

Úradný vestník

C 62 E

Európskej únie



Slovenské vydanie

Informácie a oznámenia

Zväzok 52

17. marca 2009

<u>Číslo oznamu</u>	Obsah	Strana
	III <i>Prípravné akty</i>	
	RADA	
2009/C 62 E/01	Spoločná pozícia (ES) č. 5/2009 z 9. januára 2009, ktorú prijala Rada v súlade s postupom stanoveným v článku 251 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES ⁽¹⁾	1
2009/C 62 E/02	Spoločná pozícia (ES) č. 6/2009 z 9. januára 2009, ktorú prijala Rada v súlade s postupom stanoveným v článku 251 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy (prepracované znenie) ⁽¹⁾	25
2009/C 62 E/03	Spoločná pozícia (ES) č. 7/2009 z 9. januára 2009, ktorú prijala Rada v súlade s postupom stanoveným v článku 251 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh cestnej nákladnej dopravy (prepracované znenie) ⁽¹⁾	46

SK

⁽¹⁾ Text s významom pre EHP

III

(Prípravné akty)

RADA

SPOLOČNÁ POZÍCIA (ES) č. 5/2009

prijatá Radou 9. januára 2009

na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. .../2009 z ..., ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES

(Text s významom pre EHP)

(2009/C 62 E/01)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 71 ods. 1,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

so zreteľom na stanovisko Európskeho dozorného úradníka pre ochranu údajov ⁽²⁾,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ⁽³⁾,

keďže:

- (1) Dobudovanie vnútorného trhu cestnej dopravy so spravodlivými podmienkami hospodárskej súťaže si vyžaduje jednotné uplatňovanie spoločných pravidiel v oblasti udeľovania povolenia na výkon povolania prevádzkovateľa nákladnej alebo osobnej cestnej dopravy „povolanie prevádzkovateľa cestnej dopravy“. Tieto spoločné pravidlá prispejú k dosiahnutiu vyššej úrovne odbornej kvalifikácie prevádzkovateľov cestnej dopravy, racionalizácii trhu a zlepšeniu kvality služby v záujme prevádzkovateľov cestnej dopravy, ich zákazníkov a celého hospodárstva, ako aj k väčšej bezpečnosti cestnej

premávky. Uľahčia aj skutočné uplatnenie práva prevádzkovateľov cestnej 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 vnútroštátnej a medzinárodnej dopravy ⁽⁴⁾ sa zaviedli minimálne podmienky udeľovania povolenia na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy a vzájomného uznávania dokladov požadovaných na tento účel. Skúsenosť, hodnotenie vplyvu a rozličné prieskumy však ukazujú, že táto smernica sa v členských štátoch uplatňuje nejednotne. Tieto odlišnosti majú viaceré negatívne dôsledky, najmä narušenie hospodárskej súťaže, netransparentnosť trhu a nejednotnosť v monitorovaní, ako aj riziko, že podniky zamestnávajúce zamestnancov s nízkou úrovňou odbornej kvalifikácie môžu zanedbávať alebo menej prísne dodržiavať pravidlá v oblasti bezpečnosti cestnej premávky a sociálneho zabezpečenia, čo môže poškodiť obraz o tomto odvetví.

- (3) Tieto dôsledky sú o to škodlivejšie, že môžu narušiť riadne fungovanie vnútorného trhu cestnej dopravy, keďže trh medzinárodnej nákladnej dopravy niektorej kabotážnej prepravy je prístupný len podnikom v rámci Spoločenstva. Jediná podmienka, ktorá sa týmto podnikom ukladá, je, že musia mať licenciu Spoločenstva, ktorú môžu získať, ak spĺňajú podmienky udelenia povolenia na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy ustanovené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. .../2009 z ... o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh nákladnej cestnej dopravy (prepracované znenie) ⁽⁵⁾ a s nariadením Európskeho

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 151, 17.6.2008, s. 16.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 14, 19.1.2008, s. 1.

⁽³⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 21. mája 2008 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku), spoločná pozícia Rady z 9. januára 2009 a pozícia Európskeho parlamentu z ... (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku). Rozhodnutie Rady z

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 124, 23.5.1996, s. 1.

⁽⁵⁾ Ú. v. EÚ L ...

- parlamentu a Rady (ES) č. .../2009 z ... o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy (prepracované znenie) ⁽¹⁾.
- (4) Je preto potrebné modernizovať platné pravidlá udeľovania povolenia na výkon povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy, aby sa zabezpečilo jednotnejšie a účinnejšie uplatňovanie týchto pravidiel. Keďže dodržiavanie týchto pravidiel predstavuje hlavnú podmienku prístupu na trh Spoločenstva a keďže v oblasti prístupu na trh sú uplatniteľnými nástrojmi Spoločenstva nariadenia, nariadenie sa ukazuje ako najvhodnejší nástroj na úpravu udeľovania povolenia na výkon povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy.
- (5) Členským štátom by malo byť umožnené upraviť podmienky, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy v najvzdialenejších regiónoch uvedených v článku 299 ods. 2 zmluvy, vzhľadom na osobitné črty a obmedzenia týchto regiónov. Podniky usadené v týchto regiónoch, ktoré spĺňajú podmienky výkonu povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy len v dôsledku vyššie uvedenej úpravy, by však nemali mať možnosť získať licenciu Spoločenstva. Úprava podmienok výkonu povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy pre podniky, ktorým by bolo udelené povolenie na výkon povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktoré spĺňajú všetky všeobecné podmienky ustanovené v tomto nariadení, by nemala brániť vykonávaniu dopravy v najvzdialenejších regiónoch.
- (6) V záujme spravodlivej hospodárskej súťaže by sa mali spoločné pravidlá výkonu povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy uplatňovať v čo najväčšej miere na všetky podniky. Nie je však potrebné zahrnúť do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia podniky, ktorých doprava má len veľmi slabý vplyv na dopravný trh.
- (7) Dohliadať na to, aby podnik neustále spĺňal podmienky ustanovené týmto nariadením, by malo byť úlohou členského štátu usadenia, aby príslušné orgány tohto členského štátu mohli v prípade potreby rozhodnúť o pozastavení alebo odňatí povolení umožňujúcich tomuto podniku pôsobiť na trhu. Predpokladom pre riadne dodržiavanie a spoľahlivú kontrolu podmienok udeľovania povolenia na výkon povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy je, aby podniky mali skutočne a stabilné miesto usadenia.
- (8) Fyzické osoby, ktoré sú bezúhonné a majú požadovanú odbornú spôsobilosť, by mali byť jasne identifikované a príslušné orgány by o nich mali byť informované. Tieto osoby (ďalej len „vedúci dopravy“), by mali nepretržite a skutočne riadiť dopravné činnosti podnikov cestnej dopravy. Je potrebné spresniť, za akých podmienok sa osoba pokladá za osobu, ktorá nepretržite a skutočne riadi dopravné činnosti podniku.
- (9) Vedúci dopravy sú bezúhonní, ak neboli odsúdení za závažné trestné činy alebo ak im nebola uložená sankcia za závažné porušenie najmä predpisov Spoločenstva v oblasti cestnej dopravy. Odsúdenie vedúceho dopravy alebo podniku cestnej dopravy alebo sankcia uložená vedúcemu dopravy alebo podniku cestnej dopravy za najzávažnejšie porušenie predpisov Spoločenstva by mali mať za následok stratu bezúhonnosti, pokiaľ príslušný orgán zabezpečil, že jeho konečnému rozhodnutiu predchádzalo riadne ukončené a zdokumentované vyšetrovanie, v rámci ktorého boli udelené základné procesné práva, a že sa rešpektovali zodpovedajúce práva na odvolanie.
- (10) Je nevyhnutné, aby podniky cestnej dopravy preukázali minimálnu finančnú spoľahlivosť na zabezpečenie ich riadneho uvedenia do prevádzky a správy podniku. Pre podniky môže byť jednoduchou a menej nákladnou metódou preukázanie finančnej spoľahlivosti takými prostriedkami, ako je banková záruka alebo poistenie zodpovednosti pri výkone povolenia.
- (11) Vysokou úrovňou odbornej kvalifikácie by sa mala zvýšiť socioekonomická účinnosť odvetvia cestnej dopravy. Je preto potrebné, aby uchádzači o funkciu vedúceho dopravy disponovali kvalitnými odbornými znalosťami. Na zabezpečenie lepšej jednotnosti skúšok je v záujme podpory kvalitnej odbornej prípravy potrebné ustanoviť, aby členské štáty mohli poveriť skúšobné strediská a strediská odbornej prípravy podľa kritérií, ktoré im prináleží definovať. Vedúci dopravy by mali mať potrebné vedomosti na riadenie vnútroštátnej aj medzinárodnej dopravy. Zoznam predmetov, ktorých znalosť sa vyžaduje na získanie osvedčenia o odbornej spôsobilosti, ako aj postupy na organizovanie skúšok sa môžu meniť v závislosti od technického pokroku, vzhľadom na čo by sa mala ustanoviť možnosť aktualizovať ich. Členské štáty by mali mať možnosť vyňať z preskúšania osoby, ktoré dokážu poskytnúť dôkaz o určitej nepretržitej praxi v oblasti riadenia dopravných činností.
- (12) Spravodlivá hospodárska súťaž a cestná doprava, v ktorej sa v plnej miere dodržiavajú pravidlá, si vyžadujú jednotnú úroveň monitorovania zo strany členských štátov. Vnútroštátne orgány zodpovedné za monitorovanie podnikov a platnosť ich povolení majú v tomto smere kľúčovú úlohu, a je potrebné zabezpečiť, aby tieto orgány prijali v prípade potreby primerané opatrenia, najmä pozastavenie alebo odňatie povolení alebo vyhlásenie o nespôsobilosti vedúcich dopravy, ktorí opakovane konajú nedbanlivo alebo so zlým úmyslom.
- (13) Lepšie organizovanou správnu spoluprácou medzi členskými štátmi by sa mala zlepšila účinnosť monitorovania podnikov pôsobiacich vo viacerých členských štátoch a mali by sa znížiť administratívne náklady. Elektronické registre podnikov vzájomne prepojené na európskej úrovni, ktoré sú v súlade s predpismi Spoločenstva

(¹) Ú. v. EÚ L ...

