti, lépe kontrolovatelných ustanoveních umožňujících účinné provádění a větším celkovém souladu s ustanoveními obsaženými v nařízeních o přístupu na trh dopravy³. Členským státům rovněž dává možnost snížit některé zbytečné administrativní náklady související s kontrolami.

Součástí neodkladných opatření v rámci „Akčního programu pro snižování administrativní zátěže v Evropské unii“ navrženého Komisí dne 24. ledna 2007⁴ je ostatně modernizace pravidel přístupu k povolání silničního dopravce. Závěry ze zasedání Evropské rady z 8. a 9. března vyzývají Parlament a Radu, aby těmto neodkladným opatřením, a tedy i posouzení a schválení tohoto návrhu, udělily zvláštní prioritu.

³ Viz výše.

⁴ KOM(2007) 23 v konečném znění.

2. KONZULTACE ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADŮ

2.1. Konzultace zúčastněných stran

Tento návrh vychází z veřejné konzultace, jejímž smyslem bylo shromáždit co nejvíce připomínek od zúčastněných stran. Tato konzultace, uspořádaná společně s konzultací zaměřenou na souběžné přepracování čtyř nařízení o přístupu na trh, se prováděla s pomocí dotazníku zveřejněného na internetu a zasláného poštou všem organizacím zastupujícím odvětví silniční dopravy.

Komise získala 67 písemných příspěvků od vnitrostátních orgánů a organizací na vnitrostátní a evropské úrovni zastupujících provozovatele silniční přepravy zboží a osob, jejich zákazníky a různé jiné ekonomické zájmy. Dne 7. listopadu 2006 uspořádala slyšení zúčastněných stran, které písemně odpověděly na veřejnou konzultaci nebo které mezitím projevíly zájem. Na slyšení se setkala 42 delegací zastupujících průmysl a 37 pozorovatelů zastupujících vnitrostátní správní orgány.

Obecně mají zúčastněné strany za to, že podmínky, jež je nutno splnit pro získání povolení k výkonu povolání silničního dopravce, by se měly více harmonizovat, lépe uplatňovat a kontrolovat. S výjimkou provozovatelů silniční přepravy osob, kteří pokládají za užitečné zvýšit úroveň požadovaných standardů, doporučují raději provést harmonizaci současných vnitrostátních pravidel. Celkově doporučují:

- zlepšit dohled a monitorování prostřednictvím kontrol zacílených na rizikové podniky (spíše než častější systematické kontroly), dále prostřednictvím operativní výměny informací mezi orgány členských států pověřenými prováděním dohledu nad řádným chováním podniků a prostřednictvím elektronických registrů, které by snížily administrativní náklady,
- zavést společná ustanovení zajišťující skutečné a trvalé usazení podniků s cílem omezit narušování hospodářské soutěže ze strany tzv. „společností P.O.Box“,
- harmonizovat ukazatele používané při měření finanční způsobilosti podniku a rovněž úroveň zkoušek k získání osvědčení o odborné způsobilosti,
- zajistit, aby držitel osvědčení o odborné způsobilosti skutečně řídil dopravní činnosti a nebyl pouze osobou, která propůjčila své jméno k získání povolení.

Byly vzaty v úvahu všechny připomínky vznesené v průběhu tohoto procesu. Některé z nich umožnily zlepšit předkládaný návrh a posouzení dopadů. Komise tak rozšířila spektrum možností, které bylo zapotřebí vyhodnotit s cílem zohlednit jednotlivé názory. Nevyhověla návrhu nahradit podmínku finanční způsobilosti povinným pojištěním profesní odpovědnosti, jelikož některé zúčastněné strany jej nepokládaly za dostatečně promyšlený.

Shrnutí odpovědí získaných v rámci veřejné konzultace, znění jednotlivých odpovědí a zápis ze slyšení ze dne 7. listopadu 2006 lze nalézt na stránkách: http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm

2.2. Sběr a využití výsledků odborných konzultací

Při veřejné konzultaci se Komise opírala o nezávislý odborný posudek profesora Briana Baylisse. Ten byl v roce 1994 jedním z předsedů vyšetřovacího výboru, který vypracoval kompletní zprávu o stavu uskutečnění vnitřního trhu silniční přepravy zboží a o práci, kterou v té době zbývalo vykonat.

2.3. Posouzení dopadů

Posouzení dopadů při přípravě tohoto návrhu se týkalo celkového přepracování pravidel upravujících přístup k povolání a přístup na trh s ohledem na jejich úzké propojení a vzájemné překrývání. Opíralo se o studie provedené v letech 2004, 2005 a 2006. Zvláštní pozornost byla věnována tomu, aby se posuzovaná oblast shodovala s reakcemi zúčastněných stran a aby byl předložený návrh v souladu se závěry posouzení dopadů.

Bylo vyhodnoceno pět politických možností:

- 1) Možnost „status quo“ by ponechala současné předpisy v oblasti silniční dopravy beze změn. Problémy popsané v úvodu tohoto dokumentu by dále pokračovaly a se zpřístupněním kabotáže pro všechny členské státy by se postupně zhoršovaly.
- 2) Možnost „technické zjednodušení, avšak nikoli v podobě právních předpisů“ by spočívala ve sloučení a kodifikaci pěti legislativních aktů ES do tří aktů. Členskými státy a průmyslovému odvětví by se dostalo nezávazných pokynů pro jejich provedení. Toto řešení by se dalo provést snadno, ovšem nevedlo by ke snížení rozdílů mezi pravidly v jednotlivých státech, a tedy ani k odstranění hlavních problémů vymezených na začátku.
- 3) Možnost „harmonizace“ by vedla k přeměně současné směrnice a čtyř nařízení ve tři nařízení s cílem více harmonizovat přístup k povolání, zvýšit právní jednoznačnost kabotáže a zlepšit používání předpisů. Toto řešení by přispělo ke spravedlivé hospodářské soutěži, zlepšilo by shodu s pravidly, jimiž se řídí silniční doprava, zejména v oblasti bezpečnosti provozu, a zvýšilo by průměrnou profesionální úroveň odvětví.
- 4) Možnost „vyšší normy kvality“ by postupně zaváděla vyšší požadavky v oblasti finanční způsobilosti a povinné další vzdělávání správců dopravy v podnicích. Krátkodobě by toto řešení poměrně ztížilo vstup na trh pro malé podniky. Z dlouhodobého hlediska by podpořilo efektivnější provozovatele, což by znamenalo přínos pro celou společnost.
- 5) Možnost „liberalizace“ by otevřela kabotáž větší hospodářské soutěži a liberalizovala by pravidelné služby mezinárodní autokarové dopravy. Toto řešení by snížilo některé ceny za dopravu, aniž by nutně vedlo ke zlepšení sociální a ekonomické efektivity silniční dopravy, jelikož by chyběla pokročilejší předchozí harmonizace, včetně harmonizace v daňové a sociální oblasti. V některých státech by mohlo znamenat riziko ztráty pracovních míst. V každém případě by vzhledem k pravděpodobně širší těchto dopadů byla nutná hlubší analýza a toto řešení by překročilo rámec zjednodušení, do něhož návrh spadá.

Vzhledem k uvedeným výsledkům vychází tento návrh z možnosti č. 3 čili „harmonizace“. K návrhu je přiloženo shrnutí posouzení dopadů a úplná zpráva o posouzení dopadů. Posouzení dopadů odhaduje, že navrhované nařízení v kombinaci s oběma souběžně navrhovanými nařízeními o přístupu na trh přispěje k menšímu narušování hospodářské soutěže, k lepšímu dodržování předpisů v sociální oblasti a v oblasti bezpečnosti silničního provozu na straně dopravců a umožní členským státům snížit administrativní náklady řádově o 190 milionů EUR ročně⁵.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

3.1. Shrnutí navrhovaných opatření

Navrhované nařízení stanoví podmínky, jež musí splňovat všechny podniky k získání povolení k výkonu povolání silničního dopravce. Vyjasňuje stávající legislativní ustanovení a doplňuje je tak, aby se posílila jejich celková provázanost a zaručilo účinné a jednotné uplatňování. Zavádí:

- odpovědnost správce dopravy, který podniku propůjčuje své osvědčení o odborné způsobilosti pro účely získání povolení, a rovněž přesnější vymezení rámce jeho vztahů s podnikem,
- závazná kritéria pro to, aby byl podnik v členském státě trvale a skutečně usazen, a aby tak mohl vnitrostátní orgán, který mu povolil vykonávat toto povolání, provádět nad jeho chováním náležitý dohled,
- srovnatelné finanční ukazatele k měření finanční způsobilosti podniku, minimální povinnou odbornou přípravu v rozsahu 140 hodin před zkouškou k osvědčení odborné způsobilosti, kterou musí složit všichni uchazeči, a rovněž akreditaci vzdělávacích středisek a zkušebních středisek,
- povinnost orgánů, které zjistí, že dopravce již nesplňuje podmínky bezúhonnosti, finanční nebo odborné způsobilosti, aby jej na tuto skutečnost upozornily, a pokud ve stanovené lhůtě nezjedná nápravu, aby mu uložily správní sankce od odejmutí povolení až po prohlášení správce dopravy za nezpůsobilého,
- uznávání porušování pravidel ES v oblasti silniční dopravy mezi jednotlivými členskými státy. Toto vzájemné uznávání bude platit pro načítání závažných a opakovaných porušení předpisů bez ohledu na místo, kde k nim došlo, jež po překročení stanovené meze mohou poškodit bezúhonnost dopravce a vystaví jej výše uvedeným sankcím,
- elektronické registry propojené mezi všemi členskými státy s cílem snížit administrativní náklady na monitorování a kontroly podniků a usnadnit výměnu informací mezi členskými státy,

⁵ Celkem EU-27.

