



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel 23.5.2007
KOM(2007) 263, v konečnom znení

2007/0098 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

**ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré treba dodržiavať
pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy**

(predložený Komisiou)

{SEK(2007) 635}

{SEK(2007) 636}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

1.1. Dôvody a ciele návrhu

Smernicou 96/26/ES o prístupe k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy a štyrmi nariadeniami¹ o prístupe na dopravný trh spolu s deregulovaním cien medzinárodnej cestnej dopravy, ku ktorému došlo niekoľko rokov predtým, sa sformoval vnútorný trh cestnej dopravy.

Spoločné požiadavky predpísané smernicou na prístup k povolaniu zaručili minimálnu mieru kvality cestnej dopravy, zatiaľ čo otvorenie trhu, ktoré sa upravuje v nariadeniach, podnietilo väčšiu hospodársku súťaž. Tento legislatívny rámec celkovo priniesol výsledky v tej miere, že dnes podniky cestnej dopravy ponúkajú výhodnejšie sadzby, rozmanité služby a vhodne prispôbujú svoje plnenia požiadavkám zákazníkov na „just in time“.

Zo skúsenosti však vyplýva, že niektoré opatrenia tohto rámca sa uplatňujú zle alebo nerovnomerne, pretože sú nejasné, neúplné, alebo sa neprispôbili vývoju odvetvia. To je prípad smernice o prístupe k povolaniu vzťahujúcej sa na všetkých prevádzkovateľov cestnej dopravy, či už ide o samostatne zárobkovo činné osoby (SZČO), malé a stredné podniky, alebo o veľké podniky. Rozpory v jej uplatňovaní poškodzujú spravodlivú hospodársku súťaž. Podniky v jednotlivých členských štátoch nepodliehajú v rovnakej miere dohľadu a kontrolám, pričom úroveň ich odbornej kvalifikácie a finančnej stability je veľmi odlišná. To bráni v plnej miere využiť všetky výhody vnútorného trhu cestnej dopravy.

Cieľom navrhovaného nariadenia je nahradiť túto smernicu, aby sa napravili uvedené nedostatky.

1.2. Posudzovaný problém

Smernicou 96/26/ES sa určujú podmienky bezúhonnosti, finančnej spoľahlivosti a formálnych kvalifikácií, ktoré musia minimálne splniť podniky, aby získali povolenie na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, teda prepravovať tovar alebo osoby na vnútroštátnej alebo medzinárodnej úrovni. Tieto podmienky sú jediné spoločné požiadavky, ktoré musia podniky spĺňať, aby získali povolenie na výkon svojich činností najmä na trhu cestnej dopravy v Spoločenstve. Smernicou sa okrem iného zavádza vzájomné uznávanie niektorých dokladov požadovaných na získanie týchto povolení.

Komisia vo svojom legislatívnom programe na rok 2006² oznámila zámer podrobne preskúmať pravidlá vyplývajúce z tejto smernice, aby ich uplatňovanie bolo prípadne lepšie harmonizované, jednoduché, kontrolovateľné a účinné. Toto preskúmanie sa opieralo o širšiu konzultáciu so zainteresovanými stranami a o hodnotenie vplyvu. Ukázalo sa, že členské štáty transponovali a uplatňujú túto smernicu s ťažkosťami a veľmi odlišným spôsobom. Na

¹ Nariadenie (EHS) č. 881/92, nariadenie (EHS) č. 3118/93, nariadenie (EHS) č. 684/92 a nariadenie (EHS) č. 12/98.

² Odkaz 2006/TREN/01.

ilustráciu, miera úspešnosti na skúškach potvrdzujúcich odbornú spôsobilosť je v jednotlivých členských štátoch rozdielna, a to od 10 % až nad 90 %. Z toho vyplývajú viaceré nevýhody ako:

- riziko narušenej hospodárskej súťaže na jednej strane medzi prevádzkovateľmi dopravy, ktorí disponujú skutočným sídlom prístupným pre orgány, ktoré kontrolujú dodržiavanie minimálnych noriem prístupu k povolaniu, a medzi podnikmi nazývanými „poštové schránky“, ktoré môžu uniknúť tomuto dohľadu, na strane druhej;
- istá netransparentnosť trhu pre odlišnosť minimálnych štandardov finančnej spoľahlivosti a formálnych kvalifikácií a jej dôsledku, kaskádových zmlúv; zákazníci cestnej dopravy nemajú záruku, pokiaľ ide o kvalitu ponúkanú podnikmi;
- pretrvávajúce nedbanlivých podnikov z dôvodu nízkej úrovne odbornej kvalifikácie a finančnej spoľahlivosti, čo prináša riziká pre bezpečnosť na cestách a ohrozuje socioekonomickú efektívnosť cestnej dopravy (kvalifikovanejšie podniky nemôžu čeliť tejto konkurencii);
- nerovnomerné monitorovanie, ktoré nie je koordinované medzi vnútroštátnymi orgánmi, ktorých úlohou je odňať povolenie podnikom, ktoré sa dopúšťajú porušení poškodzujúcich ich bezúhonnosť. Tento nedostatok koordinácie spôsobuje nadbytočné administratívne náklady a poškodzuje vierohodnosť a odrádzajúci charakter odňatia licencie.

1.3. Súlad s ostatnými politikami a cieľmi Únie

Navrhované nariadenie prispeje k plneniu cieľov Lisabonskej stratégie. Vytvorí totiž spravodlivejšie podmienky hospodárskej súťaže v rámci odvetvia a zavedie väčšiu transparentnosť voči zákazníkom cestnej dopravy. V konečnom dôsledku prispeje k účinnejším a kvalitnejším dopravným službám. Vzhľadom na prevažujúcu úlohu cestnej dopravy vo výrobných a distribučných systémoch priemyslu posilní konkurencieschopnosť Únie.

Nové nariadenie nepriamo zlepši bezpečnosť na cestách prísnejším monitorovaním nedbanlivých podnikov, ktoré sa môžu ľahšie stať účastníkmi nehôd ako ostatné podniky. Zlepši pracovné podmienky zamestnancov odvetvia cestnej dopravy zvýšením úrovne odbornej kvalifikácie. Môže tiež posilniť nezávislosť niektorých SZČO vo vzťahu k ich príkazcom a chrániť ich pred praktikami, ktoré znamenajú skryté zamestnávanie.

Napokon tento návrh nadväzuje na záväzok prijatý Komisiou, že sa zjednoduší obsah prijatých právnych predpisov a že sa bude aktualizovať. Zapadá do programu „lepšej tvorby práva“ v záujme aktualizácie a zjednodušenia *acquis communautaire*. Dosiahnuté legislatívne zjednodušenie spočíva vo väčšej právnej jednoznačnosti, pričom ustanovenia sú lepšie kontrolovateľné a umožňujú účinné uplatňovanie a väčšiu celkovú koherentnosť

s ustanoveniami nariadení o prístupe na dopravný trh³. Ponúka členským štátom aj možnosť znížiť niektoré zbytočné administratívne náklady spojené s kontrolami.

Modernizácia pravidiel prístupu k povolaniu prevádzkovateľov cestnej dopravy najmä zavedením elektronických registrov je ostatne súčasťou opatrení, ktoré treba ihneď prijať v rámci „Akčného programu na znižovanie administratívnej záťaže v Európskej únii“, ktorý navrhla Komisia 24. januára 2007⁴. Závery Európskej rady z 8. a 9. marca vyzývajú Parlament a Radu, aby dali osobitnú prednosť týmto opatreniam, a teda preskúmaniu a prijatiu tohto návrhu.

2. KONZULTÁCIE SO ZAJAHOVANÝMI STRANAMI A HODNOTENIE VPLYVU

2.1. Konzultácie so zainteresovanými stranami

Tento návrh nasleduje po verejnej konzultácii určenej na zozbieranie čo najväčšieho počtu pripomienok od zainteresovaných strán. Táto konzultácia organizovaná spolu s konzultáciou uskutočnenou na súbežnom prepracovaní štyroch nariadení o prístupe na trh prebehla prostredníctvom dotazníka uverejneného na internete a zaslaného poštou všetkým reprezentatívnym organizáciám odvetvia cestnej dopravy.

Komisia prijala 67 písomných príspevkov od vnútroštátnych orgánov, vnútroštátnych a európskych organizácií zastupujúcich prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy a cestnej osobnej dopravy, ich zákazníkov a rozličné iné hospodárske záujmové skupiny. Dňa 7. novembra 2006 zorganizovala vypočutie zainteresovaných strán, ktoré písomne odpovedali na verejnú konzultáciu, alebo ktoré medzitým prejavili svoj záujem. Na tomto vypočutí sa zišlo 42 delegácií zastupujúcich priemysel a 37 pozorovateľov zastupujúcich vnútroštátne správne orgány.

Zainteresované strany sa vo všeobecnosti domnievajú, že podmienky, ktoré treba splniť na získanie povolenia na vykonávanie povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, by mali byť viac harmonizované, lepšie uplatňované a kontrolované. S výnimkou prevádzkovateľov osobnej dopravy, ktorí pokladajú za užitočnú vyššiu úroveň požadovaných noriem, strany odporúčajú uprednostniť harmonizáciu súčasných vnútroštátnych pravidiel. Celkovo obhajujú:

- zlepšenie dohľadu a monitoringu prostredníctvom kontrol zameraných na rizikové podniky (skôr ako prostredníctvom častejších systematických kontrol), prostredníctvom operatívnej výmeny informácií medzi orgánmi jednotlivých členských štátov, ktoré majú dohliadať na riadne konanie podnikov, a prostredníctvom využitia elektronických registrov, ktoré by znížili administratívne náklady;
- zavedenie spoločných opatrení, ktorými sa zabezpečí, aby podniky mali skutočné a stabilné sídlo, aby sa znížili narušenia hospodárskej súťaže, ktoré vnášajú spoločnosti nazývané „poštové schránky“;

³ Pozri vyššie

⁴ KOM(2007) 23, v konečnom znení.

- harmonizácia ukazovateľov používaných na meranie finančnej spoľahlivosti podniku a úrovne skúšok potvrdzujúcich formálne kvalifikácie;
- zabezpečenie toho, aby osoba, ktorá je držiteľom osvedčenia o formálnych kvalifikáciách, skutočne riadila dopravné činnosti a neslúžila na to, aby len zapožičala svoje meno na získanie povolenia.

Všetky pripomienky predložené počas tohto procesu sa vzali do úvahy. Viaceré z nich umožnili zlepšiť priložený návrh a hodnotenie vplyvu. Komisia tak rozšírila rozsah možností, ktoré bolo potrebné vyhodnotiť, aby sa odrazili jednotlivé predložené stanoviská. Zároveň nevyhovela návrhu nahradiť podmienku finančnej spoľahlivosti povinnou zábezpekou profesijnej zodpovednosti, keďže viaceré zainteresované strany nepokladali tento návrh za dostatočne zrelý.

Zhrnutie odpovedí získaných počas verejnej konzultácie, znenie jednotlivých odpovedí a zápisnica z vypočutia zo 7. novembra 2006 sú k dispozícii na stránke: http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm

2.2. Získavanie a využívanie expertízy

Počas verejnej konzultácie sa Komisia opierala o nezávislú expertízu vykonanú profesorom Brianom Baylissom. V roku 1994 bol spolupredsedom vyšetrovacieho výboru, ktorý vtedy vypracoval kompletnú správu o stave realizácie vnútorného trhu cestnej nákladnej dopravy a o práci, ktorú ešte bolo treba v tom čase vykonať.

2.3. Hodnotenie vplyvu

Hodnotenie vplyvu vykonané s cieľom pripraviť tento návrh sa týkalo prepracovania pravidiel prístupu k povolaniu, ako aj pravidiel prístupu na trh vzhľadom na ich úzke súvislosti a vzájomnú spätosť. Opiera sa o štúdie vykonané v rokoch 2004, 2005 a 2006. Osobitná pozornosť sa venovala tomu, aby sa prispôbil rozsah hodnotenia reakciám zainteresovaných strán a priložený návrh záverom hodnotenia.