- o ochrane osobných údajov, by zjednodušili túto spoluprácu a znížili náklady spojené s kontrolami tak podnikom, ako aj správnym orgánom. V niektorých členských štátoch už existujú vnútroštátne registre. Taktiež sa už vytvorila infraštruktúra na vzájomné prepojenie medzi členskými štátmi. Systematickejšie využívanie elektronických registrov by preto mohlo výrazne prispieť k zníženiu administratívnych nákladov na kontroly a zlepšenie ich účinnosti.
- (14) Niektoré údaje obsiahnuté vo vnútroštátnych elektronických registroch týkajúce sa porušení a sankcií, majú osobný charakter. Členské štáty by preto mali prijať opatrenia potrebné na zabezpečenie súladu so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov⁽¹⁾, najmä pokiaľ ide o monitorovanie spracúvania osobných údajov orgánmi verejnej moci, právo dotknutých osôb na informácie, ich právo na prístup a právo na vznesenie námietky. Na účely tohto nariadenia by bolo potrebné zachovať takéto údaje aspoň počas dvoch rokov, aby sa predišlo tomu, že podniky, ktoré boli vyhlásené za nespôsobilé, sa usadia v iných členských štátoch.
- (15) Je nevyhnutné postupne vzájomne prepojiť vnútroštátne elektronické registre, aby sa umožnila rýchla a účinná výmena informácií medzi členskými štátmi a aby sa zabezpečilo, že prevádzkovatelia cestnej dopravy nebudú v pokušení páchať závažné porušenia alebo riskovať ich spáchanie v iných členských štátoch ako v členskom štáte, v ktorom sú usadení. Vzájomné prepojenie tohto druhu si vyžaduje spoločné definovanie presného formátu údajov, ktoré sa majú vymieňať, ako aj technických postupov výmeny týchto údajov.
- (16) Na zabezpečenie efektívnej výmeny informácií medzi členskými štátmi by sa mali určiť vnútroštátne kontaktné miesta a mali by sa špecifikovať určité spoločné postupy vzťahujúce sa aspoň na lehoty a charakter informácií, ktoré sa majú poskytovať.
- (17) Na uľahčenie uplatňovania slobody usadiť sa by sa mali vhodne doklady, ktoré vydal príslušný orgán v členskom štáte, v ktorom bol vedúci dopravy usadený, uznať za postačujúci dôkaz bezúhonnosti pre prístup k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy v členskom štáte, v ktorom je usadený, pokiaľ dotknuté osoby neboli vyhlásené za nespôsobilé na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy v iných členských štátoch.
- (18) S ohľadom na odbornú spôsobilosť, na uľahčenie uplatňovania slobody usadiť sa, členský štát usadenia by mal uznať jednotný vzor osvedčenia vydaný v súlade s týmto nariadením za postačujúci dôkaz.
- (19) Prísnejšie monitorovanie uplatňovania tohto nariadenia sa vyžaduje na úrovni Spoločenstva. Predpokladom toho je,
- aby sa Komisii pravidelne predkladali správy vypracované podľa vnútroštátnych registrov a týkajúce sa bezúhonnosti, finančnej spoľahlivosti a odbornej spôsobilosti podnikov v odvetví cestnej dopravy.
- (20) Členské štáty by mali ustanoviť sankcie vzťahujúce sa na porušenie tohto nariadenia. Tieto sankcie by mali byť účinné, primerané a odrádzajúce.
- (21) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to modernizácia pravidiel, ktoré upravujú udeľovanie povolenia na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy s cieľom zabezpečiť jednotnejšie a účinnejšie uplatňovanie týchto pravidiel v členských štátoch, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (22) 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 Komisiu⁽²⁾.
- (23) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na vypracovanie zoznamu kategórií, druhov a úrovne závažnosti porušení, na základe ktorých stratia prevádzkovatelia cestnej dopravy bezúhonnosť, na úpravu príloh I, II a III k tomuto nariadeniu, ktoré sa týkajú vedomostí, ktoré je potrebné zohľadniť na účely uznania odbornej spôsobilosti členskými štátmi, a týkajú sa vzoru osvedčenia o odbornej spôsobilosti, s ohľadom na technický pokrok a na vypracovanie zoznamu porušení, ktoré spolu s porušeniami uvedenými v prílohe IV k tomuto nariadeniu môžu mať za následok stratu bezúhonnosti. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tohto nariadenia okrem iného jeho doplnením o nové nepodstatné prvky, musia sa prijať v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.
- (24) Smernica 96/26/ES by sa mala zrušiť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. Týmto nariadením sa upravuje prístup k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy a jeho výkon.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

2. Toto nariadenie sa vzťahuje na všetky podniky usadené v Spoločenstve, ktoré vykonávajú povolenie prevádzkovateľa cestnej dopravy. Vzťahuje sa aj na podniky, ktoré plánujú vykonávať povolenie prevádzkovateľa cestnej dopravy. Odkazy na podniky, ktoré vykonávajú povolenie prevádzkovateľa cestnej dopravy, sa v prípade potreby považujú za odkazy, ktoré zahŕňajú odkaz na podniky zamýšľajúce vykonávať toto povolenie.

3. Pokiaľ ide o regióny uvedené v článku 299 ods. 2 zmluvy, dotknuté členské štáty môžu upraviť podmienky, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy, pokiaľ dopravu v týchto regiónoch v plnej miere vykonávajú podniky, ktoré sú v nich usadené.

4. Pokiaľ sa vo vnútroštátnom právnom poriadku neustanovuje inak, toto nariadenie sa odchyľne od odseku 2 nevzťahuje na:

- a) podniky vykonávajúce povolenie prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy len motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami, ktorých celková povolená hmotnosť nepresahuje 3,5 tony. Členské štáty však môžu znížiť tento limit pre všetky alebo niektoré druhy prepravy po ceste;
- b) podniky, ktoré poskytujú služby osobnej cestnej dopravy výlučne na neobchodné účely alebo bezplatne, alebo ktorých hlavnou činnosťou nie je povolenie prevádzkovateľa osobnej cestnej dopravy;
- c) podniky vykonávajúce povolenie prevádzkovateľa cestnej dopravy len motorovými vozidlami a maximálnou povolenou rýchlosťou nepresahujúcou 40 km/h.

5. Členské štáty môžu vyňať z pôsobnosti všetkých alebo niektorých ustanovení tohto nariadenia prevádzkovateľov cestnej dopravy vykonávajúcich výlučne vnútroštátnu prepravu, ktorí majú len malý vplyv na dopravný trh vzhľadom na:

- a) charakter prepravovaného tovaru; alebo
- b) krátke prepravné vzdialenosti.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia:

1. „povolenie prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy“ je činnosť každého podniku, ktorý prepravuje tovar za poplatok alebo úhradu motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami;
2. „povolenie prevádzkovateľa osobnej cestnej dopravy“ je činnosť každého podniku, ktorý vykonáva osobnú dopravu pre verejnosť alebo pre určité kategórie používateľov za úhradu zo strany prepravovaných osôb alebo organizátora dopravy, a to motorovými vozidlami, ktoré sú vyrobené

a vybavené tak, aby boli vhodné na prepravu viac než deviatich osôb vrátane vodiča a ktoré sú určené na tento účel;

3. „povolenie prevádzkovateľa cestnej dopravy“ je povolenie prevádzkovateľa osobnej cestnej dopravy alebo povolenie prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy;
4. „podnik“ je fyzická osoba, právnická osoba, zisková alebo nezisková, akékoľvek ziskové alebo neziskové združenie alebo skupina osôb bez právnej subjektivity, alebo akákoľvek úradná inštitúcia, či už má vlastnú právnu subjektivitu, alebo závisí od orgánu, ktorý má takúto subjektivitu, ktorá vykonáva osobnú dopravu, alebo akákoľvek zisková fyzická osoba alebo právnická osoba, ktorá vykonáva nákladnú dopravu na obchodné účely;
5. „vedúci dopravy“ je fyzická osoba, ktorú zamestnáva podnik, alebo v prípade, že tento podnik je fyzickou osobou, táto osoba alebo, ak to ustanovenia umožňujú, iná fyzická osoba určená týmto podnikom prostredníctvom zmluvy, ktorá skutočne a sústavne riadi dopravné činnosti tohto podniku;
6. „povolenie na výkon povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy“ je rozhodnutie v správnom konaní, ktorým sa podniku spĺňajúcemu podmienky ustanovené týmto nariadením, povoľuje vykonávať povolenie prevádzkovateľa cestnej dopravy;
7. „príslušný orgán“ je orgán v členskom štáte na celoštátnej, regionálnej alebo miestnej úrovni, ktorý na účely udelenia povolenia na výkon povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy kontroluje, či podnik spĺňa podmienky ustanovené v tomto nariadení, a ktorý je oprávnený udeliť, pozastaviť alebo odňať povolenie na výkon povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy;
8. „členský štát usadenia“ je členský štát, v ktorom je podnik usadený bez ohľadu na to, či jeho vedúci dopravy pochádza z tejto alebo inej krajiny.

Článok 3

Požiadavky na výkon povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy

1. Podniky, ktoré vykonávajú povolenie prevádzkovateľa cestnej dopravy: musia

- a) mať skutočné a stabilné miesto usadenia v členskom štáte;
- b) byť bezúhonné;
- c) preukázať zodpovedajúcu finančnú spoľahlivosť;
- d) požadovanú odbornú spôsobilosť.

2. Členské štáty môžu rozhodnúť o uložení ďalších požiadaviek, ktoré musia byť primerané a nediskriminačné a ktoré musia podniky spĺňať, aby mohli vykonávať povolenie prevádzkovateľa cestnej dopravy.

Článok 4

Vedúci dopravy

1. Podnik, ktorý vykonáva povolenie prevádzkovateľa cestnej dopravy, musí vymenovať aspoň jednu fyzickú osobu, vedúceho dopravy, ktorá spĺňa požiadavky uvedené v článku 3 písm. b) a d) a ktorá:

- a) skutočne a sústavne riadi dopravnú činnosť podniku;
- b) je skutočne spojená s podnikom, napríklad ako zamestnanec, riaditeľ, vlastník alebo akcionár, alebo tím, že ho spravuje, alebo ak je podnik fyzická osoba, je touto osobou; a
- c) má bydlisko v Spoločenstve.

2. Ak podnik nespĺňa požiadavku odbornej spôsobilosti ustanovenú v článku 3 ods. 1 písm. d), príslušný orgán mu môže povoliť výkon povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy bez vedúceho dopravy určeného v súlade s odsekom 1 tohto článku pod podmienkou, že:

- a) podnik vymenuje fyzickú osobu s bydliskom v Spoločenstve, ktorá spĺňa požiadavky ustanovené v článku 3 ods. 1 písm. b) a d) a ktorá je na základe zmluvy oprávnená vykonávať v mene podniku úlohy ako vedúci dopravy;
- b) v zmluve zaväzujúcej podnik s osobou uvedenou v písmene a) sa spresňujú úlohy, ktoré má táto osoba skutočne a sústavne vykonávať, a určuje jeho zodpovednosť ako vedúceho dopravy. Úlohy, ktoré je potrebné spresniť, zahŕňajú najmä úlohy spojené s riadením údržby vozidiel, kontrolou dopravných zmlúv a dokladov, so základným účtovníctvom, pridelovaním nákladov alebo poskytovaných služieb vodičom a vozidlám a kontrolou postupov v oblasti bezpečnosti;
- c) osoba uvedená v písmene a) môže ako vedúci dopravy riadiť dopravnú činnosť najviac štyroch rozličných podnikov vykonávanú s vozidlom parkom, v ktorom je spolu najviac 50 vozidiel. Členské štáty môžu rozhodnúť o znížení počtu podnikov a/alebo celkového počtu vozidiel vo vozidlomovom parku, ktoré môže riadiť táto osoba; a
- d) vymenovaná osoba uvedená v písmene a) vykonáva zadané úlohy výlučne v záujme podniku a svoje záväzky vykonáva nezávisle od všetkých podnikov, ktoré sa na tento podnik obrátia so žiadosťou o vykonávanie prepravných činností.

