



<u>Oznámení č.</u>	Obsah	Strana
	III <i>Přípravné akty</i>	
	RADA	
2009/C 62 E/01	Společný postoj (ES) č. 5/2009 ze dne 9. ledna 2009 přijatý Radou v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy o založení Evropského společenství, 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 <sup>(1)</sup> .....	1
2009/C 62 E/02	Společný postoj (ES) č. 6/2009 ze dne 9. ledna 2009 přijatý Radou v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy o založení Evropského společenství, s ohledem na přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. .../2009 ze dne ... o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh přepravy cestujících autokary a autobusy (přepracované znění) <sup>(1)</sup> .....	25
2009/C 62 E/03	Společný postoj (ES) č. 7/2009 ze dne 9. ledna 2009 přijatý Radou v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy o založení Evropského společenství, s ohledem na přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. .../2009 ze dne ... o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh silniční přepravy zboží (přepracované znění) <sup>(1)</sup> .....	46

## 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 <sup>(1)</sup>,

s ohledem na stanovisko evropského inspektora ochrany údajů <sup>(2)</sup>,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy <sup>(3)</sup>,

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 <sup>(4)</sup> 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 (přepřevázané znění) <sup>(5)</sup> a nařízením Evropského

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 151, 17.6.2008, s. 16.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. C 14, 19.1.2008, s. 1.

<sup>(3)</sup> 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 ...

<sup>(4)</sup> Úř. věst. L 124, 23.5.1996, s. 1.

<sup>(5)</sup> Úř. věst. L ...

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

- (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) Členskými státy 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 podnikem 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

<sup>(1)</sup> 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<sup>(1)</sup>, 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<sup>(2)</sup>.
- (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

OBEČNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

**Předmět a oblast působnosti**

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

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31.

<sup>(2)</sup> 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 bezúhonný;
- c) být finančně způsobilý;
- 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, zvažují 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 přihlednou 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<sup>(1)</sup>.

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 záruka 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.

(<sup>1</sup>) 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 zaznamená 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<sup>(1)</sup> 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;

<sup>(1)</sup> 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 nařízením 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 <sup>(1)</sup>.

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

...

<sup>(1)</sup> 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 úrovně vzdělání uvedené v příloze rozhodnutí 85/368/EHS<sup>(1)</sup>, 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<sup>(2)</sup> 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<sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> 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, subdodavatelé 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 <sup>(1)</sup>, směrnice 96/35/ES <sup>(2)</sup> a nařízení (EHS) č. 259/93 <sup>(3)</sup>;
- 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.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> Nařízení Rady (EHS) č. 259/93 ze dne 1. února 1993 o dozoru 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 zvětšovací 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 celulózový papír 100 g/m<sup>2</sup> 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 <sup>(1)</sup>Název oprávněného orgánu nebo subjektu <sup>(2)</sup>OSVĚDČENÍ O ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI  
K SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ ZBOŽÍ [OSOB] <sup>(3)</sup>

Č. ...

My .....

potvrzujeme, že <sup>(4)</sup>

narozen(a) dne ..... v .....

složil(a) zkoušku (rok: ....; období ...) <sup>(5)</sup> požadovanou za účelem udělení osvědčení o odborné způsobilosti k silniční přepravě zboží [osob], <sup>(6)</sup> 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 ..... <sup>(7)</sup>

<sup>(1)</sup> 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.

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

<sup>(3)</sup> Nehodící se škrtněte.

<sup>(4)</sup> Přijmení a jméno; místo a datum narození.

<sup>(5)</sup> Identifikace zkoušky.

<sup>(6)</sup> Nehodící se škrtněte.

<sup>(7)</sup> 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. Přeprava 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“<sup>(1)</sup>.

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.

<sup>(1)</sup> 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 bezpečnosti, 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 usazené, 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 rozvalu. 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 společně 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.

---

**SPOLEČNÝ POSTOJ (ES) č. 6/2009****přijatý Radou dne 9. ledna 2009****s ohledem na přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. .../2009 ze dne ... o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh přepravy cestujících autokary a autobusy (přepřacované znění)****(Text s významem pro EHP)**

(2009/C 62 E/02)

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 Hospodářského a sociálního výboru <sup>(1)</sup>,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy <sup>(2)</sup>,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V nařízení Rady (EHS) č. 684/92 ze dne 16. března 1992 o společných pravidlech pro mezinárodní přepravu cestujících autokary a autobusy <sup>(3)</sup> a v nařízení Rady (ES) č. 12/98 ze dne 11. prosince 1997, kterým se stanoví podmínky, za nichž může dopravce nerezident provozovat vnitrostátní silniční přepravu cestujících uvnitř členského státu <sup>(4)</sup>, je třeba provést několik podstatných změn. Z důvodu přehlednosti by uvedená nařízení měla být přepracována a začleněna do jediného nařízení.
- (2) Zavedení společné dopravní politiky zahrnuje mimo jiné i stanovení společných pravidel pro mezinárodní silniční přepravu cestujících, jakož i podmínek, za nichž mohou dopravci, kteří nejsou rezidenty tohoto státu, provozovat dopravu uvnitř některého členského státu.
- (3) Aby byl ve Společenství zajištěn soudržný rámec pro mezinárodní přepravu cestujících autokary a autobusy, mělo by se toto nařízení vztahovat na veškerou mezinárodní přepravu na území Společenství. Na přepravu ze členských států do třetích zemí se nadále ve značné míře vztahují dvoustranné dohody mezi členskými státy a danými třetími zeměmi. Toto nařízení by se proto nemělo použít na část jízdy na území členského státu,

kde nastupují nebo vystupují cestující, pokud nebyly mezi Společenstvím a příslušnými třetími zeměmi uzavřeny nezbytné dohody. Mělo by se však vztahovat na průjezd přes území jakéhokoli členského státu.

- (4) Volný pohyb služeb představuje základní zásadu společné dopravní politiky a vyžaduje, aby byl dopravcům ze všech členských států zaručen přístup k mezinárodním dopravním trhům bez diskriminace na základě státní příslušnosti nebo místa usazení.
- (5) Provozování mezinárodní přepravy cestujících autokary a autobusy by mělo být podmíněno vlastnictvím licence Společenství. Od dopravců by mělo být vyžadováno, aby se v každém jejich vozidle nacházel ověřený opis licence Společenství za účelem usnadnění účinné kontroly prováděné donucovacími orgány, zejména orgány mimo členský stát, v němž je dopravce usazen. Měly by být stanoveny podmínky vydávání a odebrání licencí Společenství, jejich doba platnosti a podrobná pravidla jejich používání. Je rovněž zapotřebí stanovit podrobné specifikace, pokud jde o grafickou podobu a jiné prvky licencí Společenství a jejich ověřených opisů.
- (6) Je účelné stanovit za určitých podmínek pružnou právní úpravu pro zvláštní linkovou dopravu a některé druhy příležitostné dopravy, aby byly uspokojeny požadavky trhu.
- (7) Linková doprava a musí nadále podléhat povolení, ale je nezbytné změnit některá pravidla, a zejména postupy pro udělování povolení.
- (8) Povolení linkové dopravy by tedy mělo být vydáno poté, co proběhne postup pro udělování povolení, s výjimkou případů, kdy jsou jasně určeny důvody zamítnutí týkající se žadatele. Důvody pro zamítnutí souvisejícími s příslušným trhem by se měly rozumět případy, kdy by doprava, o kterou se žádá, vážně ovlivňovala funkčnost srovnatelné dopravy provozované v rámci jedné nebo více smluv o veřejné službě na příslušných přímých úsecích, nebo kdy by hlavní účelem dopravy nebylo přepravovat cestující mezi zastávkami umístěnými v různých členských státech.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 10, 15.1.2008, s. 44.<sup>(2)</sup> Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 5. června 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). Rozhodnutí Rady ze dne ...<sup>(3)</sup> Úř. věst. L 74, 20.3.1992, s. 1.<sup>(4)</sup> Úř. věst. L 4, 8.1.1998, s. 1.

- (9) Dopravcům nerezidentům by mělo být umožněno provozovat vnitrostátní silniční přepravu cestujících, nicméně je třeba zohlednit zvláštnosti jednotlivých forem dopravy. Pokud se tyto kabotážní jízdy provádí, měly by podléhat právním předpisům Společenství, například nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy<sup>(1)</sup>, a vnitrostátním právním předpisům platným v určité oblasti v hostitelském státě.
- (10) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES ze dne 16. prosince 1996 o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb<sup>(2)</sup> se vztahuje na provozovatele silniční dopravy, kteří provádí kabotáž.
- (11) Pokud jde o linkovou dopravu, může být dopravci nerezidenty prováděna pouze linková doprava v rámci linkové mezinárodní dopravy, s výjimkou městské a příměstské linkové dopravy, přičemž je vázána na určité podmínky, především na právní předpisy hostitelského členského státu.
- (12) Členské státy navzájem spolupracují za účelem řádného uplatňování tohoto nařízení.
- (13) Je potřeba co nejvíce snížit počet správních formalit, aniž by byly zrušeny kontroly a sankce, které zaručují řádné uplatňování a účinné prosazení tohoto nařízení. Za tímto účelem by se měla vyjasnit stávající pravidla týkající se odebrání licence Společenství a tato pravidla by měla být důraznější. Současná pravidla by se měla upravit tak, aby umožnila ukládat účinné sankce za závažná porušení právních předpisů, jichž se dopravce dopustil v hostitelském členském státu. Sankce by měly být nediskriminační a přiměřené vzhledem k závažnosti porušení. Vůči všem uloženým sankcím by mělo být možné podat opravný prostředek.
- (14) Členské státy by měly zaznamenávat do vnitrostátního elektronického rejstříku podniků silniční dopravy veškeré případy závažného porušení právních předpisů, které lze připsat dopravci a které vedly k uložení sankce.
- (15) Členské státy by s cílem usnadnit a podpořit výměnu informací mezi vnitrostátními orgány měly k výměně příslušných informací využívat vnitrostátní kontaktní místa zřízená podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. .../2009 ze dne ..., kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon provolání provozovatele silniční dopravy<sup>(3)</sup>.
- (16) Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi<sup>(4)</sup>.
- (17) Zejména je třeba zmocnit Komisi ke stanovení formátu některých dokumentů, které se mají použít při uplatňování tohoto nařízení, a k přizpůsobení příloh I a II tohoto nařízení technickému pokroku. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou podle článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
- (18) Členské státy by měly přijmout nezbytná opatření k provedení tohoto nařízení, zejména opatření týkající se účinných, přiměřených a odrazujících sankcí.
- (19) Jelikož cílů tohoto nařízení, zejména zajištění soudržného rámce pro mezinárodní přepravu cestujících autokary a autobusy ve Společenství, nemůže být dosaženo uspokojivě na úrovni členských států, a proto, z důvodu jejího rozsahu a účinků, jich může být lépe dosaženo 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 těchto cílů,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

## KAPITOLA I

### OBEČNÁ USTANOVENÍ

#### Článek 1

#### Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na mezinárodní přepravu cestujících autokary a autobusy na území Společenství, kterou pro cizí nebo vlastní potřebu provozují dopravci, kteří jsou usazeni v některém členském státě podle jeho právních předpisů, s využitím vozidel v tomto členském státě evidovaných a vhodných díky své konstrukci a vybavení pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče a pro tuto přepravu určených, jakož i na jízdu prázdných vozidel související s touto přepravou.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 18, 21.1.1997, s. 1.

<sup>(3)</sup> Úř. věst. L ...

<sup>(4)</sup> Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

Změnou vozidel nebo přerušením přepravy za účelem provedení části cesty jiným dopravním prostředkem není dotčeno použití tohoto nařízení.

2. V případě přepravy z členského státu do třetí země nebo naopak se toto nařízení vztahuje na část jízdy provedenou při průjezdu přes území jakéhokoli členského státu. Nepoužije se na část jízdy na území členského státu, kde nastupují nebo vystupují cestující, pokud není uzavřena nezbytná dohoda mezi Společenstvím a danou třetí zemí.

3. Až do uzavření dohod uvedených v odstavci 2 nejsou tímto nařízením dotčena ustanovení o přepravě z členského státu do třetí země nebo naopak obsažená ve dvoustranných dohodách uzavřených mezi členskými státy a těmito třetími zeměmi.

4. Toto nařízení se použije na vnitrostátní silniční osobní dopravu pro cizí potřebu provozovanou dočasně dopravcem nerezidentem podle kapitoly V.

## Článek 2

### Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto definice:

- 1) „mezinárodní dopravou“ se rozumí:
  - a) jízda vozidla, při které leží výchozí a cílové místo cesty ve dvou různých členských státech, s průjezdem nebo bez průjezdu jedním či více členskými státy nebo jednou či více třetími zeměmi;
  - b) jízda vozidla, při které výchozí a cílové místo cesty leží v témže členském státu a cestující jsou nabíráni či vykládáni v jiném členském státě nebo ve třetí zemi;
  - c) jízda vozidla, při které výchozí místo cesty leží v jednom členském státu a cílové místo v třetí zemi nebo naopak, s průjezdem nebo bez průjezdu jedním či více členskými státy nebo jednou či více třetími zeměmi; nebo
  - d) jízda vozidla mezi třetími zeměmi s průjezdem po území jednoho nebo více členských států;
- 2) „linkovou dopravou“ se rozumí přeprava cestujících v určených intervalech a na určených trasách, přičemž cestující mohou vystupovat a nastupovat na předem určených zastávkách;
- 3) „zvláštní linkovou dopravou“ se rozumí bez ohledu na to, kdo přepravu organizuje, pravidelná přeprava stanovených skupin cestujících s vyloučením jiných osob.
- 4) „příležitostnou dopravou“ se rozumí doprava, která není definována jako linková doprava ani jako zvláštní linková

doprava a jejíž hlavním rysem je přeprava skupin cestujících vytvořená z podnětu zákazníka nebo samotného dopravce;

- 5) „dopravu pro vlastní potřebu“ se rozumí doprava, kterou provádí fyzická nebo právnická osoba k neobchodním a neziskovým účelům, pokud
  - dopravní činnost je pouze vedlejší činností dotyčné fyzické nebo právnické osoby a
  - použitá vozidla jsou ve vlastnictví uvedené fyzické nebo právnické osoby nebo jsou pořízována na splátky nebo na dlouhodobou leasingovou smlouvu a jsou řízena zaměstnancem fyzické nebo právnické osoby nebo přímo fyzickou osobou nebo zaměstnanci zaměstnávány dotyčným podnikem nebo tomuto podniku poskytnutými na základě smluvního závazku;
- 6) „hostitelským členským státem“ se rozumí členský stát, v němž dopravce provozuje svou činnost, jiný než členský stát, v němž je dopravce usazen.
- 7) „kobotáží“ se rozumí buď
  - vnitrostátní silniční osobní doprava pro cizí potřebu prováděná dočasně dopravcem v hostitelském členském státě, nebo
  - nástup a výstup cestujících v rámci téhož členského státu v rámci linkové mezinárodní dopravy, a to v souladu s tímto nařízením a za podmínky, že se nejedná o hlavní cíl této dopravy.
- 8) „závažnými porušeními právních předpisů Společenství v oblasti silniční dopravy“ se rozumí porušení právních předpisů, která mohou vést ke ztrátě dobré pověsti v souladu s čl. 6 odst. 1 a 2 nařízení (ES) č. .../2009 ze dne nebo k dočasnému či trvalému odebrání licence Společenství.

## Článek 3

### Volný pohyb služeb

1. Každému dopravci je pro vlastní potřebu ve smyslu článku 1 povoleno v souladu s tímto nařízením provozovat přepravu autokary a autobusy linkové dopravy, včetně zvláštní linkové dopravy, a příležitostné dopravy bez diskriminace na základě státní příslušnosti nebo místa, v němž je usazen, pokud:
  - a) je oprávněn v členském státě, v němž je usazen, provozovat přepravu autokary a autobusy linkové dopravy, včetně zvláštní linkové dopravy, nebo příležitostné dopravy v souladu s podmínkami přístupu na trh stanovenými vnitrostátními právními předpisy;
  - b) splňuje podmínky stanovené právními předpisy Společenství o přístupu k povolání provozovatele vnitrostátní nebo mezinárodní silniční osobní dopravy; a

c) vyhovuje právním předpisům týkajícím se norem pro řidiče a vozidla stanoveným zejména směrnicí Rady 92/6/EHS ze dne 10. února 1992 o montáži a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel ve Společenství <sup>(1)</sup>, směrnicí Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz <sup>(2)</sup>, a směrnicí 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 <sup>(3)</sup>.