- postupné rušení některých režimů odchylek, které byly ponechány na vlastním uvážení členských států a podnikům se udělují nerovným způsobem. Tyto odchylky ztratily své opodstatnění a narušují hospodářskou soutěž v neprospěch velké většiny podniků, kterým uděleny nebyly.

3.2. Právní základ

Navrhované nařízení, kterým se zrušuje směrnice 96/26/ES, je založeno na článku 71 Smlouvy o založení Evropského společenství.

3.3. Zásada subsidiarity

Hlavním cílem tohoto návrhu je harmonizovat vnitrostátní pravidla, jimiž se řídí podniky při přístupu k povolání, a tím posílit účinnost vnitřního trhu. Tuto harmonizaci nemohou provést členské státy samy. Kromě toho je návrh zaměřen na zlepšení výměny informací mezi orgány členských států, které kontrolují dodržování pravidel pro přístup k povolání. Na dvoustranném základě mezi členskými státy to lze provést pouze dílčím způsobem. Vzhledem k tomu, že pro jeden členský stát nebo skupinu členských států je uspokojivé vyřešení zjištěných problémů nemožné, je zapotřebí jednat na úrovni Společenství.

3.4. Zásada proporcionality

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality z těchto důvodů:

- návrh stanoví společné podmínky, ale není proti tomu, aby členské státy přidaly své vlastní podmínky určující přístup k povolání,
- jediné omezení této možnosti vyplývá ze zásady volného usazování a z nutnosti zajistit vzájemné uznávání některých potvrzení, ovšem návrh nezavádí podstatné změny oproti platným ustanovením,
- návrh dává členským státům možnost výběru ze dvou metod pro doložení finanční způsobilosti podniku (finanční ukazatele nebo bankovní záruky),
- povinnosti uložené vnitrostátním orgánům, které udělují povolení k výkonu povolání, zohledňují jejich pravomoc volného uvážení, zejména při zjišťování a posuzování porušení předpisů. Návrh vychází z judikatury Soudního dvora v rozsudku ze dne 13. září 2005⁶ a stanoví společný přístup ve věci ukládání správních sankcí, jako je odnětí povolení. Vzhledem k odrazující povaze takových sankcí nařízení nicméně nestanoví jiné trestní nebo finanční sankce a ponechává v této oblasti členským státům volnost.

⁶ Věc C-176/03. V tomto rozsudku Soudní dvůr vysvětluje, že zákonodárce Společenství může přijmout opatření ve vztahu k trestnímu právu členských států, když uložení trestních sankcí představuje nevyhnutelné opatření v boji proti závažnému poškozování životního prostředí.

A konečně lze zjistit, že harmonizace podmínek pro výkon povolání nemůže být omezena pouze na podniky s oprávněním k provozování mezinárodní dopravy. Po vzniku vnitřního trhu již totiž vnitrostátní trhy nejsou odděleny z několika důvodů:

- některé členské státy vůbec nerozlišují mezi povoleními vydanými pro mezinárodní dopravu a povoleními vydanými čistě pro vnitrostátní dopravu;
- v jiných členských státech jsou podniky s povolením k provozování dopravy výhradně uvnitř členského státu vystaveny konkurenci podniků jiných členských států provádějících kabotáž;
- podniky s povolením provozovat mezinárodní dopravu se spokojí se svým vnitrostátním trhem, pokud se jim vzhledem k ekonomické situaci dále nedaří nalézat zákazníky pro přepravu zboží do jiných členských států.

Navrhované nařízení, stejně jako současná směrnice, se tedy vztahuje na všechny druhy dopravy, včetně dopravy provozované na vnitrostátní úrovni.

3.5. Volba nástrojů

Hlavním cílem revize pravidel upravujících přístup k povolání provozovatele silniční dopravy je zajistit jejich účinnější a méně nejednotné uplatňování. Nařízení, které umožňuje přímé a stejnorodější uplatňování, se tedy jeví jako nejvhodnější nástroj. Umožní větší transparentnost a snížení některých administrativních nákladů. Tato volba se jeví o to vhodnější, že přístup k povolání je základní podmínkou pro přístup na trh a že v této oblasti se jako nástroj používá od roku 1992 nařízení.

3.6. Rozpočtové důsledky

Návrh nepředstavuje dodatečné náklady pro rozpočet Společenství.

3.7. Evropský hospodářský prostor

Navrhované nařízení má význam pro EHP a mělo by se na něj vztahovat.

4. NAVRHOVANÁ USTANOVENÍ

4.1. Převzetí stávajících ustanovení

Předložený návrh doplňuje a reviduje stávající pravidla v oblasti přístupu k povolání provozovatele silniční dopravy. Proto přebírá některé zásady a ustanovení ze směrnice 96/26/ES:

- tři závazné podmínky pro podnik, který se uchází o přístup k povolání (bezúhonnost, odborná způsobilost, finanční způsobilost) (článek 3);
- vzájemné uznávání diplomů, osvědčení a jiných dokladů s cílem usnadnit svobodu usazování (články 18 až 20);
- vzor osvědčení o odborné způsobilosti (příloha II) a seznam požadovaných znalostí pro získání tohoto osvědčení (příloha I).

Přepřerování na základě interinstitucionální dohody ze dne 28. listopadu 2001 o systematičtějším využívání metody přepřerování právních aktů by ovšem neumožnilo vnést potřebnou právní jednoznačnost. Tyto zásady a tato ustanovení představují *acquis*, které nelze zpochybňovat. Proto Komise vyzývá Evropský parlament a Radu, aby k tomu v co nejvyšší míře přihlížely a aby své připomínky zaměřily na nová ustanovení, jež jsou popsána níže.

4.2. Nová ustanovení

4.2.1. Objasnění definic a aktualizace oblasti působnosti

Článek 1 doplňuje seznam definic pro usnadnění jednotnějšího uplatňování. Článek 2 vymezuje novou oblast působnosti, která je v souladu s ostatními právními předpisy v oblasti silniční dopravy, neboť se zaměřuje na všechna vozidla nad 3,5 t a omezuje výjimky pouze na některé druhy dopravy, jež jsou jasně stanoveny v jiných aktech Společenství.

4.2.2. Podmínka usazení

Články 3 a 5 stanoví společná pravidla pro to, aby povolení k výkonu povolání mohly získat jediné podniky, které jsou skutečně a trvale usazený. Cílem je, aby všechny podniky podléhaly stejné úrovni dohledu a aby se zabránilo tomu, že některé podniky budou unikat dohledu ze strany orgánů členského státu usazení. Trvalé a skutečné sídlo podle článku 5 zahrnuje kancelář, registrovaná vozidla a provozní středisko.

4.2.3. Odpovědnost správce dopravy

Článek 4 upřesňuje vztahy, jaké má mít fyzická osoba s požadovanou odbornou způsobilostí (zvaná „správce dopravy“) s podnikem, v němž má řídit dopravní činnosti. Tuto osobu musí podnik zaměstnávat a odměňovat. Protože tato osoba má skutečně a nepřetržitě řídit dopravní činnosti podniku, musí si být vědoma důsledků svých rozhodnutí, a stává se tedy odpovědnou za porušování předpisů, k němuž dojde v rámci činností, které řídí. Tato odpovědnost se chápe jako odpovědnost vyplývající z tohoto nařízení, čímž však není dotčena vlastní trestní nebo finanční odpovědnost stanovená na úrovni vnitrostátních právních předpisů každého členského státu. Vytváří se rámec pro drobné podnikatele, kteří mohou k získání osvědčení využít jiného správce dopravy, a to zejména s cílem posílit jejich nezávislost vůči velkým dopravcům, kteří jim svěřují náklad, a chránit je tak proti praxi skrytého zaměstnávání.

4.2.4. Stanovení závazných podmínek v oblasti bezúhonnosti

Článek 6 předkládá seznam předpisů Společenství, jejichž závažná porušení mohou vést ke ztrátě bezúhonnosti, přestože k nim dojde v jiných členských státech. Uvádí rovněž, že méně závažná porušení lze od jistého počtu opakování považovat za závažná. Poskytuje Komisi prováděcí pravomoc pro vypracování společného seznamu takových porušení předpisů. Takový seznam je předběžnou podmínkou pro jakoukoli organizovanou výměnu informací mezi členskými státy a pro definování společných mezí, po jejichž překročení musí být povolení odejmuto.

4.2.5. *Nové ukazatele pro měření finanční způsobilosti podniku*

Článek 7 zavádí přesnější ukazatele pro měření finanční způsobilosti podniku. Podnikům nebo členským státům se ponechávají dvě možná řešení: buď budou krátkodobá aktiva a pohotová likvidita (quick ratio) (podle terminologie čtvrté účetní směrnice)⁷ 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 analytice pro hodnocení způsobilosti podniku uhradit své krátkodobé pohledávky.