3. Členské štáty môžu rozhodnúť, že vedúci dopravy vymenovaný v súlade s odsekom 1 nemôže byť dodatočne vymenovaný v súlade s odsekom 2, alebo môže byť takto vymenovaný iba v súvislosti s obmedzeným počtom podnikov alebo vozidlomovými parkmi menším ako je uvedený v odseku 2 písm. c).

4. Podnik oznámi príslušnému orgánu meno vymenovaného vedúceho alebo vedúcich dopravy.

KAPITOLA II

PODMIENKY NA SPLNENIE POŽIADAVIEK USTANOVENÝCH V ČLÁNKU 3

Článok 5

Podmienky týkajúce sa požiadavky usadenia

Na splnenie požiadavky ustanovenej v článku 3 ods. 1 písm. a) podnik v dotknutom členskom štáte musí:

- a) miesto usadenia nachádzajúce sa v tomto členskom štáte, s priestormi, v ktorých môže na žiadosť príslušného orgánu sprístupniť svoje doklady o podnikateľskej činnosti, najmä všetky svoje účtovné doklady, doklady o riadení zamestnancov, doklady s údajmi o dobe jazdy a odpočinku a všetky ostatné doklady, ku ktorým musí mať prístup príslušný orgán, aby skontroloval plnenie podmienok ustanovených v tomto nariadení. Členské štáty môžu vyžadovať, aby tieto doklady boli vždy k dispozícii v priestoroch sídel, ktoré sa nachádzajú na ich území;
- b) po tom, čo mu bolo udelené povolenie, disponovať jedným alebo viacerými vozidlami, ktoré sú evidované alebo iným spôsobom uvedené do premávky v súlade s právnymi predpismi daného členského štátu, či už sú tieto vozidlá v úplnom vlastníctve alebo nadobudnuté napríklad podľa zmluvy o prenájme alebo lízingovej zmluvy;
- c) skutočne a sústavne vykonávať svoju činnosť s potrebným vybavením v prevádzkovom stredisku umiestnenom v tomto členskom štáte.

Článok 6

Podmienky týkajúce sa požiadavky bezúhonnosti

1. S výhradou odseku 2 tohto článku, členské štáty určia podmienky, ktoré majú podniky a vedúci dopravy spĺňať s cieľom vyhovieť požiadavku bezúhonnosti ustanovenú v článku 3 ods. 1 písm. b).

Pri určovaní, či podnik vyhovel tejto požiadavke, členské štáty posúdia konanie podniku, jeho vedúcich dopravy a všetkých ostatných príslušných osôb v súlade s rozhodnutím členského štátu. Všetky odkazy v tomto článku na rozsudok súdu, sankcie alebo porušenia podniku zahŕňajú rozsudky súdu, sankcie alebo porušenia samotného podniku, jeho vedúcich dopravy a všetkých ostatných príslušných osôb v súlade s rozhodnutím členského štátu.

Podmienky uvedené v prvom pododseku zahŕňajú aspoň to, že:

- a) neexistuje žiadny vážny dôvod na spochybnenie bezúhonnosti vedúceho dopravy alebo dopravného podniku, ako napríklad odsúdenie alebo sankcie za závažné porušenie platných vnútroštátnych predpisov v týchto oblastiach:
 - i) obchodné právo;
 - ii) konkurzné právo;
 - iii) podmienky odmeňovania a zamestnávania v odvetví;
 - iv) cestná premávka;
 - v) zodpovednosť za výkon povolania; a
- b) vedúci dopravy alebo dopravný podnik neboli v jednom alebo viacerých členských štátoch odsúdení za závažný trestný čin ani sankcionovaní za závažné porušenie predpisov Spoločenstva, najmä s ohľadom na:
 - i) dobu jazdy a odpočinku vodičov, pracovného času a inštalácie a používania záznamových zariadení;
 - ii) maximálnu hmotnosť a rozmery úžitkových vozidiel v medzinárodnej doprave;
 - iii) základnú kvalifikáciu a ďalšiu odbornú prípravu vodičov;
 - iv) technický stav úžitkových vozidiel vrátane povinných technických kontrol motorových vozidiel;
 - v) prístup na trh medzinárodnej nákladnej cestnej dopravy alebo prípadne prístupu na trh osobnej dopravy;
 - vi) bezpečnosť prepravy nebezpečných vecí po ceste;
 - vii) inštaláciu a používania obmedzovačov rýchlosti na niektorých kategóriách vozidiel;
 - viii) vodičský preukaz;
 - ix) udeľovanie povolenia na výkon povolania;
 - x) prepravu zvierat.

2. Na účely odseku 1 tretieho pododseku písmena b):

- a) Ak boli vedúci dopravy alebo dopravný podnik v jednom alebo viacerých členských štátoch odsúdení za závažný trestný čin alebo im bola uložená sankcia za jeden z najzávažnejších porušení predpisov Spoločenstva stanovených v prílohe IV, príslušný orgán členského štátu usadenia príslušným spôsobom a včas začne a riadne uskutoční správne konanie a prípadne kontrolu v priestoroch dotknutého podniku.

Týmto postupom sa určí, či by vzhľadom na špecifické okolnosti strata bezúhonnosti nepredstavovala v tomto konkrétnom prípade neprímeranú tvrdosť. Všetky takéto zistenia musia byť riadne odôvodnené a opodstatnené.

Ak príslušný orgán zistí, že strata bezúhonnosti by predstavovala neprímeranú tvrdosť, môže vydať rozhodnutie, podľa

ktorého zostáva bezúhonnosť nedotknutá. Dôvody sa v tom prípade zaznamenajú vo vnútroštátnom registri. Počet týchto rozhodnutí sa zapíše do správy uvedenej v článku 26 ods. 1.

Ak príslušný orgán nezistí, že strata bezúhonnosti by predstavovala neprímeranú tvrdosť, odsúdenie alebo sankcia povedú k strate bezúhonnosti.

- b) Komisia vytvorí zoznam kategórií, druhov a stupňov závažnosti porušení predpisov Spoločenstva, ktoré spolu s tými, ktoré sú ustanovené v prílohe IV, môžu viesť k strate bezúhonnosti. Pri stanovovaní priorít pre kontroly podľa článku 12 ods. 1 členské štáty zohľadnia informácie o týchto porušeníach vrátane informácií, ktoré im doručia iné členské štáty.

Opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia jeho doplnením týkajúce sa tohto zoznamu, sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 25 ods. 3.

Komisia na tento účel:

- i) ustanoví kategórie a druhy porušení, ktoré sa vyskytujú najčastejšie;
- ii) definuje stupeň závažnosti porušení podľa ich potenciálu na vznik rizika usmrtenia alebo vážnej ujmy na zdraví; a
- iii) stanoví frekvenciu výskytu, po ktorej prekročení sa opakované porušenia považujú za závažnejšie, pričom sa berie do úvahy počet vodičov, ktorých vedúci dopravy využíva pri prepravných činnostiach, ktoré riadi.

3. Požiadavka ustanovená v článku 3 ods. 1 písm. b) nie je splnená, kým nedôjde k zahladeniu alebo sa neprijme iné opatrenie s podobným účinkom podľa príslušných ustanovení vnútroštátneho práva.

Článok 7

Podmienky týkajúce sa požiadavky finančnej spoľahlivosti

1. S cieľom splniť požiadavku ustanovenú v článku 3 ods. 1 písm. c) musí byť podnik neustále schopný plniť svoje finančné záväzky počas celého účtovného roka. Na tento účel musí podnik preukázať na základe ročnej účtovnej závierky, ktorá bola predtým potvrdená audиторom alebo riadne akreditovanou osobou, že každý rok disponuje imaním a rezervami v hodnote aspoň 9 000 EUR, ak sa používa jedno vozidlo a 5 000 EUR na každé ďalšie používané vozidlo.

Na účely tohto nariadenia sa kurz eura v menách členských štátov, ktoré sa nezúčastňujú tretej etapy európskej menovej únie, určí každých päť rokov. Platné sú tie kurzy, ktoré sa stanovia v prvý pracovný deň mesiaca október a uverejnia v Úradnom vestníku Európskej únie. Platia od 1. januára nasledujúceho kalendárneho roka.

Účtovné položky uvedené v prvom pododseku sa chápu ako položky definované v štvrtej smernici Rady 78/660/EHS z 25. júla 1978 o ročnej účtovnej závierke niektorých typov spoločností, vychádzajúca z článku 54 ods. 3 písm. g) zmluvy (¹).

2. Odchyľne od odseku 1 môže príslušný orgán súhlasiť alebo vyžadovať, aby podnik preukázal svoju finančnú spoľahlivosť osvedčením, ako napríklad poistenie zodpovednosti za výkon povolania, od jednej alebo viacerých bánk alebo iných finančných inštitúcií vrátane poisťovní, ktoré sa spoločne a nerozdielne zaručia za podnik vzhľadom na sumy určené v odseku 1 prvom pododseku. Členské štáty môžu rozhodnúť, že záruka sa môže požadovať so súhlasom príslušného orgánu, ktorý udeľuje povolenie na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a nie je možné ju zrušiť bez súhlasu tohto orgánu.

3. Ročná účtovná závierka uvedená v odseku 1 a záruka uvedená v odseku 2, ktoré sa majú skontrolovať, sa musia týkať hospodárskeho subjektu usadeného v členskom štáte, v ktorom sa požiadalo o povolenie, a nie prípadne iného subjektu usadeného v ktoromkoľvek inom členskom štáte.

Článok 8

Podmienky týkajúce sa požiadavky odbornej spôsobilosti

1. S cieľom splniť požiadavku ustanovenú v článku 3 ods. 1 písm. d) má dotknutá osoba alebo osoby vedomosti zodpovedajúce úrovni ustanovenej v prílohe I časti 1 v predmetoch, ktoré sú tam vymenované. Tieto vedomosti sa preukážu prostredníctvom povinnej písomnej skúšky, ktorá môže byť doplnená o ústnu skúšku, ak o tom rozhodne členský štát. Tieto skúšky sa organizujú v súlade s časťou II prílohy I. Členské štáty môžu na tento účel rozhodnúť o povinnej odbornej príprave, ktorá bude predchádzať skúške.