2. Každému dopravci je pro vlastní potřebu ve smyslu článku 1 povoleno provozovat bez diskriminace na základě státní příslušnosti nebo místa, v němž je usazen, dopravu ve smyslu čl. 5 odst. 5, pokud:

- a) mu bylo v členském státě, v němž je usazen, uděleno povolení k provozování osobní dopravy autokary a autobusy v souladu s podmínkami přístupu na trh stanovenými ve vnitrostátních právních předpisech a
- b) vyhovuje právním předpisům týkajícím se norem pro řidiče a vozidla stanoveným zejména směrnicí 92/6/EHS, směrnicí 96/53/ES a směrnicí 2003/59/ES.

## KAPITOLA II

### LICENCE SPOLEČENSTVÍ A PŘÍSTUP NA TRH

#### Článek 4

##### Licence Společenství

1. Mezinárodní přepravu cestujících autokary nebo autobusy lze provozovat s licenci Společenství vydanou příslušnými orgány členského státu, v němž je usazen.

2. Příslušné orgány členského státu, v němž je dopravce usazen, vydají držiteli prvopis licence Společenství, který musí být uchovávan u dopravce, a takový počet ověřených opisů, které odpovídají počtu vozidel používaných pro mezinárodní přepravu cestujících, která jsou k dispozici držiteli licence Společenství, ať již jsou tato vozidla v plném vlastnictví nebo jsou držena jinou formou, zejména na základě smlouvy o splátkovém prodeji, smlouvy o pronájmu nebo leasingové smlouvy.

Licence Společenství a jejich ověřené opisy odpovídají vzoru stanovenému v příloze II. Obsahují alespoň dva bezpečnostní prvky uvedené v příloze I.

Komise přizpůsobí přílohy I a II technickému pokroku. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 26 odst. 2.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 57, 2.3.1992, s. 27.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59.

<sup>(3)</sup> Úř. věst. L 226, 10.9.2003, s. 4.

Licence Společenství a jejich ověřené opisy se opatří pečeti orgánu vydávajícího licenci, jakož i podpisem a pořadovým číslem. Pořadové číslo osvědčení řidiče se zaneše do vnitrostátního elektronického rejstříku podniků silniční dopravy podle článku 16 nařízení (ES) č. .../2009 jako součást údajů o dopravci.

3. Licence Společenství je vydávána na jméno dopravce a nelze ji převést na třetí osobu. Ověřený opis licence Společenství musí být uchovávan v každém vozidle dopravce a musí být předložen na žádost oprávněného kontrolora.

4. Licence Společenství je vydávána na dobu až deseti let s možností prodloužení.

Licence Společenství a jejich ověřené opisy vydané přede dnem použitelnosti tohoto nařízení zůstávají platné do jejich dne skončení platnosti.

5. Kdykoli je podána žádost o licenci Společenství nebo je licence Společenství prodloužena v souladu s odstavcem 4 tohoto článku, ověřují příslušné orgány členského státu, v němž je dopravce usazen, zda dopravce splňuje nebo nadále splňuje podmínky stanovené v čl. 3 odst. 1.

6. Jestliže podmínky uvedené v čl. 3 odst. 1 nejsou splněny, odmítnou příslušné orgány členského státu, v němž je dopravce usazen, vydat nebo prodloužit či odejmout licenci Společenství a toto odmítnutí odůvodní.

7. Členské státy musí žadateli o licenci Společenství nebo držiteli licence Společenství zaručit právo odvolat se proti rozhodnutí o zamítnutí nebo o odnětí dotyčné licence vydanému příslušnými orgány členského státu, v němž je usazen.

8. Členské státy mohou rozhodnout, že se licence Společenství vztahuje rovněž na vnitrostátní dopravu.

#### Článek 5

##### Přístup na trh

1. S výhradou případné povinné rezervace je linková doprava přístupná všem.

Pro linkovou dopravu je třeba povolení v souladu s ustanoveními kapitoly III.

Pro linkovou dopravu z členského státu do třetí země a naopak je třeba povolení v souladu s dvoustrannou dohodou mezi daným členským státem a třetí zemí a případně tranzitním členským státem, nebyla-li uzavřena nezbytná dohoda mezi Společenstvím a dotyčnou třetí zemí.

Pravidelnost linkové dopravy není dotčena tím, že provozní podmínky této dopravy mohou být upraveny podle potřeb uživatelů.

Provozování souběžných nebo dočasných linkových spojů určených pro uživatele stávajících linkových spojů, neobsluhování určitých zastávek nebo obsluhování přídatných zastávek stávajícími linkovými spoji se řídí stejnými pravidly jako stávající linkové spoje.

2. Zvláštní linková doprava zahrnuje:

- a) přepravu pracovníků mezi bydlištěm a pracovištěm;
- b) přepravu žáků a studentů mezi bydlištěm a vzdělávacími institucemi.

Pravidelnost zvláštní linkové dopravy není dotčena tím, že provozní podmínky této dopravy mohou být upraveny podle potřeb uživatelů.

Pro zvláštní linkovou dopravu není třeba povolení podle kapitoly III, je-li upravena smlouvou mezi organizátorem a dopravcem.

3. Pro příležitostnou dopravu není třeba povolení podle kapitoly III.

Pro organizování souběžné nebo dočasné dopravy srovnatelné se stávající linkovou dopravou a určené pro tytéž cestující je však třeba povolení vydané postupem stanoveným v kapitole III.

Skutečnost, že je příležitostná doprava provozována v určitých intervalech, nepostačuje sama o sobě k tomu, aby přestala být považována za příležitostnou dopravu.

Příležitostná doprava může být provozována skupinou dopravců, kteří ji vykonávají pro potřebu stejného zadavatele, a cestující mohou přestoupit během cesty na jiný spoj jiného dopravce téže skupiny na trase na území členského státu.

Komise stanoví postupy oznamování jmen takových dopravců a spojů na trase příslušným orgánům dotyčných členských států. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 26 odst. 2.

4. Obdobně není třeba povolení pro jízdy prázdných vozidel související s dopravou uvedenou v odst. 2 třetím pododstavci a v odst. 3 prvním pododstavci.

5. Pro dopravu pro vlastní potřebu není třeba povolení, ale vztahuje se na ni systém osvědčení.

Osvědčení vydávají příslušné orgány členského státu, v němž je vozidlo evidováno, a platí pro celou cestu včetně tranzitu.

Komise stanoví formát osvědčení. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 26 odst. 2.

## KAPITOLA III

### LINKOVÁ DOPRAVA PODLÉHAJÍCÍ POVOLENÍ

#### Článek 6

#### Druh povolení

1. Povolení se vydává na jméno dopravce a je nepřenosné. Dopravce, kterému bylo povolení uděleno, však může se souhlasem příslušného orgánu členského státu, na jehož území je výchozí bod (dále jen „povolující orgán“), provozovat dopravu prostřednictvím subdodavatele. V tom případě se jméno subdodavatele a jeho postavení vyznačí v povolení. Subdodavatel musí splňovat podmínky uvedené v čl. 3 odst. 1. Pro účely tohoto odstavce se výchozím bodem rozumí „jedna z konečných zastávek“

U sdružení podniků vytvořeného pro provozování linkové dopravy se povolení vydává na jméno všech podniků a jsou v něm uvedena jména všech dopravců. Předává se podniku, který provoz řídí, a ostatním podnikům se vydávají opisy.

2. Doba platnosti povolení nesmí překročit pět let. Může být zkrácena na žádost žadatele nebo po vzájemné dohodě příslušných orgánů členských států, na jejichž území nastupují nebo vystupují cestující.

3. Povolení musí uvádět:

- a) druh dopravy;
- b) trasu přepravy, zejména výchozí a cílový bod;
- c) dobu platnosti povolení;
- d) zastávky a jízdní řád.

4. Komise stanoví formát povolení. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 26 odst. 2.

5. Povolení opravňuje držitele k provozování linkové dopravy na území všech členských států, jimiž prochází uvedená trasa.

6. Provozovatel linkové dopravy může použít přídatná vozidla k řešení dočasných a výjimečných situací.

V tom případě dopravce zajistí, aby ve vozidle byly tyto doklady:

- a) opis povolení pro linkovou dopravu;
- b) opis smlouvy mezi provozovatelem linkové dopravy a podnikem, který poskytuje dodatečná vozidla, nebo rovnocenný doklad;
- c) ověřený opis licence Společenství vydané provozovateli poskytujícími další vozidla pro dopravu.

## Článek 7

**Podání žádosti o povolení**

1. Žádosti o povolení linkové dopravy se podávají povolujícímu orgánu.
2. Komise stanoví formát žádostí. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 26 odst. 2.
3. Žadatel sdělí k odůvodnění své žádosti všechny další informace, které považuje za významné nebo které si vyžádá povolující orgán, zejména rozpis řízení umožňující sledovat dodržování právních předpisů Společenství o dobách řízení a odpočinku a opis licence Společenství.

## Článek 8

**Postup pro udělení povolení**

1. Povolení se uděluje po dohodě s příslušnými orgány všech členských států, na jejichž území nastupují nebo vystupují cestující. Povolující orgán předloží uvedeným orgánům a příslušným orgánům členských států, jejichž územím se projíždí bez nástupu a výstupu cestujících, opis žádosti spolu se svým posouzením a opisy všech ostatních souvisejících dokladů.
2. Příslušné orgány členských států, jejichž souhlas byl vyžádán, sdělí povolujícímu orgánu své rozhodnutí o žádosti do dvou měsíců. Tato lhůta se počítá ode dne obdržení žádosti o souhlas, který je uveden na potvrzení o obdržení. Pokud je rozhodnutí obdržené od příslušných orgánů členských států, jejichž souhlas byl vyžádán, negativní, je v něm uvedeno řádné odůvodnění. Jestliže povolující orgán odpověď neobdrží do dvou měsíců, je to považováno za souhlas a povolující orgán povolení může udělit

Orgány členských států, jejichž územím se projíždí bez nástupu a výstupu cestujících, mohou sdělit povolujícímu orgánu své připomínky ve lhůtě uvedené v prvním pododstavci.

3. Povolující orgán rozhodne o žádosti do čtyř měsíců ode dne podání žádosti dopravcem.
4. Povolení bude vydáno s výjimkou případů, kdy:
  - a) žadatel není schopen provozovat dopravu, na niž se žádost vztahuje, vozidly, která jsou mu bezprostředně dostupná;
  - b) žadatel porušil vnitrostátní nebo mezinárodní právní předpisy o silniční dopravě, zejména podmínky a požadavky související s povolením pro mezinárodní silniční přepravu cestujících nebo se dopustil závažných porušení pravidel

silniční dopravy Společenství, zejména norem týkajících se vozidel a doby řízení a odpočinku řidičů;

- c) v případě žádosti o prodloužení povolení již nejsou splněny podmínky pro udělení tohoto povolení;
- d) členský stát na základě podrobné analýzy rozhodne, že dotyčná doprava by vážně ovlivnila funkčnost srovnatelné dopravy, na niž se vztahuje jedna či více smluv o veřejných službách vyhovujících právu Společenství na příslušných přímých úsecích. V takovém případě členský stát stanoví nediskriminační kritéria pro stanovení toho, zda by služba, o niž se žádá, vážně ovlivnila funkčnost výše uvedené srovnatelné služby, a na žádost Komise jí tato kritéria sdělí;
- e) členský stát na základě podrobné analýzy rozhodne, že hlavním cílem služby není přeprava cestujících mezi zastávkami v různých členských státech.

Členský stát může po dohodě s Komisí v případě, že stávající mezinárodní autokarová či autobusová doprava závažně ovlivňuje funkčnost srovnatelné dopravy, na niž se vztahuje jedna či více smluv o veřejných službách vyhovujících právu Společenství na dotyčných přímých úsecích, pozastavit nebo odejmout povolení provozovat mezinárodní autokarovou či autobusovou dopravu poté, co šest měsíců předem dopravce na tuto možnost upozorní.

Skutečnost, že dopravce nabízí nižší ceny než jsou ceny jiných silničních dopravců nebo že je dotyčný spoj již provozován jinými silničními dopravci, neopravňuje sama o sobě k zamítnutí žádosti.

5. Povolující orgán a příslušné orgány všech členských států účastnících se dosažení dohody podle odstavce 1, mohou žádost zamítnout jen z důvodů stanovených tímto nařízením.

6. Po ukončení postupu podle odstavců 1 až 5 povolující orgán udělí povolení nebo žádost formálně zamítne;

Zamítnutí žádosti je zdůvodněno. Členské státy zajistí dopravcům, aby v případě zamítnutí jejich žádosti měli možnost uplatnit svá práva.

- Povolující orgán informuje všechny orgány uvedené v odstavci 1 o svém rozhodnutí a zašle jim opis povolení.

7. Jestliže postup k dosažení dohody podle odstavce 1 nedospěje k výsledku, může být záležitost předána Komisi ve lhůtě dvou měsíců ode dne sdělení o záporném rozhodnutí jedním nebo více členskými státy konzultovanými podle odstavce 1.

8. Komise po konzultaci s dotyčnými členskými státy přijme do čtyř měsíců od obdržení sdělení od povolujícího orgánu rozhodnutí, jež vstoupí v platnost 30 dnů ode dne jeho oznámení dotyčným členským státům.

9. Rozhodnutí Komise zůstává v platnosti do dosažení dohody mezi dotyčnými členskými státy.

#### Článek 9

### Prodloužení a změna povolení

Článek 8 se použije obdobně na žádosti o prodloužení povolení nebo o změnu podmínek pro provoz dopravy podléhající povolení.

V případě menších změn provozních podmínek, zejména úprav intervalů, jízdného a jízdních řádů, stačí, že povolující orgán uvědomí ostatní členské státy, kterých se týká změna.

Dotčené členské státy se mohou dohodnout, aby o změnách podmínek pro provoz určité dopravy rozhodoval sám povolující orgán.

#### Článek 10

### Pozbytí platnosti povolení

1. Aniž je dotčeno nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici<sup>(1)</sup>, pozbývá povolení pro linkovou dopravu platností uplynutím doby platnosti povolení nebo tři měsíce po dni, kdy povolující orgán obdrží od držitele daného povolení předběžné sdělení o jeho záměru ukončit dopravní činnost. Sdělení je odůvodněno.

2. Přestane-li existovat poptávka po této dopravě, může být období sdělení stanoveného v odstavci 1 jeden měsíc.

3. Povolující orgán uvědomí příslušné orgány členských států, kterých se to týká, že povolení pozbylo platnosti.

4. Držitel povolení uvědomí o ukončení dopravy uživatele vhodným zveřejněním jeden měsíc předem.

#### Článek 11

### Závazky dopravce

1. S výjimkou případů vyšší moci musí provozovatel linkové dopravy přijmout po dobu platnosti povolení všechna opatření k zajištění dopravní obslužnosti, která odpovídá všem normám pro pravidelnost, přesnost a přepravní kapacitu a je v souladu s ostatními podmínkami stanovenými příslušným orgánem v souladu s čl. 6 odst. 3.

2. Dopravce musí trasu, zastávky, jízdní řád, jízdné a ostatní podmínky přepravy zveřejnit tak, aby byly snadno dostupné všem uživatelům.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1.

3. Aniž je dotčeno nařízení (ES) č. 1370/2007, mohou dotyčné členské státy vzájemnou dohodou a po dohodě s držitelem povolení změnit provozní podmínky linkové přepravy.

#### KAPITOLA IV

### PŘÍLEŽITOSTNÁ DOPRAVA A OSTATNÍ DOPRAVA NEPODLÉHAJÍCÍ POVOLENÍ

#### Článek 12

### Kontrolní doklady

1. Příležitostná doprava je provozována na podkladě jízdního listu s výjimkou dopravy uvedené v čl. 5 odst. 3 druhém pododstavci.

2. Dopravce provozující příležitostnou dopravu vyplní jízdní list před začátkem každé jízdy.

3. Jízdní list musí obsahovat alespoň tyto informace:

- a) druh dopravy;
- b) hlavní trasu;
- c) zapojené dopravce.

4. Sešity jízdních listů vydává příslušný orgán členského státu, v němž je dopravce usazen, nebo subjekty jím určené.

5. Komise stanoví formát jízdního listu, sešitu jízdních listů a způsob, jakým se používají. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 26 odst. 2.