Vyhodnotilo sa päť politických možností:

- (1) Možnosť „žiadna zmena“ by ponechala súčasné právne predpisy cestnej dopravy nezmenené. Problémy opísané na začiatku tohto dokumentu by pretrvávali, či dokonca by sa postupne prehlbovali, keďže kabotáž je prístupná všetkým členským štátom.
- (2) Možnosťou „technické, avšak nie regulačné zjednodušenie“ by sa spojilo a kodifikovalo päť legislatívnych aktov ES do troch aktov. Členským štátom a priemyselnému odvetviu by táto možnosť poskytla nezáväzné usmernenia na ich realizáciu. Realizácia tejto možnosti by bola jednoduchá, ale zrejme by nedokázala znížiť rozdiely medzi vnútroštátnymi pravidlami, a teda hlavné problémy identifikované na začiatku.
- (3) Možnosť „harmonizácia“ by zmenila súčasnú smernicu a štyri nariadenia na tri nariadenia pre lepšiu harmonizáciu prístupu k povolaniu, na zvýšenie právnej jednoznačnosti kabotáže a na zlepšenie jej uplatňovania. Táto možnosť by prispela k spravodlivej hospodárskej súťaži, zlepšila by súlad s pravidlami cestnej dopravy najmä v oblasti bezpečnosti a zvýšila by priemernú odbornú úroveň odvetvia.

- (4) Možnosť „prísnejšie normy kvality“ by postupne zaviedla vyššie požiadavky v oblasti finančnej spoľahlivosti a nepretržitého povinného odborného vzdelávania dopravných manažérov v podnikoch. Z krátkodobého hľadiska by táto možnosť úmerne sťažila vstup malým podnikom. Z dlhodobého hľadiska by povzbudzovala efektívnejších prevádzkovateľov s výhodami pre celú spoločnosť.
- (5) Možnosť „liberalizácia“ by viac otvorila kabetáž hospodárskej súťaži a liberalizovala by pravidelné medzinárodné autobusové služby. Táto možnosť by znížila niektoré ceny dopravy bez toho, že by nevyhnutne musela zlepšiť socioekonomickú efektívnosť cestnej dopravy, keďže nedošlo k väčšej predchádzajúcej harmonizácii vrátane daňovej a sociálnej oblasti. Táto možnosť by v niektorých štátoch znamenala riziko straty pracovných miest. V každom prípade vzhľadom na pravdepodobný rozsah vplyvov by bolo potrebné hlbšie hodnotenie a táto možnosť by presiahla rámec zjednodušenia, do ktorého zapadá súčasný návrh.

Vzhľadom na tieto výsledky tento návrh odráža možnosť č. 3 nazývanú „harmonizácia“. Zhrnutie hodnotenia vplyvu a úplná správa o tomto hodnotení vplyvu sú priložené k tomuto návrhu. V hodnotení vplyvu sa odhaduje, že navrhovaným nariadením v kombinácii s dvoma súbežne navrhnutými nariadeniami o prístupe na trh sa zredukuje narušenie hospodárskej súťaže, zlepši sa dodržiavanie pravidiel zo strany prevádzkovateľov dopravy v sociálnej oblasti a v oblasti bezpečnosti na cestách a členským štátom sa ponúkne možnosť znížiť administratívne náklady rádovo o 190 miliónov EUR ročne⁵.

3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

3.1. Zhrnutie navrhovaných opatrení

Navrhovaným nariadením sa zavádzajú podmienky, ktoré musia spĺňať všetky podniky, aby mali povolenie na vykonávanie povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy. Nariadenie poskytuje objasnenie súčasných právnych ustanovení a dopĺňa ich s cieľom posilniť celkový súlad a zaručiť účinné a jednotné uplatňovanie. Nariadením sa zavádza:

- zodpovednosť dopravného manažéra, ktorý zapožičiava svoje osvedčenie o formálnych kvalifikáciách podniku, aby podnik získal povolenie, a prísnejšie vymedzenie rámca jeho vzťahov s podnikom;
- kritériá, ktoré treba dodržiavať, aby mal podnik skutočné a stabilné sídlo v členskom štáte a aby na jeho konanie mohol riadne dohliadať vnútroštátny orgán, ktorý mu povolil vykonávať povolanie;
- porovnateľné finančné ukazovatele na meranie finančnej spoľahlivosti podniku, minimálnu povinnú odbornú prípravu v rozsahu 140 hodín pred skúškou, ktorá potvrdí formálne kvalifikácie a ktorú musia absolvovať všetci uchádzači, a akreditáciu stredísk odbornej prípravy a skúšobných stredísk;

⁵ EÚ 27 spolu.

- povinnosť orgánov, ktoré zistili, že prevádzkovateľ dopravy už nespĺňa podmienky bezúhonnosti, finančnej spoľahlivosti alebo formálnych kvalifikácií, upozorniť ho na to, a pokiaľ v stanovenej lehote nevykoná nápravu, uložiť mu správne sankcie od odňatia jeho povolenia až po diskvalifikáciu jeho dopravného manažéra;
- vzájomné uznávanie týkajúce sa porušenia pravidiel ES o cestnej doprave v rámci členských štátov. Toto vzájomné uznávanie slúži na spočítanie vážnych a opakovaných porušení bez ohľadu na miesto, kde sa stali, ktoré po prekročení istého limitu môžu poškodiť bezúhonnosť prevádzkovateľa dopravy a vystaviť ho už uvedeným sankciám;
- elektronické registre vzájomne prepojené medzi všetkými členskými štátmi, aby sa znížili administratívne náklady súvisiace s monitorovaním podnikov a dohľadom nad nimi a aby sa uľahčila výmena informácií medzi členskými štátmi;
- postupné rušenie niektorých odchýlnych úprav, ktoré, pokiaľ sa nechajú na slobodné uváženie členských štátov, sa podnikom poskytujú nerovným spôsobom. Tieto odchýlky stratili svoje opodstatnenie a narušajú hospodársku súťaž na úkor väčšiny podnikov, ktoré ich nevyužívajú.

3.2. Právny základ

Navrhované nariadenie, ktorým sa zrušuje smernica 96/26/ES, sa zakladá na článku 71 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva.

3.3. Zásada subsidiarity

Cieľom tohto návrhu je najmä harmonizovať vnútroštátne pravidlá, ktorými sa musia riadiť podniky, aby mali prístup k povolaniu, a tak posilniť účinnosť vnútorného trhu. Túto harmonizáciu nemôžu vykonať samy členské štáty. Navyše sa návrh zameriava na zlepšenie výmeny informácií medzi orgánmi členských štátov, ktoré kontrolujú súlad s pravidlami o prístupe k povolaniu. To môžu uskutočniť členské štáty len čiastočne na bilaterálnom základe. Vyžaduje sa teda činnosť Spoločenstva vzhľadom na nemožnosť toho, aby jeden členský štát alebo skupina členských štátov uspokojivo vyriešili identifikované problémy.

3.4. Zásada proporcionality

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality z týchto dôvodov:

- návrh určuje spoločné podmienky, ale nestavia sa proti tomu, aby členské štáty pridali svoje vlastné podmienky na prístup k povolaniu;
- jediné obmedzenie tejto možnosti vyplýva zo zásady slobody usadiť sa a z potreby zabezpečiť vzájomné uznávanie niektorých osvedčení, ale návrh nezavádza podstatnú zmenu vo vzťahu k už platným ustanoveniam;
- návrh ponecháva členským štátom na výber z dvoch metód na to, aby podnik preukázal svoju finančnú spoľahlivosť (finančné ukazovatele alebo bankové záruky);
- povinnosti uložené vnútroštátnym orgánom, ktoré udeľujú povolenie na vykonávanie povolania, zohľadňujú ich diskrečnú právomoc, najmä pokiaľ ide o zistenie

a postihnutie porušení. Návrh sa inšpiroval judikatúrou Súdneho dvora v jeho rozsudku z 13. septembra 2005⁶ a zavádza spoločný prístup pre ukládanie správnych sankcií ako odňatie povolení. Vzhľadom na už odrádzajúci charakter takýchto sankcií sa nariadením neustanovujú ďalšie sankcie trestného alebo peňažného charakteru a členským štátom sa ponecháva v tejto oblasti voľnosť.

Napokon pripomíname, že harmonizáciu podmienok na výkon povolania nemožno obmedziť len na podniky s povolením na vykonávanie medzinárodnej dopravy. Od vytvorenia vnútorného trhu totiž vnútroštátne trhy už nie sú oddelené z viacerých dôvodov:

- viaceré členské štáty nerobia žiadny rozdiel medzi povoleniami vydanými na medzinárodnú dopravu a povoleniami vydanými len na vnútroštátnu dopravu;
- v ostatných členských štátoch podniky s povolením na vykonávanie dopravy len v rámci daného členského štátu konkurujú podnikom ďalších členských štátov vykonávajúcim kabotáž;
- podniky s povolením na vykonávanie medzinárodnej dopravy sa uspokojia so svojím vnútroštátnym trhom, pokiaľ z dôvodu konjunktúry už nenachádzajú zákazníkov na dopravu tovaru do iných členských štátov.

Navrhované nariadenie rovnako ako súčasná smernica sa teda týka všetkých druhov dopravy vrátane tých, ktoré sa vykonávajú na vnútroštátnej úrovni.

3.5. Výber nástrojov

Hlavným cieľom revízie pravidiel prístupu k povolaniu prevádzkovateľov cestnej dopravy je zabezpečiť účinnejšie a menej rôznorodé uplatňovanie týchto pravidiel. Nariadenie, ktoré umožňuje priame a jednotnejšie uplatňovanie, sa teda ukazuje ako najvhodnejší nástroj. Umožní dosiahnuť väčšiu transparentnosť a znížiť niektoré administratívne náklady. Tento výber sa ukazuje o to viac vhodný, že prístup k povolaniu je základnou podmienkou prístupu na trh a v tejto oblasti je nariadenie nástrojom používaným od roku 1992.

3.6. Vplyv na rozpočet

Návrh si nevyžaduje žiadne dodatočné náklady z rozpočtu Spoločenstva.

3.7. Európsky hospodársky priestor

Navrhované nariadenie má význam pre EHP a musí sa naň rozšíriť.

⁶ Vec C-176/03. Týmto rozsudkom Súdny dvor vysvetľuje, že zákonodarca Spoločenstva môže prijať opatrenia vo vzťahu k trestnému právu členských štátov, pokiaľ uplatnenie trestných sankcií predstavuje nevyhnutné opatrenie na boj proti vážnemu poškodzovaniu životného prostredia.

4. NAVRHOVANÉ USTANOVENIA

4.1. Prevzatie jestvujúcich ustanovení

Tento návrh dopĺňa a reviduje jestvujúce pravidlá v oblasti prístupu k povolaniu prevádzkovateľov cestnej dopravy. Preberá teda viaceré zásady a ustanovenia zo smernice 96/26/ES:

- tri podmienky, ktoré musí splniť podnik usilujúci sa o prístup k povolaniu (bezúhonnosť, formálne kvalifikácie, finančná spoľahlivosť) (článok 3);
- vzájomné uznávanie diplomov, osvedčení a iných dokladov o formálnych kvalifikáciách na uľahčenie slobody usadiť sa (články 18 až 20);
- vzor osvedčenia o formálnych kvalifikáciách (príloha II) a zoznam predmetov, ktoré treba ovládať na získanie tohto osvedčenia (príloha I).

Využitie prepracovania na základe medziinštitucionálnej dohody z 28. novembra 2001 na účely systematickejšieho využitia metódy rekodifikácie právnych aktov by však neumožnilo vniesť potrebnú právnu jednoznačnosť. Tieto zásady a ustanovenia predstavujú *acquis*, ktoré nemožno spochybniť. Komisia preto vyzýva Európsky parlament a Radu, aby to maximálne zohľadnili a uplatnili svoje prednostné práva pri nových ustanoveniach, tak ako sú opísané ďalej.

4.2. Nové ustanovenia

4.2.1. Objasnenie vymedzenia pojmov a aktualizácia rozsahu pôsobnosti

Článok 1 dopĺňa zoznam definícií pojmov na uľahčenie jednotnejšieho uplatňovania. V článku 2 sa vymedzuje nový rozsah pôsobnosti, ktorý je v súlade s ostatnými právnymi predpismi v oblasti cestnej dopravy, pričom sa zameriava na všetky vozidlá nad 3,5 tony a obmedzuje oslobodenia na niektoré druhy dopravy jasne identifikované v iných aktoch Spoločenstva.

4.2.2. Podmienka usadenia

V článkoch 3 a 5 sa určujú spoločné pravidlá, aby len podniky so skutočným a stabilným sídlom mohli získať povolenie na výkon povolania. Cieľom je, aby všetky podniky podliehali rovnakej úrovni dohľadu a aby sa predišlo tomu, že niektoré podniky sa vyhnú dohľadu zo strany orgánov členských štátov, v ktorých majú sídlo. Stabilné a skutočné sídlo zahŕňa podľa článku 5 kanceláriu, evidované vozidlá a prevádzkové stredisko.