4.2.6. *Zlepšení odborné způsobilosti*

Článek 8 zavádí společný přístup kombinující odbornou přípravu a povinnou zkoušku pro ověření odborné způsobilosti a vztahuje se na všechny uchazeče, včetně uchazečů s odbornou praxí a s diplomem. Dále 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 úroveň kvalifikace podle toho, zda se jedná či nejedná o mezinárodní dopravu. Osoby určené k řízení dopravních činností budou totiž mít v průběhu své kariéry zcela jistě příležitost řídit dopravní činnosti mezi jednotlivými členskými státy.

4.2.7. *Zlepšení monitorování a dohledu*

Články 9, 10, 11 a 13 vyjasňují a posilují úlohu orgánů, které členské státy určily pro dohled nad tím, zda podniky opravdu plní podmínky stanovené nařízením. Tyto články zavádějí společné zásady v zájmu zajištění větší transparentnosti, srovnatelnosti a koneckonců i věrohodnosti pravidel v oblasti přístupu k povolání. Články 10 a 12 stanoví lhůty, které orgány musí dodržet při vyřizování spisů, ale rovněž i lhůty, které lze poskytnout podniku pro nápravu situace, než bude vystaven postihu. Článek 12 ukládá příslušným orgánům, aby upozornily podniky, u nichž je riziko, že již nesplňují podmínky nařízení. Článek 21 stanoví postupnou škálu správních sankcí od částečného odnětí povolení až po prohlášení správce dopravy za nezpůsobilého. V oblasti kontrol stanoví článek 11 cílené kontroly, kterými členské státy mohou nahradit systematické kontroly a provádět je častěji než jednou za pět let, jak je tomu nyní. Metoda cílených kontrol se totiž osvědčila při účinném zjišťování porušování předpisů a při snižování administrativních nákladů, když se kontrolovaly pouze podniky, jež byly vytipovány jako rizikové.

4.2.8. *Zjednodušení a správní spolupráce*

Článek 15 zavádí v každém členském státě elektronický registr podniků, který bude do konce roku 2010 propojen na evropské úrovni s tím, že budou dodrženy předpisy o ochraně osobních údajů. Takové registry existují již v mnoha členských státech a svou účinnost prokázaly při snižování administrativních nákladů na dohled nad podniky. Článek 16 připomíná základní platná pravidla v oblasti ochrany osobních údajů v souladu se směrnicí 95/46/ES. Článek 17 stanoví určení vnitrostátních kontaktních míst, která budou sloužit pro výměnu informací, a některé postupy, jež

⁷ Čtvrtá směrnice Rady 78/660/EHS ze dne 25.7.1978 o ročních účetních závěrkách některých forem společností.

bude třeba dodržovat (podrobně popsané v návrzích nařízení přijímaných souběžně s tímto návrhem).

4.2.9. *Různé*

Ostatní změny obsahu se týkají obecných ustanovení vyplývajících z výše uvedených změn, zejména s cílem upřesnit platné přechodné období a postupně zrušit neoprávněnou ochranu předchozích práv, dále platných pravidel v oblasti komitologie a zpráv, které se budou vypracovávat v zájmu důkladnějšího monitorování na vnitrostátní úrovni i na úrovni Společenství.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon
povolání provozovatele silniční dopravy**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 71 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,

po konzultaci s evropským inspektorem ochrany údajů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy³,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Vytvoření vnitřního trhu silniční dopravy s rovnými podmínkami hospodářské soutěže vyžaduje jednotné používání společných pravidel při povolování přístupu k povolání provozovatele silniční přepravy zboží nebo osob (dále jen „povolání provozovatele silniční dopravy“). Tato společná pravidla by mohla přispět k vyšší úrovni odborné způsobilosti dopravců, k racionalizaci trhu, ke zlepšení kvality poskytovaných služeb v zájmu dopravců, jejich zákazníků a ekonomiky jako celku a rovněž k větší bezpečnosti silničního provozu. Svou povahou mohou rovněž usnadnit 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 s cílem umožnit účinný výkon svobody usazování těchto dopravců v oblasti vnitrostátní a mezinárodní dopravy⁴ stanovila minimální podmínky pro přístup k povolání silničního dopravce, jakož i vzájemné

¹ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

² Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

³ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

⁴ Úř. věst. L 124, 23.5.1996, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/103/ES (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 344).

uznávání dokladů požadovaných za tímto účelem. Zkušenosti, posouzení dopadů a různé studie nicméně ukázaly, že tato směrnice se v jednotlivých členských státech používá velmi nestejným způsobem. Tato nejednotnost má četné nepříznivé důsledky, zejména narušování hospodářské soutěže, jistou neprůhlednost trhu, rozdílnou úroveň kontrol a riziko, že podniky s nízkou úrovní odborné způsobilosti nedbají nebo méně dbají na dodržování předpisů o silniční bezpečnosti a sociálních předpisů, což může poškodit pověst daného odvětví.

- (3) Tyto důsledky jsou o to závažnější, že mohou narušit dobré fungování vnitřního trhu silniční dopravy. Přístup na trh mezinárodní přepravy zboží a některých operací kabotáže je totiž otevřený podnikům celého Společenství. Jedinou podmínkou stanovenou pro tyto podniky je, aby měly licenci Společenství, kterou mohou získat, splní-li podmínky pro přístup k povolání v souladu s nařízením (ES) č. .../..., pokud jde o silniční přepravu zboží, a s nařízením (ES) č. .../..., pokud jde o přepravu osob.
- (4) Je tedy zapotřebí 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 nástroje Společenství nařízení, jeví se nařízení jako nejvhodnější nástroj, kterým lze přístup k povolání řídit.
- (5) Pro zajištění spravedlivé hospodářské soutěže by se společná pravidla pro výkon povolání měla vztahovat v co nejširším měřítku 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.
- (6) Členský stát, v němž je podnik usazen, by měl povinně dohlížet na to, aby podnik nepřetržitě plnil podmínky stanovené tímto nařízením s tím, že tento členský stát může v případě potřeby rozhodnout o pozastavení nebo odnětí povolení opravňujícího podnik působit na trhu. Řádné dodržování a spolehlivá kontrola podmínek přístupu k povolání vyžadují, aby měl podnik stálé a skutečné sídlo.
- (7) Je třeba, aby byly jasně určeny fyzické osoby s požadovanou bezúhonností a odbornou způsobilostí a jejich jména oznámena příslušným orgánům. Tyto osoby, nazývané „správci dopravy“, mudíny měly být osobami, které skutečně a nepřetržitě řídí dopravní činnosti podniků silniční dopravy. Je nutno upřesnit, za jakých podmínek se osoba považuje za pracovníka nepřetržitě a skutečně řídicího dopravní činnosti podniku.
- (8) Bezúhonnost správce dopravy vyžaduje, aby nebyl odsouzen za závažnou trestnou činnost nebo vystaven vážným sankcím, zejména za porušení předpisů Společenství v oblasti silniční dopravy. V oblastech, na které se vztahují předpisy Společenství, je zapotřebí společně definovat příslušné druhy porušení předpisů a úrovně závažnosti, které by mohly poškodit bezúhonnost podniku.
- (9) Podnik silniční dopravy by měl mít minimální úroveň finanční způsobilosti pro zajištění řádného chodu a dobré správy podniku. Současná metoda minimální výše kapitálu a rezervy vede ke značné nejistotě, pokud jde o to, jaké finanční zdroje se berou v úvahu, a není zárukou, že podnik je schopen dostat svým krátkodobým závazkům. Je třeba použít jiné, lépe definované a vhodnější finanční ukazatele, které bude možno odvodit z roční účetní závěrky. Podniky, které si to budou přát, by měly

mít možnost prokázat svou finanční způsobilost prostřednictvím bankovní záruky, což pro ně může představovat jednodušší a méně nákladnou metodu.

- (10) Vysoká úroveň odborné způsobilosti může zvýšit sociální a ekonomickou efektivitu odvětví silniční dopravy. Proto je zapotřebí, aby uchazeči o funkci správce dopravy absolvovali kvalitní odbornou přípravu. S cílem zajistit lepší jednotnost podmínek, za nichž odborná příprava a zkoušky probíhají, a rovněž transparentnost pro uchazeče, je třeba stanovit, že členské státy akreditují podle jimi stanovených kritérií vzdělávací a zkušební střediska. Z důvodů spravedlnosti a transparentnosti je rovněž třeba, aby všichni uchazeči složili zkoušku, včetně těch, kteří díky předchozím zkušenostem nebo diplomu mohou být osvobozeni od povinného úvodního školení. Od vytvoření vnitřního trhu již nejsou vnitrostátní trhy odděleny. Proto osoby, jejichž posláním je řídit dopravní činnosti, mudíny měly mít potřebné znalosti pro řízení jak vnitrostátních, tak mezinárodních dopravních operací. Seznam požadovaných znalostí pro získání osvědčení o odborné způsobilosti a podmínky organizace zkoušek se mohou s technickým pokrokem měnit a je nutné, aby existovala možnost je aktualizovat.
- (11) Spravedlivá hospodářská soutěž a silniční doprava s naprostým dodržováním předpisů vyžadují, aby byla v členských státech zajištěna jednotná úroveň dohledu a kontroly. Vnitrostátní orgány pověřené kontrolou podniků a platnosti jejich povolení hrají v tomto ohledu zásadní úlohu a je nezbytné zajistit, aby v případě potřeby podnikaly patřičné kroky, jako jsou zejména pozastavení nebo odejmutí povolení nebo prohlášení správců dopravy, kteří si z nedbalosti nebo úmyslně nevedou řádně, za nezpůsobilé. Před uložením takových sankcí je nicméně nutno podnik předem upozornit a poskytnout mu rozumnou lhůtu pro zjednání nápravy.
- (12) Organizovanější správní spolupráce mezi členskými státy by zlepšila účinnost dohledu nad podniky působícími v několika členských státech a mohla by snížit administrativní náklady. Elektronické registry podniků propojené na evropské úrovni s ohledem na dodržování předpisů Společenství o ochraně osobních údajů jsou schopny takovou spolupráci usnadnit a snížit náklady související s kontrolami jak pro podniky, tak i pro správní orgány. Ve většině členských států již vnitrostátní registry existují. Stejně tak existují i infrastruktury pro jejich vzájemné propojení mezi členskými státy. Soustavnější využívání těchto vnitrostátních registrů podniků a jejich propojení na evropské úrovni lze tedy zajistit s menšími náklady a významně tak přispět ke snížení administrativních nákladů na kontroly a ke zlepšení jejich účinnosti.
- (13) Některé údaje v těchto registrech týkající se porušení předpisů a sankcí jsou osobního rázu. Členské státy by proto měly 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 údajů⁵, zejména co se týče kontroly zpracování těchto údajů orgány veřejné moci, právo dotčených osob na informace, jejich právo přístupu a právo podat námitku. Pro účely tohoto nařízení je nezbytné uchovávat tento druh údajů po dobu nejméně dvou let, aby se zabránilo usazení nezpůsobilých podniků v jiných členských státech.