2. Organizovať a osvedčovať písomné a ústne skúšky uvedené v odseku 1, môžu len orgány alebo úrady, ktoré na tento účel riadne oprávnil členský štát podľa kritérií, ktoré určil. Členské štáty pravidelne kontrolujú, či sú podmienky, za akých organizujú skúšky tieto orgány alebo úrady, v súlade s prílohou I.

3. Členské štáty môžu podľa kritérií, ktoré určia, riadne oprávniť úrady, aby poskytli uchádzačom vysoko kvalitnú odbornú prípravu s cieľom účinne ich pripraviť na skúšku, ako aj priebežnú odbornú prípravu s cieľom aktualizovať vedomosti vedúcich dopravy, ak o to majú záujem.

4. Členský štát môže držiteľov niektorých vysokoškolských kvalifikácií alebo kvalifikácií odborného vzdelávania, ktoré boli vydané v tom istom členskom štáte, osobitne určených na tento účel a vyžadujúcich vedomosti zo všetkých predmetov uvedených v prílohe I, oslobodiť od skúšky z predmetov, na ktoré sa

vzťahujú tieto kvalifikácie. Oslobodenie sa týka len tých oddielov časti I prílohy I, v ktorých prípade sa kvalifikácia vzťahuje na všetky predmety uvedené pod názvom každého oddielu.

Členský štát môže oslobodiť držiteľov osvedčení o odbornej spôsobilosti, ktoré sú v tomto členskom štáte platné v oblasti vnútroštátnej dopravy, od konkrétnych častí skúšky.

5. Osvedčenie vydané orgánom alebo úradom uvedeným v odseku 2 sa predkladá ako dôkaz odbornej spôsobilosti. Toto osvedčenie je neprenosné inú osobu. Toto osvedčenie je vystavené v súlade s bezpečnostnými prvkami a so vzorom osvedčenia uvedeným v prílohách I a III a je na ňom odtlačok pečiatky riadne oprávneného orgánu alebo úradu, ktorý ho vydal.

6. Komisia prispôbi prílohy I, II a III technickému pokroku. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 25 ods. 3.

7. Komisia podporuje výmenu skúseností a informácií medzi členskými štátmi alebo prostredníctvom orgánu, ktorý môže určiť, v oblasti odbornej prípravy, skúšok a udeľovania povolení, a pomáha pri nej.

Článok 9

Oslobodenie od skúšky

Členské štáty môžu rozhodnúť o oslobodení od skúšky uvedenej v článku 8 ods. 1 osoby, ktoré môžu predložiť dôkaz o tom, že po dobu 15 rokov pred ... (*). sústavne riadili podnik cestnej nákladnej dopravy alebo podnik cestnej osobnej dopravy v členskom štáte.

KAPITOLA III

UDELOVANIE POVOLENIA A MONITOROVANIE

Článok 10

Príslušné orgány

1. Každý členský štát určí jeden alebo viaceré príslušné orgány na zabezpečenie riadneho vykonávania tohto nariadenia. Tieto príslušné orgány sú oprávnené:

- posudzovať žiadosti predložené podnikmi;
- udeľovať povolenia na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, pozastavovať a odnímať tieto povolenia;
- vyhlásiť fyzickú osobu za nespôsobilú riadiť ako vedúci dopravy dopravné činnosti podniku;
- vykonávať požadované kontroly, aby sa preverilo, či podnik spĺňa požiadavky ustanovené v článku 3.

(¹) Ú. v. ES L 222, 14.8.1978, s. 11.

(*) Dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

2. Príslušné orgány uverejnia všetky podmienky ustanovené podľa tohto nariadenia, ďalšie vnútroštátne ustanovenia, postupy, ktoré majú dodržiavať uchádzači, ktorí prejavili záujem, ako aj príslušné vysvetlenia.

Článok 11

Posudzovanie a evidencia žiadostí

1. Dopravnému podniku, ktorý spĺňa požiadavky ustanovené v článku 3, sa na základe žiadosti povoľuje vykonávať povolanie prevádzkovateľa cestnej dopravy. Príslušný orgán rozhodne, či podnik, ktorý predkladá žiadosť, spĺňa požiadavky ustanovené v uvedenom článku. Členské štáty môžu v príslušných vnútroštátnych právnych predpisoch spresniť dobu platnosti povolenia na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy.

Výsledkom posúdenia žiadosti môže byť vydanie licencie Spoločenstva v súlade s nariadeniami (ES) č. .../2009 a (ES) č. .../2009. Členský štát môže vydať povolenie iné ako licenciu Spoločenstva pre podniky, ktoré vykonávajú dopravné činnosti len na území tohto členského štátu.

2. Príslušný orgán zaznamená vo vnútroštátnom elektronickom registri uvedenom v článku 16 údaje súvisiace s podnikmi, ktorým udeľuje povolenie, a ktoré sú uvedené v článku 16 ods. 2 prvom pododseku písm. a) až d).

3. Lehota na posúdenie žiadosti o povolenie príslušným orgánom je čo najkratšia a nepresahuje tri mesiace odo dňa, kedy sa príslušnému orgánu doručili všetky doklady potrebné na posúdenie žiadosti. Príslušný orgán môže túto lehotu predĺžiť o dva mesiace v riadne opodstatnených prípadoch.

4. Do 31. decembra 2012 príslušný orgán pri posudzovaní bezúhonnosti podniku v prípade akýchkoľvek pochybností preverí, či vymenovaní vedúci dopravy nie sú v čase podania žiadosti vyhlásení v jednom z členských štátov za nespôsobilých na riadenie dopravnej činnosti podniku podľa článku 14.

Od 1. januára 2013 príslušný orgán pri posudzovaní bezúhonnosti podniku overuje prostredníctvom prístupu k údajom uvedeným v článku 16 ods. 2 prvom pododseku písm. f), buď priamym bezpečným prístupom k príslušnej časti vnútroštátnych registrov alebo na základe žiadosti, či vymenovaní vedúci dopravy nie sú v čase podania žiadosti vyhlásení v jednom z členských štátov za nespôsobilých na riadenie dopravných činností podniku podľa článku 14.

Opatrenia zamerané na zmenu a doplnenie nepodstatných prvkov tohto nariadenia, ktoré sa týkajú predĺženia lehôt uvedených v tomto odseku najviac o tri roky, sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 25 ods. 3.

5. Podniky, ktoré majú povolenie na vykonávanie povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, v rámci lehoty 28 dní alebo kratšej, ktorú môže určiť členský štát usadenia, oznámia prísluš-

nému orgánu, ktorý udelil povolenie, akékoľvek zmeny údajov uvedených v odseku 2.

Článok 12

Kontroly

1. Príslušné orgány dohliadajú na to, aby podniky, ktorým udelili povolenie na vykonávanie povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, nepretržite spĺňali požiadavky ustanovené v článku 3. Členské štáty na tento účel vykonávajú ciele kontrolu podnikov, ktoré sú klasifikované ako podniky so zvýšeným rizikom. Členské štáty na tento účel rozšíria systém hodnotenia rizikovosti, ktorý zaviedli podľa článku 9 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy⁽¹⁾, aby sa pokryli všetky porušenia špecifikované v článku 6 tohto nariadenia.

2. Členské štáty musia do 31. decembra 2014 vykonávať kontroly minimálne každých päť rokov, aby preverili, či podniky naďalej spĺňajú všetky požiadavky ustanovené v článku 3.

Opatrenia zamerané na zmenu a doplnenie nepodstatných prvkov tohto nariadenia, ktoré sa týkajú predĺženia lehoty uvedenej v prvom pododseku, sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 25 ods. 3.

3. Členský štát vykoná individuálne kontroly, aby preveril, či podnik naďalej spĺňa podmienky prístupu k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy vždy, keď o to požiada Komisia v riadne odôvodnených prípadoch. Členský štát informuje Komisiu o výsledkoch týchto kontrol a o opatreniach prijatých v prípade zistenia, že podnik už nespĺňa požiadavky ustanovené v tomto nariadení.

Článok 13

Postup pozastavenia a odňatia povolení

1. Ak príslušný orgán zistí, že podniku hrozí, že už nebude spĺňať požiadavky ustanovené v článku 3, oznámi to tomuto podniku. Ak príslušný orgán zistí, že jedna alebo viac požiadaviek už viac nie sú splnené, môže podniku určiť jednu z nasledovných lehôt na nápravu tejto situácie:

a) lehotu najviac šiestich mesiacov na prijatie náhradníka vedúceho dopravy, ak vedúci dopravy už nespĺňa požiadavky bezúhonnosti alebo odbornej spôsobilosti, ktorú možno predĺžiť o šesť mesiacov v prípade úmrtia alebo fyzickej nespôsobilosti vedúceho dopravy;

b) lehotu najviac šiestich mesiacov, ak má podnik napraviť svoju situáciu preukázaním, že disponuje skutočným a stabilným miestom usadenia;

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 35.

c) lehotu najviac šiestich mesiacov, ak nie je splnená požiadavka finančnej spoľahlivosti, na preukázanie, že táto požiadavka bude opäť nepretržite splňaná.

2. Príslušný orgán môže vyžadovať od podniku, ktorého povolenie bolo pozastavené alebo odňaté, aby zabezpečil, že jeho vedúci dopravy zložia skúšky uvedené v článku 8 ods. 1, pred prijatím opatrenia na nápravu.

3. Ak príslušný orgán zistí, že podnik už nespĺňa jednu alebo viaceré požiadavky ustanovené v článku 3, pozastaví alebo odníme povolenie na vykonávanie povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy v rámci lehôt uvedených v odseku 1 tohto článku.

Článok 14

Vyhľadanie o nespôsobilosti vedúceho dopravy

1. Keď vedúci dopravy stratí bezúhonnosť v súlade s článkom 6, príslušný orgán vyhlási tohto vedúceho dopravy za nespôsobilého na riadenie dopravných činností podniku.

2. Pokiaľ sa neprijme opatrenie na nápravu v súlade s príslušnými ustanoveniami vnútroštátneho práva, osvedčenie o odbornej spôsobilosti vedúceho dopravy vyhláseného za nespôsobilého uvedené v článku 8 ods. 5 nie je platné v žiadnom členskom štáte.

Článok 15

Rozhodnutia príslušných orgánov a odvolania

1. V záporných rozhodnutiach, ktoré podľa tohto nariadenia prijímajú príslušné orgány členských štátov, akým je zamietnutie žiadosti, pozastavenie alebo odňatie platného povolenia a vyhlásenie o nespôsobilosti vedúceho dopravy, sa uvedú dôvody, na ktorých sa zakladajú.

V týchto rozhodnutiach sa zohľadňujú dostupné informácie o porušeníach, ktorých sa dopustil tento podnik alebo vedúci dopravy a ktoré môžu poškodiť bezúhonnosť podniku, ako aj všetky ostatné informácie, ktorými disponuje príslušný orgán. Spresňujú sa v nich opatrenia na nápravu uplatniteľné v prípade pozastavenia platnosti povolenia alebo vyhlásenia o nespôsobilosti.