6. U zvláštní linkové dopravy uvedené v čl. 5 odst. 2 třetím pododstavci zastupuje kontrolní doklad smlouva nebo její ověřený opis.

#### Článek 13

### Místní výlety

V rámci mezinárodní příležitostné dopravy může dopravce provozovat příležitostnou dopravu (místní výlety) v jiném členském státě než ve státě, v němž je usazen.

Tato doprava určená cestujícím bez bydliště v daném státě, kteří před tím byli týměž dopravcem přepraveni v rámci mezinárodní dopravy uvedené v prvním pododstavci, se provádí týměž vozidlem nebo vozidlem téhož dopravce či skupiny dopravců.



## KAPITOLA V

## KABOTÁŽ

## Článek 14

**Obecná zásada**

Každému provozovateli silniční osobní dopravy pro cizí potřebu, který je držitelem licence Společenství, musí být za podmínek stanovených v této kapitole a bez diskriminace na základě státní příslušnosti nebo místa, kde je dopravce usazen, povoleno provozovat kabotáž podle článku 15.

## Článek 15

**Povolená kabotáž**

Kabotáž je povolena pro následující dopravu:

- a) zvláštní linkovou dopravu za předpokladu, že se zakládá na smlouvě uzavřené mezi organizátorem a dopravcem,
- b) příležitostnou dopravu,
- c) linkovou dopravu prováděnou dopravcem nerezidentem v hostitelském státě v rámci mezinárodní linkové dopravy v souladu s tímto nařízením s výjimkou dopravy uspokojující dopravní potřeby městského centra nebo aglomerace, jakož i dopravní potřeby mezi nimi a jejich okolím. Kabotáž nelze provádět nezávisle na této mezinárodní linkové dopravě.

## Článek 16

**Pravidla vztahující se na kabotáž**

1. Nestanoví-li právní předpisy Společenství jinak, podléhá provozování kabotáže platným právním a správním předpisům hostitelského členského státu s ohledem na:

- a) podmínky platné pro smlouvy o přepravě;
- b) hmotnosti a rozměry silničních vozidel;
- c) požadavky týkající se přepravy určitých skupin cestujících, a to žáků, dětí a tělesně postižených osob;
- d) doby jízdy a odpočinku;
- e) daň z přidané hodnoty (DPH) dopravních služeb.

Hmotnosti a rozměry uvedené v prvním pododstavci písm. b) smějí případně přesáhnout hmotnosti a rozměry použitelné v členském státě, v němž je dopravce usazen, ale za žádných

okolností nesmějí překročit mezní hodnoty stanovené hostitelským členským státem pro vnitrostátní dopravní provoz nebo technické vlastnosti uvedené v dokladech podle čl. 6 odst. 1 směrnice 96/53/ES.

2. Nestanoví-li právní předpisy Společenství jinak, podléhá provozování kabotáže tvořící součást dopravních služeb podle čl. 15 písm. c) platným právním a správním předpisům hostitelského členského státu týkajícím se povolování, postupů veřejné soutěže, provozovaných spojů, pravidelnosti, kontinuity, frekvence a tras.

3. Na vozidla určená ke kabotáži se vztahují stejné technické normy konstrukce a vybavení jako na vozidla uváděná do provozu v mezinárodní dopravě.

4. Členské státy uplatňují vnitrostátní právní a správní předpisy uvedené v odstavcích 1 a 2 na dopravce nerezidenty za stejných podmínek jako na dopravce v nich usazené, tak aby bylo zabráněno veškeré diskriminaci na základě státní příslušnosti nebo místa, v němž je dopravce usazen.

## Článek 17

**Kontrolní doklady pro kabotáž**

1. Při příležitostné dopravě ve formě kabotáže se ve vozidle nachází jízdní list podle článku 12, který se předkládá na žádost kontrolora.

2. Jízdní list musí obsahovat tyto informace:

- a) výchozí a cílový bod jízdy,
- b) datum začátku a konce jízdy.

3. Jízdní listy jsou vydávány v sešitech uvedených v článku 12 opatřených schvalovací známkou příslušného orgánu nebo subjektu členského státu, v němž je dopravce usazen.

4. V případě zvláštní linkové dopravy slouží jako kontrolní doklad smlouva uzavřená mezi dopravcem a organizátorem dopravy nebo její ověřený opis.

Jízdní list se však vyplňuje jako měsíční výkaz.

5. Použité jízdní listy musí být vráceny příslušnému orgánu nebo subjektu členského státu, v němž je dopravce usazen, v souladu s postupy, které tento orgán nebo subjekt stanoví.

## KAPITOLA VI

## Článek 21

## KONTROLY A SANKCE

## Odejmutí licencí Společenství a povolení

## Článek 18

## Jízdenky

1. Dopravci provozující linkovou dopravu, s výjimkou zvláštní linkové dopravy, vydají jednotlivou nebo souhrnnou jízdenku, která uvádí tyto údaje:

- a) výchozí a cílový bod, případně i zpáteční jízdy,
- b) dobu platnosti jízdenky,
- c) sazbu přepravy.

2. Jízdenka ve smyslu odstavce 1 musí být předložena na žádost oprávněného kontrolora.

1. Příslušné orgány členského státu, v němž je dopravce usazen, odejmou licenci Společenství, jestliže držitel:

- a) již nesplňuje podmínky stanovené v čl. 3 odst. 1; nebo
- b) poskytl nesprávné informace týkající se údajů požadovaných pro vydání licence Společenství.

2. Povolující orgán odejme povolení, jestliže držitel již nesplňuje podmínky, na jejichž základě bylo podle tohoto nařízení uděleno, zejména požádá-li o to členský stát, v němž je dopravce usazen. Tento orgán o tom neprodleně uvědomí příslušné orgány dotčeného členského státu.

## Článek 19

## Silniční kontroly a kontroly v provozovnách dopravců

1. Povolení nebo kontrolní doklad musí být ve vozidle a musí být předloženy na žádost oprávněného kontrolora.

2. Dopravci provozující mezinárodní přepravu cestujících autokary a autobusy umožní všechny kontroly, které mají zajistit řádné provozování této přepravy, zejména pokud jde o dobu řízení a odpočinku. Při uplatňování tohoto nařízení jsou oprávnění kontroloři zmocněni:

- a) prověřovat účetní knihy a jiné podklady o činnosti dopravce;
- b) na místě vyhotovovat kopie nebo výtahy z účetních knih a jiných podkladů;
- c) mít přístup do všech provozoven dopravce, na jeho pozemky a do jeho vozidel;
- d) požadovat zpřístupnění všech informací obsažených v účetních knihách, podkladech a databázích.

## Článek 22

## Uložení sankcí za porušení právních předpisů členskými státy, v němž je dopravce usazen

1. V případě závažného porušení právních předpisů Společenství v oblasti silniční dopravy, kterých se dopravci dopustili v jakémkoli členském státu nebo tam byla zjištěna, zejména týkajících se vozidel, dob řízení a odpočinku řidičů a poskytování souběžné nebo dočasné dopravy bez povolení podle čl. 5 odst. 1 pátého pododstavce, mohou příslušné orgány členského státu, v němž je usazen dopravce, který se porušení dopustil, přijmout vhodná opatření, s cílem postupovat ve věci, jež by mohla mimo jiné vést k uložení těchto správních sankcí

- a) dočasně nebo trvale odejmout některé nebo všechny ověřené opisy licence Společenství;
- b) dočasně nebo trvale odejmout licenci Společenství.

Tyto sankce mohou být určovány po konečném rozhodnutí ve věci, v níž bylo postoupeno, s ohledem na závažnost porušení právních předpisů, kterého se držitel licence Společenství dopustil, a na celkový počet ověřených opisů této licence Společenství, které drží pro účely mezinárodního provozu.

2. Příslušné orgány členského státu, v němž je dopravce usazen, sdělí příslušným orgánům členského státu, na jehož území byla porušení zjištěna, co nejdříve a nejpozději do dvou měsíců po jejich konečném rozhodnutí ve věci, které sankce podle odstavce 1 byly uloženy, pokud uloženy byly.

Pokud sankce uloženy nejsou, uvedou příslušné orgány členského státu usazení příslušné důvody.

## Článek 20

## Vzájemná spolupráce

Členské státy navzájem spolupracují při zajišťování provádění a monitorování tohoto nařízení. Vyměňují si informace prostřednictvím vnitrostátních kontaktních míst zřízených podle článku 18 nařízení (ES) č. .../2009.

3. Příslušné orgány při tom zajistí, aby celkové sankce uložené dotyčnému dopravci přiměřeně odpovídaly porušení nebo porušením, která byla příčinou těchto sankcí, zohledňujíc každou sankci za totéž porušení již uloženou v členském státu, v němž bylo porušení zjištěno.

4. Tímto článkem není dotčena skutečnost, že příslušné orgány členského státu, v nichž je dopravce usazen, mohou zahájit řízení před vnitrostátním soudem. Je-li takové řízení zahájeno, dotyčný příslušný orgán o tom uvědomí příslušné orgány členských států, v nichž k porušení došlo.

5. Členské státy zajistí, aby dopravci měli právo se proti správním sankcím odvolat, pokud jim budou podle tohoto článku uloženy.

#### Článek 23

### Uložení sankcí za porušení právních předpisů hostitelským členským státem

1. Zjistí-li příslušné orgány členského státu, že došlo k závažnému porušení tohoto nařízení nebo právních předpisů Společenství v oblasti silniční dopravy dopravcem nerezidentem, předá členský stát, na jehož území se porušení právních předpisů zjistilo, příslušným orgánům členského státu, v němž je dopravce usazen, co nejdříve a nejpozději do dvou měsíců po konečném rozhodnutí tyto údaje:

- a) popis porušení právních předpisů, jakož i datum a čas, kdy k němu došlo;
- b) kategorie, druh a závažnost porušení právních předpisů; a
- c) uložené a vykonané sankce.

Příslušné orgány hostitelského členského státu mohou po příslušných orgánech členského státu, kde je usazen dopravce, požadovat, aby uložily správní sankce v souladu s článkem 22.

2. Aniž je dotčeno trestní stíhání, mohou příslušné orgány hostitelského členského státu uložit sankce dopravcům nerezidentům, kteří při provozování kabotáže na území tohoto státu porušili toto nařízení nebo právní předpisy členského státu nebo Společenství v oblasti silniční dopravy. Sankce jsou ukládány s vyloučením jakékoli diskriminace. Sankce mohou mimo jiné spočívat ve varování, nebo v případě závažných nebo právních předpisů v dočasném zákazu provozování kabotáže na území hostitelského státu, kde k porušení došlo.

3. Členské státy zajistí, aby dopravci měli právo se proti správním sankcím odvolat, pokud jim budou podle tohoto článku uloženy.

#### Článek 24

### Zápis do vnitrostátního elektronického rejstříku

Členské státy zajistí, aby závažná porušení právních předpisů Společenství v oblasti silniční dopravy, která lze připsat dopravcům usazeným na jejich území a jež vedla k uložení sankce kterémukoli členským státem, jakož i dočasné nebo trvalé odebrání licence Společenství nebo jejího ověřeného opisu, byly zapsány do vnitrostátního elektronického rejstříku podniků silniční dopravy. Položky v rejstříku, které se týkají dočasného nebo trvalého odebrání licence Společenství, zůstávají v databázi po dobu alespoň dvou let od vypršení doby odebrání v případě dočasného odebrání licence a datem odebrání v případě trvalého odebrání licence.

#### KAPITOLA VII

#### PROVÁDĚNÍ

#### Článek 25

### Dohody mezi členskými státy

1. Členské státy mohou uzavírat dvoustranné a vícestranné dohody o další liberalizaci dopravy, na niž se vztahuje toto nařízení, zejména pokud jde o právní úpravu povolení a o zjednodušení nebo nevyžadování kontrolních dokladů.
2. Členské státy uvědomí Komisi o všech dohodách uzavřených na základě odstavce 1.

#### Článek 26

### 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<sup>(1)</sup>.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5 písm. a) odst. 1 až 4 a odst. 5 písm. b) a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

#### Článek 27

#### Sankce

Členské státy stanoví pravidla týkající se sankcí za porušení tohoto nařízení a učiní všechna opatření, aby tyto sankce byly uplatňovány. Tyto sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí Komisi uvedené předpisy do ... (\*) a co nejdříve oznámí všechny následné změny.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 8.

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

Členské státy zajistí, aby všechna tato opatření byla přijata bez diskriminace na základě státní příslušnosti nebo místa, v němž je dopravce usazen.

#### Článek 28

##### Podávání zpráv

1. Členské státy sdělí Komisi každé dva roky počet povolení linkové dopravy vydaných předchozí rok a celkový počet povolení linkové dopravy platných na konci období, za které se podává zpráva. Tyto informace se podávají zvlášť pro každou cílovou zemi linkové dopravy. Členské státy Komisi rovněž sdělí údaje týkající se kabotáže prováděné dopravci rezidenty formou zvláštní linkové dopravy a příležitostné dopravy během období, za které se podává zpráva.

2. Příslušné orgány hostitelského členského státu zašlou Komisi každé dva roky statistický přehled o počtu povolení vydaných pro kabotáž prováděnou formou linkové dopravy podle čl. 15 písm. c).

3. Komise stanoví formát tabulky, která se použije ke sdělení tohoto statistického přehledu. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 26 odst. 2.

4. Členské státy nejpozději do 31. ledna každého roku uvědomí Komisi o počtu dopravců, kteří jsou držiteli licence Společenství k 31. prosinci předchozího roku, a o počtu ověřených opisů licencí odpovídajících počtu vozidel v provozu k tomuto dni.

#### KAPITOLA VIII

##### ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

#### Článek 29

##### Zrušující ustanovení

Nařízení (EHS) č. 684/92 a (ES) č. 12/98 se zrušují.

Odkazy na zrušená nařízení se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze III.

#### Článek 30

##### Vstup v platnost

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

Použije se od ... (\*).

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

V ... dne ...

Za Evropský parlament  
předseda

...

Za Radu  
předseda nebo předsedkyně

...

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

## PŘÍLOHA I

**BEZPEČNOSTNÍ PRVKY LICENCE SPOLEČENSTVÍ**

Licence Společenství musí obsahovat alespoň dva z těchto bezpečnostních prvků:

- hologram;
  - speciální vlákna v papíru, jež jsou viditelná pod UV světlem;
  - alespoň jedna mikrotisková čára (tisk viditelný pouze pod zvětšovací 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 II

## MODEL LICENCE SPOLEČENSTVÍ

## EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ

a)

(Barva : Pantone světle modrá, celulókový papír formát DIN A4, alespoň 100 g/m<sup>2</sup>)

(První strana licence)

(Znění v úředním jazyku, příp. úředních jazycích členského státu vydávajícího licenci)

Mezinárodní rozlišovací značka členského státu (1) vydávajícího licenci	Název příslušného orgánu nebo subjektu
---	--

LICENCE č. ...

(nebo)

OVĚŘENÝ OPIS č.

**pro mezinárodní přepravu cestujících autokary a autobusy provozovanou pro cizí potřebu**

Držitel licence (2) .....

.....

.....

je oprávněn provádět mezinárodní silniční osobní přepravu pro cizí potřebu na území Společenství v souladu s podmínkami stanovenými nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. .../2009 ze dne ... o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh přepravy cestujících autokary a autobusy (přepřacované znění) a v souladu s obecnými ustanoveními této licence.

Poznámky: .....	
.....	
Tato licence je platná od .....	do .....
Vydáno v .....	dne .....
..... (3)	

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

(2) Jméno nebo obchodní firma a úplná adresa dopravce.

(3) Podpis a razítko příslušného orgánu nebo subjektu vydávajícího licenci.