⁵ Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31.

- (14) Vzájemné propojení vnitrostátních registrů má zásadní význam pro to, aby byla umožněna rychlá a účinná výměna informací mezi členskými státy a aby bylo zaručeno, že dopravci nebudou v pokušení dopustit se nebo nebudou riskovat, že se dopustí závažného protiprávního jednání v jiných členských státech, než je země jejich usazení. Toto propojení vyžaduje, aby byl společně definován přesný formát vyměňovaných údajů a rovněž technické postupy výměny.
- (15) V zájmu účinné výměny informací mezi členskými státy je třeba určit vnitrostátní kontaktní místa a stanovit některé společné postupy, pokud jde o lhůty a povahu minimálních poskytovaných informací.
- (16) S cílem usnadnit svobodu usazování je třeba pro přístup ke zmiňovaným činnostem v hostitelském členském státě považovat za dostatečný důkaz bezúhonnosti předložení náležitých dokladů vydaných příslušným orgánem země předchozího usazení silničního dopravce a přitom se ujistit, že dotčené osoby nebyly prohlášeny za nezpůsobilé pro výkon daného povolání v jiných členských státech, ve kterých byly předtím usazeny.
- (17) Pokud jde o odbornou způsobilost, členský stát usazení by měl v zájmu svobody usazování uznat jako dostatečný důkaz jednotný vzor osvědčení vydaného v souladu s ustanoveními tohoto nařízení.
- (18) Je třeba pečlivěji sledovat používání ustanovení tohoto nařízení na úrovni Společenství, což předpokládá, že budou Komisi předkládány pravidelné zprávy o bezúhonnosti, finanční způsobilosti a odborné způsobilosti podniků v odvětví silniční dopravy vycházející ze zpráv vypracovaných na základě vnitrostátních registrů.
- (19) Je třeba, aby členské státy stanovily sankce, jež se budou ukládat při porušení ustanovení tohoto nařízení. Tyto sankce by měly být účinné, přiměřené a odrazující.
- (20) Vzhledem k tomu, že cílů zamýšlené akce, tj. modernizace pravidel upravujících přístup k povolání provozovatele silniční dopravy tak, aby bylo v členských státech zajištěno jejich jednotnější a srovnatelné provádění, nemohou uspokojivě dosáhnout členské státy samy, a lze jich tedy lépe dosáhnout na úrovni Společenství, může Společenství v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy přijímat příslušná opatření. V souladu se zásadou proporcionality podle uvedeného článku toto nařízení nepřekračuje nezbytný rámec pro dosažení těchto cílů.
- (21) Je třeba přijmout nezbytná opatření pro provedení tohoto nařízení v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi⁶.
- (22) Je třeba především pověřit Komisi, aby vypracovala seznam kategorií, druhů a úrovně závažnosti porušení předpisů, v jejichž důsledku by provozovatelé silniční dopravy mohli pozbýt požadované bezúhonnosti, aby přizpůsobila technickému pokroku přílohu tohoto nařízení týkající se posuzovaných znalostí pro uznání odborné způsobilosti ze strany členských států, jakož i přílohu uvádějící vzor osvědčení

⁶ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).

o odborné způsobilosti, a aby vypracovala seznam maximálních porušení předpisů vedoucích k pozastavení nebo odnětí povolení k výkonu povolání nebo k prohlášení o nezpůsobilosti. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení nebo jej doplnit o nové, jiné než podstatné prvky, měla by být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES. Z důvodu účinnosti by měly být lhůty obvykle použitelné v rámci regulativního postupu s kontrolou k aktualizaci vzoru osvědčení o odborné způsobilosti zkráceny.

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

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

Obecná ustanovení

Článek 1 *Cíl a definice*

1. Toto nařízení upravuje přístup k povolání provozovatele silniční dopravy a výkon tohoto povolání.
2. Pro účely tohoto nařízení se:
 - a) „povoláním provozovatele silniční dopravy“ rozumí povolání provozovatele silniční přepravy osob nebo povolání provozovatele silniční přepravy zboží;
 - b) „povoláním provozovatele silniční přepravy zboží“ rozumí činnost jakéhokoli podniku dopravujícího zboží na cizí účet buď motorovým vozidlem, nebo jízdní soupravou;
 - c) „povoláním provozovatele silniční přepravy osob“ rozumí činnost jakéhokoli podniku poskytujícího přepravu cestujícím, kterou nabízí veřejnosti nebo některým kategoriím uživatelů za úplatu hrazenou přepravovanou osobou nebo organizátorem přepravy, prostřednictvím motorových vozidel způsobilých s ohledem na typ konstrukce a vybavení k přepravě více než devíti osob včetně řidiče;
 - d) „podnikem“ rozumí jakákoli fyzická osoba, jakákoli právnická osoba existující za účelem zisku i jiná, jakékoli sdružení nebo seskupení osob bez právní subjektivity existující za účelem zisku i jiné, a každý subjekt spadající pod orgán veřejné moci, který má vlastní právní subjektivitu nebo který je závislý na orgánu s touto subjektivitou;
 - e) „správcem dopravy“ rozumí fyzická osoba zaměstnaná podnikem, nebo v případě, že tímto podnikem je fyzická osoba, pak tato osoba samotná nebo popřípadě jiná fyzická osoba, kterou určí prostřednictvím smlouvy, která skutečně a nepřetržitě řídí dopravní činnosti tohoto podniku;

- f) „povolením k výkonu povolání provozovatele silniční dopravy“ rozumí správní rozhodnutí, které opravňuje podnik splňující podmínky stanovené tímto nařízením k výkonu povolání provozovatele silniční dopravy;
- g) „příslušným orgánem pro povolení výkonu povolání“ rozumí orgán členského státu na vnitrostátní, regionální nebo místní úrovni, který ověřuje, zda podnik splňuje podmínky stanovené tímto nařízením, a který je oprávněn vydat, pozastavit nebo odejmout povolení k výkonu povolání provozovatele silniční dopravy;
- h) „členským státem usazení“ rozumí členský stát, v němž se chce usadit podnik, jehož správce dopravy pochází nebo nepochází z jiné země;
- i) „členským státem předchozího usazení“ rozumí členský stát, v němž dříve bydlel nebo působil správce dopravy podniku, který se chce usadit v jiném členském státě.

Článek 2

Oblast působnosti

1. 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 chtějí vykonávat.
2. Odchylně od odstavce 1 se toto nařízení nevztahuje na:
 - a) podniky, které vykonávají povolání provozovatele silniční přepravy zboží výhradně s motorovými vozidly nebo jízdními soupravami, jejichž maximální povolená hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny. Členské státy však mohou pro všechny nebo některé kategorie přepravy tuto mez snížit;
 - b) podniky, které vykonávají výlučně určité služby silniční přepravy osob pro neobchodní účely, které mají jiný hlavní předmět činnosti než provozování silniční přepravy osob a jejichž používaná vozidla řídí jejich vlastní zaměstnanci.

Článek 3

Požadavky na výkon povolání provozovatele silniční dopravy

Podniky, které vykonávají povolání provozovatele silniční dopravy nebo které chtějí vykonávat povolání provozovatele silniční dopravy, musí splňovat tyto požadavky:

- a) být skutečně a trvale usazeny v jednom z členských států;
- b) být bezúhonné;
- c) být finančně způsobilé;
- d) vykazovat požadovanou odbornou způsobilost.

Podmínky, jež je zapotřebí splnit u uvedených požadavků, jsou upřesněny v kapitole II. Toto nařízení nebrání členským státům, aby rozhodly o uložení dalších závazných podmínek pro podniky, které se ucházejí o povolení k výkonu povolání provozovatele silniční dopravy.