4.2.3. Prenos zodpovednosti na dopravného manažéra

V článku 4 sa spresňujú vzťahy, ktoré má mať osoba (nazvaná „dopravný manažér“) s požadovanými formálnymi kvalifikáciami s podnikom, ktorého dopravné činnosti má riadiť. Túto osobu musí podnik zamestnať a odmeňovať. Keďže sa predpokladá, že táto osoba skutočne a nepretržite riadi dopravnú činnosť podniku, musí niesť dôsledky svojich rozhodnutí a tým sa stáva osobou zodpovednou za porušenia v rámci činností, ktoré riadi. Táto zodpovednosť sa vymedzuje na účely tohto

nariadenia, ale nedotýka sa akejkol'vek trestnej alebo finančnej zodpovednosti definovanej na úrovni vnútroštátnych právnych predpisov každého členského štátu. Možnosť vyhradená pre SZČO využiť iného dopravného manažéra na získanie kvalifikácie sa upravuje najmä preto, aby sa posilnila ich nezávislosť od väčších prevádzkovateľov dopravy, ktorí im zverujú náklady, a tak sa chránili pred praxou skrytého zamestnávania.

4.2.4. *Spresnenie podmienok, ktoré treba dodržiavať v oblasti bezúhonnosti*

V článku 6 sa určuje zoznam právnych predpisov Spoločenstva, ktorých vážne porušenie môže viesť k strate bezúhonnosti, aj keď k porušeniu dôjde v iných členských štátoch. V článku sa tiež určuje, že od istej úrovne opakovania menších porušení sa porušenia môžu pokladať za vážne. Komisii priznáva vykonávacie právomoci na vypracovanie spoločného zoznamu porušení. Tento zoznam je predpokladom akejkol'vek organizovanej výmeny informácií medzi členskými štátmi a definovania spoločných hraničných hodnôt, po dosiahnutí ktorých sa povolenie musí odňať.

4.2.5. *Nové ukazovatele na meranie finančnej spoľahlivosti podniku*

Článkom 7 sa zavádzajú presnejšie ukazovatele na meranie finančnej spoľahlivosti podniku. Podniky alebo členské štáty si môžu zvoliť z dvoch možností: buď obežné aktíva a rýchla solventnosť (podľa terminológie štvrtej účtovnej smernice)⁷ určené na základe ročnej účtovnej závierky podniku rešpektujú isté limity, alebo podnik preukáže svoju finančnú spoľahlivosť bankovou zárukou. Navrhované finančné ukazovatele sú ukazovatele, ktoré sa bežne používajú pri finančnej analýze na vyhodnotenie schopnosti podniku splácať krátkodobé pohľadávky.

4.2.6. *Zlepšenie formálnych kvalifikácií*

Článkom 8 sa zavádza spoločný prístup kombinujúci odbornú prípravu a povinnú skúšku na preverenie formálnych kvalifikácií a vzťahuje sa na všetkých uchádzačov vrátane uchádzačov s odbornou praxou a uchádzačov s diplomom. Ustanovuje sa ním okrem toho minimálny systém akreditácie skúšobných stredísk a stredísk odbornej prípravy a podporuje sa výmena skúseností medzi členskými štátmi v tejto oblasti. Napokon zaniká možnosť členských štátov rozlišovať úroveň kvalifikácie podľa typu, či ide alebo nejde o medzinárodnú dopravu. Osoby s odbornosťou v oblasti riadenia dopravných činností totiž budú mať počas svojej kariéry príležitosť riadiť dopravu medzi jednotlivými členskými štátmi.

4.2.7. *Zlepšenie monitoringu a dohľadu*

V článkoch 9, 10, 11 a 13 sa objasňuje a posilňuje úloha orgánov určených členskými štátmi, aby dohliadali na to, či podniky riadne splňajú podmienky ustanovené nariadením. Týmto článkami sa zavádzajú spoločné zásady tak, aby sa zabezpečila väčšia transparentnosť, väčšia porovnateľnosť a v konečnom dôsledku vierohodnosť pravidiel v oblasti prístupu k povolaniu. V článkoch 10 a 12 sa tak

⁷ Štvrtá smernica Rady 78/660/EHS z 25.7.1978 o ročnej účtovnej závierke niektorých typov spoločností.

spresňujú lehoty, ktoré musia dodržiavať tieto orgány pri prešetrovaní spisov, ale aj lehoty, ktoré možno poskytnúť podniku, aby skôr, ako sa pristúpi k sankcii, napravil svoju situáciu. Článkom 12 sa nariaďuje príslušným orgánom, aby upozornili podniky, ktorým hrozí, že už nebudú spĺňať podmienky nariadenia. Článkom 21 sa zavádza odstupňovaná škála správnych sankcií od čiastočného odňatia povolenia až po diskvalifikáciu dopravného manažéra. V oblasti kontroly sa článkom 11 predpisujú cielené kontroly, ktorými budú môcť členské štáty nahradiť systematické kontroly, vykonávané častejšie ako jestvujúce päťročné kontroly. Metóda cielených kontrol sa totiž osvedčila na účinné zisťovanie porušení a na zníženie administratívnych nákladov, keďže sa kontrolovali len podniky identifikované ako rizikové.

4.2.8. Zjednodušenie a administratívna spolupráca

Článkom 15 sa v každom členskom štáte zavádza elektronický register podnikov, ktorý by mal byť vzájomne prepojený na európskej úrovni do konca roku 2010, pričom sa dodržia pravidlá o ochrane osobných údajov. Takéto registre už jestvujú v mnohých členských štátoch a preukázali svoju účinnosť na zníženie administratívnych nákladov na dohľad nad podnikmi. V článku 16 sa uvádzajú základné pravidlá platné pre ochranu osobných údajov v súlade so smernicou 95/46/ES. V článku 17 sa ustanovuje určenie vnútroštátnych kontaktných miest využívaných na výmenu informácií a ustanovujú sa v ňom aj určité postupy, ktoré treba dodržiavať (podrobne opísané v návrhoch nariadenia prijímaných súbežne s týmto návrhom).

4.2.9. Rôzne

Ostatné podstatné zmeny a doplnenia sa týkajú všeobecných ustanovení vyplývajúcich zo zmien a doplnení uvedených ďalej, najmä na spresnenie uplatniteľného prechodného obdobia a na postupné odstraňovanie neodôvodnenej ochrany predchádzajúceho stavu, pravidiel vzťahujúcich sa na oblasť komitológie a vypracúvania správ, ktoré sú potrebné na prísnejší monitoring na vnútroštátnej úrovni a na úrovni Spoločenstva.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

**ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré treba dodržiavať
pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 71,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

po konzultácii s Európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy³,

keďže:

- (1) Realizácia vnútorného trhu cestnej dopravy so spravodlivými podmienkami hospodárskej súťaže si vyžaduje jednotné uplatňovanie spoločných pravidiel na povolenie prístupu k povolaniu prevádzkovateľa cestnej nákladnej alebo osobnej dopravy, ďalej len „povolanie prevádzkovateľa cestnej dopravy“. Tieto spoločné pravidlá môžu prispieť k vysokej úrovni odbornej kvalifikácie prevádzkovateľov dopravy, k racionalizácii trhu, k zlepšeniu kvality poskytovanej služby v záujme prevádzkovateľov dopravy, ich zákazníkov a celého hospodárstva, ako aj k väčšej bezpečnosti na cestách. Môžu tiež uľahčiť skutočné uplatnenie práva prevádzkovateľov dopravy usadiť sa.
- (2) Smernicou Rady 96/26/ES z 29. apríla 1996 o prístupe k povolaniu prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy a prevádzkovateľa cestnej osobnej dopravy a o vzájomnom uznávaní diplomov, osvedčení a iných dokladov o formálnych kvalifikáciách s cieľom uľahčiť týmto prevádzkovateľom uplatňovanie slobody usadiť sa v oblasti

¹ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

² Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

³ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

vnútroštátnej a medzinárodnej dopravy⁴ sa zaviedli minimálne podmienky na prístup k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy, ako aj vzájomné uznávanie dokladov požadovaných na tento účel. Skúsenosť, hodnotenie vplyvu a rozličné štúdie však ukazujú, že táto smernica sa v jednotlivých členských štátoch uplatňuje veľmi odlišným spôsobom. Táto odlišnosť má viaceré negatívne dôsledky, najmä narušenie hospodárskej súťaže, istú netransparentnosť trhu, nerovnakú úroveň kontroly a riziko, že podniky s nízkou úrovňou odbornej kvalifikácie budú zanedbávať či aspoň menej dodržiavať pravidlá bezpečnosti na cestách a sociálne pravidlá, čo môže poškodiť obraz tohto odvetvia.

- (3) Tieto dôsledky sú o to viac negatívne, že môžu narušiť riadne fungovanie vnútorného trhu cestnej dopravy. Prístup na trh medzinárodnej nákladnej dopravy a niektorých operácií kabotáže je totiž otvorený podnikom z celého Spoločenstva. Jediná podmienka, ktorá sa týmto podnikom ukladá, je, že musia mať licenciu Spoločenstva, ktorú možno získať, ak tieto podniky spĺňajú podmienky prístupu k povolaniu, v súlade s nariadením (ES) č/..., pokiaľ ide o cestnú nákladnú dopravu, a s nariadením (ES) č/..., pokiaľ ide o osobnú dopravu.
- (4) Treba teda modernizovať jestvujúce pravidlá prístupu k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy, aby sa zabezpečilo ich jednotnejšie a účinnejšie uplatňovanie. Keďže dodržiavanie týchto pravidiel predstavuje hlavnú podmienku prístupu na trh Spoločenstva a keďže v oblasti prístupu na trh sú nariadenia uplatniteľnými nástrojmi Spoločenstva, nariadenie sa ukazuje ako najvhodnejší nástroj na úpravu prístupu k povolaniu.
- (5) V úsilí o spravodlivú hospodársku súťaž sa musia spoločné pravidlá výkonu povolania uplatňovať v čo najväčšej miere na všetky podniky. Nie je však potrebné zahrnúť do tohto nariadenia podniky, ktoré vykonávajú len dopravu s veľmi slabým vplyvom na dopravný trh.
- (6) Členskému štátu, v ktorom má podnik sídlo, prináleží dohliadať na to, aby podnik neustále spĺňal podmienky ustanovené týmto nariadením, aby tento členský štát mohol v prípade potreby rozhodnúť o pozastavení alebo odňatí povolení umožňujúcich tomuto podniku pôsobiť na trhu. Riadne dodržiavanie a spoľahlivá kontrola podmienok prístupu k povolaniu si vyžadujú, aby podniky mali stabilné a skutočné sídlo.
- (7) Treba, aby fyzické osoby, ktoré sú bezúhonné a majú požadované formálne kvalifikácie, boli jasne identifikované a určené príslušnými orgánmi. Tieto osoby, nazývané „dopravní manažéri“, musia nepretržite a skutočne riadiť dopravné činnosti podnikov cestnej dopravy. Treba spresniť, za akých podmienok sa osoba pokladá za osobu zabezpečujúcu nepretržité a skutočné riadenie dopravnej činnosti v podniku.
- (8) Bezúhonnosť dopravného manažéra si vyžaduje, aby nebol odsúdený za vážne trestné činy alebo vážne sankcionovaný najmä za porušenie predpisov Spoločenstva v oblasti cestnej dopravy. V oblastiach, ktoré spadajú do pôsobnosti predpisov Spoločenstva, je

⁴ Ú. v. ES L 124, 23.5.1996, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2006/103/ES (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 344).

potrebné spoločne definovať typy porušení a zodpovedajúce úrovne závažnosti, ktoré môžu poškodiť bezúhonnosť podniku.