**Obecná ustanovení**

1. Tato licence je vydána v souladu s nařízením (ES) č. .../2009.
2. Tuto licenci vydávají příslušné orgány členského státu, v němž je usazen dopravce provozující dopravu pro cizí potřebu, který:
  - a) je oprávněn členským státem, v němž je usazen, provozovat linkovou dopravu, včetně zvláštní linkové dopravy nebo příležitostné dopravy autokarem nebo autobusem;
  - b) splňuje podmínky stanovené právními předpisy Společenství o přístupu k povolání provozovatele vnitrostátní nebo mezinárodní silniční osobní dopravy;
  - c) vyhovuje právním předpisům týkajícím se norem pro řidiče a vozidla.
3. Tato licence opravňuje k mezinárodní přepravě cestujících autokary a autobusy provozované pro cizí potřebu na všech dopravních spojích pro jízdy vykonávané na území Společenství:
  - a) jestliže se výchozí a cílový bod nacházejí ve dvou odlišných členských státech, s tranzitem nebo bez tranzitu přes jeden nebo více členských států nebo přes třetí země;
  - b) jestliže se výchozí a cílový bod nacházejí v témže členském státě a cestující jsou nabírání či vykládání v jiném členském státě nebo ve třetí zemi;
  - c) z členského státu do třetí země a naopak, s tranzitem nebo bez tranzitu přes jeden nebo více členských států nebo přes třetí země;
  - d) mezi třetími zeměmi při tranzitu přes území jednoho nebo více členských států

a jízdy prázdných vozidel související s dopravními činnostmi za podmínek stanovených nařízením (ES) č. .../2009.

V případě provozování dopravy z členského státu do třetí země a naopak se nařízení (ES) č. .../2009 vztahuje na část jízdy provedenou při tranzitu přes území členských států. Nepoužije se na část jízdy uskutečněnou na území členského státu, kde nastupují nebo vystupují cestující, pokud není uzavřena nezbytná dohoda mezi Společenstvím a danou třetí zemí.

4. Tato licence je osobní a nepřenosná.
5. Tato licence může být odebrána příslušným členským státem, který ji vydal, a to zejména v případech, kdy dopravce:
  - a) již nesplňuje podmínky stanovené v čl. 3 odst. 1 nařízení (ES) č. .../2009;
  - b) poskytl nesprávné informace o údajích vyžadovaných pro vydání nebo prodloužení licence;
  - c) se dopustí závažného porušení právních předpisů Společenství v oblasti silniční dopravy, zejména týkajících se vozidel, dob řízení a odpočinku řidičů a poskytování souběžné nebo dočasné dopravy bez povolení podle čl. 5 odst. 1 pátého pododstavce nařízení (ES) č. .../2009. Příslušné orgány členského státu, v němž je usazen dopravce, který se porušení dopustil, mohou mimo jiné buď odejmout licenci Společenství, nebo dočasně nebo trvale odejmout některé nebo všechny ověřené opisy licence Společenství.

Tyto sankce jsou určovány podle závažnosti protiprávního jednání, kterého se držitel licence Společenství dopustil, a s ohledem na celkový počet ověřených opisů licence Společenství, které má v držení pro účely mezinárodní dopravy.

6. Prvopis licence musí být uchováván u dopravce. Ověřený opis licence musí být ve vozidle, které vykonává mezinárodní dopravní činnost.
7. Tato licence musí být předložena na žádost oprávněného kontrolora.
8. Na území každého členského státu musí držitel dodržovat právní a správní předpisy platné v dotyčném státě, zejména pokud jde o dopravu a dopravní provoz.
9. „Linkovou dopravou“ se rozumí pravidelná přeprava cestujících v určených intervalech a na určených trasách, přičemž cestující mohou vystupovat a nastupovat na předem určených zastávkách, a která je s výhradou případné povinné rezervace přístupná všem.

Pravidelnost linkové dopravy není dotčena tím, že provozní podmínky této dopravy mohou být upraveny podle potřeb uživatelů.

Pro linkovou dopravu je třeba povolení.

„Zvláštní linkovou dopravou“ se rozumí bez ohledu na to, kdo přepravu organizuje, linková doprava zajišťující přepravu stanovených skupin osob s vyloučením jiných cestujících, v určených intervalech a na určených trasách, kdy cestující mohou vystupovat a nastupovat na předem určených zastávkách.

Zvláštní linková doprava zahrnuje:

- a) přepravu pracovníků mezi bydlištěm a pracovištěm;
- b) přepravu žáků a studentů mezi bydlištěm a vzdělávacími institucemi.

Pravidelnost zvláštní linkové dopravy není dotčena tím, že provozní podmínky této dopravy mohou být upraveny podle potřeb uživatelů.

Pro zvláštní linkovou dopravu není třeba povolení, je-li upravena smlouvou mezi organizátorem a dopravcem.

Provozování souběžných nebo dočasných linkových spojů určených pro uživatele stávajících linkových spojů podléhá povolení.

„Příležitostnou dopravou“ se rozumí doprava, která není definována jako linková doprava ani jako zvláštní linková doprava a která se vyznačuje zejména tím, že přepravuje skupiny vytvořené z podnětu zákazníka nebo samotného dopravce. Pro provozování souběžných nebo dočasných linkových spojů srovnatelných se stávající linkovou dopravou a určených jejím uživatelům je třeba povolení udělené postupem podle kapitoly III nařízení (ES) č. .../2009. Skutečnost, že je tato doprava provozována v určitých intervalech, nestačí sama o sobě k tomu, aby přestala být považována za příležitostnou dopravu.

Příležitostná doprava nevyžaduje povolení.

---



PŘÍLOHA III  
SROVNÁVACÍ TABULKA

Nařízení (EHS) č. 684/92	Nařízení (ES) č. 12/98	Toto nařízení
Článek 1		Článek 1
Čl. 2 bod 1.1	Čl. 2 odst. 1	Čl. 2 odst. 2, čl. 5 odst. 1
Čl. 2 bod 1.2	Čl. 2 odst. 2	Čl. 2 odst. 3, čl. 5 odst. 2
Čl. 2 bod 1.3		Čl. 5 odst. 1 pátý pododstavec
Čl. 2 bod 3.1	Čl. 2 odst. 3	Čl. 2 odst. 4, čl. 5 odst. 3
Čl. 2 bod 3.3		Čl. 5 odst. 3
Čl. 2 bod 3.4		Čl. 5 odst. 3
Čl. 2 bod 4		Čl. 2 odst. 5, čl. 5 odst. 5
–		Čl. 2 odst. 5, 6, 7 a 8
Článek 3		Článek 3
Článek 3a		Článek 4
Článek 4		Článek 5
Článek 5		Článek 6
Článek 6		Článek 7
Článek 7		Článek 8
Článek 8		Článek 9
Článek 9		Článek 10
Článek 10		Článek 11
Článek 11		Článek 12
Článek 12		Článek 13
Článek 13		Čl. 5 odst. 5
	Článek 1	Článek 14
	Čl. 2 odst. 4	
	Článek 3	Článek 15
	Článek 4	Článek 16
	Článek 5	Čl. 4 odst. 3
	Článek 6	Článek 17
	Článek 7	Čl. 28 odst. 3
	Článek 8	Článek 26
	Článek 9	–

Nařízení (EHS) č. 684/92	Nařízení (ES) č. 12/98	Toto nařízení
Článek 14		Článek 18
Článek 15		Článek 19
	Čl. 11 odst. 1	Článek 20
Čl. 16 odst. 1		Čl. 21 odst. 1
Čl. 16 odst. 2		Čl. 21 odst. 2
Čl. 16 odst. 3		Čl. 22 odst. 1
Čl. 16 odst. 4		Čl. 23 odst. 1
Čl. 16 odst. 5		Čl. 22 odst. 2
	Čl. 11 odst. 2	Čl. 23 odst. 2
	Čl. 11 odst. 3	Čl. 23 odst. 2
	Čl. 11 odst. 4	–
	Článek 12	Čl. 22 odst. 5, článek 23
	Článek 13	–
Článek 16a	Článek 10	Článek 26
Článek 17		–
Článek 18		Článek 25
Článek 19	Článek 14	Článek 27
Článek 20		
Článek 21		Článek 29
Článek 22	Článek 15	Článek 30
Příloha		Příloha II

## ODŮVODNĚNÍ RADY

### I. ÚVOD

Komise předložila dne 25. května 2007 návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o společných pravidlech pro přístup na trh přepravy cestujících autokary a autobusy (přepřacované znění), jako jeden ze tří návrhů tzv. silničního balíčku<sup>(1)</sup>.

Dne 5. června 2008 Evropský parlament hlasoval v prvním čtení o svém stanovisku.

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

Při své práci Rada zohlednila stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru. Výbor regionů se rozhodl nevydat stanovisko k uvedeným třem návrhům.

### II. ANALÝZA SPOLEČNÉHO POSTOJE

#### 1. Obecně

V návaznosti na závěry o příspěvku odvětví dopravy k Lisabonské strategii, které byly přijaty na zasedání Evropské rady na jaře roku 2007, se Komise rozhodla podat návrhy na přezkum stávajícího legislativního rámce pro přístup k povolání provozovatele dopravy a pro přístup na mezinárodní trh silniční přepravy, jakož i pro přístup na mezinárodní trh přepravy cestujících autokary a autobusy, a to s cílem zajistit mimo jiné, aby administrativní zátěž byla odpovídající a úměrná. Celkově je účelem těchto nových návrhů modernizovat, nahradit a sloučit ustanovení týkající se provozovatelů silniční přepravy zboží i cestujících a přístupu na trhy silniční dopravy.

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o společných pravidlech pro přístup na trh přepravy cestujících autokary a autobusy nahrazuje dvě nařízení, která jsou v současné době použitelná<sup>(2)</sup>. Hlavním cílem je zjednodušit postup pro udělování povolení pro mezinárodní linkovou osobní dopravu za účelem zdokonalení harmonizace a prosazování spravedlivější hospodářské soutěže na vnitřním trhu.

Společný postoj, na kterém se dohodla Rada, stanoví soudržný rámec pro mezinárodní přepravu cestujících autokary a autobusy na území Společenství. Stanoví jednodušší a rychlejší postup pro udělování povolení pro mezinárodní linkovou dopravu. Rovněž zjednodušuje a standardizuje formát licencí Společenství a ověřených opisů s cílem snížit administrativní zátěž a omezit zpoždění, zejména při silničních kontrolách. Společný postoj rovněž zlepšuje výměnu informací mezi členskými státy tím, že zavádí vnitrostátní kontaktní místa, jež mají být zřízena podle nařízení o přístupu k povolání provozovatele silniční dopravy.

#### 2. Klíčové politické otázky

i) *Vysvětlení, pokud jde o oblast působnosti, definice a zásady*

Rada se do značné míry řídila návrhem Komise a ve svém postoji stanoví, že toto nařízení se použije na veškerou mezinárodní přepravu na území Společenství, včetně přepravy ze třetích zemí a do nich, a na vnitrostátní silniční osobní dopravu provozovanou dočasně podnikem, který v daném členském státě nemá sídlo (dále jen „kabotáž“). Pokud jde o mezinárodní přepravu, Rada zavedla ucelenou definici: pro přepravu do třetí země nebo z ní je stanoveno, že pokud nebyla uzavřena dohoda mezi Společenstvím a dotyčnou třetí zemí, nařízení se nepoužije na část jízdy uskutečněnou ve členském státě, ve kterém nastupují nebo vystupují cestující. Použije se však na průjezd přes území jakéhokoli členského státu. S cílem usnadnit účinné kontroly ze strany donucovacích orgánů, zejména kontroly mimo území členského státu, v němž je dopravce usazen, je po dopravcích požadováno, aby při poskytování mezinárodní přepravy uchovávali v kabině každého svého vozidla ověřený opis licence Společenství.

<sup>(1)</sup> Ostatní 2 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, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání provozovatele silniční dopravy.

<sup>(2)</sup> Nařízení (EHS) č. 684/92 a (ES) č. 12/98.

Evropský parlament se rozhodl, že se bude řídit přístupem Komise, a nepřijal v této otázce žádné změny.

ii) *Licence Společenství a ověřené opisy*

Návrh Komise stanoví vydání licence Společenství na dobu pěti let s možností obnovení. Členským státním rovněž ukládá povinnost zapsat pořadová čísla licence a ověřených opisů do vnitrostátního elektronického rejstříku podniků silniční dopravy podle návrhu nařízení o přístupu k povolání provozovatele dopravy.

Rada ve svém společném postoji umožňuje pružnější přístup a delší dobu platnosti licence Společenství vzhledem k tomu, že výše uvedený rejstřík umožní okamžité ověření aktuálního statusu dopravního podniku. Společným postojem se tedy prodlužuje platnost obnovitelné licence Společenství „až na období 10 let“, zavádí regulativní postup s kontrolou (v rámci postupu projednávání ve výborech), který se má zabývat budoucími nezbytnými technickými úpravami platnosti licence Společenství, a rovněž odpovídajícím způsobem pozměňují ustanovení týkající se ověřování podmínek pro vydávání a obnovování licencí.

S cílem zabránit případnému padělání výše uvedených dokumentů se Rada rozhodla pozměnit přílohu I doplněním řady bezpečnostních prvků, z nichž alespoň dva musí být v dokumentech zahrnuty. Evropský parlament se rozhodl, že se bude řídit přístupem Komise, a nepřijal v této otázce žádné změny.

iii) *Postup pro udělování povolení pro mezinárodní linkovou dopravu*

Rada se do značné míry řídila návrhem Komise a ve společném postoji stanoví postup, který je ve srovnání s postupem podle nařízení (EHS) č. 684/92 efektivnější a zjednodušený. Povolení bude tudíž uděleno s výjimkou těchto dvou případů: pokud by doprava, o kterou se žádá, vážně ovlivňovala životaschopnost srovnatelné dopravy, na niž se vztahuje jedna či více smluv o veřejných službách na příslušných přímých úsecích v souladu s právem Společenství, nebo v případě, že hlavním účelem dopravy není přeprava cestujících mezi zastávkami nacházejícími se v různých členských státech. V této souvislosti musí členské státy při hodnocení životaschopnosti dopravy provozované v rámci smlouvy o veřejných službách během postupu udělování povolení pro mezinárodní linkovou dopravu stanovit nediskriminační kritéria. Rada se řídila přístupem Komise, tj. že orgány členských států, přes jejichž území se pouze projíždí bez nástupu či výstupu cestujících, budou pouze informovány, a to jakmile se dotčené členské státy dohodnou, že danou dopravu povolí. Rada však kromě toho stanovila dvouměsíční lhůtu, během níž Komise rozhodne o udělení povolení v případech, kdy povolující orgán není schopen toto rozhodnutí přijmout.

Evropský parlament naopak vypustil možnost pozastavení či odejmutí povolení členskými státy, pokud to vážně ovlivňuje životaschopnost dopravy provozované v rámci smlouvy o veřejných službách.

iv) *Kabotáž*

Pokud jde o kabotáž, Rada se obecně řídila návrhem Komise. Pravidla o kabotáži se tedy v podstatě příliš nezměnila. Rada zejména schválila vypuštění ustanovení článku 9 nařízení (ES) č. 12/98 týkající se ochranných opatření v případě závažného narušení trhu vnitrostátní přepravy. Toto ustanovení se od otevření vnitrostátních trhů pro kabotáž nikdy nepoužilo, a může se proto považovat za nadbytečné. Pokud jde o kabotáž v rámci linkové mezinárodní dopravy, Rada stanoví, že se jedná o „nástup a výstup cestujících“ v rámci téhož členského státu, a to v souladu s tímto nařízením a za podmínky, že se nejedná o hlavní účel uvedené dopravy.

Rada v souladu s Evropským parlamentem ve svém společném postoji rovněž vypustila veškeré odkazy na ustanovení týkající se pracovní doby v souvislosti s pravidly použitelnými pro kabotážní dopravu, a to vzhledem k tomu, že nejsou zavedena harmonizovaná pravidla Společenství.

v) *Spolupráce členských států*

V návaznosti na návrh Komise a za účelem usnadnění a posílení výměny informací mezi vnitrostátními orgány se Rada rozhodla, že do společného postoje zahrne ustanovení stanovující povinnost, aby si členské státy vyměňovaly informace prostřednictvím vnitrostátních kontaktních míst. Rada se rovněž řídila návrhem Komise v otázce stanovení povinnosti, aby členské státy zaznamenávaly ve svých vnitrostátních rejstřících podniků silniční dopravy veškeré případy závažného porušení právních předpisů Společenství v oblasti dopravy, které vedly k uložení sankce. Rada rovněž rozhodla, že se do vnitrostátních rejstříků budou zaznamenávat jakákoli dočasná či trvalá odnětí licence Společenství či ověřených spisů. Tyto zápisy zůstanou v databázi po dobu dvou let.

Ustanovení o zřízení vnitrostátních kontaktních míst, jakož i vnitrostátní rejstříky jsou rovněž uvedeny v návrhu nařízení o přístupu k povolání provozovatele silniční dopravy.