Článek 4 *Správce dopravy*

1. Podnik, který chce vykonávat povolání provozovatele silniční dopravy, oznámí příslušnému orgánu uvedenému v článku 9 alespoň jednu fyzickou osobu splňující požadavky stanovené v čl. 3 písm. b) a d). Tato osoba, nazývaná správce dopravy, musí splňovat tyto podmínky:
 - a) skutečně a nepřetržitě řídit dopravní činnost podniku;
 - b) být zaměstnancem placeným podnikem, nebo je-li podnikem fyzická osoba, být touto osobou.
2. Odchylně od odstavce 1, je-li podnikem fyzická osoba, která nesplňuje požadavek odborné způsobilosti stanovený v čl. 3 písm. d), mohou jí příslušné orgány vydat povolení k výkonu povolání provozovatele silniční dopravy pod podmínkou, že:
 - a) oznámí těmto orgánům jinou osobu, která splňuje požadavky stanovené v čl. 3 písm. b) a d) a která je oprávněna prostřednictvím smlouvy vykonávat úkoly správce dopravy jménem podniku;
 - b) smlouva mezi podnikem a správcem dopravy stanoví úkoly, které má příslušná osoba trvale plnit, a uvádí její povinnosti správce dopravy s tím, že vymezené úkoly budou zahrnovat zejména údržbu vozidel, kontrolu smluv a dopravních dokladů, účetnictví, přidělování nákladů řidičům a vozidlům a kontrolování postupů v oblasti bezpečnosti;
 - c) určená osoba neřídí jako správce dopravy dopravní činnosti více než čtyř různých podniků vykonávané s celkovým vozovým parkem maximálně dvanácti vozidel;
 - d) určená osoba je nezávislá na jiných podnicích, které ji žádají o provozování dopravy nebo které provozují dopravu jejím jménem.
3. Správce dopravy pozbude bezúhonnosti ve smyslu tohoto nařízení, dojde-li v rámci jím řízených dopravních činností k závažnému porušení předpisů nebo opakovanému porušení předpisů překračujícímu určitou mez v rámci přestupků uvedených v čl. 6 odst. 1.

KAPITOLA II

Závazné podmínky

Článek 5

Podmínky týkající se požadavku usazení

Ke splnění požadavku stanoveného v čl. 3 písm. a) musí být podnik skutečně a trvale usazen na území členského státu, který mu vydává prostřednictvím příslušného orgánu povolení k výkonu povolání. Za tím účelem je podnik povinen:

- a) mít v tomto členském státě sídlo s prostorami, v nichž uchovává svou podnikovou dokumentaci, zejména veškeré účetní doklady, doklady o vedení zaměstnanců a všechny ostatní doklady, k nimž musí mít příslušný orgán vydávající povolení k výkonu povolání přístup pro účely kontroly podmínek stanovených tímto nařízením;
- b) mít k dispozici vozidla buď vlastní, nebo na jiném základě, zejména na základě smlouvy o splátkovém prodeji, smlouvy o pronájmu nebo leasingové smlouvy nebo kupní smlouvy, která jsou registrována a která používá v tomto členském státě;
- c) mít k dispozici provozní středisko umístěné v tomto členském státě, s nezbytným vybavením, zejména s dostatečným počtem parkovacích míst pro stání vozidel, která budou těmito vozidly pravidelně používána.

Článek 6

Podmínky týkající se požadavku bezúhonnosti

1. Pro účely čl. 3 písm. b) požadavek bezúhonnosti podniku znamená, že jeho vedoucí pracovníci nebyli odsouzeni pro závažný trestný čin nebo trestný čin hospodářský a že vykonávají svou činnost v dobré víře při současném dodržování právních předpisů v oblasti silniční dopravy a v souladu s profesní etikou.

Členské státy stanoví zvláštní podmínky, které musí splňovat podnik podle tohoto nařízení, aby vyhověl podmínce bezúhonnosti. Členské státy stanoví, že podnik splňuje tento požadavek, pokud:

- a) jeho bezúhonnost není zpochybněna ze žádného závažného důvodu;

- b) fyzická osoba nebo osoby, které podnik určil jako správce dopravy v souladu s článkem 4, nebyly odsouzeny nebo jim nebyly uloženy sankce v některém členském státě z důvodu závažného porušení nebo opakovaného méně závažného porušení předpisů Společenství týkajících se zejména:
- i) dob řízení a odpočinku řidičů, pracovní doby a instalace a používání kontrolních měřících přístrojů;
 - ii) maximální hmotnosti a rozměrů užitkových vozidel v mezinárodní dopravě;
 - iii) výchozí kvalifikace a dalšího vzdělávání řidičů;
 - iv) silniční technické kontroly užitkových vozidel a povinných ročních technických kontrol motorových vozidel;
 - v) přístupu na trh mezinárodní silniční přepravy zboží nebo případně přístupu na trh přepravy osob;
 - vi) bezpečnosti silniční přepravy nebezpečných nákladů;
 - vii) instalace a používání omezovačů rychlosti u některých kategorií vozidel;
 - viii) řidičského průkazu;
 - ix) přístupu k povolání.
- c) podnik nebyl odsouzen pro závažné porušení vnitrostátních předpisů týkajících se pracovních podmínek a podmínek odměňování v daném odvětví, silničního provozu a bezpečnosti, jakož i profesní odpovědnosti.

2. Pro účely odst. 1 druhého pododstavce písm. b) Komise schválí seznam s uvedením kategorií, druhů a úrovně závažnosti porušení předpisů a rovněž četnosti výskytu, při jejímž překročení povedou opakovaná méně závažná porušení předpisů ke ztrátě požadované bezúhonnosti. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jejich doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 25 odst. 3.

Komise přitom uplatní tyto zásady:

- a) stanoví se takové kategorie a druhy porušení předpisů, ke kterým dochází nejčastěji;
- b) nejvyšší úroveň závažnosti se týká porušení předpisů vedoucích ke vzniku závažného rizika smrti nebo vážného zranění;
- c) četnost výskytu, při jejímž překročení se opakovaná méně závažná porušení předpisů považují za závažná, se zvyšuje s počtem řidičů nasazených na dopravní činnosti, které řídí příslušná fyzická osoba.

3. Podmínka bezúhonnosti 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 čl. 3 písm. c) spočívá požadavek finanční způsobilosti v disponování finančními zdroji nezbytnými pro zajištění řádného chodu a dobré správy podniku.
2. Požadavek finanční způsobilosti je splněn, je-li podnik v průběhu ročního účetního období trvale schopen plnit své skutečné i potenciální závazky. Za tímto účelem musí podnik na základě ročních účetních závěrek, které ověřil auditor nebo jiná řádně oprávněná osoba, prokázat, že každým rokem disponuje těmito prostředky:
 - a) krátkodobá aktiva ve výši nejméně 9 000 EUR na jediné užívané vozidlo a nejméně 5 000 EUR na každé další užívané vozidlo;
 - b) pohledávky, cenné papíry, vklady u peněžních ústavů, ceniny a pokladní hotovost v celkové hodnotě vyšší než 80 % dluhů se zůstatkovou dobou nepřesahující jeden rok („*Quick ratio*“ $\geq 80\%$).

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

Účetními položkami uvedenými v prvním pododstavci písm. a) a b) se rozumí položky definované ve směrnici Rady 78/660/EHS⁷.

3. Odchylně od odstavce 2 může příslušný orgán přijmout jako důkaz finanční způsobilosti podniku potvrzení poskytnuté jednou nebo více bankami nebo jinou finanční institucí, které za něj budou společně a nerozdílně ručit prostřednictvím bankovní záruky nebo jiného obdobného prostředku na částky stanovené v odst. 2 písm. a). Výzvu k plnění bankovní záruky může podat příslušný orgán, který vydává povolení k výkonu povolání, a může být uvolněna pouze s jeho souhlasem.
4. Roční účetní závěrky uvedené v odstavci 2 nebo záruka uvedená v odstavci 3, které musí být ověřeny, 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.

⁷ Úř. věst. L 222, 14.8.1978, s. 11. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2006/46/ES (Úř. věst. L 224, 16.8.2006, s. 1).

Článek 8
Podmínky týkající se požadavku odborné způsobilosti

1. Pro účely čl. 3 písm. d) je požadavek odborné způsobilosti splněn, pokud osoba nebo osoby, které jej mají splňovat v souladu s článkem 4, mají znalosti odpovídající úrovni vzdělání stanovené v příloze I oddílu I v oborech, které jsou zde vyjmenovány. Způsobilost se zjišťuje na základě odborné přípravy, jež předpokládá povinnou účast v kurzu v rozsahu nejméně 140 hodin, a složení povinné písemné zkoušky, kterou může doplňovat ústní zkouška. Tyto zkoušky se pořádají v souladu s přílohou I oddílem II.
2. Písemné a ústní zkoušky k ověření odborné způsobilosti mohou pořádat pouze orgány a subjekty akreditované za tím účelem členským státem podle kritérií, která tento stát určí. Členské státy pravidelně ověřují, zda podmínky, za kterých jimi akreditované orgány a subjekty pořádají zkoušky, jsou v souladu s přílohou I.
3. Členské státy akreditují podle jimi stanovených kritérií subjekty způsobilé poskytnout uchazečům kvalitní odborné vzdělání pro účinnou přípravu ke zkouškám a rovněž další vzdělávání určené k aktualizaci znalostí pro zájemce z řad správců dopravy. Členské státy pravidelně ověřují, zda tyto subjekty i nadále splňují kritéria, na jejichž základě byly akreditovány.
4. Členské státy mohou od povinné odborné přípravy osvobodit uchazeče, kteří prokáží nejméně pětileté praktické zkušenosti v dopravním podniku na řídicí úrovni.
5. Členské státy mohou držitele některých vysokoškolských nebo technických diplomů vydaných v jejich státě, které zahrnují absolvování přednášek v oborech vyjmenovaných v seznamu uvedeném v příloze I a které pro tento účel zvláště vymezí, osvobodit od povinné odborné přípravy v oborech, kterých se tyto diplomy týkají.
6. Jako důkaz odborné způsobilosti musí být předloženo potvrzení vydané orgánem nebo subjektem uvedeným v odstavci 2. Toto potvrzení je nepřenosné. Potvrzení se vystavuje v souladu se vzorem osvědčení uvedeným v příloze II a je opatřeno úředním razítkem orgánu nebo subjektu, který ho vydal.
7. Komise přizpůsobuje přílohu I a přílohu II technickému pokroku. Tato opatření mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 25 odst. 3, pokud jde o přílohu I, a regulativním postupem s kontrolou podle čl. 25 odst. 4, pokud jde o přílohu II.
8. Výměnu zkušeností a informací mezi členskými státy v oblasti vzdělávání, zkoušek a akreditací podporuje zejména, nikoli však výlučně, výbor uvedený v článku 25 a každý další subjekt, který může určit Komise.