- (9) Podnik cestnej dopravy musí disponovať minimálnou finančnou spoľahlivosťou na zabezpečenie riadneho uvedenia do prevádzky a správneho riadenia podniku. Súčasná metóda založená na minimálnom limite vlastných zdrojov a rezerv spôsobuje veľkú neistotu, pokiaľ ide o finančné zdroje, ktoré sa majú zohľadniť, a nezaručuje, že podnik je schopný dodržať svoje krátkodobé záväzky. Treba využiť ďalšie, lepšie definované a relevantnejšie finančné ukazovatele, ktoré môžu byť určené na základe ročnej účtovnej závierky. Podniky, ktoré si to želajú, musia mať možnosť preukázať svoju finančnú spoľahlivosť bankovou zárukou, čo môže byť pre tieto podniky jednoduchšia a menej nákladná metóda.
- (10) Vysoká úroveň odbornej kvalifikácie môže zvýšiť socioekonomickú účinnosť odvetvia cestnej dopravy. V dôsledku toho treba, aby uchádzači o funkciu dopravného manažéra absolvovali kvalitnú odbornú prípravu. Na zabezpečenie lepšej homogénosti podmienok odbornej prípravy a skúšok, ako aj transparentnosti voči uchádzačom treba ustanoviť, aby členské štáty akreditovali podľa kritérií, ktoré im prináleží definovať, skúšobné strediská a strediská odbornej prípravy. Z dôvodov spravodlivosti a transparentnosti je tiež potrebné, aby všetci uchádzači vykonali skúšku, vrátane tých, ktorí majú prax alebo diplom a môžu byť oslobodení od povinnej základnej odbornej prípravy. Od vytvorenia vnútorného trhu už vnútroštátne trhy nie sú oddelené. V dôsledku toho osoby zodpovedné za riadenie dopravných činností musia mať potrebné vedomosti na riadenie operácií tak vnútroštátnej, ako aj medzinárodnej dopravy. Zoznam predmetov, ktoré musia poznať, aby získali osvedčenie o formálnej kvalifikácii, ako aj organizačné podmienky skúšok sa môžu meniť s technickým pokrokom a treba mať možnosť aktualizovať ich.
- (11) Spravodlivá hospodárska súťaž a cestná doprava, ktorá plne dodržiava pravidlá, si vyžadujú jednotnú úroveň dohľadu a monitoringu medzi členskými štátmi. Vnútroštátne orgány poverené dohľadom nad podnikmi a platnosťou ich povolenia majú v tomto smere kľúčovú úlohu a treba zabezpečiť, aby prijali v prípade potreby primerané opatrenia najmä na pozastavenie alebo odňatie povolení, alebo na vyhlásenie nedbalých alebo svojvoľných dopravných manažérov za nespôsobilých. Avšak skôr než sa pristúpi k takýmto sankciám, podnik musí byť vopred upozornený a musí sa mu poskytnúť primeraná lehota, aby uviedol svoju situáciu do poriadku.
- (12) Organizovanejšia administratívna spolupráca medzi členskými štátmi by zlepšila účinnosť dohľadu nad podnikmi pôsobiacimi vo viacerých členských štátoch a môže znížiť administratívne náklady. Elektronické registre podnikov vzájomne prepojené na európskej úrovni s dodržiavaním pravidiel Spoločenstva o ochrane osobných údajov môžu uľahčiť túto spoluprácu a znížiť náklady spojené s kontrolami tak podnikom, ako aj správnym orgánom. Vo väčšine členských štátov už existujú vnútroštátne elektronické registre. Taktiež už jestvujú infraštruktúry vzájomného prepojenia medzi členskými štátmi. Systematickejšie využívanie týchto vnútroštátnych registrov podnikov a ich vzájomného prepojenia na európskej úrovni sa teda môže uskutočniť za malé náklady a môže tak prispieť k výraznému zníženiu administratívnych nákladov na kontroly a pritom zlepšiť ich účinnosť.

- (13) Niektoré údaje obsiahnuté v týchto registroch, pokiaľ ide o porušenia a sankcie, majú charakter osobných údajov. Členské štáty preto musia prijať potrebné opatrenia, aby sa uplatňovala smernica Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov⁵, najmä pokiaľ ide o kontrolu spracovania týchto údajov verejnými orgánmi, právo na informovanie dotknutých osôb, ich právo na prístup a právo na vznesenie námietky. Na účely tohto nariadenia sa ukazuje ako potrebné zachovať tento typ údajov aspoň počas dvoch rokov, aby sa predišlo tomu, že podniky bez kvalifikácie sa usadia v iných členských štátoch.
- (14) Vzájomné prepojenie vnútroštátnych registrov je dôležité, aby sa umožnila rýchla a účinná výmena informácií medzi členskými štátmi a aby sa zabezpečilo, že prevádzkovateľov dopravy nebude lákať pokúšenie spáchať závažné porušenia alebo riskovať ich spáchanie v iných členských štátoch ako v štáte, kde sa usadili. Toto vzájomné prepojenie si vyžaduje spoločne definovať presný formát údajov, ktoré sa majú vymieňať, ako aj technické postupy výmeny.
- (15) Na dosiahnutie efektívnej výmeny informácií medzi členskými štátmi sa musia určiť vnútroštátne kontaktné miesta a musia sa špecifikovať určité spoločné postupy v zmysle lehôt a charakteru minimálnych poskytovaných informácií.
- (16) Na uľahčenie slobody usadiť sa treba uznať za postačujúci dôkaz bezúhonnosti na prístup k predmetným činnostiam v hostiteľskom členskom štáte predloženie vhodných dokladov vydaných príslušným orgánom krajiny pôvodu prevádzkovateľa cestnej dopravy, pričom sa treba presvedčiť, či dotknuté osoby neboli vyhlásené za nespôsobilé na výkon povolania v iných členských štátoch, v ktorých majú pôvod.
- (17) V oblasti odbornej spôsobilosti musí členský štát usadenia, s cieľom uľahčiť slobodu usadenia, uznať ako postačujúci dôkaz jednotný vzor osvedčenia vydaného podľa ustanovení uvedených v tomto nariadení.
- (18) Na úrovni Spoločenstva je potrebný prísnejší monitoring uplatňovania ustanovení tohto nariadenia, čo zo strany Komisie predpokladá odovzdávanie pravidelných správ o bezúhonnosti, finančnej spoľahlivosti a odbornej spôsobilosti podnikov odvetvia cestnej dopravy na základe správ vypracovaných podľa vnútroštátnych registrov.
- (19) Treba, aby členské štáty ustanovili sankcie vzťahujúce sa na porušenie ustanovení tohto nariadenia. Sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce.
- (20) Vzhľadom na to, že ciele plánovanej činnosti, teda modernizácie pravidiel, ktoré upravujú prístup k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy, aby sa zabezpečilo ich jednotnejšie a porovnateľnejšie uplatňovanie členskými štátmi, nemôžu dostatočným spôsobom realizovať členské štáty, a teda sa môžu lepšie realizovať na úrovni Spoločenstva, Spoločenstvo môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality v zmysle uvedeného

⁵ Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31.

článku toto nariadenie neprekračuje rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie týchto cieľov.

- (21) Opatrenia potrebné na vykonávanie tohto nariadenia by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu⁶.
- (22) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na vypracovanie zoznamu kategórií, typov a úrovne závažnosti porušení, na základe ktorých stratia prevádzkovatelia cestnej dopravy požadovanú bezúhonnosť; na úpravu podľa technického pokroku prílohu k tomuto nariadeniu týkajúcu sa vedomostí, ktoré treba zohľadniť pri uznávaní odbornej spôsobilosti členskými štátmi, ako aj prílohu o vzore osvedčenia o odbornej spôsobilosti; na vypracovanie zoznamu maximálnych porušení, ktoré budú mať za následok pozastavenie alebo odňatie povolenia na vykonávanie povolania alebo vyhlásenie o nespôsobilosti. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tohto nariadenia, alebo doplniť toto nariadenie doplnením nových nepodstatných prvkov, mali by byť prijaté v súlade s regulačným postupom s kontrolou, ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES. Z dôvodov efektívnosti by sa na prijatie aktualizácie vzoru osvedčenia o odbornej spôsobilosti mali obvyklé lehoty pre regulačný postup s kontrolou skrátiť.
- (23) Smernica 96/26/ES by sa mala zrušiť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

Všeobecné ustanovenia

Článok 1

Predmet a vymedzenie pojmov

- 1. Týmto nariadením sa upravuje prístup k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy a vykonávanie tohto povolania.
- 2. Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto pojmy:
 - a) „povolanie prevádzkovateľa cestnej dopravy“ znamená povolanie prevádzkovateľa cestnej osobnej dopravy alebo povolanie prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy;

⁶ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutie zmenené a doplnené rozhodnutím 2006/512/ES (Ú. v. EÚ L 200, 22.7.2006, s. 11).

- b) „povolanie prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy“ znamená činnosť akéhokoľvek podniku dopravujúceho v prenájme alebo za úhradu tovar prostredníctvom buď samostatného nákladného motorového vozidla, alebo jazdnej súpravy;
- c) „povolanie prevádzkovateľa cestnej osobnej dopravy“ znamená činnosť akéhokoľvek podniku vykonávajúceho osobnú dopravu pre verejnosť alebo pre určité kategórie užívateľov za úhradu zo strany prepravovaných osôb alebo organizátora dopravy, pomocou motorových vozidiel konštruovaných a vybavených tak, aby boli vhodné na prepravu viac než deviatich osôb vrátane vodiča a určených na tento účel;
- d) „podnik“ znamená akúkoľvek fyzickú alebo právnickú osobu, ziskovú alebo neziskovú, alebo akékoľvek združenie alebo skupinu osôb bez právnej subjektivity, ziskové alebo neziskové, ako aj akýkoľvek orgán verejnej moci, či už má vlastnú právnu subjektivitu, alebo závisí od orgánu, ktorý má takúto subjektivitu;
- e) „dopravný manažér“ znamená fyzickú osobu, ktorú zamestnáva podnik, alebo v prípade, že tento podnik je fyzickou osobou, tú istú osobu alebo prípadne inú fyzickú osobu, ktorú určí prostredníctvom zmluvy, a ktorá riadi skutočne a sústavne dopravné činnosti tohto podniku;
- f) „povolenie na výkon povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy“ znamená správne rozhodnutie, ktorým sa podniku spĺňajúcemu podmienky ustanovené týmto nariadením povoľuje výkon povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy;
- g) „príslušný orgán na udeľovanie povolenia na výkon povolenia“ znamená orgán v členskom štáte na celoštátnej, regionálnej alebo miestnej úrovni, ktorý kontroluje, či podnik spĺňa podmienky ustanovené týmto nariadením, a ktorý je oprávnený udeliť, pozastaviť alebo odobrať povolenie na výkon povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy;
- h) „členský štát usadenia“ znamená členský štát, v ktorom sa chce usadiť podnik, ktorého dopravný manažér pochádza alebo nepochádza z iného štátu;
- i) „členský štát pôvodu“ znamená členský štát, v ktorom predtým sídlil alebo pôsobil dopravný manažér podniku, ktorý sa chce usadiť v inom členskom štáte.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa vzťahuje na všetky podniky usadené v Spoločenstve, ktoré vykonávajú povolenie prevádzkovateľa cestnej dopravy. Vzťahuje sa aj na podniky, ktoré chcú vykonávať povolenie prevádzkovateľa cestnej dopravy.
2. Odchyľne od odseku 1 sa toto nariadenie nevzťahuje:
 - a) na podniky vykonávajúce povolenie prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy len pomocou samostatného nákladného motorového vozidla alebo

jazdnej súpravy, ktorých maximálna povolená hmotnosť neprekračuje 3,5 tony. Členské štáty však môžu znížiť tento limit na všetky alebo niektoré kategórie dopravných činností;

- b) na podniky, ktoré vykonávajú výlučne niektoré druhy cestnej osobnej dopravy na neobchodné účely, ktoré majú inú hlavnú činnosť ako činnosť prevádzkovateľov osobnej dopravy a ktorých používané vozidlá riadia ich vlastní zamestnanci.

Článok 3

Požiadavky na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy

Podniky, ktoré vykonávajú povolanie prevádzkovateľa cestnej dopravy, a podniky, ktoré chcú vykonávať povolanie prevádzkovateľa cestnej dopravy, musia splniť nasledujúce požiadavky:

- a) mať skutočné a stabilné sídlo v jednom z členských štátov;
- b) vyznačovať sa bezúhonnosťou;
- c) preukázať vhodnú finančnú spoľahlivosť;
- d) mať požadovanú odbornú spôsobilosť.

Podmienky, ktoré treba splniť s cieľom vyhovieť každej z požiadaviek, sú definované v kapitole II. Týmto nariadením sa nezamedzuje členským štátom prijať rozhodnutie o ďalších podmienkach, ktoré musia podniky spĺňať, aby mali povolenie na vykonávanie povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy.