Evropský parlament se rozhodl, že se bude řídit návrhem Komise, a nepřijal v této otázce žádné změny.

vi) *Sankce za porušení předpisů*

Za účelem harmonizace stávajících systémů sledování a kontroly využívaných členskými státy Komise navrhuje posílit pravomoci a prostředky vnitrostátních orgánů způsobilých vystavovat a odebrat licenci Společenství. Návrh tedy uvádí, že příslušný orgán členského státu, v němž má podnik sídlo, je povinen vydat varování, pokud se daný podnik dopustil vážného porušení předpisů o silniční dopravě nebo se opakovaně dopouští menších porušení těchto předpisů. Tato povinnost se rovněž vztahuje na případy, kdy se podnik dopustil uvedených porušení předpisů v jiném členském státě. Další ustanovení vyjasňují sankce, které může členský stát uložit podnikům se sídlem na jeho území, a to dočasné nebo částečné odebrání ověřených opisů licence Společenství, licence Společenství samotné či osvědčení řidiče.

Společný postoj, na kterém se dohodla Rada, se do značné míry řídil přístupem Komise týkajícím se závažných porušení předpisů. Rada však rozhodla v neprospěch vydávání varování a dohodla se, že volba postupu bude ponechána členským státům. Rada se rovněž dohodla, že hodnocení opakovaných menších porušení předpisů bude ponecháno na uvážení členských států. Společný postoj též zavádí povinnost příslušného orgánu členského státu, v němž má podnik sídlo, oznámit příslušnému orgánu členského státu, v němž bylo porušení předpisů zjištěno, zda byly sankce uloženy a o jaký druh sankcí se jednalo. Toto oznámení je třeba vydat do dvou měsíců po přijetí konečného rozhodnutí v dané věci.

Návrh Komise rovněž zavádí nový postup, jež použije členský stát, který zjistí závažné porušení předpisů podnikem, který nemá v daném členském státě sídlo. Podle tohoto postupu musí členský stát sdělit informace členskému státu, v němž je dopravce usazen, do jednoho měsíce a tento stát může uložit správní sankce. Členský stát, v němž má dotčený podnik sídlo, musí ve lhůtě tří měsíců informovat ostatní členské státy o následných opatřeních.

Společný postoj Rady toho ustanovení přebírá, ale na uvedené sdělení poskytuje dva měsíce. Společný postoj Rady neuvádí, že členský stát, v němž má podnik sídlo, je jakkoli povinen podávat zprávu o následných opatřeních.

Evropský parlament rovněž rozhodl v neprospěch zařazení ustanovení týkajících se opakovaných menších porušení předpisů. Hlasoval však ve prospěch ustanovení umožňujících uložení pokut jakožto možných sankcí.

### 3. Další změny přijaté Evropským parlamentem

Další změny nezahrnuté do společného postoje se týkají:

- 1. ledna 2009 jakožto dne určeného pro použitelnost tohoto nařízení;
- odkazu na směrnici o vysílání pracovníků jakožto pravidel použitelných pro kabotáž;

- možnosti vyloučit z postupu udělování povolení přeshraniční linkovou dopravu neposkytující služby více než 50 km za hranicí členských států;
- rozšíření povolení týkajících se místních výletů; a
- znovuzavedení „pravidla 12 dnů“ v právních předpisech o dobách řízení a odpočinku.

### 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 již v zásadě, zčásti nebo zcela začleněna v jejím společném postoji.

---

**SPOLEČNÝ POSTOJ (ES) č. 7/2009****přijatý Radou dne 9. ledna 2009****s ohledem na přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. .../2009 ze dne ... o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh silniční přepravy zboží (přepřacované znění)****(Text s významem pro EHP)**

(2009/C 62 E/03)

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 výboru <sup>(1)</sup>,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy <sup>(2)</sup>,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) V nařízení Rady (EHS) č. 881/92 ze dne 26. března 1992 o přístupu na trh silniční přepravy zboží uvnitř Společenství na území nebo z území členského státu nebo procházející územím jednoho nebo více členských států <sup>(3)</sup>, nařízení Rady (EHS) č. 3118/93 ze dne 25. října 1993, kterým se stanoví podmínky, za nichž může dopravce nerezident provozovat vnitrostátní silniční přepravu zboží uvnitř členského státu <sup>(4)</sup>, a ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2006/94/ES ze dne 12. prosince 2006 o zavedení společných pravidel pro určité druhy silniční přepravy zboží <sup>(5)</sup> je potřeba provést několik podstatných změn. Z důvodu srozumitelnosti a přehlednosti by uvedené právní předpisy měly být přepracovány a začleněny do jediného nařízení.

(2) Zavedení společné dopravní politiky vyžaduje mimo jiné i stanovení společných pravidel pro přístup na trh mezinárodní silniční přepravy zboží na území Společenství a stanovení podmínek, za nichž může dopravce nerezident provozovat přepravní služby uvnitř členského státu. Tato pravidla je nutno stanovit tak, aby přispívala k hladkému fungování vnitřního dopravního trhu.

(3) Aby byl ve Společenství zajištěn soudržný rámec pro mezinárodní silniční přepravu zboží, mělo by se toto nařízení vztahovat na veškerou mezinárodní dopravu na území Společenství. Na přepravu ze členských států do třetích zemí se nadále ve značné míře vztahují dvoustranné dohody mezi členskými státy a danými třetími zeměmi. Toto nařízení by se proto nemělo použít na část jízdy provedenou na území členského státu nakládky nebo vykládky, pokud nebyly mezi Společenstvím a příslušnými třetími zeměmi uzavřeny nezbytné dohody. Mělo by se však vztahovat na průjezd přes území jakéhokoli členského státu.

(4) Zavedení společné dopravní politiky vyžaduje odstranění všech omezení vůči poskytovatelům dopravních služeb, která se zakládají na státní příslušnosti poskytovatelů nebo na skutečnosti, že tato osoba je usazena v jiném členském státě, než ve kterém mají být tyto služby poskytovány;

(5) Pro pružné a bezproblémové dosažení uvedeného ustanovení by měl být do přijetí konečné právní úpravy, pokud nebude dokončena harmonizace trhu silniční přepravy zboží, používán právní systém přechodný;

(6) Podle směrnice 2006/94/ES nepodléhají určité druhy přepravy povolení Společenství ani jiným povolením k přepravě. V rámci organizace trhu podle tohoto nařízení by měl být zachován systém, kdy některé z těchto typů dopravy nepodléhají z důvodu jejich zvláštní povahy udělení licence Společenství a žádného jiného povolení.

(7) Podle směrnice 2006/94/ES se na přepravu zboží vozidly s přípustnou celkovou hmotností od 3,5 tuny do 6 tun vztahovala výjimka, pokud jde o požadavek licence Společenství. Pravidla Společenství v oblasti silniční přepravy zboží a cestujících se však všeobecně uplatňují na vozidla s přípustnou celkovou hmotností vyšší než 3,5 tuny. Proto by se toto nařízení mělo přizpůsobit všeobecné oblasti působnosti pravidel Společenství v oblasti silniční dopravy a mělo by stanovit výjimku pouze pro vozidla s přípustnou celkovou hmotností nepřekračující 3,5 tuny.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 204, 9.8.2008, s. 31.

<sup>(2)</sup> Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 21. května 2008 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku), společný postoj Rady ze dne 9. ledna 2009, postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne ...

<sup>(3)</sup> Úř. věst. L 95, 9.4.1992, s. 1.

<sup>(4)</sup> Úř. věst. L 279, 12.11.1993, s. 1.

<sup>(5)</sup> Úř. věst. L 374, 27.12.2006, s. 5.

- (8) Mezinárodní přeprava zboží po silnici by měla být podmíněna licencí Společenství. Na dopravcích by se mělo požadovat, aby v kabině každého svého vozidla uchovávali ověřený opis licence Společenství, s cílem usnadnit kontroly ze strany donucovacích orgánů, obzvláště kontroly vně členského státu, v němž je dopravce usazen. Za tímto účelem je nezbytné upřesnit vzhled a další náležitosti licence Společenství a ověřených opisů.
- (9) Měly by být stanoveny podmínky vydávání a odebrání licencí Společenství, druhy přepravy, na které se vztahují, doba platnosti a způsoby jejich použití.
- (10) Mělo by být rovněž zavedeno osvědčení řidiče, aby tak členské státy mohly účinně kontrolovat, zda jsou řidiči ze třetích zemí zaměstnáni v souladu s právními předpisy nebo zda jsou k dispozici dopravci odpovědnému za dopravní operaci.
- (11) Provozovat dočasně vnitrostátní silniční přepravní služby ve členském státě, aniž by tam měli sídlo nebo byli jinak usazeni, by mělo být povoleno dopravcům, kteří jsou držiteli licence Společenství podle tohoto nařízení, a dopravcům oprávněným k provozování určitých typů mezinárodní přepravy zboží. Pokud se tato kabotáž provádí, měla by podléhat právním předpisům Společenství, například nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy<sup>(1)</sup>, a vnitrostátním právním předpisům platným pro určité oblasti v dotčeném hostitelském státě.
- (12) Měla být přijata ustanovení, která umožní zasáhnout v případě závažného narušení daných dopravních trhů. Za tímto účelem je nezbytné zavést vhodný rozhodovací postup a shromažďovat potřebné statistické údaje.
- (13) Aniž jsou dotčena ustanovení Smlouvy týkající se práva usazování, kabotáž je službou, kterou dopravci poskytují v členském státě, v němž nejsou usazeni, a neměla by být zakázána, pokud se neprovádí způsobem, který vede ke vzniku trvalé nebo nepřetržité činnosti v tomto členském státě. Pro účely vynucování tohoto požadavku by měla být četnost kabotáže a doba, po kterou může být prováděna, omezena. Dříve se takové vnitrostátní dopravní služby povolovaly dočasně. V praxi pak bylo obtížné zjistit, jaké služby byly povoleny. Je proto zapotřebí zavést jasná a snadno prosaditelná pravidla.
- (14) Ustanovení směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES ze dne 16. prosince 1996 o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb<sup>(2)</sup> se použije na provozovatele silniční dopravy, kteří provádí kabotáž.
- (15) Za účelem provádění účinných kontrol kabotáže by donucovací orgány hostitelských členských států měly mít přístup alespoň k údajům z nákladních listů a ze záznamového zařízení v souladu s nařízením Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě<sup>(3)</sup>.
- (16) Členské státy by měly vzájemně spolupracovat za účelem řádného uplatňování tohoto nařízení.
- (17) Je potřeba co nejvíce snížit množství administrativních formalit, aniž se zruší kontroly a sankce, které zaručují řádné uplatňování a účinné prosazování tohoto nařízení. Za tímto účelem by se měla vyjasnit stávající pravidla týkající se odebrání licence Společenství a tato pravidla by měla být důraznější. Současná pravidla by se měla upravit tak, aby umožnila ukládat účinné sankce za závažná porušení předpisů v hostitelském členském státě. Sankce by měly být nediskriminační a přiměřené vzhledem k závažnosti porušení. Vůči všem uloženým sankcím by mělo být možné podat opravný prostředek.
- (18) Členské státy by měly zaznamenávat do vnitrostátního elektronického rejstříku podniků silniční dopravy veškeré případy závažného porušení předpisů ze strany dopravců, které vedly k uložení sankce.
- (19) Členské státy by s cílem podpořit a usnadnit výměnu informací mezi vnitrostátními orgány měly k výměně příslušných informací využívat vnitrostátní kontaktní místa zřízená podle 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<sup>(4)</sup>.
- (20) Opatření nezbytná k provádění tohoto nařízení by se měla přijmout v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi<sup>(5)</sup>.
- (21) Zejména je třeba zmocnit Komisi k přizpůsobení příloh I, II a III tohoto nařízení technickému pokroku. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, musejí být přijata regulativním postupem s kontrolou podle článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 18, 21.1.1997, s. 1.

<sup>(3)</sup> Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 8.

<sup>(4)</sup> Úř. věst. L ...

<sup>(5)</sup> Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1.



- (22) Členské státy by měly přijmout nezbytná opatření k provedení tohoto nařízení, zejména opatření týkající se účinných, přiměřených a odrazujících sankcí.
- (23) Jelikož cílů tohoto nařízení, a zejména zajištění soudržného rámce pro mezinárodní silniční přepravu zboží ve Společenství, nemůže být dosaženo uspokojivě na úrovni členských států, a proto, z důvodu jejího rozsahu a účinků, jich může být lépe dosaženo 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 těchto cílů,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

## KAPITOLA I

### VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

#### Článek 1

#### Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje v mezinárodní silniční přepravě zboží pro cizí potřebu na jízdy provedené na území Společenství.
2. Při přepravě z členského státu do třetí země a naopak se toto nařízení vztahuje na část jízdy provedenou při průjezdu přes území jakéhokoli členského státu. Nevztahuje se na část jízdy provedenou na území členského státu nakládky nebo vykládky, pokud nebyla uzavřena potřebná dohoda mezi Společenstvím a dotýcnou třetí zemí.
3. Do uzavření dohod uvedených v odstavci 2 nejsou tímto nařízením dotčena:
  - a) ustanovení dvoustranných dohod mezi členskými státy s dotýcnými třetími zeměmi vztahující se k přepravě ze členského státu do třetí země a naopak;
  - b) ustanovení dvoustranných dohod mezi členskými státy vztahující se k přepravě ze členského státu do třetí země a naopak, která buď na základě dvoustranného povolení, nebo liberální právní úpravy umožňují provádět nakládku a vykládku v členském státě dopravcům, kteří nejsou v daném členském státě usazeni.
4. Toto nařízení se použije na vnitrostátní silniční přepravu zboží, kterou dočasně provozuje dopravce nerezident podle kapitoly III.

5. Toto nařízení se nepoužije na následující druhy přepravy a jízdy bez nákladu s takovou přepravou související:

- a) přeprava poštovních zásilek v rámci univerzální služby;
- b) přeprava poškozených nebo havarovaných vozidel;
- c) přeprava zboží vozidly, jejichž přípustná celková hmotnost, včetně celkové hmotnosti přípojného vozidla, nepřesahuje 3,5 t;
- d) přeprava zboží vozidly, pokud splňuje tyto podmínky:
  - i) přepravované zboží je ve vlastnictví podniku nebo je jím prodáváno, kupováno, pronajímáno, najímáno, vyráběno, získáváno, zpracováváno nebo opravováno;
  - ii) účelem přepravy je převést zboží z nebo do podniku, jeho přeprava uvnitř podniku, popř. mimo podnik, jde-li o přepravu pro vlastní potřebu;
  - iii) vozidla pro takovou přepravu jsou být řízena personálem zaměstnaným dotýcným podnikem nebo tomuto podniku poskytnutým na základě smluvního závazku;
  - iv) vozidla přepravující zboží patří podniku, byla jím koupena na úvěr nebo je má podnik v pronájmu, za předpokladu, že v posledně uvedeném případě tato vozidla splňují podmínky směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/1/ES ze dne 18. ledna 2006 o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží<sup>(1)</sup>; a
  - v) taková přeprava smí být pouze pomocnou činností v rámci celkové činnosti podniku;
- e) přeprava léků, zdravotnických přístrojů a vybavení, jakož i dalšího materiálu pro poskytování pomoci v naléhavých případech, zejména při živelních pohromách.

První pododstavec písm. d) bod iv) se nepoužije na náhradní vozidlo během krátkodobé poruchy běžně používaného vozidla.

6. Ustanoveními odstavce 5 se nemění podmínky, za nichž jednotlivé členské státy udělují svým státním příslušníkům oprávnění pro činnosti uvedené v uvedeném odstavci.

#### Článek 2

#### Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „vozidlem“ samostatné motorové vozidlo registrované v některém členském státě nebo souprava vozidel, u které je alespoň motorové vozidlo registrováno v některém členském státě, pokud jsou určeny výlučně pro přepravu zboží;

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 33, 4.2.2006, s. 82.