KAPITOLA III

Povolení a dohled

Článek 9 Příslušné orgány

1. Pro zajištění řádného provádění tohoto nařízení určí každý členský stát jeden nebo více příslušných orgánů. Tyto příslušné orgány jsou oprávněny:
 - a) posuzovat žádosti předkládané podniky;
 - b) povolovat výkon povolání a pozastavit nebo odejmout tato povolení;
 - c) prohlásit fyzickou osobu za nezpůsobilou k řízení dopravní činnosti podniku jakožto správce dopravy;
 - d) provádět požadované kontroly s cílem ověřit, zda podnik splňuje požadavky stanovené v článku 3.
2. Příslušné orgány zveřejňují veškeré podmínky požadované podle tohoto nařízení, případné další vnitrostátní předpisy, závazné postupy pro uchazeče a rovněž příslušná vysvětlení.

Článek 10 Posouzení a evidence žádostí

1. Příslušný orgán vydá podniku, který podá žádost a který splňuje požadavky stanovené v článku 3, povolení k výkonu povolání provozovatele silniční dopravy.
2. Příslušný orgán zaznamená do elektronického registru uvedeného v článku 15 jméno správce dopravy určeného podnikem, adresu sídla, počet používaných vozidel a v případě, že povolení platí pro mezinárodní dopravu, rovněž sériové číslo licence Společenství a číslo úředně ověřených kopií.
3. Lhůta na posouzení žádosti o povolení příslušným orgánem by měla být co nejkratší a nesmí přesáhnout tři měsíce.
4. Po vzájemném propojení vnitrostátních elektronických registrů podle čl. 15 odst. 4 příslušný orgán při posuzování bezúhonnosti podniku ověří, zda určený správce nebo správci dopravy nebyli v průběhu posledních dvou let prohlášeni v některém členském státě za nezpůsobilé k řízení dopravní činnosti podniku na základě článku 13.
5. Podniky, které mají povolení k výkonu povolání dopravců, oznamují příslušnému orgánu, který jim toto povolení vydal, změny údajů uvedených v odstavci 2 ve lhůtě 28 dnů.

Článek 11

Kontroly

1. Příslušné orgány dbají na to, aby podniky, jež oprávnily k výkonu povolání, trvale splňovaly požadavky stanovené v článku 3. Za tímto účelem ověřují jednou za pět let, zda podniky stále splňují všechny uvedené požadavky.
2. Pro doplnění ověření uvedených v odstavci 1 provádějí příslušné orgány kontroly zaměřené na podniky, jež byly vyhodnoceny jako rizikové podle systému zavedeného členskými státy v souladu s článkem 9 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES⁸. Členské státy rozšíří tento systém klasifikace rizik na všechna porušení předpisů uvedená v článku 6 tohoto nařízení.
3. Na žádost Komise zajistí členský stát provedení požadovaných kontrol s cílem ověřit, zda podnik stále splňuje podmínky přístupu k danému povolání. Členský stát informuje Komisi o výsledcích kontrol provedených na tuto žádost, a bylo-li zjištěno, že podnik již nesplňuje podmínky stanovené tímto nařízením, rovněž o přijatých opatřeních.

Článek 12

Postup při upozornění a odejmutí povolení

1. Příslušný orgán odejme nebo částečně nebo dočasně pozastaví povolení k výkonu povolání provozovatele silniční dopravy vydané podniku, pokud zjistil, že tento podnik již nesplňuje požadavky stanovené v článku 3, a předem ho na tuto skutečnost upozornil.
2. Podniku je zasláno upozornění, zjistí-li příslušný orgán, že tento podnik by mohl nesplňovat některý z požadavků stanovených v článku 3. Je-li zjištěno, že některý z těchto požadavků již není splněn, je v upozornění podniku poskytnuta lhůta, umožňující podniku zjednat nápravu, v tomto rozsahu:
 - a) lhůta 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) lhůta nepřesahující šest měsíců, musí-li podnik v zájmu nápravy situace prokázat, že má skutečné a trvalé sídlo;
 - c) lhůta nepřesahující šest měsíců, není-li splněn požadavek finanční způsobilosti, s cílem prokázat na základě finančního plánu s reálnými hypotézami, že od následujícího účetního období bude požadavek finanční způsobilosti opět trvale splňován.
3. Příslušný orgán může uložit podnikům, jejichž povolení bylo částečně nebo dočasně pozastaveno nebo odejmuto, aby jejich správci dopravy navštěvovali vzdělávací

⁸ Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35.

kurzy a složili zkoušku stanovenou v článku 8, než bude přijato jakékoli rehabilitační opatření.

Článek 13

Prohlášení o nezpůsobilosti správce dopravy

1. V případě porušení předpisů, jejichž závažnost je dána jejich soustavností, úmyslností a pokusy o zatajení skutečností, prohlásí příslušný orgán správce dopravy podniku, jemuž bylo odejmuto povolení, za nezpůsobilého k řízení dopravní činnosti podniku.
2. Dokud nebude uplatněno rehabilitační opatření, bude osvědčení o odborné způsobilosti podle čl. 8 odst. 6 osoby prohlášené za nezpůsobilou k řízení dopravní činnosti neplatné ve všech členských státech.

Článek 14

Rozhodnutí příslušných orgánů a odvolání

1. Rozhodnutí přijímaná příslušnými orgány členských států na základě tohoto nařízení, která se týkají zamítnutí žádosti o přístup k povolání provozovatele silniční dopravy, pozastavení nebo odejmutí stávajícího povolení nebo prohlášení o nezpůsobilosti, musí být odůvodněná.

Tato rozhodnutí berou v úvahu dostupné informace o porušení předpisů daným podnikem nebo některým ze správců dopravy v ostatních členských státech, které by mohlo mít dopady na bezúhonnost podniku, a rovněž všechny ostatní informace, které má příslušný orgán k dispozici.

Stanoví rehabilitační opatření, jež lze uplatnit v případě pozastavení povolení nebo prohlášení o nezpůsobilosti.

2. Členské státy dbají na to, aby podniky uvedené v tomto nařízení měly možnost podat opravný prostředek u nezávislých organizací nebo subjektů a odvolat se u soudu proti rozhodnutím uvedeným v odstavci 1. Podání opravného prostředku, včetně odvolání u soudu, nemá odkladný účinek.

KAPITOLA IV

Zjednodušení a správní spolupráce

Článek 15

Vnitrostátní elektronické registry

1. Pro účely provádění tohoto nařízení, zejména článků 10, 11, 12, 13 a 26, vede každý členský stát vnitrostátní elektronický registr podniků silniční dopravy, které příslušný orgán určený tímto státem oprávnil k výkonu povolání provozovatele silniční dopravy. Zpracování údajů obsažených v tomto registru podléhá kontrole orgánu

veřejné moci určeného za tímto účelem. Elektronický registr je přístupný on-line všem příslušným orgánům tohoto členského státu uvedeným v článku 9. Ostatním orgánům je přístupný pouze tehdy, jedná-li se o orgány řádně oprávněné provádět kontroly a ukládat sankce v oblasti silniční dopravy a jejichž úředníci jednají pod přísahou.

Vnitrostátní elektronický registr členského státu obsahuje tyto údaje:

- a) jméno a právní forma podniku;
 - b) adresa jeho sídla;
 - c) jména správců dopravy určených pro splnění podmínky bezúhonnosti a odborné způsobilosti a, je-li odlišné, 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, kategorie a druh závažných porušení předpisů a méně závažných opakovaných porušení předpisů ve smyslu čl. 6 odst. 1 písm. b), které vedly k uložení sankce v průběhu posledních dvou let;
 - f) jména osob, které byly prohlášeny za nezpůsobilé k řízení dopravní činnosti podniku v průběhu posledních dvou let, a rovněž platná rehabilitační opatření.
2. Údaje týkající se podniku, jehož povolení bylo částečně nebo dočasně pozastaveno nebo odejmuto, nebo osoby prohlášené za nezpůsobilou pro výkon tohoto povolání, zůstávají v registru po dobu dvou let. Tyto údaje zahrnují důvody, které vedly k pozastavení nebo odnětí povolení nebo k prohlášení o nezpůsobilosti.
 3. Členské státy přijmou veškerá potřebná opatření k tomu, aby všechny údaje elektronického registru byly aktuální a přesné, zejména údaje uvedené v odst. 2 písm. e) a f).
 4. Členské státy přijmou nezbytná opatření pro vzájemné propojení vnitrostátních elektronických registrů na úrovni Společenství nejpozději do 31. prosince 2010. Propojení bude provedeno tak, aby příslušný orgán kteréhokoli členského státu mohl nahlížet do elektronických registrů všech členských států.
 5. Pro účely odstavce 4 stanoví Komise společná pravidla týkající se formátu vyměňovaných údajů a technických postupů při automatickém nahlížení do elektronických registrů jiných členských států v souladu s konzultativním postupem podle čl. 25 odst. 2.
 6. Komise může podniknout jakékoli potřebné kroky s cílem usnadnit provádění odstavce 4. Může odročit datum stanovené v uvedeném odstavci. Rozhodnutí o odročení, jež má za účel na změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 25 odst. 4.