2. Členské štáty prijímajú opatrenia na zabezpečenie toho, aby podniky a dotknuté osoby mali možnosť podať voči rozhodnutiam uvedeným v odseku 1 odvolanie na aspoň jeden nezávislý a nestranný orgán alebo súd.

KAPITOLA IV

ZJEDNODUŠENIE A ADMINISTRATÍVNA SPOLUPRÁCA

Článok 16

Vnútroštátne elektronické registre

1. Na účely vykonávania tohto nariadenia, a najmä jeho článkov 11 až 14 a článku 26, každý členský štát vedie vnútro-

štátny elektronický register podnikov cestnej dopravy, ktorým príslušný orgán určený týmto štátom udelil povolenie na vykonávanie povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy. Spracúvanie údajov v tomto registri sa uskutočňuje pod dohľadom orgánu verejnej moci, ktorý bol na tento účel určený. Príslušné údaje, ktoré obsahuje vnútroštátny elektronický register, sú prístupné všetkým príslušným orgánom daného členského štátu.

Komisia do 1. júna 2009 vydá usmernenia o minimálnych požiadavkách pre údaje, ktoré sa musia vkladať do vnútroštátneho elektronického registra odo dňa jeho zriadenia, s cieľom uľahčiť vzájomné prepojenie týchto registrov v budúcnosti. Môže odporučiť, aby sa okrem údajov uvedených v odseku 2 uvádzali aj evidenčné čísla vozidiel.

2. Vnútroštátne elektronické registre členského štátu obsahujú aspoň tieto údaje:

- a) názov a právna forma podniku;
- b) adresa jeho miesto sídla;
- c) mená vedúcich dopravy určených na splnenie podmienky bezúhonnosti a odbornej spôsobilosti alebo prípadne meno zákonného zástupcu;
- d) druh povolenia, počet vozidiel, na ktoré sa vzťahuje, a prípadne sériové číslo licencie Spoločenstva a overených kópií;
- e) počet, kategória a druh závažných porušení uvedených v článku 6 ods. 1 písm. b), ktoré boli za posledné dva roky dôvodom na odsúdenie alebo sankciu;
- f) meno každej osoby, ktorá bola vyhlásená za nespôsobilú na riadenie dopravných činností podniku, kým sa neobnoví jej bezúhonnosť podľa článku 6 ods. 3, a uplatniteľné opatrenia na nápravu.

Členské štáty sa na účely písmena e) môžu do 31. decembra 2015 rozhodnúť, že do vnútroštátneho elektronického registra zahrnú len najzávažnejšie porušenia uvedené v prílohe IV.

Členské štáty sa môžu rozhodnúť, že údaje uvedené v písmenách e) a f) prvého pododseku budú uchovávať v samostatných registroch. V takom prípade sa príslušné informácie poskytnú na požiadanie alebo k nim majú priamy prístup všetky príslušné orgány dotknutých členských štátov. V prípade žiadosti sa informácie poskytnú do 30 pracovných dní od doručenia žiadosti.

V každom prípade majú k údajom uvedeným v písmenách e) a f) prvého pododseku prístup iné orgány ako príslušné orgány len ak im boli riadne udelené právomoci, ktoré sa týkajú dohľadu a ukladaní sankcií v odvetví cestnej dopravy, a ich úradníci sú viazaní prisahou alebo iným spôsobom úradne viazaní zachovávať tajomstvo.

3. Údaje týkajúce sa podniku, ktorého povolenie bolo pozastavené alebo odňaté, zostávajú v registri dva roky po skončení platnosti pozastavenia alebo odňatia licencie a potom sa bezodkladne odstraňujú.

Údaje týkajúce sa každej osoby, ktorá sa vyhlási za nespôsobilú na povolanie prevádzkovateľa cestnej dopravy, zostávajú vo vnútroštátnom elektronickom registri, kým sa neobnoví bezúhonnosť tejto osoby podľa článku 6 ods. 3. Ak sa vykoná opatrenie na nápravu alebo iné opatrenie s rovnocenným účinkom, údaje sa bezodkladne odstránia.

Údaje uvedené v prvom a druhom pododseku spresňujú podľa potreby dôvody, ktoré viedli k pozastaveniu alebo odňatiu povolení alebo k vyhláseniu o nespôsobilosti, a zodpovedajúce doby trvania.

4. Členské štáty prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby všetky údaje vo vnútroštátnom elektronickom registri boli aktualizované a presné, najmä údaje uvedené v odseku 2 prvom pododseku písmenách e) a f).

5. Bez toho, aby boli dotknuté odseky 1 a 2, členské štáty prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby vnútroštátne elektronické registre boli prístupné na celom území Spoločenstva prostredníctvom vnútroštátnych kontaktných miest definovaných v článku 18. Sprístupnenie prostredníctvom vnútroštátnych kontaktných miest sa uskutoční do 31. decembra 2012 tak, aby príslušný orgán ktoréhokoľvek členského štátu mohol nahliadnuť do vnútroštátneho elektronického registra ktoréhokoľvek členského štátu.

6. Komisia v súlade s postupom uvedeným v článku 25 ods. 2 prijíma spoločné pravidlá týkajúce sa vykonávania odseku 5, ako je formát vymieňaných údajov, technické postupy na elektronické nahliadanie do vnútroštátnych elektronických registrov iných členských štátov a podpora interoperability týchto registrov s inými príslušnými databázami. Tieto spoločné pravidlá určujú, ktorý orgán je zodpovedný za prístup k údajom a ich ďalšie používanie a aktualizáciu po prístupe, a na tento účel sa uvedú pravidlá o zapisovaní a monitorovaní údajov.

7. Opatrenia zamerané na zmenu a doplnenie nepodstatných prvkov tohto nariadenia, ktoré sa týkajú predĺženia lehôt uvedených v odsekoch 1 a 4, sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 25 ods. 3.

Článok 17

Ochrana osobných údajov

Pokiaľ ide o uplatňovanie smernice 95/46/ES, členské štáty zabezpečia najmä, aby:

a) všetky osoby boli informované o zaznamenávaní údajov, ktoré sa ich týkajú, alebo o plánovanom odovzdaní týchto údajov tretím stranám. V poskytnutých informáciách sa uvádza totožnosť orgánu zodpovedného za spracúvanie údajov, druh spracovaných údajov a dôvody;

b) všetky osoby mali právo na prístup k údajom, ktoré sa ich týkajú, v rámci orgánu zodpovedného za spracúvanie týchto údajov. Toto právo sa vykonáva bez obmedzenia, v prijateľných intervaloch a bez neprimeraného zdržania či neprimeraných nákladov pre žiadateľa;

c) všetky osoby, ktorých údaje sú neúplné alebo nepresné, mali právo na opravu, vymazanie alebo zablokovanie týchto údajov;

d) všetky osoby mali právo vzniesť námietku zo závažných legitímnych dôvodov voči spracúvaniu údajov, ktoré sa ich týkajú. V prípade odôvodnenej námietky sa tieto údaje už nesmú spracúvať.

Článok 18

Administratívna spolupráca medzi členskými štátmi

1. Členské štáty určujú vnútroštátne kontaktné miesto zodpovedné za výmenu informácií s ostatnými členskými štátmi, pokiaľ ide o uplatňovanie tohto nariadenia. Členské štáty odovzdávajú Komisii názov a adresu svojho vnútroštátneho kontaktného miesta do ... (*). Komisia zostaví zoznam všetkých vnútroštátnych kontaktných miest a odovzdá ich členským štátom.

2. Členské štáty, ktoré si vymieňajú informácie v rámci tohto nariadenia, používajú vnútroštátne kontaktné miesta určené podľa odseku 1.

3. Členské štáty, ktoré si vymieňajú informácie o porušeních uvedených v článku 6 ods. 2 alebo o vedúcich dopravy vyhlásených za nespôsobilých, dodržiavajú postup a lehoty uvedené v článku 13 ods. 1 nariadenia (ES) č. .../2009 alebo prípadne v článku 23 ods. 1 nariadenia (ES) č. .../2009. Členský štát, ktorému je doručené oznámenie o závažnom porušení, ktoré viedlo k odsúdeniu alebo sankcii v inom členskom štáte, zaznamená toto porušenie do svojho vnútroštátneho elektronického registra.

KAPITOLA V

VZÁJOMNÉ UZNÁVANIE OSVEDČENÍ A INÝCH DOKLADOV

Článok 19

Osvedčenia o bezúhonnosti a rovnocenné doklady

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 11 ods. 4, členský štát usadenia akceptuje ako postačujúci dôkaz o bezúhonnosti na udelenie povolenia na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy výpis z registra trestov, alebo pokiaľ takýto výpis nie je, rovnocenný doklad vydaný príslušným súdnym alebo správnym orgánom členského štátu, v ktorom mal vedúci dopravy bydlisko.

(*). Dva roky odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

2. Ak členský štát ukladá svojim štátnym príslušníkom určité podmienky súvisiace s bezúhonnosťou, ktorých splnenie nemožno preukázať dokladom uvedeným v odseku 1, tento členský štát akceptuje ako postačujúci dôkaz od štátnych príslušníkov ostatných členských štátov osvedčenie vydané príslušným súdnym alebo správnym orgánom členského štátu, v ktorom mal vedúci dopravy bydlisko, ktorým sa potvrdzuje, že tieto podmienky sú splnené. Toto osvedčenie sa týka presných skutočností, ktoré sa berú do úvahy v členskom štáte usadenia.

3. Ak doklad uvedený v odseku 1 alebo osvedčenie uvedené v odseku 2 nevydá členský štát, v ktorom mal vedúci dopravy naposledy bydlisko, tento doklad alebo osvedčenie môžu byť nahradené prísažným alebo čestným vyhlásením vedúceho dopravy pred príslušným súdnym alebo správnym orgánom, alebo prípadne pred notárom v členskom štáte, v ktorom mal vedúci dopravy bydlisko. Tento orgán alebo notár vydá osvedčenie, ktorým potvrdí toto prísažné vyhlásenie alebo čestné vyhlásenie.

4. Doklad uvedený v odseku 1 a osvedčenie uvedené v odseku 2 sa neakceptujú, ak sú predložené po viac ako troch mesiacoch od dátumu ich vystavenia. Táto podmienka sa vzťahuje aj na vyhlásenia podľa odseku 3.

Článok 20

Osvedčenie týkajúce sa finančnej spoľahlivosti

Ak členský štát ukladá svojim štátnym príslušníkom ďalšie podmienky súvisiace s finančnou spoľahlivosťou, ktoré nie sú ustanovené v článku 7, tento členský štát akceptuje ako postačujúci dôkaz pre príslušníkov iných členských štátov osvedčenie vydané príslušným orgánom členského štátu alebo členských štátov, v ktorých mal vedúci dopravy bydlisko, ktorým sa potvrdzuje, že tieto podmienky sú splnené. Toto osvedčenie sa týka presných informácií, ktoré sa berú do úvahy v novom členskom štáte usadenia.