- 2) „mezinárodní dopravou“:
- jízda vozidla s nákladem, při které leží výchozí a cílové místo ve dvou různých členských státech, s průjezdem nebo bez průjezdu jedním či více členskými státy nebo jednou či více třetími zeměmi;
  - jízda vozidla s nákladem, při které výchozí místo leží v jednom členském státu a cílové místo v třetí zemi nebo naopak, s průjezdem nebo bez průjezdu jedním či více členskými státy nebo jednou či více třetími zeměmi;
  - jízda vozidla s nákladem mezi třetími zeměmi s průjezdem po území jednoho nebo více členských států; nebo
  - jízda bez nákladu související s přepravami uvedenými v písmenech a), b) a c);
- 3) „hostitelským členským státem“ členský stát, v němž dopravce provozuje svou činnost, jiný než členský stát, v němž je dopravce usazen;
- 4) „dopravcem nerezidentem“ provozovatel silniční přepravy zboží, který svou činnost provozuje v hostitelském členském státu;
- 5) „řidičem“ osoba, která i po krátkou dobu řídí dané vozidlo nebo je ve vozidle, aby v rámci svých povinností byla v případě potřeby k dispozici pro řízení;
- 6) „kabatáží“ vnitrostátní přeprava pro cizí potřebu dočasně provozovaná v hostitelském členském státu;
- 7) „závažným porušením právních předpisů Společenství v oblasti silniční dopravy“ porušení, která mohou vést ke ztrátě dobré pověsti v souladu s čl. 6 odst. 1 a 2 nařízení (ES) č. .../2009 nebo k dočasnému nebo trvalému odebrání licence.

## KAPITOLA II

### MEZINÁRODNÍ DOPRAVA

#### Článek 3

#### Obecná zásada

Mezinárodní přeprava podléhá vlastnictví licence Společenství a dále osvědčení řidiče, pokud je řidič státním příslušníkem třetí země.

#### Článek 4

#### Licence Společenství

1. Licenci Společenství vydává členský stát podle tohoto nařízení každému provozovateli silniční přepravy zboží pro cizí potřebu, který:

- je usazen v tomto členském státě v souladu s právními předpisy Společenství a vnitrostátními právními předpisy daného členského státu; a
- je v daném členském státě, v němž je dopravce usazen, v souladu s právními předpisy Společenství a vnitrostátními právními předpisy tohoto členského státu o přístupu k povolání provozovatele silniční přepravy zboží oprávněn k provozování mezinárodní silniční přepravy zboží.

2. Licence Společenství vydávají příslušné orgány členského státu, v němž je dopravce usazen, na dobu až deseti let s možností prodloužení.

Licence Společenství a ověřené opisy vydané přede dnem použitelnosti tohoto nařízení zůstávají platné do jejich dne skončení platnosti.

Komise přizpůsobí dobu platnosti licence Společenství technickému pokroku, zejména pokud jde o vnitrostátní elektronické rejstříky podniků silniční dopravy, jak je stanoveno v článku 16 nařízení (ES) č. .../2009. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, se přijímají regulačním postupem s kontrolou podle čl. 15. odst. 2.

3. Členský stát, v němž je dopravce usazen, vydá držiteli prvopis licence Společenství, která je uchovávána dopravcem, a tolik ověřených opisů, kolik má držitel licence Společenství k dispozici vozidel, ať vlastních, nebo na základě smluv o pronájmu či finančního pronájmu.

4. Licence Společenství a ověřené opisy musí odpovídat vzoru uvedenému v příloze II, která rovněž stanoví podmínky pro jeho užívání. Musí obsahovat alespoň dva z bezpečnostních prvků uvedených v příloze I.

Komise přizpůsobí přílohy I a II technickému pokroku. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, se přijímají regulačním postupem s kontrolou podle čl. 15 odst. 2.

5. Licence Společenství a ověřené opisy se opatří razítkem orgánu vydávajícího licenci, jakož i podpisem a pořadovým číslem. Pořadová čísla licence Společenství a ověřených opisů se zanesou do záznamů o dopravci ve vnitrostátním elektronickém rejstříku podniků silniční dopravy.

6. Licence Společenství se vydává na jméno dopravce a je nepřevoditelná. Ověřený opis povolení licence Společenství se nachází v každém vozidle dopravce a předkládá se kdykoli na žádost kontrolora.

U soupravy vozidel se ověřený opis nachází v tažném vozidle. Platí pro celou soupravu vozidel, i v případě, že přívěs nebo návěs není uveden do provozu nebo registrován jménem držitele licence nebo že je uveden do provozu nebo registrován v jiném členském státě.

## Článek 5

**Osvědčení řidiče**

1. Osvědčení řidiče vydává členský stát v souladu s tímto nařízením každému dopravci, který

- a) je držitelem licence Společenství;
- b) v uvedeném členském státě buď v souladu s právními předpisy zaměstnává řidiče, který není státním příslušníkem členského státu ani dlouhodobě pobývajícím rezidentem ve smyslu směrnice Rady 2003/109/ES ze dne 25. listopadu 2003 o právním postavení státních příslušníků třetích zemí, kteří jsou dlouhodobě pobývajícími rezidenty<sup>(1)</sup>, nebo v souladu s právními předpisy používá řidiče, který není státním příslušníkem členského státu ani dlouhodobě pobývajícím rezidentem ve smyslu uvedené směrnice a který je dopravci k dispozici v souladu s podmínkami zaměstnání a podmínkami odborného výcviku stanovenými v tomto členském státě

- i) právními a správními předpisy a případně;
- ii) kolektivními smlouvami v souladu s pravidly platnými v daném členském státě.

2. Osvědčení řidiče vydávají příslušné orgány členského státu, kde je dopravce usazen, na žádost držitele licence Společenství každému řidiči, který není státním příslušníkem členského státu ani dlouhodobě pobývajícím rezidentem ve smyslu směrnice 2003/109/ES a který je zaměstnán tímto dopravcem v souladu s právními předpisy, nebo každému řidiči, který není ani státním příslušníkem členského státu, ani dlouhodobě pobývajícím rezidentem ve smyslu uvedené směrnice a který je dopravci k dispozici. Každé osvědčení řidiče musí potvrzovat, že řidič v něm uvedený je zaměstnán v souladu s podmínkami stanovenými v odstavci 1.

3. Osvědčení řidiče musí odpovídat vzoru uvedenému v příloze III. Musí obsahovat alespoň dva bezpečnostní prvky uvedené v příloze I.

4. Komise přizpůsobí přílohu III technickému pokroku. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, se přijímají v souladu s regulativním postupem s kontrolou podle čl. 15 odst. 2.

5. Osvědčení řidiče se opatří razítkem orgánu vydávajícího osvědčení, jakož i podpisem a pořadovým číslem. Pořadové číslo osvědčení řidiče se zaneše do vnitrostátního elektronického rejstříku podniků silniční dopravy do záznamů o dopravci, který osvědčení propůjčuje řidiči, jehož jméno je v něm uvedeno.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 16, 23.1.2004, s. 44.

6. Osvědčení řidiče náleží dopravci, který je propůjčuje řidiči, jehož jméno je v osvědčení uvedeno, když tento řidič řídí vozidlo na podkladě licence Společenství vydané tomuto dopravci. Ověřený opis osvědčení řidiče, který vydaly příslušné orgány členského státu, v němž je dopravce usazen, musí být uložen u dopravce. Osvědčení řidiče je předloženo na žádost kontrolora.

7. Osvědčení řidiče se vydává na dobu, kterou určuje vydávající členský stát, přičemž maximální doba platnosti osvědčení je pět let. Osvědčení řidiče vydaná přede dnem použitelnosti tohoto nařízení zůstávají platná do jejich dne skončení platnosti.

Osvědčení řidiče je platné, pouze pokud jsou splněny podmínky pro jeho vydání. Členské státy přijmou vhodná opatření, která zajistí, že dopravce vrátí osvědčení bez prodloužení vydávajícím orgánům, nejsou-li již tyto podmínky splněny.

## Článek 6

**Ověřování podmínek**

1. Při podání žádosti o vydání licence Společenství nebo o prodloužení licence Společenství v souladu s čl. 4 odst. 2, prověří příslušné orgány členského státu, v němž je dopravce usazen, zda splňuje nebo nadále splňuje podmínky stanovené v čl. 4 odst. 1.

2. Příslušné orgány členského státu, v němž je dopravce usazen, pravidelně ověřují prováděním každoročních kontrol alespoň 20 % platných osvědčení řidiče vydaných v daném členském státě, zda jsou splněny podmínky uvedené v čl. 5 odst. 1, na jejichž základě bylo osvědčení řidiče vydáno.

## Článek 7

**Odmítnutí vydání licence Společenství či osvědčení řidiče a jejich odebrání**

1. Nejsou-li splněny podmínky stanovené v čl. 4 odst. 1 nebo podmínky stanovené v čl. 5 odst. 1, zamítnou příslušné orgány členského státu, v němž je dopravce usazen, odůvodněným rozhodnutím žádost o vydání nebo prodloužení licence Společenství nebo vydání osvědčení řidiče.

2. Příslušné orgány odeberou licenci Společenství nebo osvědčení řidiče, pokud držitel

- a) již nesplňuje podmínky stanovené v čl. 4 odst. 1 nebo podmínky stanovené v čl. 5 odst. 1 nebo

- b) předložil nesprávné informace o žádosti o licenci Společenství nebo osvědčení řidiče.

## KAPITOLA III

## KABOTÁŽ

## Článek 8

## Obecná zásada

1. Každý dopravce pro cizí potřebu, který je držitelem licence Společenství a jehož řidič, který je státním příslušníkem třetí země, má osvědčení řidiče v, je oprávněn za podmínek stanovených v této kapitole provozovat kabotáž.

2. Dopravci uvedení v odstavci 1 mohou po dodání zboží dováženého v rámci mezinárodní přepravy z jiného členského státu nebo ze třetí země do hostitelského členského státu uskutečnit s tímž vozidlem nebo, v případě soupravy, motorové vozidlo téhož vozidla až tři následné kabotážní jízdy. K poslední vykládce během kabotáže před opuštěním hostitelského členského státu dojde do sedmi dnů od poslední vykládky uskutečněné v hostitelském členském státu během dovozu v rámci mezinárodní přepravy.

Dopravci mohou ve lhůtě uvedené v prvním pododstavci provést některé nebo všechny kabotážní jízdy povolené podle uvedeného pododstavce v každém členském státě za podmínky, že budou omezeny na jednu kabotážní jízdu na členský stát ve lhůtě tří dnů od vstupu na území tohoto členského státu.

3. Má se za to, že vnitrostátní silniční přeprava zboží uskutečněná v hostitelském členském státu dopravcem nerezidentem je v souladu s tímto nařízením, pouze pokud dopravce může předložit jasné důkazy o mezinárodní dopravě, během níž přijel do hostitelského členského státu a o každé návazné kabotáži, kterou v něm uskutečnil.

Důkazy uvedené v prvním pododstavci musí pro každou jízdu zahrnovat tyto údaje:

- a) jméno, adresa a podpis odesílatele;
- b) jméno, adresa a podpis dopravce;
- c) jméno a adresa adresáta; po dodání zboží i jeho podpis a datum dodání;
- d) místo a datum přejímky zboží a místo určené pro dodání;
- e) běžný popis zboží a způsobu balení, v případě nebezpečného zboží pak jejich všeobecně známý popis, jakož i počet balení a jejich zvláštní označení a čísla;
- f) hrubá hmotnost zboží nebo jiné vyjádření jeho množství;
- g) registrační tabulka (poznávací značka) motorového vozidla a tahače.

4. Každý dopravce, který je v členském státě, v němž je usazen, oprávněn v souladu s právními předpisy tohoto státu

k provozování přepravy zboží pro cizí potřebu uvedené v čl. 1 odst. 5 písm. a), b) a c), je za podmínek stanovených v této kapitole oprávněn k provozování kabotáže stejného druhu nebo kabotáže vozidly stejné kategorie.

5. Povolení k provozování kabotáže v rámci dopravy uvedené v čl. 1 odst. 5 písm. d) a e) nepodléhá žádným omezením.

## Článek 9

## Pravidla týkající se kabotáže

1. Nestanoví-li právní předpisy Společenství jinak, podléhá provádění kabotáže platným právním a správním předpisům hostitelského členského státu, pokud jde o:

- a) podmínky, jimiž se řídí smlouvy o přepravě;
- b) hmotnosti a rozměry vozidel;
- c) požadavky pro přepravu určitých kategorií zboží, zejména nebezpečných věcí, potravin podléhajících rychlé zkáze a živých zvířat;
- d) doby řízení a doby odpočinku;
- e) daň z přidané hodnoty (DPH) na dopravní služby.

Hmotnosti a rozměry uvedené v prvním pododstavci písm. b) mohou případně překročit hodnoty použitelné v členském státě, v němž je dopravce usazen, nesmějí však za žádných okolností překročit omezení hostitelského členského státu týkající se vnitrostátní dopravy nebo technické hodnoty uvedené v důkazu podle čl. 6 odst. 1 směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz <sup>(1)</sup>.

2. Právní a správní předpisy uvedené v odstavci 1 se v případě dopravců nerezidentů používají za stejných podmínek jako podmínky pro dopravce usazené v hostitelském členském státě, aby bylo účinně zabráněno jakékoli diskriminaci na základě státní příslušnosti nebo místa usazení.

## Článek 10

## Ochranný postup

1. V případě vážného narušení vnitrostátního dopravního trhu v určité územní oblasti způsobeného či zhoršeného kabotáží může kterýkoliv členský stát uvědomit Komisi za účelem přijetí ochranných opatření, předá jí nezbytné informace a oznámí jí opatření, která má v úmyslu přijmout ve vztahu k dopravcům, kteří jsou rezidenty dotčeného státu.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59.

2. Pro účely odstavce 1 se rozumí:

— „vážným narušením vnitrostátního dopravního trhu v určité územní oblasti“ výskyt specifických potíží na trhu, které mohou vést k závažnému a potenciálně dlouhodobému převisu nabídky nad poptávkou, jenž by mohl ohrozit finanční stabilitu a přežití významného počtu dopravců,

— „územní oblastí“ oblast, která zahrnuje celé území členského státu či jeho část nebo zasahuje na celé území jiných členských států či na jeho část.

3. Komise přezkoumá situaci zejména na základě příslušných údajů a po konzultaci výboru uvedeného v čl. 15 odst. 1 a ve lhůtě jednoho měsíce od obdržení žádosti členského státu rozhodne, zda jsou ochranná opatření nutná, a pokud nutná jsou, přijme je.

Tato opatření mohou zahrnovat vyloučení dotyčné oblasti z oblasti působnosti tohoto nařízení.

Opatření přijatá v souladu s tímto článkem zůstanou v platnosti po dobu maximálně šesti měsíců, která může být jednou prodloužena za stejných podmínek platnosti.

Komise každé rozhodnutí přijaté podle tohoto odstavce neprodleně oznámí členským státům a Radě.

4. Pokud Komise rozhodne o přijetí ochranných opatření týkajících se jednoho nebo více členských států, musí příslušné orgány dotyčných členských států přijmout odpovídající opatření ve vztahu k dopravcům, kteří jsou rezidenty dotyčného státu, a informuje o nich Komisi. Tato opatření se použijí nejpozději k témuž datu jako bezpečnostní opatření přijatá Komisí.

5. Každý členský stát může Radě předložit rozhodnutí přijaté Komisí podle odstavce 3 do 30 dnů od jeho oznámení. Rada může kvalifikovanou většinou do 30 dnů od tohoto předložení nebo došlo-li k předložení několika členskými státy, od prvního předložení přijmout odlišné rozhodnutí.

Na rozhodnutí Rady se vztahují podmínky platnosti stanovené ve třetím pododstavci odstavce 3. Příslušné orgány dotyčných členských států jsou povinny přijmout opatření s rovnocenným účinkem pro dopravce, kteří jsou rezidenty tohoto státu, a uvědomit o nich Komisi. Nepřijme-li Rada rozhodnutí ve lhůtě stanovené v prvním pododstavci, je rozhodnutí Komise konečné.

6. Je-li Komise toho názoru, že je třeba prodloužit platnost opatření uvedených v odstavci 3, předloží návrh Radě, která rozhodne kvalifikovanou většinou.

KAPITOLA IV

## VZÁJEMNÁ SPOLUPRÁCE A SANKCE

### Článek 11

#### Vzájemná spolupráce

Členské státy navzájem spolupracují při uplatňování tohoto nařízení a dohledu nad jeho uplatňováním. Vyměňují si informace prostřednictvím vnitrostátních kontaktních míst zřízených podle článku 18 nařízení (ES) č. .../2009.