Článok 4

Dopravný manažér

1. Podnik, ktorý chce vykonávať povolanie prevádzkovateľa cestnej dopravy, určí príslušnému orgánu uvedenému v článku 9 aspoň jednu fyzickú osobu, ktorá spĺňa požiadavky uvedené v článku 3 písm. b) a d). Táto osoba, ktorá sa nazýva dopravný manažér, musí spĺňať tieto podmienky:
 - a) skutočne a sústavne riadiť dopravnú činnosť podniku;
 - b) byť zamestnaná a odmeňovaná podnikom alebo, pokiaľ je podnikom fyzická osoba, byť tou istou osobou.
2. Odchyľne od odseku 1, pokiaľ je podnik fyzickou osobou, ktorá nespĺňa požiadavku na odbornú spôsobilosť ustanovenú v článku 3 písm. d), príslušné orgány jej môžu povoliť vykonávanie povolania prevádzkovateľa dopravy pod podmienkou, že:
 - a) určí týmto orgánom inú osobu, ktorá spĺňa požiadavky ustanovené v článku 3 písm. b) a d) a ktorá je oprávnená prostredníctvom zmluvy vykonávať úlohy ako dopravný manažér pre podnik;

- b) zmluva viažuca podnik s dopravným manažérom spresňuje úlohy, ktoré má tento pracovník nepretržite vykonávať, a určuje jeho zodpovednosť ako dopravného manažéra; úlohy, ktoré treba spresniť, zahŕňajú najmä úlohy spojené s údržbou a opravami vozidiel, kontrolu dopravných zmlúv a dokumentov, účtovníctvo, pridelenie nákladov vodičom a vozidlám a kontrolu postupov v oblasti bezpečnosti;
 - c) určená osoba neriadi ako dopravný manažér dopravné činnosti viac ako štyroch rozličných spoločností vykonávaných s maximálnym vozidlovým parkom dvanástich vozidiel;
 - d) určená osoba je nezávislá od ostatných podnikov, ktoré ju žiadajú o vykonávanie dopravy, alebo ktoré pre ňu vykonávajú dopravu.
3. Dopravný manažér stráca svoju bezúhonnosť v zmysle tohto nariadenia, pokiaľ v rámci dopravných činností, ktoré riadi, dôjde k spáchaniu vážnych porušení alebo opakovaných porušení nad istý limit spomedzi porušení uvedených v článku 6 ods. 1.

KAPITOLA II

Podmienky, ktoré sa musia splniť

Článok 5

Podmienky týkajúce sa požiadavky usadenia

Na splnenie požiadavky uvedenej v článku 3 písm. a) musí mať podnik skutočné a stabilné sídlo na území členského štátu, ktorý mu prostredníctvom príslušného orgánu povolí vykonávať povolanie. Na tento účel musí podnik:

- a) mať sídlo nachádzajúce sa v tomto členskom štáte, s priestormi, kde sa uchováávajú doklady o podnikateľskej činnosti, najmä všetky jeho účtovné doklady, doklady o riadení zamestnancov a všetky ostatné doklady, ku ktorým musí mať prístup orgán oprávnený na povoľovanie výkonu povolania, aby skontroloval podmienky ustanovené týmto nariadením;
- b) disponovať vozidlami v úplnom vlastníctve alebo v držbe z iného dôvodu, najmä podľa zmluvy o splátkovej kúpe, zmluvy o prenájme alebo lízingovej zmluvy alebo podľa zmluvy o kúpe, ktoré sú evidované a ktoré podnik používa v tomto členskom štáte;
- c) disponovať prevádzkovým strediskom umiestneným v tomto členskom štáte, s potrebným vybavením, najmä s parkovacími miestami na zaparkovanie vozidiel v dostatočnom počte, aby ich tieto vozidlá pravidelne využívali.

Článok 6
Podmienky týkajúce sa požiadavky bezúhonnosti

1. Na účely článku 3 písm. b) požiadavka bezúhonnosti podniku znamená, že jeho riadiaci pracovníci neboli odsúdení za závažný trestný čin, že neboli odsúdení v oblasti obchodného práva a konkurzného práva a že vykonávajú svoju činnosť v dobrej viere a dodržiavajú právne predpisy vzťahujúce sa na cestnú dopravu a v súlade s profesijnou etikou.

Členské štáty určia osobitné podmienky, ktoré musí spĺňať podnik podľa tohto nariadenia, aby vyhovel požiadavke bezúhonnosti. Členské štáty stanovujú, že podnik vyhovuje tejto požiadavke, ak:

- a) žiadny vážny dôvod nespochybňuje jeho bezúhonnosť;
- b) fyzická osoba alebo osoby, ktoré určil ako dopravných manažérov podľa článku 4, neboli odsúdené alebo sankcionované v niektorom z členských štátov za vážne porušenia alebo opakované menšie porušenia proti právnym predpisom Spoločenstva, ktoré sa týkajú najmä:
 - i) dĺžky jazdy a odpočinku vodičov, pracovného času a inštalácie a používania kontrolných prístrojov;
 - ii) maximálnej hmotnosti a maximálnych rozmerov úžitkových vozidiel v medzinárodnej doprave;
 - iii) základnej kvalifikácie a priebežnej odbornej prípravy vodičov;
 - iv) cestnej technickej kontroly úžitkových vozidiel a povinných ročných technických kontrol motorových vozidiel;
 - v) prístupu na trh medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy alebo prípadne prístupu na trh osobnej dopravy;
 - vi) bezpečnosti cestnej prepravy nebezpečného tovaru;
 - vii) inštalácie a používania obmedzovačov rýchlosti na niektorých kategóriách vozidiel;
 - viii) vodičského preukazu;
 - ix) prístupu k povolaniu;
- c) podnik nebol právoplatne odsúdený za závažné porušenie platných vnútroštátnych právnych predpisov týkajúcich sa podmienok odmeňovania a pracovných podmienok v danom povolaní, premávky a bezpečnosti na cestách, ako aj profesijnej zodpovednosti.

2. Na účely odseku 1 druhého pododseku písm. b) Komisia schváli zoznam kategórií, typov a úrovne závažnosti porušení, ako aj prípadných frekvencií výskytu, ktorých prekročenie pri opakovaných menších porušeniach spôsobí stratu požadovanej bezúhonnosti. Keďže tieto opatrenia sú zamerané na zmenu nepodstatných prvkov

tohto nariadenia jeho doplnením, prijímú sa v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 25 ods. 3.

Na tento účel Komisia uplatňuje tieto zásady:

- a) kategórie a typy porušení sú tie, ktoré sa vyskytujú najčastejšie;
 - b) najvyššia úroveň závažnosti sa týka porušení, pri ktorých vzniká vážne riziko úmrtia alebo vážnej ujmy na zdraví;
 - c) frekvencia výskytu, po ktorej prekročení sa opakované menšie porušenia pokladajú za vážne, rastie s počtom vodičov využívaných pri dopravných činnostiach riadených príslušnou fyzickou osobou.
3. Požiadavka bezúhonnosti nie je splnená, kým nedôjde k rehabilitácii alebo inému opatreniu s podobným účinkom podľa jestvujúcich vnútroštátnych ustanovení v danej oblasti.

Článok 7

Podmienky týkajúce sa požiadavky finančnej spoľahlivosti

- 1. Na účely článku 3 písm. c) požiadavka finančnej spoľahlivosti spočíva v disponovaní nevyhnutnými finančnými zdrojmi na zabezpečenie riadneho uvedenia do prevádzky a správneho riadenia podniku.
- 2. Požiadavka finančnej spoľahlivosti je splnená, ak si podnik dokáže neustále plniť reálne a potenciálne záväzky počas celého účtovného roka. Na tento účel musí podnik preukázať na základe ročnej účtovnej závierky, ktorá bola predtým potvrdená audítorom alebo riadne oprávnenou osobou, že každý rok disponuje:
 - a) obežnými aktívami v hodnote rovnajúcej sa aspoň 9 000 EUR, ak používa jedno vozidlo, a 5 000 EUR na každé ďalšie používané vozidlo;
 - b) pohľadávkami, cennými papiermi a aktívami v bankách, poštových šekoch a šekových účtoch a pokladničnou hotovosťou v celkovej hodnote nad 80 % záväzkov, ktorých zostávajúca doba trvania neprekračuje jeden rok („rýchla solventnosť“ $\geq 80\%$).

Na účely tohto nariadenia sa kurz eura v národných menách tých členských štátov, ktoré sa nezúčastňujú tretej etapy menovej únie, určí každých päť rokov. Platné sú tie kurzy, ktoré sa stanovujú v prvý pracovný deň mesiaca október a budú uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Nadobudnú účinnosť 1. januára nasledujúceho kalendárneho roka.

Účtovné položky uvedené v prvom pododseku písm. a) a b) sa chápu ako položky definované v smernici Rady 78/660/EHS⁷.

3. Odchyľne od odseku 2 môže príslušný orgán súhlasiť, aby podnik potvrdil svoju finančnú spoľahlivosť osvedčením jednej alebo viacerých bánk alebo iných finančných inštitúcií, ktoré sa solidárne zaručia za podnik bankovou zárukou alebo akýmkoľvek iným podobným prostriedkom na sumy určené v odseku 2 písm. a). Bankovú zárukou môže požadovať príslušný orgán, ktorý udeľuje povolenie na výkon povolania, a uvoľnená môže byť len s jeho súhlasom.
4. Ročná účtovná závierka uvedená v odseku 2 alebo záruka uvedená v odseku 3, ktoré sa musia skontrolovať, sa musia týkať hospodárskeho subjektu usadeného na území členského štátu, v ktorom sa žiada o povolenie, a nie prípadných iných subjektov usadených v inom členskom štáte.

Článok 8

Podmienky týkajúce sa požiadavky odbornej spôsobilosti

1. Na účely článku 3 písm. d) je požiadavka odbornej spôsobilosti splnená, ak osoba alebo osoby, ktoré ju majú splniť na základe článku 4, majú vedomosti zodpovedajúce úrovni odborného vzdelania ustanovenej v prílohe I oddiel 1 v predmetoch, ktoré sú tam vymenované. Zisťuje sa po odbornej príprave spočívajúcej v povinnej účasti na vyučovaní v trvaní aspoň 140 hodín a po povinnej písomnej skúške, ktorá môže byť doplnená o ústnu skúšku. Tieto skúšky sa organizujú v súlade s prílohou I oddiel 2.
2. Len úrady a orgány akreditované na tento účel členským štátom podľa kritérií, ktoré definuje, môžu organizovať písomné a ústne skúšky umožňujúce zistiť odbornú spôsobilosť. Členské štáty pravidelne kontrolujú, či sú podmienky, za akých organizujú skúšky nimi akreditované úrady alebo orgány, v súlade s prílohou I.
3. Členské štáty akreditujú podľa kritérií, ktoré určia, orgány schopné ponúknuť uchádzačom kvalitnú odbornú prípravu, aby sa účinne pripravili na skúšku, ako aj priebežné odborné vzdelávanie s cieľom aktualizovať vedomosti dopravných manažérov, ktorí majú o to záujem. Členské štáty pravidelne kontrolujú, či tieto orgány naďalej spĺňajú kritériá, na základe ktorých boli akreditované.
4. Členské štáty môžu oslobodiť od povinnej odbornej prípravy žiadateľov, ktorí preukážu aspoň päťročné praktické skúsenosti v dopravnom podnikaní na riadiacej úrovni.
5. Členské štáty môžu držiteľov niektorých vysokoškolských diplomov alebo diplomov o odbornom vzdelaní vydaných tým istým členským štátom, z ktorých vyplýva absolvovanie predmetov vymenovaných v zozname uvedenom v prílohe I a ktoré na

⁷

Ú. v. ES L 222, 14.8.1978, s. 11. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2006/46/ES (Ú. v. EÚ L 224, 16.8.2006, s. 1).

tento účel osobitne vymedzia, oslobodiť od povinnej odbornej prípravy v predmetoch, na ktoré sa vzťahujú tieto diplomy.

6. Ako dôkaz odbornej spôsobilosti sa musí predložiť osvedčenie vydané úradom alebo orgánom uvedeným v odseku 2. Toto osvedčenie je neprenosné. Toto osvedčenie je vystavené v súlade so vzorom osvedčenia uvedeným v prílohe II a je na ňom pečiatka alebo kolok akreditovaného úradu alebo orgánu, ktoré ho vystavili.
7. Komisia prispôsobuje technickému pokroku prílohu I a prílohu II. Keďže tieto opatrenia sú zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia, prijímajú sa v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 25 ods. 3, pokiaľ ide o prílohu I, a v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 25 ods. 4, pokiaľ ide o prílohu II.
8. Výmenu skúseností a informácií medzi členskými štátmi v oblasti odbornej prípravy, skúšok a akreditácie sa aktívne odporúča najmä, nie však výlučne, prostredníctvom výboru uvedeného v článku 25 a akéhokoľvek orgánu, ktorý môže určiť Komisia.

KAPITOLA III

Povolenie a dohľad

Článok 9 Príslušné orgány

1. Každý členský určí jeden alebo viaceré príslušné orgány na zabezpečenie riadnej implementácie tohto nariadenia. Tieto príslušné orgány sú oprávnené:
 - a) posudzovať žiadosti predložené podnikmi;
 - b) vydávať povolenia na výkon povolania, ako aj pozastavovať a odnímať tieto povolenia;
 - c) vyhlásiť fyzickú osobu za nespôsobilú riadiť ako dopravný manažér dopravnú činnosť podniku;
 - d) vykonávať požadované kontroly, aby sa preverilo, či podnik spĺňa požiadavky uvedené v článku 3.
2. Príslušné orgány zverejňujú všetky požadované podmienky podľa tohto nariadenia, prípadné ďalšie vnútroštátne ustanovenia, postupy, ktoré majú dodržiavať zainteresovaní uchádzači, ako aj príslušné vysvetlenia.