Článok 21

Osvedčenia o odbornej spôsobilosti

1. Členské štáty uznávajú ako postačujúci dôkaz odbornej spôsobilosti osvedčenia zhodné so vzorom osvedčenia uvedeným v prílohe III, ktoré vydal orgán alebo úrad riadne oprávnený na tento účel.

2. Osvedčenie vydané pred ... (*) ako dôkaz odbornej spôsobilosti podľa ustanovení platných k tomuto dátumu sa pokladajú za rovnocenné s osvedčením zhodným so vzorom osvedčenia uvedeným v prílohe III, a uznávajú sa ako dôkaz odbornej spôsobilosti vo všetkých členských štátoch. Členské štáty môžu od držiteľov osvedčení o odbornej spôsobilosti, ktoré je platné len pre vnútroštátnu dopravu, požadovať, aby zložili skúšku alebo časti skúšky uvedené v článku 8 ods. 1.

(*) Dátum uplatňovania tohto nariadenia.

KAPITOLA VI

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 22

Sankcie

1. Členské štáty ustanovia pravidlá o sankciách uplatniteľných v prípade porušenia ustanovení tohto nariadenia a prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonávania. Ustanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty oznámia Komisii tieto opatrenia najneskôr do ... (**), a bezodkladne jej oznámia každú následnú zmenu a doplnenie, ktorá má na ne vplyv. Členské štáty zabezpečia, aby sa všetky tieto opatrenia uplatňovali bez diskriminácie na základe štátnej príslušnosti alebo miesta usadenia podniku.

2. Sankcie uvedené v odseku 1 zahŕňajú najmä pozastavenie povolenia na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, odňatie tohto povolenia a vyhlásenie o nespôsobilosti vedúceho dopravy.

Článok 23

Prechodné ustanovenia

Podniky, ktoré mali pred ... (***) povolenie na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, sa prispôbia ustanoveniam tohto nariadenia do ... (**).

Článok 24

Vzájomná pomoc

Príslušné orgány členských štátov úzko spolupracujú a vzájomne si poskytujú pomoc na účely uplatňovania tohto nariadenia. Vymieňajú si informácie o odsúdeniach a sankciách za všetky závažné porušenia a iné špecifické informácie, ktoré môžu mať vplyv na výkon povolania prevádzkovateľov cestnej dopravy, pričom dodržiavajú ustanovenia vzťahujúce sa na ochranu osobných údajov.

Článok 25

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor zriadený podľa článku 18 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 3821/85 z 20. decembra 1985 o záznamovom zariadení v cestnej doprave ⁽¹⁾.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 3 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 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 jeho článok 8.

(**) Dva roky odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

(***) Dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

(1) Ú. v. ES L 370, 31.12.1985, s. 8.

Článok 26

Predkladanie správ

1. Členské štáty vypracujú každé dva roky správu o činnosti príslušných orgánov a predložia ju Komisii. Táto správa obsahuje:

- a) prehľad o odvetví, pokiaľ ide o bezúhonnosť, finančnú spoľahlivosť a odbornú spôsobilosť;
- b) počet udelených povolení za každý rok a podľa druhu, počet pozastavených povolení, odňatých povolení, počet vyhlásení o nespôsobilosti a dôvody, ktorých sa zakladajú;
- c) počet osvedčení o odbornej spôsobilosti vydaných každý rok;
- d) hlavné štatistiky o vnútroštátnych elektronických registroch a ich využívaní príslušnými orgánmi; a
- e) prehľad o výmenách informácií s ostatnými členskými štátmi, ktorý zahŕňa najmä ročný počet zistených porušení oznámených iným členským štátom a doručené odpovede podľa článku 18 ods. 2 a ročný počet žiadostí a doručených odpovedí podľa článku 18 ods. 3.

2. Komisia na základe správ uvedených v odseku 1 predloží každé dva roky správu Európskemu parlamentu a Rade o výkone povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy. Táto správa obsahuje najmä hodnotenie fungovania výmeny informácií medzi členskými štátmi a preskúmanie fungovania prvkov uvedených vo vnútroštátnych elektronických registroch. Táto správa sa uverejňuje v rovnakom čase ako správa uvedená v článku 17 nariadenia (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy ⁽¹⁾.

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

V ...

Za Európsky parlament
predseda

...

Článok 27

Zoznam príslušných orgánov

Každý členský štát do ... (*) odovzdá Komisii zoznam príslušných orgánov, ktoré určil na udeľovanie povolenia na výkon povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy, a zoznam oprávnených orgánov alebo úradov zodpovedných za organizáciu skúšok uvedených v článku 8 ods. 1 a vydávanie osvedčení. Komisia uverejní konsolidovaný zoznam týchto orgánov a úradov z celého Spoločenstva v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 28

Oznámenie vnútroštátnych opatrení

Členské štáty oznámia Komisii znenie zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tohto nariadenia, najneskôr do 30 dní od dátumu ich prijatia a po prvýkrát do ... (*).

Článok 29

Zrušenie

Smernica 96/26/ES sa týmto zrušuje.

Článok 30

Nadobudnutie účinnosti

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

Uplatňuje sa od ... (**).

Za Radu
predseda

...

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1.

(*) Dátum uplatňovania tohto nariadenia.

(**) Dva roky odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

PRÍLOHA I

I. ZOZNAM PREDMETOV UVEDENÝCH V ČLÁNKU 8

Vedomosti, ktoré členské štáty zohľadnia s cieľom úradne uznať odbornú spôsobilosť, sa musia vzťahovať aspoň na nižšie uvedené predmety jednotlivo pre cestnú nákladnú dopravu a cestnú osobnú dopravu. Pokiaľ ide o tieto predmety, uchádzači o povolenie prevádzkovateľa cestnej nákladnej a cestnej osobnej dopravy musia mať úroveň vedomostí a praktických spôsobilostí potrebných na riadenie dopravného podniku.

Minimálna úroveň vedomostí uvedená nižšie nesmie byť nižšia ako úroveň 3 úrovňovej štruktúry odbornej prípravy stanovenej v prílohe k rozhodnutiu 85/368/EHS⁽¹⁾, konkrétne úroveň vedomostí nadobudnutá počas povinnej školskej dochádzky doplnená odborným vzdelávaním a dodatočnou technickou odbornou prípravou alebo stredoškolskou alebo inou technickou odbornou prípravou.

A. OBČIANSKE PRÁVO

Uchádzač musí, pokiaľ ide o nákladnú a osobnú cestnú dopravu, najmä:

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

pokiaľ ide o cestnú nákladnú dopravu:

- (3) vedieť posúdiť reklamáciu od svojho príkazcu, pokiaľ ide o náhradu za stratu alebo poškodenie tovaru počas prepravy alebo za jeho oneskorenú dodávku, a chápať, ako táto reklamácia ovplyvňuje jeho zmluvnú zodpovednosť;
- (4) poznať pravidlá a povinnosti vyplývajúce z Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej nákladnej cestnej doprave (CMR);

pokiaľ ide o osobnú cestnú dopravu:

- (5) vedieť posúdiť reklamáciu od svojho príkazcu, pokiaľ ide o náhradu za zranenie cestujúcich alebo poškodenie ich batožiny spôsobené nehodou počas prepravy, alebo pokiaľ ide o náhradu za oneskorenie, a chápať, ako táto reklamácia ovplyvňuje jeho zmluvnú zodpovednosť.

B. OBCHODNÉ PRÁVO

Uchádzač musí, pokiaľ ide o nákladnú a osobnú cestnú dopravu, najmä:

- (1) poznať podmienky a náležitosti stanovené na chod obchodov, všeobecné povinnosti vzťahujúce sa na prevádzkovateľov dopravy (registrácia, evidencia atď.) a dôsledky bankrotu;
- (2) mať primerané vedomosti o rôznych typoch obchodných spoločností a pravidlách upravujúcich ich zakladanie a chod;

C. SOCIÁLNE PRÁVO

Uchádzač musí, pokiaľ ide o nákladnú a osobnú cestnú dopravu, poznať najmä:

- (1) úlohu a funkciu rôznych sociálnych inštitúcií pôsobiacich v odvetví cestnej dopravy (odbory, podnikové rady, dielenský dôverníci, inšpektori práce atď.);
- (2) záväzky zamestnávateľov v oblasti sociálneho zabezpečenia;
- (3) pravidiel vzťahujúce sa na pracovné zmluvy pre rôzne kategórie pracovníkov zamestnávaných podnikmi cestnej dopravy (forma zmlúv, povinnosti zmluvných strán, pracovné podmienky a pracovný čas, platená dovolenka, odmeňovanie, porušenie zmluvy atď.);
- (4) pravidiel uplatniteľné v oblasti doby jazdy, doby odpočinku a pracovného času, najmä ustanovenia nariadenia (EHS) č. 3821/85, nariadenia (ES) č. 561/2006, smernice 2002/15/ES⁽²⁾ a smernice 2006/22/ES a praktické opatrenia na uplatňovanie týchto ustanovení; a
- (5) pravidiel uplatniteľné v oblasti základnej kvalifikácie a ďalšieho pravidelného výcviku vodičov, najmä pravidlá vyplývajúce zo smernice 2003/59/ES⁽³⁾.

⁽¹⁾ Rozhodnutie Rady 85/368/EHS zo 16. júla 1985 o porovnateľnosti kvalifikácií v odbornom vzdelávaní medzi členskými štátmi Európskeho spoločenstva (Ú. v. ES L 199, 31.7.1985, s. 56).

⁽²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES z 11. marca 2002 o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave (Ú. v. ES L 80, 23.3.2002, s. 35).

⁽³⁾ Smernica 2003/59/ES Európskeho parlamentu a Rady z 15. júla 2003 o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy (Ú. v. ES L 226, 10.9.2003, s. 4).

D. DAŇOVÉ PRÁVO

Uchádzač musí, pokiaľ ide o nákladnú a osobnú cestnú dopravu, poznať najmä pravidlá:

- (1) daň z pridanej hodnoty (DPH) na prepravné služby;
- (2) daň z motorových vozidiel;
- (3) dane za určité nákladné cestné vozidlá, mýto a poplatky za používanie infraštruktúry;
- (4) daň z príjmu.