### Článek 12

#### Sankce členského státu, v němž je dopravce usazen, za porušení právních předpisů

1. V případě závažného porušení právních předpisů Společenství v oblasti silniční dopravy, k němuž došlo nebo jež bylo zjištěno v jakémkoli členském státě, příslušný orgán členského státu, v němž je usazen dopravce, který se takového porušení dopustí, přijme v dané věci odpovídající opatření, což může vést mimo jiné k uložení těchto správních sankcí:

- a) dočasné nebo trvalé odebrání některých nebo všech ověřených opisů licence Společenství;
- b) dočasné nebo trvalé odebrání licence Společenství.

Tyto sankce mohou být stanoveny po přijetí konečného rozhodnutí v dané věci a zohlední závažnost porušení, kterých se držitel licence Společenství dopustí, a na to, kolik ověřených opisů licence pro mezinárodní přepravu má v držení.

2. V případě vážného porušení týkajícího se zneužití osvědčení řidiče uloží příslušné orgány členského státu, v němž je usazen dopravce, který se zneužití nebo opakovaného nesprávného použití dopustil, přiměřené sankce, například:

- a) pozastavení vydání osvědčení řidiče;
- b) odebrání osvědčení řidiče;
- c) podřízení vydání osvědčení řidiče dalším podmínkám, které zabráni zneužívání nebo nesprávnému používání těchto osvědčení;
- d) dočasné nebo trvalé odebrání některých nebo všech ověřených opisů licence Společenství;
- e) dočasné nebo trvalé odebrání licence Společenství.

Tyto sankce mohou být stanoveny po přijetí konečného rozhodnutí v dané záležitosti a zohlední závažnost porušení, kterých se držitel licence Společenství dopustí.

3. Příslušné orgány členského státu, v němž je dopravce usazen, sdělí příslušným orgánům členského státu, na jehož území bylo porušení zjištěno, co nejdříve, avšak nejpozději do dvou měsíců poté, co bylo v záležitosti přijato konečné rozhodnutí, zda a které sankce podle odstavců 1 a 2 tohoto článku byly uloženy.

Pokud takové sankce uloženy nejsou, uvedou příslušné orgány členského státu usazení příslušné důvody.

4. Příslušné orgány zajistí, aby celkové sankce uložené dotyč-nému dopravci přiměřeně odpovídaly porušení nebo porušením, která byla příčinou těchto sankcí, a přitom byla zohledněna každá sankce za stejné porušení již uložená v členském státě, v němž bylo porušení zjištěno.

5. Příslušné orgány členského státu, v němž je dopravce usazen, mohou rovněž v souladu s vnitrostátním právem zahájit s proti dotyč-nému dopravci řízení před příslušným vnitro-státním soudem. O každém rozhodnutích učiněných v dané věci uvědomí příslušný orgán hostitelského státu.

6. Členské státy zajistí, aby dopravci měli právo se proti správním sankcím odvolat, pokud jim budou podle tohoto článku uloženy.

#### Článek 13

### Sankce hostitelského členského státu za porušení právních předpisů

1. Zjistí-li příslušné orgány členského státu, že došlo k závažnému porušení tohoto nařízení nebo právních předpisů Společenství v oblasti silniční dopravy dopravcem z nerezidentem, předá členský stát, na jehož území k porušení nařízení došlo, příslušným orgánům členského státu, v němž je dopravce usazen, co nejdříve, a nejpozději do dvou měsíců poté, co bylo v záležitosti přijato konečné rozhodnutí, tyto údaje:

- a) popis porušení, jakož i datum a čas, kdy k němu došlo;
- b) kategorie, typ a závažnost porušení; a
- c) uložené sankce a sankce vykonané.

Příslušné orgány hostitelského členského státu mohou požádat příslušné orgány členského státu, ve kterém je dopravce usazen, aby uložily správní sankce podle článku 12.

2. Aniž je dotčeno trestní stíhání, je příslušný orgán hostitel-ského členského státu oprávněn uložit sankci dopravci nerezidentovi, který se při provozování kabotáže na území tohoto státu dopustí porušení tohoto nařízení nebo právních předpisů členských států nebo Společenství v oblasti silniční dopravy. Tyto sankce nesmějí být diskriminační. Dané sankce mohou

mimo jiné spočívat ve varování, nebo v případě závažného porušení v dočasném zákazu kabotáže na území hostitelského členského státu, v němž k porušení došlo.

3. Členské státy zajistí, aby dopravci měli právo se proti správním sankcím odvolat, pokud jim budou podle tohoto článku uloženy.

#### Článek 14

### Zápis do vnitrostátních elektronických rejstříků

Členské státy zajistí, aby závažná porušení právních předpisů Společenství v oblasti silniční dopravy ze strany dopravců zjištěná na jejich území, jež vedla k tomu, že členský stát uložil sankci, jakož i jakékoliv dočasné nebo trvalé odebrání licence Společenství nebo její ověřený opis, byly zapsány do vnitrostátního elektronického rejstříku podniků silniční dopravy. Položky v rejstříku, které se týkají dočasného nebo trvalého odebrání licence Společenství, zůstávají v databázi po dobu dvou let, přičemž toto období začíná v případě dočasného odebrání licence vypršením doby tohoto odebrání nebo v případě trvalého odebrání licence datem tohoto odebrání.

#### KAPITOLA V

### PROVÁDĚNÍ

#### Článek 15

### Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený čl. 18 odst. 1 nařízením (EHS) č. 3821/85.
2. 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.

#### Článek 16

### Sankce

Členské státy stanoví pravidla týkající se sankcí za porušení tohoto nařízení a učiní všechna opatření, aby tyto sankce byly uplatňovány. Tyto sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí Komisi uvedené předpisy do ... (\*) a co nejdříve oznámí všechny následné změny.

Členské státy zajistí, aby všechna tato opatření byla přijata bez diskriminace na základě státní příslušnosti nebo místa, v němž je dopravce usazen.

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

## Článek 17

**Podávání zpráv**

1. Každé dva roky uvědomí členské státy Komisi o počtu držitelů licencí Společenství k 31. prosinci předchozího roku a o počtu ověřených opisů odpovídajícímu počtu vozidel v provozu k tomuto dni.
2. Členské státy rovněž informují Komisi o počtu osvědčení řidiče vydaných v předchozím kalendářním roce, jakož i o počtu osvědčení řidiče v oběhu ke dni 31. prosince téhož roku.
3. Komise do konce roku 2013 vypracuje zprávu o situaci na trhu Společenství v oblasti silniční dopravy. Tato zpráva obsahuje analýzu situace na trhu včetně hodnocení účinnosti kontrol a vývoj pracovních podmínek daného povolání, jakož i posouzení toho, zda bylo při harmonizaci předpisů mimo jiné v oblasti prosazování práva a poplatků za užívání silnic, jakož i právních předpisů v sociální oblasti a v oblasti bezpečnosti dosaženo takového pokroku, že lze předpokládat další otevírání domácích trhů silniční dopravy, včetně kabotáže.

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

V ... den ...

Za Evropský parlament  
předseda

...

## KAPITOLA VI

**ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ**

## Článek 18

**Zrušení**

Nařízení (EHS) č. 881/92 a (EHS) č. 3118/93 a směrnice 2006/94/ES se zrušují.

Odkazy na zrušená nařízení a směrnici se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze IV.

## Článek 19

**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

...

---

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

## PŘÍLOHA I

**BEZPEČNOSTNÍ PRVKY LICENCE SPOLEČENSTVÍ A OSVĚDČENÍ ŘIDIČE**

Licence Společenství a osvědčení řidiče musí mít alespoň dva z těchto bezpečnostních prvků:

- hologram;
  - speciální vlákna v papíru, jež jsou viditelná pod UV světlem;
  - alespoň jednu mikrotiskovou čáru (tisk viditelný pouze pod zvětšovací sklem, jež není možno kopírovat na kopiřkách);
  - hmatové znaky, symboly nebo vzory;
  - dvojí číslování: pořadové číslo licence Společenství, jejího ověřeného opisu nebo osvědčení řidiče a číslo vydání;
  - pozadí s ochranným vzorem s jemnými gilošovými vzory a duhovým tiskem.
-



## PŘÍLOHA II

## VZOR LICENCE SPOLEČENSTVÍ

EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ

a)

(Barva Pantone light blue celulózový papír, formát DIN A4, alespoň 100 g/m<sup>2</sup>)

(První strana licence)

(Znění v úředním jazyku, příp. úředních jazycích členského státu vydávajícího licenci)

Stát, který vydává licenci

Poznávací značka <sup>(1)</sup>	Příslušný orgán nebo subjekt
---------------------------------	------------------------------

LICENCE Č.

(nebo)

OVĚŘENÝ OPIS Č.

**pro mezinárodní přepravu zboží pro cizí potřebu**Tato licence opravňuje <sup>(2)</sup> .....

.....

na všech dopravních cestách na území Společenství k mezinárodní silniční přepravě zboží pro cizí potřebu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. .../2009 ze dne ... o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh silniční přepravy zboží (přepřevané znění) a v souladu s obecnými ustanoveními této licence.

Zvláštní poznámky:	.....	
Tato licence je platná od .....		do .....
.....		
Vydáno v .....,	dne .....	
..... <sup>(3)</sup>		

<sup>(1)</sup> Mezinárodní poznávací značky členských států: (B) Belgie, (BG) Bulharsko, (CZ) Česká republika, (DK) Dánsko, (D) Německo, (EST) Estonsko, (IRL) Irsko, (GR) Řecko, (E) Španělsko, (F) Francie, (I) Itálie, (CY) Kypř, (LV) Lotyšsko, (LT) Litva, (L) Lucembursko, (H) Maďarsko, (MT) Malta, (NL) Nizozemsko, (A) Rakousko, (PL) Polsko, (P) Portugalsko, (RO) Rumunsko, (SL) Slovinsko, (SK) Slovensko, (FIN) Finsko, (S) Švédsko, (UK) Spojené království.

<sup>(2)</sup> Jméno nebo obchodní firma a úplná adresa dopravce.

<sup>(3)</sup> Podpis a razítko příslušného orgánu nebo orgánu vydávajícího licenci.

b)

(Druhá strana licence)

(Znění v úředním jazyku, příp. úředních jazycích členského státu vydávajícího licenci)

**Obecná ustanovení**

Tato licence se vydává na základě nařízení (ES) č. .../2009.

Opravně držitela na všech dopravních cestách na území Společenství k mezinárodní přepravě zboží pro cizí potřebu, případně za podmínek, které jsou v ní stanoveny:

- pokud jde o jízdu vozidla, při které leží výchozí a cílové místo ve dvou různých členských státech, s průjezdem nebo bez průjezdu jedním či více členskými státy nebo jednou či více třetími zeměmi,
- pokud jde o jízdu vozidla, při které leží výchozí místo v jednom členském státu a cílové místo v třetí zemi nebo naopak, s průjezdem nebo bez průjezdu jedním či více členskými státy nebo jednou či více třetími zeměmi,
- pokud jde o jízdu vozidla mezi třetími zeměmi s průjezdem po území jednoho nebo více členských států,

jakož i k jízdě bez nákladu související s takovými přepravami.

Při přepravě z členského státu do třetí země a naopak se tato licence vztahuje na část jízdy provedenou na území Společenství. Je platná na území členského státu nakládky nebo vykládky až po uzavření potřebné dohody mezi Společenstvím a dotýčnou třetí zemí podle nařízení (ES) č. .../2009.

Licence je na jméno držitele a je nepřenosná.

Může být odebrána příslušným orgánem členského státu, který ji vydal, zejména jestliže dopravce:

- již nesplňuje všechny podmínky stanovené pro používání této licence,
- předložil nesprávné informace o údajích požadovaných k vydání nebo prodloužení licence.

Prvopis licence musí být uchováván dopravcem.

Ověřený opis licence se musí nacházet ve vozidle <sup>(1)</sup>. U soupravy vozidel se povolení nachází v tažném vozidle. Platí pro celou soupravu vozidel, i v případě, že přívěs nebo návěs není uveden do provozu nebo registrován jménem držitele licence nebo že je uveden do provozu nebo registrován v jiném členském státě.

Licence musí být předložena na žádost kontrolora.

Držitel licence je povinen dodržovat na území každého členského státu jeho právní a správní předpisy pro provozování dopravy a silniční provoz.

---

<sup>(1)</sup> „Vozidlem“ se rozumí samostatné motorové vozidlo registrované v některém členském státě nebo souprava vozidel, u které je alespoň motorové vozidlo registrováno v některém členském státě, pokud jsou určeny výlučně pro přepravu zboží.

## PŘÍLOHA III

## OSVĚDČENÍ ŘIDIČE

## EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ

a)

(Barva Pantone pink – formát DIN A4; celulózový papír, alespoň 100 g/m<sup>2</sup>)

(První strana osvědčení)

(Znění v úředním jazyku, příp. úředních jazycích členského státu vydávajícího osvědčení)

Mezinárodní poznávací značka členského státu <sup>(1)</sup> vydávajícího osvědčení	Příslušný orgán nebo subjekt
--	------------------------------

## OSVĚDČENÍ ŘIDIČE č. ...

## pro silniční přepravu zboží pro cizí potřebu na základě licence Společenství

(Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. .../2009 ze dne ... o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh silniční přepravy zboží (přepracované znění))

Toto osvědčení potvrzuje, že na základě dokumentu předloženého:

(2) .....

Řidič:

Příjmení a jméno .....	
Datum a místo narození .....	Státní příslušnost .....
Druh a číslo průkazu totožnosti .....	
Datum vydání .....	Místo vydání .....
Číslo řidičského oprávnění .....	
Datum vydání .....	Místo vydání .....
Číslo sociálního pojištění .....	

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

<sup>(2)</sup> Jméno nebo obchodní firma a úplná adresa dopravce.

je zaměstnán v souladu s právními a správními předpisy a případně kolektivními smlouvami a v souladu s pravidly platnými v následujícím členském státě týkajícími se podmínek zaměstnání a podmínek odborného výcviku řidičů v tomto členském státě, aby prováděl silniční přepravu v tomto státě:

..... (1)

Zvláštní poznámky: .....

.....

Toto osvědčení platí od .....	do .....
Vydáno v .....,	dne .....
	..... (2)

(Druhá strana osvědčení)

(Znění v úředním jazyku, nebo úředních jazycích členského státu vydávajícího osvědčení)

#### Obecná ustanovení

Toto osvědčení se vydává na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. .../2009.

Osvědčuje, že řidič v něm uvedený je zaměstnán v souladu s právními a správními předpisy a případně kolektivními smlouvami a v souladu s pravidly platnými v členském státě uvedeném v osvědčení týkajícími se podmínek zaměstnání a podmínek odborného výcviku řidičů v tomto členském státě, aby prováděl silniční přepravu v tomto státě.

Osvědčení řidiče náleží dopravci, který je propůjčuje řidiči v něm uvedenému, když řidič řídí vozidlo (3) při přepravě na základě licence Společenství vydané danému dopravci. Osvědčení řidiče není přenosné. Osvědčení řidiče je platné, pouze pokud jsou splněny podmínky, za kterých bylo vydáno, a dopravce je musí okamžitě vrátit vydávajícímu orgánu, nejsou-li již tyto podmínky splněny.

Osvědčení řidiče může být odebráno příslušným orgánem členského státu, který je vydal, zejména pokud držitel:

- nesplňuje všechny podmínky pro používání osvědčení,
- předložil nesprávné informace o údajích požadovaných k vydání nebo prodloužení osvědčení.

Dopravce musí uchovávat ověřený opis osvědčení.

Prvopis osvědčení se musí nacházet ve vozidle a musí být řidičem předložen na žádost kontrolora.

(1) Název členského státu, v němž je dopravce usazen.

(2) Podpis a razítko příslušného orgánu nebo subjektu vydávajícího osvědčení.

(3) „Vozidlem“ se rozumí samostatně motorové vozidlo registrované v některém členském státě nebo souprava vozidel, u které je alespoň motorové vozidlo registrováno v některém členském státě, pokud jsou určeny výlučně pro přepravu zboží.