Článok 10 Posudzovanie a evidencia žiadostí

1. Príslušný orgán udeľuje podniku, ktorý o to požiada a ktorý spĺňa požiadavky ustanovené v článku 3, povolenie na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy.

2. Príslušný orgán zapíše do elektronického registra uvedeného v článku 15 meno dopravného manažéra určeného podnikom, adresu sídla, počet používaných vozidiel a, pokiaľ je povolenie platné pre medzinárodnú dopravu, sériové číslo licencie Spoločenstva a overených kópií.
3. Lehota na posúdenie žiadosti o povolenia príslušným orgánom je čo najkratšia a nepresahuje tri mesiace.
4. Od dátumu vzájomného prepojenia vnútroštátnych elektronických registrov uvedeného v odseku 4 článku 15 príslušný orgán preveruje v záujme vyhodnotenia bezúhonnosti podniku, či určený dopravný manažér alebo dopravní manažéri neboli v jednom z členských štátov za posledné dva roky vyhlásení za nespôsobilých na riadenie dopravnej činnosti podniku podľa článku 13.
5. Podniky, ktoré majú povolenie na vykonávanie povolania prevádzkovateľa dopravy, oznámia do 28 dní príslušnému orgánu, ktorý udelil povolenie, zmeny údajov uvedených v odseku 2.

Článok 11 *Kontroly*

1. Príslušné orgány dohliadajú na to, aby podniky, ktorým udelili povolenie na vykonávanie povolania, nepretržite spĺňali požiadavky ustanovené v článku 3. Na tento účel preverujú raz za päť rokov, či podniky naďalej spĺňajú každú z týchto požiadaviek.
2. Na doplnenie previerok uvedených v odseku 1 príslušné orgány vykonávajú ciele kontrol podnikov, ktoré sú hodnotené ako rizikové podľa systému zavedeného členskými štátmi v zmysle článku 9 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES⁸. Členské štáty rozšíria tento systém hodnotenia rizikovosti na všetky porušenia identifikované v článku 6 tohto nariadenia.
3. Členský štát vykoná požadované kontroly, aby preveril, či podnik naďalej spĺňa podmienky prístupu k povolaniu, pokiaľ ho o to požiada Komisia. Členský štát informuje Komisiu o výsledkoch vykonaných kontrol na základe tejto žiadosti a o prijatých opatreniach, pokiaľ sa zistilo, že podnik už nespĺňa podmienky ustanovené týmto nariadením.

Článok 12 *Postup varovania a odňatia povolení*

1. Príslušný orgán odníme alebo čiastočne či dočasne pozastaví povolenie na vykonávanie povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy udelené podniku, pokiaľ zistí, že tento podnik už nespĺňa požiadavky ustanovené v článku 3, pričom mu v tejto veci predtým zaslal varovanie.

⁸ Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 35.

2. Varovanie sa zasiela podniku, keď príslušný orgán zistí, že tomuto podniku hrozí, že už nebude spĺňať jednu z požiadaviek ustanovených v článku 3. Pokiaľ sa zistí, že jedna z podmienok už nie je splnená, vo varovaní sa určí podniku lehota, aby mohol uviesť do poriadku svoju situáciu v nasledujúcich časových rozpätiach:
 - a) lehota do šiestich mesiacov na prijatie náhradníka dopravného manažéra, ak ten už nespĺňa požiadavky bezúhonnosti alebo odbornej spôsobilosti, ktorú možno predĺžiť o šesť mesiacov v prípade úmrtia alebo fyzickej nespôsobilosti dopravného manažéra;
 - b) lehota do šiestich mesiacov, keď má podnik uviesť do poriadku svoju situáciu preukázaním, že disponuje skutočným a stabilným sídlom;
 - c) lehota do šiestich mesiacov, ak požiadavka finančnej spoľahlivosti nie je splnená, na preukázanie na základe finančného plánu s realistickými hypotézami, že požiadavka finančnej spoľahlivosti bude opäť nepretržite spĺňaná od nasledujúceho účtovného obdobia.
3. Príslušný orgán môže uložiť podniku, ktorých povolenie bolo čiastočne alebo dočasne pozastavené alebo odňaté, aby sa jeho dopravní manažéri zúčastnili odbornej prípravy a zložili skúšky uvedené v článku 8, skôr než sa prijme akékoľvek rehabilitačné opatrenie.

Článok 13

Vyhlásenie o nespôsobilosti dopravného manažéra

1. V prípade porušení, ktorých závažnosť sa preukázala ich systematickým, úmyselným charakterom a pokusmi o zamlčanie skutočností, príslušný orgán vyhlási dopravného manažéra podniku, ktorému bolo odobraté povolenie, za nespôsobilého riadiť dopravnú činnosť podniku.
2. Pokiaľ sa neuplatní rehabilitačné opatrenie, osvedčenie o formálnych kvalifikáciách uvedených v článku 8 ods. 6 osoby vyhlásenej za nespôsobilú na riadenie dopravnej činnosti nie je platné v žiadnom členskom štáte.

Článok 14

Rozhodnutia príslušných orgánov a odvolania

1. Rozhodnutia prijaté príslušnými orgánmi členských štátov podľa tohto nariadenia, ktoré obsahujú zamietnutie žiadosti o prístup k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy, pozastavenie alebo odňatie jestvujúceho povolenia alebo vyhlásenie o nespôsobilosti, sú odôvodnené.

Tieto rozhodnutia zohľadňujú jestvujúce informácie o porušení, ktorých sa v iných členských štátoch dopustil tento podnik alebo jeden z dopravných manažérov a ktoré môžu poškodiť bezúhonnosť podniku, ako aj všetky ostatné informácie, ktorými disponuje príslušný orgán.

Spresňujú sa v nich rehabilitačné opatrenia uplatniteľné v prípade pozastavenia povolenia alebo vyhlásenia o nespôsobilosti.

2. Členské štáty dbajú na to, aby podniky uvedené v tomto nariadení mali možnosť podať voči rozhodnutiam uvedeným v odseku 1 odvolanie na nezávislých úradoch alebo orgánoch a potom na súde. Podanie odvolania, vrátane odvolania na súde, nemá odkladný účinok.

KAPITOLA IV

Zjednodušenie a administratívna spolupráca

Článok 15

Vnútroštátne elektronické registre

1. Na účely implementácie tohto nariadenia, najmä článku 10, článku 11, článku 12, článku 13 a článku 26 vedie každý členský štát vnútroštátny elektronický register podnikov cestnej dopravy, ktoré získali povolenie od príslušného orgánu určeného týmto štátom na vykonávanie povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy. Spracovanie údajov v tomto registri sa uskutočňuje pod kontrolou orgánu verejnej moci, ktorý bol na tento účel určený. Elektronický register je prístupný online všetkým príslušným orgánom tohto členského štátu uvedeným v článku 9. Ostatným orgánom je prístupný len vtedy, ak sú viazané prisahou a majú právomoc v oblasti kontroly a udeľovania sankcií v oblasti cestnej dopravy.

Vnútroštátny elektronický register členského štátu obsahuje nasledujúce údaje:

- a) názov a právna forma podniku;
 - b) adresa jeho sídla;
 - c) meno dopravných manažérov určených na splnenie podmienky bezúhonnosti a formálnych kvalifikácií a meno zákonného zástupcu, pokiaľ ide o inú osobu;
 - d) typ povolenia, počet vozidiel, na ktoré sa vzťahuje, a popri prípade sériové číslo licencie Spoločenstva a overených kópií;
 - e) počet, kategória a typ vážnych porušení a opakovaných menších porušení, tak ako sú uvedené v článku 6 ods. 1 písm. b), ktoré boli dôvodom na sankcie za posledné dva roky;
 - f) mená osôb, ktoré boli vyhlásené za nespôsobilé na riadenie dopravnej činnosti podniku za posledné dva roky, ako aj uplatniteľné rehabilitačné opatrenia.
2. Údaje týkajúce sa podniku, ktorého povolenie bolo čiastočne alebo dočasne pozastavené alebo odňaté, alebo ktoré sa týkajú osoby vyhlásenej za nespôsobilú na povolenie, zostávajú v registri dva roky. Tieto údaje spresňujú dôvody, ktoré viedli k pozastaveniu alebo odňatiu povolení alebo k vyhláseniu o nespôsobilosti.
 3. Členské štáty prijímú všetky požadované ustanovenia, aby všetky údaje elektronického registra boli aktualizované a presné, najmä údaje uvedené v odseku 2 písm. e) a f).

4. Členské štáty prijímú nevyhnutné opatrenia, aby vnútroštátne elektronické registre boli navzájom prepojené na úrovni Spoločenstva najneskôr do 31. decembra 2010. Vzájomné prepojenie sa uskutoční tak, aby príslušný orgán ktoréhokoľvek členského štátu mohol nahliadať do elektronického registra všetkých členských štátov.
5. Na účely odseku 4 spoločné podmienky týkajúce sa formátu vymieňaných údajov, ako aj technických postupov na automatické nahliadanie do elektronických registrov ostatných členských štátov určí Komisia podľa konzultačného postupu uvedeného v článku 25 ods. 2.
6. Komisia môže vyvinúť akúkoľvek vhodnú iniciatívu na uľahčenie implementácie odseku 4. Môže odložiť na neskôr dátum určený v odseku 4. Keďže toto rozhodnutie o odklade je zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia, prijme sa v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 25 ods. 4.

Článok 16

Ochrana osobných údajov

Pokiaľ ide o uplatňovanie smernice 95/46/ES, členské štáty sa osobitne ubezpečia, že:

- a) každá osoba je informovaná, keď sa zaznamenávajú údaje, ktoré sa jej týkajú, alebo keď sa plánuje odovzdanie týchto údajov tretej strane. V poskytnutých informáciách sa uvádza totožnosť orgánu zodpovedného za spracovanie údajov, typ spracovaných údajov a dôvody;
- b) každá osoba má právo na prístup k údajom, ktoré sa jej týkajú, v rámci orgánu zodpovedného za spracovanie týchto údajov. Toto právo je zaručené bez obmedzenia, v prijateľných intervaloch a bez neprimeraného zdržania či neprimeraných nákladov pre orgán zodpovedný za spracovanie týchto údajov alebo pre žiadateľa;
- c) každá osoba má právo na opravu, vymazanie alebo zablokovanie neúplných alebo nepresných údajov, ktoré sa jej týkajú;
- d) každá osoba má právo vzniesť námietku z legitímnych a naliehavých dôvodov voči spracovaniu údajov, ktoré sa jej týkajú. V prípade odôvodnenej námietky sa tieto údaje už nesmú spracúvať.

Článok 17

Administratívna spolupráca medzi členskými štátmi

1. Ak členský štát zistí porušenie, ktorého sa dopustil podnik, ktorého povolenie vydal príslušný orgán iného členského štátu, a ak vážnosť tohto porušenia by mohla mať za následok pozastavenie alebo odňatie povolenia podľa tohto nariadenia, členský štát oznámi tomuto druhému členskému štátu všetky informácie, ktoré má, o týchto porušeníach, ako aj o sankciách, ktoré uložil.
2. Členské štáty určia vnútroštátne kontaktné miesto zodpovedné za výmenu informácií s ostatnými členskými štátmi, pokiaľ ide o uplatňovanie tohto nariadenia. Členské štáty odovzdajú Komisii názov a adresu svojho vnútroštátneho kontaktného miesta

najneskôr do Komisia zostaví zoznam všetkých vnútroštátnych kontaktných miest a odovzdá ich členským štátom.

3. Členské štáty, ktoré si vymieňajú informácie v rámci tohto nariadenia, používajú vnútroštátne kontaktné miesta určené podľa odseku 2.
4. Členské štáty, ktoré si vymieňajú informácie o porušeníach uvedených v článku 6 ods. 2 alebo o prípadných dopravných manažéroch vyhlásených za nespôsobilých, dodržiavajú postup a lehoty uvedené v článku 12 ods. 1 nariadenia (ES) č. .../... alebo podľa jednotlivých prípadov v článku 23 ods. 1 nariadenia (ES) č. .../..... Členský štát, ktorý dostane od iného členského štátu oznámenie o porušení, zapíše toto oznámené porušenie do svojho vnútroštátneho elektronického registra.