E. OBCHODNÉ A FINANČNÉ RIADENIE PODNIKU

Uchádzač musí, pokiaľ ide o nákladnú a osobnú cestnú dopravu, najmä:

- (1) poznať právne predpisy a prax týkajúcu sa používania šekov, zmeniek, dlžobných úpisov, kreditných kariet a iných prostriedkov alebo spôsobov platby;
- (2) poznať rôzne formy úverov (bankový úver, dokumentárny akreditív, záručné vklady, hypotéky, lízing, prenájom, predaj dlžobných úpisov atď.) a poplatky 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 výkaz ziskov a strát;
- (5) byť schopný posúdiť ziskovosť a finančnú situáciu 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 vozidlo, na kilometer, na cestu alebo na tonu;
- (8) byť schopný zostaviť organizačnú schému, pokiaľ ide o pracovníkov podniku ako celok, a zorganizovať plány práce atď.;
- (9) poznať zásady marketingu, reklamy a styku s verejnosťou vrátane propagácie predaja dopravných služieb a prípravy spisov zákazníkov atď.;
- (10) poznať rôzne druhy poistení týkajúcich sa cestnej dopravy (poistenie zodpovednosti, úrazové/životné poistenie, neživotné poistenie a poistenie batožiny) a záruky a záväzky, ktoré z nich vyplývajú;
- (11) poznať aplikácie elektronického prenosu údajov v cestnej doprave;

pokiaľ ide o nákladnú cestnú dopravu:

- (12) byť schopný uplatňovať pravidlá upravujúce fakturovanie služieb nákladnej cestnej dopravy a poznať význam a dôsledky Incoterms;
- (13) poznať rôzne kategórie dopravných zariadení, ich úlohu, funkcie a prípadne ich stav;

pokiaľ ide o osobnú cestnú dopravu:

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

F. PRÍSTUP NA TRH

Uchádzač musí, pokiaľ ide o nákladnú a osobnú cestnú dopravu, poznať najmä:

- (1) predpisy upravujúce podnikanie v cestnej doprave vykonávanej za poplatok alebo úhradu, prenájom a subdodávku priemyselných vozidiel, a najmä pravidlá upravujúce oficiálnu organizáciu podnikania, udeľovanie povolenia na jeho výkon, povolenia na uskutočňovanie cestnej dopravy v rámci Spoločenstva a mimo Spoločenstva, kontroly a sankcie;
- (2) pravidlá zakladania podniku cestnej dopravy;
- (3) rôzne doklady potrebné na prevádzkovanie služieb cestnej dopravy a zavedenie kontrolných postupov s cieľom zabezpečiť, aby sa schválené doklady týkajúce sa každej prepravnej operácie, najmä doklady týkajúce sa vozidla, vodiča, tovaru a batožiny, nachádzali tak vo vozidle, ako aj v priestoroch podniku;

pokiaľ ide o nákladnú cestnú dopravu:

- (4) pravidiel organizácie trhu služieb cestnej nákladnej dopravy, ako aj manipulácie s nákladom a logistiky;
- (5) formálne požiadavky na hraniciach, úlohu a dosah T dokumentov a TIR karnetov, ako aj povinnosti a zodpovednosť vyplývajúce z ich používania;

pokiaľ ide o osobnú cestnú dopravu:

- (6) pravidiel organizácie trhu osobnej cestnej dopravy;
- (7) pravidiel zavádzania služieb osobnej cestnej dopravy a vypracovania plánov dopravy.

G. TECHNICKÉ NORMY A TECHNICKÉ ASPEKTY PREVÁDZKY

Uchádzač musí, pokiaľ ide o nákladnú a osobnú cestnú dopravu, najmä:

- (1) poznať pravidlá týkajúce sa hmotnosti a rozmerov vozidiel v členských štátoch a postupy, ktorými sa treba riadiť v prípade nadmerných nákladov, ktoré predstavujú výnimku z týchto pravidiel;
- (2) byť schopný vybrať v závislosti od potrieb podniku vozidlá a ich diely (podvozok, motor, prevodový systém, brzdový systém atď.);
- (3) poznať formálne požiadavky týkajúce sa typového schválenia, evidencie a technickej kontroly týchto vozidiel;
- (4) vedieť, aké opatrenia sa musia prijať na zníženie hluku a na boj proti znečisteniu ovzdušia emisiami z motorových vozidiel;
- (5) byť schopný zostaviť plány pravidelnej údržby vozidiel a ich vybavenia;

pokiaľ ide o nákladnú cestnú dopravu:

- (6) poznať rôzne typy zariadení na manipuláciu s nákladom a jeho nakladanie (zadné sklopné dosky, kontajnery, palety atď.) a byť schopný zavádzať postupy a vydávať pokyny týkajúce sa nakládky a vykládky tovaru (rozloženie zariadenia, stohovanie, ukladanie, zabezpečenie a zaklinovanie atď.);
- (7) poznať rôzne techniky kombinovanej dopravy (piggy-back, ro-ro);
- (8) byť schopný zaviesť postupy na dodržiavanie pravidiel týkajúcich sa prepravy nebezpečných vecí a odpadov, najmä pravidiel vyplývajúcich zo smernice 94/55/ES ⁽¹⁾, smernice 96/35/ES ⁽²⁾ a nariadenia (ES) č. 259/93 ⁽³⁾;
- (9) byť schopný zaviesť postupy na dodržiavanie pravidiel týkajúcich sa prepravy potravín podliehajúcich skaze, najmä pravidiel vyplývajúcich z Dohody o medzinárodnej preprave potravín podliehajúcich skaze a o osobitnom vybavení, ktoré sa má používať na takúto prepravu (ATP);
- (10) byť schopný zaviesť postupy na dodržiavanie pravidiel týkajúcich sa prepravy živých zvierat.

H. BEZPEČNOSŤ NA CESTÁCH

Uchádzač musí, pokiaľ ide o nákladnú a osobnú cestnú dopravu, najmä:

- (1) vedieť, aké kvalifikácie sa vyžadujú od vodičov (vodičský preukaz, lekárske potvrdenia, potvrdenia o dobrom zdravotnom stave atď.);
- (2) byť schopný prijať potrebné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby vodiči dodržiavali dopravné predpisy, zákazy a obmedzenia premávky platné v rôznych členských štátoch (obmedzenia rýchlosti, prednosti, obmedzenia zastavenia a státia, používanie svetiel, dopravné značenie atď.);
- (3) byť schopný zostaviť pokyny pre vodičov na kontrolu plnenia bezpečnostných požiadaviek, pokiaľ ide o stav vozidiel, ich vybavenia a nákladu a pokiaľ ide o preventívne opatrenia, ktoré je potrebné prijať;
- (4) byť schopný stanoviť postupy, ktorými sa treba riadiť v prípade nehody, a zaviesť vhodné postupy na prevenciu opakovaného výskytu nehôd alebo závažných dopravných priestupkov;
- (5) byť schopný zaviesť postupy na správne zabezpečenie tovaru a poznať príslušné techniky;

pokiaľ ide o osobnú cestnú dopravu:

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

⁽¹⁾ Smernica Rady 94/55/ES z 21. novembra 1994 o aproximácii právnych predpisov členských štátov vzhľadom na prepravu nebezpečného tovaru cestnou dopravou (Ú. v. ES L 319, 12.12.1994, s. 7).

⁽²⁾ Smernica Rady 96/35/ES z 3. júna 1996 o menovaní a odbornej kvalifikácii bezpečnostných poradcov pre prepravu nebezpečného tovaru cestnou, železničnou a vnútrozemskou vodnou dopravou (Ú. v. ES L 145, 19.6.1996, s. 10).

⁽³⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 259/93 z 1. februára 1993 o kontrole a riadení pohybu zásielok odpadov v rámci, do a z Európskeho spoločenstva (Ú. v. ES L 30, 6.2.1993, s. 1).

II. ORGANIZÁCIA SKÚŠKY

1. Členské štáty budú organizovať povinnú písomnú skúšku, ktorá môže byť doplnená nepovinnou ústnou skúškou, s cieľom preukázať, či uchádzači o povolenie na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy dosiahli požadovanú úroveň vedomostí v predmetoch uvedených v časti I, osobitne ich schopnosť používať nástroje a techniky týkajúce sa týchto predmetov a plniť zodpovedajúce realizačné a koordinačné úlohy.
 - a) Povinná písomná skúška bude pozostávať z dvoch testov, a to:
 - i) písomné otázky pozostávajúce z otázok s viacerými možnosťami (každá so štyrmi možnými odpoveďami), z otázok vyžadujúcich si priamu odpoveď alebo z kombinácie oboch systémov,
 - ii) písomné práce/prípadové štúdie.Minimálne trvanie každého testu bude 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 váhu bodov, a to najmenej 25 % a najviac 40 % z celkového počtu bodov, ktoré sa majú udeliť.

Pokiaľ členské štáty organizujú iba písomnú skúšku, musia stanoviť pre každý test váhu bodov, a to najmenej 40 % a najviac 60 % z celkového počtu bodov, ktoré sa majú udeliť.
 3. Pokiaľ ide o všetky testy, žiadatelia musia dosiahnuť v priemere aspoň 60 % z celkového počtu pridelených bodov, pričom v každom danom teste musia dosiahnuť aspoň 50 % z celkového možného počtu bodov. Členský štát môže len pri jednom teste znížiť percentuálnu hodnotu z 50 % na 40 %.
-

PRÍLOHA II

BEZPEČNOSTNÉ PRVKY A VZOR OSVEDČENIA O ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI

Na osvedčení musia byť prítomné aspoň dva z týchto bezpečnostných prvkov:

- hologram,
 - osobitné vlákna v papieri viditeľné pod UV svetlom,
 - aspoň jeden riadok mikrotlače (tlač, ktorú vidno len pod lupou a ktorá sa nedá reprodukovat' kopírovacími strojmi),
 - hmatateľné znaky, symboly alebo vzory,
 - dvojité číslovanie: sériové číslo a číslo vydania,
 - ochranné vzorkované pozadie s jemnými gilošovanými vzormi a írisovou tlačou.
-

PRÍLOHA III

VZOR OSVEDČENIA O ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI

EURÓPSKE SPOLOČENSTVO

(Papier tmavo béžovej farby Pantone – formát DIN A4, celulóзовý papier 100 g/m² alebo viac)

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

Rozlišovací symbol dotknutého členského štátu (1)

Názov oprávneného orgánu alebo úradu (2)

OSVEDČENIE O ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI
V OBLASTI CESTNEJ NÁKLADNEJ [OSOBNEJ] DOPRAVY (3)

Č. ...

Orgán/úrad

týmto osvedčuje, že (4)

narodený/narodená dňa v

zložil/zložila testy skúšky (rok; dátum skúšky:.....) (5) potrebné na získanie osvedčenia o odbornej spôsobilosti v oblasti nákladnej [osobnej] (6) cestnej dopravy v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. .../2009. z ..., ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy.

Toto osvedčenie je postačujúcim dôkazom odbornej spôsobilosti uvedenej v článku 21 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. .../2009.

Vydané v dňa (7)

(1) Rozlišovací znak: (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, (M) Malta, (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) Nehodiace sa vypustiť.

(4) Priezvisko a meno; miesto a dátum narodenia.

(5) Identifikácia skúšky.

(6) Nehodiace sa vypustiť.

(7) Odtlačok pečiatky a podpis oprávneného orgánu alebo úradu vydávajúceho osvedčenie.