Článek 16 *Ochrana osobních údajů*

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

- a) každá osoba byla informována, jsou-li zaznamenány údaje, které se jí týkají, nebo mají-li být tyto údaje zpřístupněny třetí osobě. Informace uvádí název orgánu odpovědného za zpracování údajů, druh zpracovaných údajů a odůvodnění;
- b) každá osoba měla přístup k údajům, které se jí týkají, u orgánu odpovědného za jejich zpracování. Toto právo je zaručeno bez omezení, v přiměřených intervalech a bez prodlev nebo nepřiměřených výdajů jak pro orgán odpovědný za zpracování údajů, tak pro žadatele;
- c) každá osoba měla právo na opravu, odstranění nebo zablokování neúplných nebo nepřesných údajů, které se jí týkají;
- d) každá osoba měla právo podat z oprávněných a naléhavých důvodů námitku proti zpracování údajů, které se jí týkají. V případě odůvodněné námitky nesmějí být tyto údaje dále zpracovávány.

Článek 17 *Správní spolupráce mezi členskými státy*

- 1. Pokud některý členský stát zjistí porušení předpisů podnikem, jemuž vydal povolení příslušný orgán jiného členského státu, a závažnost takového jednání by mohla způsobit pozastavení nebo odejmutí povolení na základě tohoto nařízení, sdělí členský stát tomuto druhému členskému státu všechny informace, které má o tomto porušení předpisů, a rovněž o sankcích, které uložil.
- 2. 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 zašle jej členským státům.
- 3. Členské státy, které si vyměňují informace v rámci tohoto nařízení, využívají vnitrostátní kontaktní místa určená v souladu s odstavcem 2.
- 4. Členské státy, které si vyměňují informace o porušeních předpisů uvedených v čl. 6 odst. 2 nebo případně o správcích dopravy, kteří byli prohlášeni za nezpůsobilé, dodržují postup a lhůty uvedené v čl. 12 odst. 1 nařízení ES č. .../..., nebo případně v čl. 23 odst. 1 nařízení ES č. .../.... Členský stát, který obdrží od jiného členského státu oznámení o porušení předpisů, zaznamená toto oznámené porušení předpisů do svého vnitrostátního elektronického registru.

KAPITOLA V

Vzájemné uznávání potvrzení a jiných dokladů

Článek 18

Potvrzení a jiné doklady osvědčující bezúhonnost

1. Aniž je dotčen čl. 10 odst. 4, přijme nový členský stát usazení pro účely přístupu k povolání provozovatele silniční dopravy jako dostatečný důkaz bezúhonnosti výpis z rejstříku trestů nebo, není-li k dispozici, rovnocenný doklad prokazující splnění tohoto požadavku vydaný příslušným soudním nebo správním orgánem členského státu nebo členských států předchozího usazení dopravce.
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 předchozího usazení. Toto potvrzení se musí týkat konkrétních skutečností pokládaných novým členským státem usazení za významné.
3. Nevydává-li členský stát nebo členské státy předchozího usazení doklad požadovaný v souladu s odstavci 1 a 2, lze jej nahradit místopřísežným nebo čestným prohlášením, které dotyčná osoba učiní před příslušným soudním nebo správním orgánem nebo před notářem členského státu předchozího usazení; tento orgán nebo notář vydá potvrzení o místopřísežném nebo čestném prohlášení.
4. Doklady vydané v souladu s odstavci 1 a 2 nesmějí být při předložení starší tří měsíců. Tato podmínka se vztahuje rovněž na prohlášení učiněná v souladu s odstavcem 3.

Článek 19

Potvrzení 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 jejich předchozího usazení. Tato potvrzení se musejí týkat konkrétních skutečností pokládaných novým členským státem usazení za významné.

Článek 20

Potvrzení odborné způsobilosti

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

2. Potvrzení vydaná přede dnem ... jako důkaz odborné způsobilosti na základě předpisů platných do tohoto dne se považují za osvědčení, jehož vzor je uveden v příloze II, a jsou uznávána jako důkaz odborné způsobilosti ve všech členských státech. Členské státy však mohou požadovat dodatečný doklad, který prokáže skutečný výkon příslušné činnosti v některém členském státě po dobu tří let. Tato činnost nesmí skončit dříve než pět let přede dnem předložení potvrzení.

KAPITOLA VI

Závěrečná ustanovení

Článek 21

Sankce

1. Členské státy zavedou systém sankcí za porušení ustanovení tohoto nařízení a přijmou veškerá nezbytná opatření pro zajištění jejich ukládání. Takto stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí tato ustanovení nejpozději do ... a veškeré pozdější změny v co nejkratší lhůtě.
2. Sankce uvedené v odstavci 1 zahrnují zejména dočasné nebo částečné pozastavení povolení k výkonu povolání, odnětí povolení a prohlášení o nezpůsobilosti dotčených správců dopravy. Tyto sankce zahrnují rovněž zabavení vozidla používaného podnikem, který provádí přepravu bez povolení stanoveného tímto nařízením.
3. Komise vypracuje seznam maximálních porušení tohoto nařízení, která povedou alespoň k částečnému nebo dočasnému pozastavení povolení k výkonu povolání, k jeho odnětí nebo k prohlášení o nezpůsobilosti postihujícímu dotčené správce dopravy. Toto opatření, jež má za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jejich doplněním, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 25 odst. 3.
4. Porušení předpisů uvedená v čl. 6 odst. 2 se při ukládání sankcí uvedených v odstavci 2 tohoto článku vzájemně uznávají.

Článek 22

Ochrana předchozích práv

Podniky, které doloží, že jim bylo před stanovenými daty v některém členském státě na základě vnitrostátních předpisů povoleno vykonávat povolání provozovatele silniční přepravy zboží nebo osob ve vnitrostátní nebo mezinárodní dopravě, jsou do 1. ledna 2012 osvobozeny od povinnosti poskytnout důkaz o odborné způsobilosti uvedené v čl. 3 písm. d). Stanovená data jsou následující:

- a) 1. leden 1975 pro Belgie, Dánsko, Německo, Francii, Irsko, Itálii, Lucembursko, Nizozemsko a Spojené království;
- b) 1. leden 1981 pro Řecko;

- c) 1. leden 1983 pro Španělsko a Portugalsko;
- d) 3. říjen 1989 pro území bývalé Německé demokratické republiky;
- e) 1. leden 1995 pro Rakousko, Finsko a Švédsko.

Článek 23 *Přechodná ustanovení*

Podniky, které získaly povolení k výkonu povolání provozovatele silničního dopravy před dnem vstupu tohoto nařízení v platnost, dosáhnou souladu s ustanoveními tohoto nařízení nejpozději do dvou let po tomto dni.

Článek 24 *Vzájemná pomoc*

- 1. Příslušné orgány členských států při používání tohoto nařízení úzce spolupracují a poskytují si vzájemnou pomoc. Zabezpečí důvěrnost informací, které si vyměňují.
- 2. Příslušné orgány si vyměňují informace o odsouzeních za závažné trestné činy a o závažných porušeních předpisů nebo závažných a konkrétních skutečnostech, které by mohly mít důsledky pro výkon povolání provozovatele silniční dopravy, a dodržují platná ustanovení v oblasti ochrany osobních údajů.

Článek 25 *Výbor*

- 1. Komisi je nápomocen výbor zřízený podle čl. 18 odst. 1 nařízení (EHS) č. 3821/85⁹.
- 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, použije se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.
- 4. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se čl. 5a odst. 1 až 4 a odst. 5 písm. b) a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Lhůty uvedené v čl. 5a odst. 3 písm. c), odst. 4 písm. b) a e) rozhodnutí 1999/468/ES jsou stanoveny na jeden měsíc.

⁹ Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 8. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 1791/2006 (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 1.)

Článek 26

Zprávy o výkonu povolání

1. Členské státy jednou za dva roky vypracují zprávu o činnosti příslušných orgánů a předloží ji Komisi. Zpráva obsahuje:
 - a) analýzu daného odvětví týkající se bezúhonnosti, finanční způsobilosti a odborné způsobilosti;
 - b) počet vydaných povolení podle typu a podle roku vydání, počet pozastavených a odejmutých povolení, počet upozornění, počet prohlášení o nezpůsobilosti a příslušné důvody;
 - c) počet osvědčení o odborné způsobilosti vydaných každý rok;
 - d) statistiky o aktualizacích prováděných ve vnitrostátních elektronických registrech;
 - e) analýzu 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. 17 odst. 3 a roční počet žádostí a obdržených odpovědí v souladu s čl. 17 odst. 4.
2. Na základě těchto vnitrostátních zpráv vypracuje Komise jednou za dva roky zprávu o výkonu povolání provozovatelů silniční dopravy určenou Evropskému parlamentu a Radě. Zpráva obsahuje zejména hodnocení výměny informací mezi členskými státy. Zpráva se zveřejní současně se zprávou uvedenou v článku 17 nařízení (ES) č. 561/2006¹⁰.