KAPITOLA V

Vzájomné uznávanie osvedčení a iných dokladov

Článok 18

Osvedčenia a iné doklady o bezúhonnosti

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 10 ods. 4, nový členský štát usadenia prijme ako postačujúci dôkaz o bezúhonnosti na prístup k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy výpis z registra trestov, alebo pokiaľ takýto výpis nie je, rovnocenný doklad vydaný príslušným súdnym alebo správnym orgánom členského štátu alebo členských štátov pôvodu prevádzkovateľa dopravy, z ktorého vyplýva, že táto požiadavka je splnená.
2. Ak členský štát požaduje od svojich štátnych príslušníkov splnenie niektorých podmienok bezúhonnosti, ktoré nemožno preukázať dokladom uvedeným v odseku 1, tento členský štát prijme ako postačujúci dôkaz od štátnych príslušníkov ostatných členských štátov osvedčenie vydané príslušným súdnym alebo správnym orgánom členského štátu alebo členských štátov pôvodu, ktoré potvrdzuje, že tieto podmienky sú splnené. Osvedčenie sa vzťahuje na presné skutočnosti, ktoré sa zohľadnia v novom členskom štáte usadenia.
3. Ak krajina alebo krajiny pôvodu nevydávajú doklad požadovaný podľa odsekov 1 a 2, tento doklad môže byť nahradený prisáznym alebo čestným vyhlásením, ktoré vykoná príslušná osoba pred príslušným súdnym alebo správnym orgánom, alebo popripade pred notárom členského štátu pôvodu, ktorý vydá osvedčenie potvrdzujúce pravosť prisázného alebo čestného vyhlásenia.
4. Doklady vydané v súlade s odsekmi 2 a 3 nesmú byť pri predložení staršie ako tri mesiace od dátumu vystavenia. Táto podmienka platí aj pre vyhlásenia podľa odseku 3.

Článok 19
Osvedčenia súvisiace s finančnou spoľahlivosťou

Ak členský štát požaduje od svojich štátnych príslušníkov isté podmienky finančnej spoľahlivosti okrem tých, ktoré sú ustanovené v článku 7, tento štát prijíma ako dostačujúci dôkaz pre príslušníkov iných členských štátov osvedčenie vydané príslušným správnym orgánom členského štátu alebo členských štátov pôvodu, potvrdzujúce, že tieto podmienky sú splnené. Tieto osvedčenia sa týkajú presných skutočností, ktoré sa berú do úvahy v novom členskom štáte usadenia.

Článok 20
Osvedčenia odbornej spôsobilosti

1. Členské štáty uznávajú ako dostačujúci dôkaz odbornej spôsobilosti osvedčenia zhodné so vzorom osvedčenia uvedeným v prílohe II, ktoré vydali úrady alebo orgány akreditované na tento účel.
2. Osvedčenia vydané pred.... ako dôkaz o formálnych kvalifikáciách podľa ustanovení platných k tomuto dátumu sa pokladajú za rovnocenné s osvedčením, ktorého vzor je uvedený v prílohe II, a uznávajú sa ako dôkaz odbornej spôsobilosti vo všetkých členských štátoch. Členské štáty však môžu požadovať doplňujúci doklad, ktorým sa preukazuje skutočný výkon predmetnej činnosti v niektorom členskom štáte počas obdobia troch rokov. Ku dňu predloženia osvedčenia nesmie byť táto činnosť ukončená pred viac ako piatimi rokmi.

KAPITOLA VI

Záverečné ustanovenia

Článok 21
Sankcie

1. Členské štáty určia režim sankcií vzťahujúcich sa na porušenie ustanovení tohto nariadenia a prijmú všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie ich realizácie. Takto ustanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty oznámia tieto ustanovenia najneskôr a všetky neskoršie zmeny a doplnenia oznámia bezodkladne.
2. Sankcie uvedené v odseku 1 zahŕňajú najmä dočasné alebo čiastočné pozastavenie povolenia na výkon povolania, odňatie tohto povolenia a vyhlásenie o nespôsobilosti dotknutých manažérov dopravy. Tieto sankcie zahŕňajú aj konfiškáciu vozidla, ktorý používa podnik vykonávajúci dopravu bez toho, aby mal povolenie ustanovené týmto nariadením.
3. Komisia vypracuje zoznam maximálnych porušení tohto nariadenia, ktoré budú mať za následok aspoň čiastočné alebo dočasné pozastavenie povolenia na výkon povolania, jeho odňatie alebo vyhlásenie o nespôsobilosti týkajúce sa inkriminovaných dopravných manažérov. Keďže toto opatrenie je zamerané na

zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia jeho doplnením, prijme sa v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 25 ods. 3.

4. Porušenia uvedené v článku 6 ods. 2 sa vzájomne uznávajú s cieľom uplatniť sankcie uvedené v odseku 2 tohto článku.

Článok 22 *Predošlé práva*

Podniky, ktoré predložia dôkaz, že do istého dátumu mali povolenie podľa vnútroštátnych predpisov v členskom štáte vykonávať povolanie prevádzkovateľa cestnej nákladnej alebo prípadne osobnej dopravy v oblasti vnútroštátnej alebo medzinárodnej dopravy, budú do 1. januára 2012 oslobodené od požiadavky predloženia dôkazu, že majú formálne kvalifikácie uvedené v článku 3 písm. d). Ide o tieto dátumy:

- a) 1. január 1975 pre Belgicko, Dánsko, Nemecko, Francúzsko, Írsko, Taliansko, Luxembursko, Holandsko a Spojené kráľovstvo;
- b) 1. január 1981 pre Grécko;
- c) 1. január 1983 pre Španielsko a Portugalsko;
- d) 3. október 1989 pre územie bývalej Nemeckej demokratickej republiky;
- e) 1. január 1995 pre Rakúsko, Fínsko a Švédsko.

Článok 23 *Prechodné ustanovenia*

Podniky, ktoré boli pred dňom nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia držiteľmi povolenia na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, sa prispôbia ustanoveniam tohto nariadenia najneskôr do dvoch rokov od uvedeného dňa.

Článok 24 *Vzájomná pomoc*

1. Príslušné orgány členských štátov úzko spolupracujú a vzájomne si poskytujú pomoc pri uplatňovaní tohto nariadenia. Zabezpečujú dôvernosť informácií, ktoré si vymieňajú.
2. Príslušné orgány si vymieňajú informácie o odsúdeniach vynesných za závažné trestné činy a o závažných porušeniach predpisov alebo o závažných a konkrétnych skutočnostiach, ktoré môžu mať dôsledky na výkon povolania prevádzkovateľov cestnej dopravy, pričom dodržiavajú ustanovenia vzťahujúce sa na ochranu osobných údajov.

Článok 25
Výbor

1. Komisii pomáha výbor zriadený podľa článku 18 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 3821/85⁹.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 3 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.
3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.
4. V prípade, ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a 5b) a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.

Lehoty ustanovené v článku 5a ods. 3c), 4 b) a 4 e) rozhodnutia 1999/468/ES sú určené na jeden mesiac.

Článok 26
Správy o výkone povolania

1. Členské štáty vypracúvajú každé dva roky správu o činnosti príslušných orgánov a odovzdávajú ju Komisii. Táto správa obsahuje:
 - a) analýzu odvetvia, pokiaľ ide o bezúhonnosť, finančnú spoľahlivosť a odbornú spôsobilosť;
 - b) podľa typu a rokov počet udelených povolení, pozastavených povolení, odňatých povolení, počet varovaní, počet vyhlásení o nespôsobilosti, ako aj dôvody;
 - c) počet osvedčení o odbornej spôsobilosti vydaných každý rok;
 - d) štatistiky o aktualizáciách, ktoré sa vykonávajú vo vnútroštátnych elektronických registroch;
 - e) analýzu o výmene informácií s ostatnými členskými štátmi, ktorá zahŕňa najmä ročný počet zistených porušení oznámených inému členskému štátu a prijaté odpovede podľa článku 17 ods. 3 a ročný počet žiadostí a prijatých odpovedí podľa článku 17 ods. 4.
2. Raz za dva roky Komisia vypracuje na základe týchto vnútroštátnych správ správu o výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy určenú Parlamentu a Rade. Táto správa obsahuje najmä hodnotenie fungovania výmeny informácií medzi

⁹ Ú. v. ES L 370, 31.12.1985, s. 8. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 1791/2006 (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 1).

členskými štátmi. Táto správa sa uverejňuje v rovnakom čase ako správa uvedená v článku 17 nariadenia (ES) č. 561/2006¹⁰.

Článok 27
Zoznam príslušných orgánov

Každý členský štát odovzdá Komisii zoznam príslušných orgánov, ktoré určil, aby udeľovali povolenia na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, ako aj zoznam akreditovaných úradov alebo orgánov na organizáciu skúšok. Konsolidovaný zoznam týchto úradov alebo orgánov z celého Spoločenstva uverejní Komisia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 28
Oznámenie vnútroštátnych opatrení

Členské štáty bezodkladne oznámia Komisii znenie zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení vnútroštátneho práva, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tohto nariadenia.

Článok 29
Zrušenie

Týmto sa zrušuje smernica 96/26/ES.

Odkazy na zrušenú smernicu sa chápu ako odkazy na toto nariadenie.

Článok 30
Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobudne účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od [...].

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli [...]

Za Európsky parlament
predseda
[...]

Za Radu
predseda
[...]

¹⁰ Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1.

PRÍLOHA I

I. ZOZNAM PREDMETOV UVEDENÝCH V ČLÁNKU 8

Vedomosti, ktoré budú brať členské štáty do úvahy na zistenie odbornej spôsobilosti, sa musia vzťahovať aspoň na predmety uvedené v tomto zozname jednotlivo pre cestnú nákladnú dopravu a cestnú osobnú dopravu. Pokiaľ ide o tieto predmety, uchádzači o povolenie prevádzkovateľov cestnej dopravy musia dosiahnuť úroveň vedomostí a praktických spôsobilostí potrebných na riadenie dopravného podniku.

Minimálna úroveň vedomostí, tak ako sa uvádza ďalej, nesmie byť nižšia ako úroveň 3 úrovňovej štruktúry odbornej prípravy stanovenej v prílohe k rozhodnutiu Rady 85/368/EHS¹, teda úroveň dosiahnutá v odbornej príprave nadobudnutej počas povinnej školskej dochádzky doplnenej buď o odborné vzdelávanie a doplňujúcu odbornú technickú prípravu, alebo o stredoškolskú odbornú technickú prípravu alebo inú prípravu.

A. Prvky občianskeho práva

Cestná nákladná a osobná doprava

Uchádzač musí najmä:

- 1) poznať hlavné typy zmlúv používaných v cestnej doprave, ako aj práva a povinnosti, ktoré z nich vyplývajú;
- 2) byť schopný uzavrieť platnú dopravnú zmluvu, najmä pokiaľ ide o prepravné podmienky.

Cestná nákladná doprava

- 3) vedieť posúdiť reklamáciu od svojho príkazcu, pokiaľ ide o náhradu za stratu alebo poškodenie tovaru počas prepravy alebo za jeho oneskorenú dodávku, ako aj účinky takejto reklamácie na svoju zmluvnú zodpovednosť;
- 4) poznať pravidlá a povinnosti vyplývajúce z dohovoru CMR o zmluvách v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave.

Cestná osobná doprava

- 5) vedieť posúdiť reklamáciu svojho príkazcu, pokiaľ ide o náhradu za zranenie cestujúcich alebo poškodenie ich batožiny spôsobené nehodou počas prepravy, alebo pokiaľ ide o náhradu za oneskorenie, ako aj účinky takejto reklamácie na svoju zmluvnú zodpovednosť.

¹ Ú. v. ES L 199, 31.7.1985, s. 56.

B. Prvky obchodného práva

Cestná nákladná a osobná doprava

Uchádzač musí najmä:

- 1) poznať podmienky a náležitosti výkonu podnikania a všeobecné povinnosti podnikateľov (evidencia, obchodné knihy atď.), ako aj dôsledky bankrotu;
- 2) mať primerané vedomosti o rôznych typoch obchodných spoločností, ako aj o pravidlách upravujúcich ich zakladanie a fungovanie.

C. Prvky sociálneho práva

Cestná nákladná a osobná doprava

Uchádzač musí najmä:

- 1) poznať úlohu a funkciu rôznych sociálnych inštitúcií pôsobiacich v odvetví cestnej dopravy (odbory, podnikové rady, zástupcovia zamestnancov, inšpektori práce atď.);
- 2) poznať záväzky zamestnávateľov v oblasti sociálneho zabezpečenia;
- 3) poznať pravidlá vzťahujúce sa na pracovné zmluvy pre rôzne kategórie pracovníkov zamestnávaných podnikmi cestnej dopravy (forma zmlúv, povinnosti strán, pracovné podmienky a pracovný čas, platená dovolenka, odmeňovanie, porušenie zmluvy atď.);
- 4) poznať pravidlá uplatniteľné v oblasti dĺžky jazdy, dĺžky odpočinku a pracovného času, najmä ustanovenia nariadenia Rady (EHS) č. 561/2006², nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85³, smernice 2002/15/ES a smernice 2006/22/ES a praktické opatrenia na uplatnenie týchto nariadení;
- 5) poznať pravidlá uplatniteľné v oblasti základnej kvalifikácie a pravidelného výcviku vodičov, najmä pravidlá vyplývajúce zo smernice 2003/59/ES.