## PŘÍLOHA IV

## SROVNÁVACÍ TABULKA

Nařízení (EHS) č. 881/92	Nařízení (EHS) č. 3118/93	Směrnice 2006/94/ES	Toto nařízení
Čl. 1 odst. 1			Čl. 1 odst. 1
Čl. 1 odst. 2			Čl. 1 odst. 2
Čl. 1 odst. 3			Čl. 1 odst. 3
Příloha II		Čl. 1 odst. 1 a 2, příloha I; článek 2	Čl. 1 odst. 5
		Článek 2	Čl. 1 odst. 6
Článek 2			Článek 2
Čl. 3 odst. 1			Článek 3
Čl. 3 odst. 2			Čl. 4 odst. 1
Čl. 3 odst. 3			Čl. 5 odst. 1
Článek 4			
Čl. 5 odst. 1			Čl. 4 odst. 2
Čl. 5 odst. 2			Čl. 4 odst. 3
Čl. 5 odst. 3			Čl. 4 odst. 4
			Čl. 4 odst. 5
Čl. 5 odst. 4, příloha I			Čl. 4 odst. 6
Čl. 5 odst. 5			Čl. 4 odst. 2
Čl. 6 odst. 1			Čl. 5 odst. 2
Čl. 6 odst. 2			Čl. 5 odst. 2
Čl. 6 odst. 3			Čl. 5 odst. 3
Čl. 6 odst. 4			Čl. 5 odst. 6
Čl. 6 odst. 5			Čl. 5 odst. 7
Článek 7			Článek 6
Čl. 8 odst. 1			Čl. 7 odst. 1
Čl. 8 odst. 2			Čl. 7 odst. 2
Čl. 8 odst. 3			Čl. 12 odst. 1
Čl. 8 odst. 4			Čl. 12 odst. 2
Čl. 9 odst. 1 a 2			Čl. 12 odst. 6
	Čl. 1 odst. 1		Čl. 8 odst. 1
	Čl. 1 odst. 2		Čl. 8 odst. 4
	Čl. 1 odst. 3 a 4		Čl. 8 odst. 5
	Článek 2		–

Nařízení (EHS) č. 881/92	Nařízení (EHS) č. 3118/93	Směrnice 2006/94/ES	Toto nařízení
	Článek 3		–
	Článek 4		–
	Článek 5		–
	Čl. 6 odst. 1		Čl. 9 odst. 1
	Čl. 6 odst. 2		–
	Čl. 6 odst. 3		Čl. 9 odst. 2
	Čl. 6 odst. 4		–
	Článek 7		Článek 10–
Článek 10			Čl. 17 odst. 1
Čl. 11 odst. 1	Čl. 8 odst. 1		Článek 11
Čl. 11 odst. 2			Čl. 13 odst. 1
Čl. 11 odst. 3			Čl. 12 odst. 4
Článek 11a			
	Čl. 8 odst. 2 a 3		Čl. 13 odst. 2
	Čl. 8 odst. 4 první a třetí pododstavec		
	Čl. 8 odst. 4 druhý pododstavec		Čl. 12 odst. 4
	Čl. 8 odst. 4 čtvrtý a pátý pododstavec		Čl. 12 odst. 5
	Článek 9		Čl. 13 odst. 3
Článek 12			Článek 18
Článek 13			
Článek 14	Článek 10		
	Článek 11		
Článek 15	Článek 12	Článek 4	Článek 19
		Článek 3	
		Článek 5	
		Příloha II, III	
Příloha I			Příloha II
Příloha III			Příloha III
	Příloha I		
	Příloha II		
	Příloha III		
	Příloha IV		

## ODŮVODNĚNÍ RADY

### I. ÚVOD

Komise dne 25. května 2007 předložila návrh nařízení o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh silniční přepravy zboží (přepřacované znění) jako jeden z návrhů tzv. „silničního balíčku“<sup>(1)</sup>.

Dne 21. května 2008 Evropský parlament hlasoval v 1. čtení o svém stanovisku.

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

Během své činnosti Rada zohlednila stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru. Výbor regionů rozhodl, že nevydá stanovisko ke třem návrhům silničního balíčku.

### II. ANALÝZA SPOLEČNÉHO POSTOJE

#### 1. Obecně

V návaznosti na závěry o příspěvku odvětví dopravy k Lisabonské strategii, které byly přijaty na zasedání Evropské rady na jaře roku 2007, se Komise rozhodla podat návrhy na přezkum stávajícího legislativního rámce pro přístup k povolání provozovatele dopravy a pro přístup na mezinárodní trh silniční přepravy, jakož i pro přístup na mezinárodní trh přepravy cestujících autokary a autobusy, a to s cílem zajistit mimo jiné, aby administrativní zátěž byla odpovídající a úměrná. Celkově je účelem těchto nových návrhů modernizovat, nahradit a sloučit ustanovení týkající se provozovatelů silniční dopravy a přístupu na trhy silniční dopravy.

Cílem návrhu nařízení o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh silniční přepravy zboží v podobě předložené Komisí je spravedlivější hospodářská soutěž prostřednictvím lepší srovnatelnosti, soudržnosti a vykonatelnosti těchto pravidel. Podporuje rovněž lepší optimalizaci nákladu vozidel na mezinárodních trasách, což přispívá ke snížení dopadů dopravy na životní prostředí.

Společný postoj schválený Radou stanoví pravidla přístupu na mezinárodní trh nákladní dopravy. Konsoliduje, slučuje a podstatně mění současně platné právní předpisy Společenství, neboť obsahuje jednoduchou, jasnou a vymahatelnou definici pojmu „kabotáž“. Rovněž zjednodušuje standardizovaný formát licence Společenství, ověřené opisy a osvědčení řidiče. Zejména upravuje dobu platnosti licence Společenství a kontrolu jejího dodržování a uvádí seznam bezpečnostních prvků, aby se zamezilo manipulaci s těmito doklady a jejich padělání. Kromě toho společný postoj posiluje stávající právní předpisy týkající se výměny informací a vzájemné pomoci mezi členskými státy a sankcí, tj. sankcí za jejich porušení ze strany členského státu, v němž je dopravce usazen, a hostitelského členského státu. Rovněž ukládá členským státům povinnost zaznamenávat do vnitrostátního rejstříku podniků silniční dopravy veškeré případy závažného porušení předpisů ze strany jejich vlastních dopravců, které vedly k uložení pokuty. Společný postoj rovněž zavádí povinnost Komise vyhodnotit ve zprávě, která bude zveřejněna koncem roku 2013, zda pokrok v harmonizaci některých pravidel (tj. vykonatelnost a poplatky uživatelů pozemních komunikací) umožňuje další otevření domácích trhů s dopravou, včetně kabotáže.

<sup>(1)</sup> Ostatní 2 legislativní návrhy se týkají:

- návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání provozovatele silniční dopravy (10114/1/07 TRANS 194 CODEC 602 + REV1 (en, fr, de), a
- návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o společných pravidlech pro přístup na trh přepravy cestujících autokary a autobusy (přepřacované znění) (10102/2/07 TRANS 191 CODEC 601 + REV 2 (en, fr, de).

## 2. Klíčové politické otázky

### i) *Licence Společenství a osvědčení řidiče*

Návrh Komise předpokládá vydání licence Společenství na dobu pěti let s možností prodloužení. Kromě toho ukládá členským státům, aby zanesly pořadová čísla licence a ověřených opisů do vnitrostátního elektronického rejstříku podniků silniční dopravy stanoveného v návrhu nařízení o přístupu k povolání provozovatele silniční dopravy.

Rada ve svém společném postoji umožňuje pružnější přístup a delší dobu platnosti licence Společenství vzhledem k tomu, že výše uvedený rejstřík umožní okamžité ověření stávajícího statusu podniku silniční dopravy. Společný postoj proto prodlužuje platnost obnovitelné licence Společenství „až na deset let“, zavádí postup projednávání (ve výborech) s kontrolou umožňující nezbytné úpravy platnosti licence Společenství v budoucnosti a rovněž odpovídajícím způsobem mění ustanovení týkající se ověřování podmínek vydávání a prodlužování licence.

Pokud jde o vydávání osvědčení řidiče, Rada rozhodla zahrnout do svého společného postoje odkaz na směrnici 2003/109/ES o právním postavení státních příslušníků třetích zemí, kteří jsou dlouhodobě pobývajícím rezidenty (čl. 5.1 písm. b) a čl. 5.2). Pokud jde o záznamy pořadového čísla osvědčení řidiče ve vnitrostátním elektronickém rejstříku, odchyluje se společný postoj od návrhu Komise a ponechává toto ustanovení jako nepovinné (článek 5.5).

Aby se zabránilo případnému padělání těchto dokladů, Rada rozhodla změnit přílohy I a II a doplnit do nich seznamy bezpečnostních prvků, z nichž musí být alespoň dva použity v daném dokladu. Evropský parlament se rozhodl pro přístup Komise a nepřijal v této otázce žádné změny.

### ii) *Kabotáž*

S cílem objasnit dočasnou povahu kabotáže zavádí původní návrh Komise novou definici tohoto pojmu, a to omezením počtu provádění kabotáže na tři do sedmi dnů navazujících na mezinárodní přepravu zboží. Cílem těchto omezení je usnadnit vykonatelnost, neboť příslušné informace by mohly být shromažďovány z nákladních listů CMR používaných v rámci veškeré mezinárodní dopravy. V zájmu úplnosti obsahuje návrh Komise v příslušném článku rovněž informace, jež by měly být dokumentovány a měly by být k dispozici ve vozidle.

Rada ve svém společném postoji vychází z návrhu Komise, avšak aby se zabránilo nevytíženým jízdám na silnicích Společenství, zavádí doplňující ustanovení umožňující dopravcům provádět kabotáž v členských státech průvozu. Tyto operace budou omezeny na jednu operaci na členský stát průvozu během 3 dnů po vstupu nenaloženého vozidla na území tohoto členského státu. Celkový počet operací bude však stále omezen na tři operace během sedmi dnů. Tento širší přístup poskytuje dopravcům ve Společenství větší pružnost podle rámce zřízeného původním návrhem Komise a současně stanoví omezení operace nekontrolované kabotáže a přispívá k ochraně životního prostředí snížením počtu prázdných jízd vozidel.

Společný postoj Rady rovněž opětovně zavádí některé záruky, které jsou v současné době v platnosti a které umožňují členským státům po schválení ze strany Komise zavést ochranná opatření v případě vážného narušení vnitrostátního dopravního trhu v určité zeměpisné oblasti z důvodu kabotáže nebo za jejího přispění.

Rada se rovněž rozhodla zahrnout do svého společného postoje povinnost Komise vyhodnotit v budoucí zprávě o stavu trhu Společenství v oblasti silniční dopravy, zda pokrok v harmonizaci některých pravidel (tj. vykonatelnost a poplatky uživatelů pozemních komunikací) umožňuje další otevření domácích trhů s dopravou, včetně kabotáže. Tato zpráva rovněž uvede analýzu situace na trhu a vývoj podmínek v oblasti zaměstnanosti v tomto oboru. Datum dodání této zprávy je stanoveno na konec roku 2013.



Evropský parlament rovněž přijal návrh Komise na povolení tří následných kabotáží během sedmi dnů. Přijal však doplňující ustanovení umožňující provádět kabotáž v členských státech, kterým vozidlo projíždí cestou domů za podmínky, že je dodržena nejkratší zpáteční průjezdní trasa přes tento členský stát a sedmidenní lhůta. Evropský parlament se navíc rovněž rozhodl opětovně zavést záruky pro případ vážného narušení vnitrostátního dopravního trhu z důvodu kabotáže nebo za jejího přispění.

Evropský parlament dále přijal ustanovení umožňující členským státům uzavřít dvoustranné dohody o udělení méně restriktivního přístupu ke kabotáži, povolující kabotáž po částečné vykládce a požadující zavedení jednotného harmonizovaného vzoru nákladního listu platného v celé Evropské unii pro všechny přepravní operace včetně kabotáže.

Na rozdíl od přístupu, který zaujala Rada a Komise, hlasoval Evropský parlament pro úplnou liberalizaci kabotáže od 1. ledna 2014.

### iii) *Spolupráce členských států*

V návaznosti na návrh Komise a s cílem usnadnit a posílit výměnu informací mezi vnitrostátními orgány se Rada rozhodla začlenit do svého společného postoje ustanovení zavazující členské státy k výměně informací prostřednictvím vnitrostátních kontaktních míst. Rada se rovněž držela návrhu Komise týkajícího se povinnosti členských států zaznamenávat do vnitrostátního rejstříku podniků silniční dopravy veškeré případy závažného porušení právních předpisů Společenství v oblasti dopravy, které vedly k uložení pokuty. Rada dále rozhodla, že do vnitrostátních rejstříků bude zapisováno jakékoliv dočasné nebo trvalé odebrání licence Společenství nebo jejich ověřených opisů. Tyto zápisy budou v databázi uchovávány po dobu dvou let.

Ustanovení o zřízení vnitrostátních kontaktních míst a vnitrostátních rejstříků jsou zahrnuta i do návrhu nařízení o přístupu k povolání provozovatele silniční dopravy.

Evropský parlament se rozhodl pro návrh Komise a nepřijal v této otázce žádné změny.

### iv) *Sankce za porušení předpisů*

V zájmu sjednocení současných systémů dohledu a kontroly členských států Komise navrhuje rozšířit pravomoci a prostředky vnitrostátních orgánů způsobilých vystavovat a odebírat licenci Společenství. Návrh proto obsahuje povinnost příslušného orgánu členského státu, v němž je dopravce usazen, přepravce upozornit, pokud se dopustí vážného porušení předpisů pro silniční dopravu, nebo se opakovaně dopouští menších porušení těchto předpisů. Tato povinnost se rovněž vztahuje na případy, kdy se dopravce dopustil uvedených porušení předpisů v jiném členském státě. Další ustanovení objasňují sankce, které může členský stát uložit dopravcům usazeným na jeho území, a to dočasné nebo částečné odebrání ověřených opisů licence Společenství, licence Společenství samotné nebo osvědčení řidiče. Členský stát může jako sankci rovněž vydat prohlášení o dočasné nebo trvalé nezpůsobilosti správce dopravy daného dopravce.

Společný postoj ve znění schváleném Radou se z velké části drží přístupu Komise k závažným porušením předpisů. Rada se však rozhodla proti vydávání upozornění a dohodla se, že ponechá členským státům možnost volby postupu. Rada se dále dohodla, že ponechá hodnocení opakovaných menších porušení předpisů na uvážení členských států. Společný postoj rovněž zavádí povinnost příslušného orgánu členského státu, v němž je dopravce usazen, sdělit příslušnému orgánu členského státu, ve kterém bylo porušení předpisů zjištěno, zda a jaké byly uloženy sankce. Předpokládaný časový rámec pro toto sdělení je stanoven na dva měsíce od přijetí konečného rozhodnutí v dané záležitosti.

Původní návrh Komise rovněž zavádí nový postup, jež použije členský stát, který zjistí závažné porušení předpisů ze strany dopravce, který není v tomto členském státě usazen. Tento členský stát má jeden měsíc na to, aby informace sdělil (v minimálním standardním formátu), a může požádat členský stát, v němž je dopravce usazen, o uložení správních sankcí. Členský stát, v němž je dotčený dopravce usazen, má tři měsíce na to, aby informoval příslušný členský stát o následných krocích.

Společný postoj Rady toto ustanovení převzal, pro sdělení však stanoví lhůtu dvou měsíců. Společný postoj Rady nestanoví žádnou povinnost státu, v němž je dotčený dopravce usazen, informovat o následných krocích.

Evropský parlament se rovněž rozhodl proti zahrnutí ustanovení o opakovaných menších porušeních předpisů. Navíc hlasoval pro ustanovení umožňující uložení pokut jako případné sankce.

### 3. Jiné změny přijaté Evropským parlamentem

Do společného postoje Rady byly zcela nebo v zásadě zapracovány změny týkající se pozměněné definice výjimky pro přepravu pošty a omezení podrobností v předkládaných dokladech pro mezinárodní přepravu v souvislosti s kabotáží.

Změny nezpracované do společného postoje se týkají:

- bodu odůvodnění o vztahu ke směrnici 92/106/EHS o kombinované dopravě;
- doplnění definice kabotáže;
- dne 1. ledna 2009 jako stanoveného dne použitelnosti tohoto nařízení;
- odkazu na směrnici o vysílání pracovníků jako pravidel použitelných pro kabotáž;
- možnosti členských států regulovat přeshraniční obchod.

### 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.

Pokud jde o hlavní spornou otázku – stanovení data pro liberalizaci trhu s kabotáží – Rada se domnívá, že její přístup představuje vyváženou a vhodnou odpověď.

---