Článek 27

Seznamy příslušných orgánů

Každý členský stát předá Komisi seznam příslušných orgánů, které určil pro vydávání povolení k výkonu povolání provozovatele silniční dopravy, a seznam akreditovaných orgánů nebo subjektů pověřených organizací zkoušek. Konsolidovaný seznam těchto orgánů nebo subjektů celého Společenství zveřejní Komise v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 28

Sdělení vnitrostátních opatření

Členské státy sdělí Komisi v co nejkratší lhůtě znění ustanovení vnitrostátních právních a správních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti tohoto nařízení.

¹⁰ Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1.

Článek 29
Zrušení

Směrnice 96/26/ES se zrušuje.

Odkazy na zrušenou směrnici se považují za odkazy na toto nařízení.

Článek 30
Vstup v platnost

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

Použije se ode dne [...].

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

V Bruselu dne [...].

Za Evropský parlament
předseda / předsedkyně
[...]

Za Radu
předseda / předsedkyně
[...]

PŘÍLOHA I

I. SEZNAM OBORŮ UVEDENÝCH V ČLÁNKU 8

Znalosti, ke kterým členské státy přihlížejí pro uznání odborné způsobilosti, se musí týkat alespoň oborů uvedených v tomto seznamu pro silniční přepravu zboží a pro silniční přepravu osob. V těchto oborech musí uchazeči o provozování silniční dopravy dosáhnout úroveň znalostí a praktických schopností nezbytnou pro řízení dopravního podniku.

Minimální úroveň znalostí, jak je uvedena níže, nesmí být nižší než úroveň 3 struktury úrovní vzdělávání uvedené v příloze rozhodnutí Rady 85/368/EHS¹, to znamená úroveň dosažená vzděláním získaným v rámci povinné školní docházky a doplněným buď odborným vzděláním a další technickou přípravou, nebo technickým či jiným středoškolským vzděláním.

A. Prvky občanského práva

Silniční přeprava zboží a osob

Uchazeč musí zejména:

- 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 pokud jde o podmínky přepravy.

Silniční přeprava zboží

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

Silniční přeprava osob

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

¹ Úř. věst. L 199, 31.7.1985, s. 56.

B. Prvky obchodního práva

Silniční přeprava zboží a osob

Uchazeč musí zejména:

- 1) znát podmínky a formality stanovené pro provozování obchodu a všeobecné povinnosti obchodníků (evidence, vedení záznamů atd.) a důsledky vyhlášení úpadku;
- 2) mít přiměřené znalosti různých forem obchodních společností a pravidel upravujících jejich zakládání a fungování.

C. Prvky sociálního práva

Silniční přeprava zboží a osob

Uchazeč musí zejména:

- 1) znát úlohu a fungování jednotlivých sociálních institucí působících v odvětví silniční dopravy (odborové organizace, podnikové výbory, zástupci zaměstnanců, inspektoři práce atd.);
- 2) znát povinnosti zaměstnavatelů v oblasti sociálního zabezpečení;
- 3) znát pravidla pro pracovní smlouvy týkající se různých kategorií zaměstnanců podniků silniční dopravy (typy smluv, povinnosti stran, pracovní podmínky a pracovní doba, placená dovolená, odměňování, ukončení smlouvy atd.);
- 4) znát platná pravidla týkající se dob řízení, dob odpočinku a pracovní doby, zejména ustanovení nařízení Rady (ES) č. 561/2006², nařízení Rady (EHS) č. 3821/85³, směrnice 2002/15/ES a směrnice 2006/22/ES a praktická prováděcí opatření k těmto předpisům;
- 5) znát platná pravidla v oblasti výchozí kvalifikace a pravidelného dalšího vzdělávání řidičů, zejména pravidla vyplývající ze směrnice 2003/59/ES.

D. Prvky daňového práva

Silniční přeprava zboží a osob

Uchazeč musí zejména znát předpisy upravující:

- 1) DPH dopravních služeb;
- 2) daň z provozu motorových vozidel;
- 3) daně z určitých vozidel používaných pro silniční přepravu zboží, jakož i mýtné a poplatky za užívání určité infrastruktury;

² Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1.

³ Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 8.

- 4) daně z příjmů.

E. Obchodní a finanční správa podniku

Silniční přeprava zboží a osob

Uchazeč musí zejména:

- 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 (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 zahrnující všechny zaměstnance 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.

Silniční přeprava 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.

Silniční přeprava osob

- 14) být schopen uplatňovat pravidla týkající se sazebníků a tvorby cen ve veřejné i soukromé přepravě osob;

- 15) být schopen uplatňovat pravidla upravující fakturování služeb silniční přepravy osob.

F. Přístup na trh

Silniční přeprava zboží a osob

Uchazeč musí zejména:

- 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.

Silniční přeprava 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.

Silniční přeprava osob

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

G. Technické normy a provoz

Silniční přeprava zboží a osob

Uchazeč musí zejména:

- 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 zvolit si podle potřeb podniku vozidla a jejich součásti (podvozek, motor, převodový systém, brzdový systém atd.);
- 3) znát formality týkající se schvalování typu, evidence a technické kontroly těchto vozidel;

- 4) být schopen zohlednit opatření, která mají být přijata k boji proti znečišťování ovzduší emisemi motorových vozidel a rovněž proti hluku;
- 5) být schopen sestavit plány pravidelné údržby vozidel a jejich vybavení.

Silniční přeprava zboží

- 6) znát různé druhy manipulačních a nakládacích zařízení (zadní zvedací plošiny, kontejnery, palety atd.) a být schopen zavádět postupy a vydávat pokyny pro nakládku a vykládku zboží (rozmístění nákladu, stohování, ukládání, zamezení pohybu zboží 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 Rady 94/55/ES⁴, směrnice Rady 96/35/ES⁵ a nařízení Rady (EHS) č. 259/93⁶;
- 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

Silniční přeprava zboží a osob

Uchazeč musí zejména:

- 1) vědět, jaká kvalifikace je požadována od řidičů (řidičský průkaz, lékařská osvědčení, potvrzení o způsobilosti atd.);
- 2) být schopen učinit 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 ohledně kontroly dodržování bezpečnostních předpisů upravujících jednak stav vozidel, vybavení a nákladu, jednak bezpečné řízení;
- 4) být schopen přijmout postupy řízení v případě nehody a odpovídající postupy, aby se předcházelo opakování nehod nebo vážnému porušování předpisů;

⁴ Úř. věst. L 319, 12.12.1994, s. 7.

⁵ Úř. věst. L 145, 19.6.1996, s. 10.

⁶ Úř. věst. L 30, 6.2.1993, s. 1.

- 5) být schopen zavést postupy zajišťující bezpečné rozmístění zboží a znát příslušné techniky.

Silniční přeprava osob

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

II. POŘÁDÁNÍ ZKOUŠEK

1. Členské státy pořádají povinné písemné zkoušky, které mohou doplnit ústní zkouškou, aby ověřily, zda uchazeč o provozování silniční dopravy má úroveň znalostí v oborech uvedených v části I požadovanou podle zmíněné části, zejména schopnost používat odpovídající nástroje a pracovní postupy a plnit stanovené výkonné a koordinační úkoly.
 - a) Povinná písemná zkouška má tyto dvě části:
 - písemné otázky obsahující buď otázky s výběrem odpovědi (čtyři možné odpovědi), nebo otázky vyžadující přímou odpověď, nebo kombinaci obou těchto systémů,
 - písemná praktická cvičení / 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 vážení 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 vážení bodů, které nesmí být nižší než 40 % a vyšší než 60 % z celkového počtu udělovaných bodů.
3. Ve všech částech musí uchazeč získat v průměru nejméně 60 % z celkového počtu udělovaných bodů, přičemž v žádné části nesmí dosáhnout méně než 50 % z možného počtu bodů. Členský stát může výlučně u jedné části snížit procentní hodnotu z 50 % na 40 %.

PŘÍLOHA II

EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ

(Pevný papír béžové barvy – formát DIN A4 syntetický papír 150 g/m² nebo více)

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

Rozlišovací značka příslušného členského státu¹

Název akreditovaného orgánu nebo subjektu²

OSVĚDČENÍ O ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI K SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ ZBOŽÍ [OSOB]³

Č.

My.....

tímto osvědčujeme,

že⁴.....

narozen(a)

dne.....v.....

absolvoval(a) odbornou přípravu a úspěšně složil(a) zkoušku (rok:.....; období.....)⁵ požadovanou za účelem udělení osvědčení o odborné způsobilosti k silniční přepravě zboží [osob]⁶ v souladu s nařízením (ES) č. ze dne.....

Toto osvědčení je dostatečným důkazem odborné způsobilosti ve smyslu čl. 20 odst. 1 nařízení (ES) č. ze dne, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání provozovatele silniční dopravy.

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, (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 pro vydávání tohoto potvrzení.

³ Nehodící se škrtněte

⁴ Příjmení a jméno, datum a místo narození

⁵ Identifikace zkoušky

⁶ Nehodící se škrtněte

⁷ Razítko a podpis akreditovaného orgánu nebo subjektu, který vydává potvrzení