D. Prvky finančného práva

Cestná nákladná a osobná doprava

Uchádzač musí byť oboznámený najmä s pravidlami upravujúcimi:

- 1) DPH na dopravné služby;
- 2) daň z motorových vozidiel;

² Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1.

³ Ú. v. ES L 370, 31.12.1985, s. 8.

- 3) dane za určité cestné nákladné vozidlá, ako aj mýto a poplatky vyberané za používanie niektorých infraštruktúr;
- 4) dane z príjmu.

E. Obchodné a finančné riadenie podniku

Cestná nákladná a osobná doprava

Uchádzač musí najmä:

- 1) poznať právne predpisy a prax týkajúcu sa používania šekov, zmeniek, dlžobných úpisov, úverových kariet a iných prostriedkov alebo spôsobov platby;
- 2) poznať rôzne formy úverov (bankové, dokumentárne akreditívy, záručné listy, hypotéky, leasing, prenájom, predaj dlžobných úpisov atď.), ako aj výdavky a záväzky, ktoré z nich vyplývajú;
- 3) vedieť, čo je to súvaha, ako sa zostavuje a ako sa interpretuje;
- 4) byť schopný čítať a interpretovať výsledovku;
- 5) byť schopný posúdiť finančnú situáciu a rentabilitu podniku, najmä na základe finančných ukazovateľov;
- 6) byť schopný pripraviť rozpočet;
- 7) poznať kalkulačné položky podniku (stále náklady, premenlivé náklady, prevádzkový kapitál, odpisy atď.) a byť schopný vypočítať náklady na jedno vozidlo, na jeden kilometer, na jednu cestu alebo na jednu tonu;
- 8) byť schopný zostaviť organizačnú schému, pokiaľ ide o pracovníkov podniku ako celok, a zorganizovať plány práce atď.;
- 9) poznať zásady štúdie trhu (marketingu), propagácie predaja dopravných služieb, prípravy spisov zákazníkov, reklamy, styku s verejnosťou atď.;
- 10) poznať rôzne typy poistení týkajúcich sa cestnej dopravy (poistenie zodpovednosti, osôb, vecí, batožiny), ako aj záruky a záväzky, ktoré z toho vyplývajú;
- 11) poznať telematické aplikácie v oblasti cestnej dopravy.

Cestná nákladná doprava

- 12) byť schopný uplatňovať pravidlá upravujúce fakturovanie služieb cestnej nákladnej dopravy a tiež poznať význam a dôsledky Incoterms;
- 13) poznať rôzne typy pomocných zamestnancov v doprave, ich úlohu, ich funkcie a ich prípadný štatút.

Cestná osobná doprava

- 14) byť schopný uplatňovať pravidlá upravujúce cestovné a tvorbu cien vo verejnej a súkromnej osobnej doprave;
- 15) byť schopný uplatniť pravidlá upravujúce fakturovanie služieb cestnej osobnej dopravy.

F. Prístup na trh

Cestná nákladná a osobná doprava

Uchádzač musí najmä:

- 1) poznať profesijné predpisy upravujúce cestnú dopravu vykonávanú za úhradu alebo v prenájme, prenájom priemyselných vozidiel, subdodávateľstvo, najmä pravidlá upravujúce oficiálnu organizáciu profesie, prístup k nej, povolenia na cestnú dopravu v rámci Spoločenstva a mimo Spoločenstva a kontrolu a sankcie;
- 2) poznať predpisy upravujúce zakladanie podniku cestnej dopravy;
- 3) poznať rôzne doklady potrebné na prevádzkovanie služieb cestnej dopravy a byť schopný zaviesť kontrolné postupy s cieľom zabezpečiť, aby sa schválené doklady týkajúce sa každej dopravnej operácie, najmä doklady týkajúce sa vozidla, vodiča, tovaru a batožiny, nachádzali tak vo vozidle, ako aj v priestoroch podniku.

Cestná nákladná doprava

- 4) poznať pravidlá upravujúce organizáciu trhu cestnej nákladnej dopravy, manipulácie s nákladom a logistiky;
- 5) poznať formálne požiadavky na hraniciach, úlohu a dosah T dokumentov a TIR karnetov, ako aj povinnosti a zodpovednosť vyplývajúce z ich používania.

Cestná osobná doprava

- 6) poznať pravidlá upravujúce organizáciu trhu cestnej osobnej dopravy;
- 7) poznať pravidlá vytvárania dopravných služieb a byť schopný zostaviť plány dopravy.

G. Technické normy a aspekty prevádzky

Cestná nákladná a osobná doprava

Uchádzač musí najmä:

- 1) poznať pravidlá týkajúce sa hmotnosti a rozmerov vozidiel v členských štátoch, ako aj postupy týkajúce sa mimoriadnej dopravy, ktorá má výnimku z týchto pravidiel;

- 2) byť schopný vybrať v závislosti od potrieb podniku vozidlá, ako aj ich diely (podvozok, motor, prevodové mechanizmy, brzdové systémy atď.);
- 3) poznať formálne požiadavky týkajúce sa typového schválenia, registrácie a technickej kontroly týchto vozidiel;
- 4) vedieť zohľadniť opatrenia, ktoré treba prijať na boj proti znečisteniu ovzdušia emisiami z motorových vozidiel, ako aj proti hluku;
- 5) byť schopný zostaviť plány pravidelnej údržby vozidiel a ich vybavenia.

Cestná nákladná doprava

- 6) poznať rôzne typy zariadení na manipuláciu s nákladom (zadné sklopné dosky, kontajnery, palety atď.) a byť schopný zavádzať postupy a pokyny týkajúce sa operácií nakládky a vykládky tovaru (rozloženie zaťaženia, stohovanie, ukladanie, zabezpečenie klinmi atď.);
- 7) poznať rôzne techniky kombinovanej cestnej a železničnej dopravy;
- 8) byť schopný zavádzať postupy na dodržiavanie pravidiel týkajúcich sa dopravy nebezpečného tovaru a odpadov, najmä pravidiel vyplývajúcich zo smernice Rady 94/55/ES⁴, zo smernice Rady 96/35/ES⁵ a z nariadenia Rady (ES) č. 259/93⁶;
- 9) byť schopný zaviesť postupy na dodržiavanie pravidiel týkajúcich sa dopravy tovaru rýchlo podliehajúceho skaze, najmä pravidiel vyplývajúcich z Dohody o medzinárodnej preprave potravín podliehajúcich skaze a o špeciálnom vybavení používanom na takúto prepravu (ATP);
- 10) byť schopný zaviesť postupy na dodržiavanie pravidiel týkajúcich sa prepravy živých zvierat.

H. Bezpečnosť na cestách

Cestná nákladná a osobná doprava

Uchádzač musí najmä:

- 1) vedieť, aké kvalifikácie sa vyžadujú od vodičov (vodičský preukaz, lekárske potvrdenia, potvrdenia o dobrom zdravotnom stave atď.);
- 2) byť schopný podniknúť potrebné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby vodiči dodržiavali dopravné predpisy, zákazy a obmedzenia premávky platné v rôznych členských štátoch (obmedzenia rýchlosti, prednosti, zastavenie a státie, používanie svetiel, dopravné značenie atď.);

⁴ Ú. v. ES L 319, 12.12.1994, s. 7.

⁵ Ú. v. ES L 145, 19.6.1996, s. 10.

⁶ Ú. v. ES L 30, 6.2.1993, s. 1.

- 3) byť schopný zostaviť pokyny pre vodičov na kontrolu plnenia bezpečnostných požiadaviek, pokiaľ ide na jednej strane o stav vozidiel, ich vybavenia a nákladu a na strane druhej o preventívne opatrenia;
- 4) byť schopný stanoviť postupy, ktorými sa treba riadiť v prípade nehody, a zaviesť vhodné postupy na prevenciu opakovaného výskytu nehôd alebo vážnych porušení;
- 5) byť schopný zaviesť postupy na bezpečné rozloženie tovaru a poznať príslušné techniky.

Cestná osobná doprava

- 6) mať základné vedomosti o usporiadaní cestnej siete členských štátov.

II. ORGANIZÁCIA SKÚŠKY

1. Členské štáty organizujú povinnú písomnú skúšku, ktorá môže byť doplnená ústnou skúškou na preverenie, či uchádzači - prevádzkovatelia cestnej dopravy - dosiahli požadovanú úroveň vedomostí v predmetoch uvedených časti I a osobitne schopnosť používať príslušné nástroje a techniky a plniť ustanovené realizačné a koordinačné úlohy.
 - a) Povinná písomná skúška pozostáva z dvoch testov, a to:
 - písomné otázky pozostávajúce z otázok s viacerými možnosťami (každá so štyrmi možnými odpoveďami), alebo z otázok vyžadujúcich si priamu odpoveď, alebo z kombinácie oboch systémov;
 - písomné práce/prípadové štúdie.Každý test trvá minimálne dve hodiny.
 - b) V prípade, že sa zorganizuje ústna skúška, členské štáty môžu podmieniť účasť na tejto skúške úspešným vykonaním písomnej skúšky.
2. Pokiaľ členské štáty organizujú aj ústnu skúšku, musia stanoviť pre každý z týchto troch testov vyvážený počet bodov, ktorý nesmie byť nižší ako 25 % ani vyšší ako 40 % z celkových pridelených bodov.

Pokiaľ členské štáty organizujú iba písomnú skúšku, musia stanoviť pre každú časť vyvážený počet bodov, ktorý nesmie byť nižší ako 40 % ani vyšší ako 60 % z celkového počtu pridelených bodov.
3. Vo všetkých testoch musia žiadatelia dosiahnuť v priemere aspoň 60 % z celkového počtu pridelených bodov, pričom percentuálny počet získaných bodov v každom teste nesmie byť nižší ako 50 % z možného počtu bodov. Členský štát môže len pri jednom teste znížiť percentuálnu hodnotu z 50 % na 40 %.

PRÍLOHA II

EURÓPSKE SPOLOČENSTVO

(Hrubý papier béžovej farby - formát DIN A4, syntetický papier 150g/m2 alebo viac)

(Text v úradnom jazyku/jazykoch alebo v jednom z úradných jazykov členského štátu vydávajúceho osvedčenie)

Rozlišovací znak príslušného členského štátu¹

Názov akreditovaného úradu alebo orgánu²

**OSVEDČENIE
V CESTNEJ NÁKLADNEJ [OSOBNEJ]³ DOPRAVE**

SPÔSOBILOSTI

Č.

Úrad/orgán

potvrďuje, že⁴

narodený(-á) dňa v

úspešne absolvoval(-a) odbornú prípravu a testy skúšky (rok:.....; názov:.....)⁵ organizovanej na získanie osvedčenia odbornej spôsobilosti na cestnú nákladnú [osobnú]⁶ dopravu v súlade s nariadením (ES) č. / Z.....

Toto osvedčenie je dostačujúcim dôkazom odbornej spôsobilosti uvedenej v článku 20 ods. 1 nariadenia (ES) č. / z, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré treba dodržiavať pri výkone povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy.

Vydané v dňa

7

- 1 Rozlišovací znak štátu: (B) Belgicko, (BG) Bulharsko, (CZ) Česká republika, (DK) Dánsko, (D) Nemecko, (EST) Estónsko, (GR) Grécko, (E) Španielsko, (F) Francúzsko, (IRL) Írsko, (I) Taliansko, (CY) Cyprus, (LV) Lotyšsko, (LT) Litva, (L) Luxembursko, (H) Maďarsko, (NL) Holandsko, (A) Rakúsko, (PL) Poľsko, (P) Portugalsko, (RO) Rumunsko, (SLO) Slovinsko, (SK) Slovensko, (FIN) Fínsko, (S) Švédsko, (UK) Spojené kráľovstvo.
- 2 Úrad alebo orgán, ktorý každý členský štát Európskeho spoločenstva vopred určil na vydávanie tohto osvedčenia.
- 3 Nehodí sa škrtnúť.
- 4 Priezvisko a meno; miesto a dátum narodenia.
- 5 Identifikácia skúšky.
- 6 Nehodí sa škrtnúť.
- 7 Pečiatka a podpis akreditovaného úradu alebo orgánu, ktorý vydáva toto osvedčenie.