PRÍLOHA IV

NAJZÁVAŽNEJŠIE PORUŠENIA NA ÚČELY ČLÁNKU 6 ODS. 2 PÍSM. a)

1. a) Prekročenie maximálnej šesťdňovej alebo štrnásťdňovej doby jazdy najmenej o 25 %.
b) Prekročenie počas dennej pracovnej doby maximálnej dennej doby jazdy o 50 % a viac bez prestávky alebo bez neprerušenia odpočinku počas najmenej 4,5 hodín.
 2. Nenamontovaný tachograf a/ani obmedzovač rýchlosti alebo použitie podvodného zariadenia, ktoré dokáže zmeniť záznamy zapisovacieho vybavenia a/alebo obmedzovača rýchlosti, alebo sfalšovanie hárku so záznamami alebo údajov získaných z tachografu a/alebo karty vodiča.
 3. Riadenie vozidla bez platného osvedčenia o technickej kontrole, ak sa tento doklad vyžaduje podľa práva Spoločenstva, a/alebo veľmi závažné nedostatky na úrovni okrem iného brzdového systému, spojov v riadení, kolies/pneumatík, pérovania alebo podvozku, ktoré by predstavovali také bezprostredné ohrozenie bezpečnosti cestnej premávky, ktoré vedie k rozhodnutiu o znehybnení vozidla.
 4. Preprava nebezpečných vecí, ktorých preprava je zakázaná alebo preprava takých vecí v zakázaných alebo neschválených prepravných prostriedkoch alebo bez ich označenia ako nebezpečné veci na vozidle, v dôsledku čoho sú ohrozené životy alebo životné prostredie do takej miery, že to vedie k rozhodnutiu o znehybnení vozidla.
 5. Preprava cestujúcich alebo tovaru bez držby platného vodičského preukazu alebo uskutočnená podnikom, ktorý nie je držiteľom platnej licencie Spoločenstva.
 6. Vodič, ktorý používa falšovaný vodičský preukaz, ktorého nie je držiteľom alebo ktorý získal na základe falošných vyhlásení a/alebo pozmenených dokladov.
 7. Preprava tovaru, pri ktorej celková povolená hmotnosť presiahla 20 % alebo viac pri vozidlách s celkovou povolenou hmotnosťou väčšou ako 12 ton a o 25 % alebo viac pri vozidlách s celkovou povolenou hmotnosťou menšou ako 12 ton.
-

ODÔVODNENÉ STANOVISKO RADY

I. ÚVOD

Komisia predložila návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, 25. mája 2007 ako jeden z troch návrhov takzvaného „cestného balíka“⁽¹⁾.

Európsky parlament odhlasoval svoje stanovisko v prvom čítaní 21. mája 2008.

Rada 9. januára 2009 prijala spoločnú pozíciu v súlade s článkom 251 zmluvy.

Vo svojej práci Rada zohľadnila stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru. Výbor regiónov sa rozhodol nezaujať stanovisko k trom návrhom.

II. ANALÝZA SPOLOČNEJ POZÍCIE

1. Všeobecné súvislosti

V nadväznosti na „Záveru Rady o prínose sektora dopravy pre lisabonskú stratégiu“ z jarného zasadnutia Európskej rady v roku 2007 sa Komisia rozhodla vydať návrhy na preskúmanie existujúceho právneho rámca o prístupe k povolaniu dopravcu a prístupe na trh medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy, ako aj na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy, aby sa okrem iného zabezpečilo, že administratívne zaťaženie bude vhodné a primerané. Celkovo sa tieto tri nové návrhy usilujú modernizovať, nahradiť a zlúčiť ustanovenia vzťahujúce sa na prevádzkovateľov cestnej dopravy a na prístup na trhy cestnej dopravy.

Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, má za cieľ vytvoriť jednotné a vynútiteľné ustanovenia na prístup k povolaniu prevádzkovateľa dopravy. Okrem toho prispeje k plneniu cieľov lisabonskej stratégie, lebo vytvorí spravodlivejšie podmienky hospodárskej súťaže v rámci odvetvia a zavedie väčšiu transparentnosť pre zákazníkov cestnej dopravy. V konečnom dôsledku prispeje k efektívnejším a kvalitnejším dopravným službám. Vzhľadom na prevažujúcu úlohu cestnej dopravy vo výrobných a distribučných systémoch priemyslu posilní konkurencieschopnosť Únie.

2. Kľúčové otázky politiky

i) Predmet úpravy, rozsah pôsobnosti a vymedzenie pojmov

Rada sa z veľkej časti pridáva návrhu Komisie určeného na vyjasnenie a zoštíhlenie právnych ustanovení. Uvedla však, že toto nariadenie sa neuplatňuje na služby cestnej osobnej dopravy určené výlučne na nekomerčné účely alebo bezplatné služby, ani na podniky, vykonávajúce povolanie prevádzkovateľa cestnej dopravy len motorovými vozidlami, ktoré nemôžu prekročiť rýchlosť 40 km/h. Túto poslednú výnimku navrhuje aj Európsky parlament. Okrem toho spoločná pozícia uvádza, že členské štáty môžu vyňať z pôsobnosti tohto nariadenia prevádzkovateľov cestnej dopravy vykonávajúcich výlučne vnútroštátnu dopravu, ktorí majú len malý vplyv na dopravný trh z dôvodu charakteru prevážaného tovaru alebo krátkej prepravnej vzdialenosti.

Európsky parlament sa z veľkej časti pridáva návrhu Komisie.

ii) Vedúci dopravy

V návrhu Komisie sa spresňujú vzťahy, ktoré má mať osoba s požadovanou odbornou spôsobilosťou („vedúci dopravy“) s podnikom, ktorého dopravné činnosti má riadiť. Túto osobu musí podnik zamestnať a odmeňovať.

⁽¹⁾ Ostatné dva legislatívne návrhy sú:

- návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o spoločných pravidlách prístupu na trh medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy (prepracovanie)
- návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o spoločných pravidlách prístupu na trh autokarovej a autobusovej dopravy (prepracovanie).

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 akejkoľvek trestnej alebo finančnej zodpovednosti definovanej na úrovni vnútroštátnych právnych predpisov každého členského štátu. Možnosť vlastníka-prevádzkovateľa využiť iného vedúceho dopravy („externého“) z dôvodov odbornej spôsobilosti je regulovaná, najmä aby sa zvýšila ich nezávislosť od veľkých dopravcov, ktorí im zverujú zásielky, a aby tak boli chránení pred skrytým zamestnávaním.

Rada sa vo všeobecnosti pridáva návrhu Komisie. V spoločnej pozícii sa však objasňuje rozdiel medzi „interným“ a „externým“ vedúcim dopravy, najmä stanovením rozličných požiadaviek na to, aby sa osoba stala vedúcim dopravy, ako napr. požiadavka mať pobyt v Spoločenstve. Externý vedúci dopravy je nezávislou osobou určenou podnikom, ktorá vo funkcii vedúceho dopravy riadi dopravné činnosti, ako sú riadenie údržby vozidiel, overovanie dopravných zmlúv a dokladov, základné účtovníctvo, pridelovanie nákladov alebo služieb vodičom a vozidlám a kontrola postupov v oblasti bezpečnosti. Externý vedúci môže riadiť až štyri rozličné podniky vykonávajúce dopravné činnosti s celkovým vozidlovým parkom najviac 50 vozidiel. V tomto kontexte sa členské štáty môžu rozhodnúť znížiť počet podnikov a/alebo celkový počet vozidiel vo vozidlovom parku. Okrem toho sa v spoločnej pozícii ustanovuje, že členské štáty môžu zakázať alebo obmedziť, aby interný vedúci dopravy mohol pracovať ako externý vedúci dopravy iného podniku.

Európsky parlament sa tiež úzko pridáva návrhu Komisie. Podobne ako Rada však objasnil skutočné prepojenie medzi dopravným podnikom a (interným) vedúcim dopravy. Pokiaľ ide o externého vedúceho dopravy, Európsky parlament navrhol, aby o celkovom počte vozidiel vo vozidlovom parku, ktoré môže riadiť vedúci dopravy, rozhodol národný príslušný orgán.

iii) Podmienky týkajúce sa požiadavky usadenia

V návrhu Komisie sa ustanovujú všeobecné pravidlá, aby len podniky so skutočným a stabilným sídlom mohli získať povolenie na výkon povolania vedúceho dopravy. 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 sú usadené. Okrem toho sa zadefinovalo, že spoločnosti majú stabilné a skutočné sídlo vtedy, ak majú kanceláriu, zaregistrované vozidlá a prevádzkové stredisko.

Rada sa pridriava návrhu Komisie, s výnimkou požiadavky na dostatočný počet parkovacích miest pre vozidlá na pravidelné používanie, ktorá sa vypustila.

Európsky parlament sa z veľkej časti pridáva prístupu Komisie.

iv) Podmienky týkajúce sa požiadavky bezúhonnosti

Návrh Komisie obsahuje zoznam vážnych porušení predpisov Spoločenstva, ktoré môžu viesť k strate bezúhonnosti, aj keď k porušeniu dôjde v iných členských štátoch. Uvádza sa v ňom aj to, že od istej úrovne opakovania menších porušení sa porušenia môžu pokladať za vážne. Udeľuje Komisii vykonávacie právomoci na vypracovanie spoločného zoznamu porušení, ktorý je predpokladom akejkoľvek organizovanej výmeny informácií medzi členskými štátmi, a na definovanie spoločných hraničných hodnôt, po dosiahnutí ktorých sa povolenie odníme.

Rada sa úzko pridáva návrhu Komisie. Rada však vypustila odkaz na opakované menšie porušenia a doplnila dopravu zvierat ako jednu z požiadaviek, ktorú musí vedúci dopravy alebo podnik rešpektovať. Rada okrem toho objasňuje postup nasledujúci po najzávažnejších porušeníach, ako sa stanovuje v prílohe III, pre ktorý Rada vypustila možnosť jeho úpravy komitologickým postupom. V tejto súvislosti sa v spoločnej pozícii zveruje príslušným orgánom právomoc určiť, či by v prípade najzávažnejších porušení nepredstavovala strata bezúhonnosti v konkrétnom jednotlivom prípade neprimeranú reakciu.

Európsky parlament sa z väčšej časti pridriaval návrhu Komisie. Podobne ako Rada však vypustil odkaz na opakované menšie porušenia. Okrem toho Európsky parlament stanovuje 1. január 2010 ako konečný termín pre Komisiu na prijatie zoznamu kategórií, typov a stupňov závažnosti porušení, ktoré môžu viesť k strate bezúhonnosti.

v) *Nové ukazovatele na meranie finančnej spoľahlivosti podniku*

V návrhu Komisie 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) 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 záväzky.

Rada vypustila odkaz na „rýchlu solventnosť“, ale na druhej strane poskytla prevádzkovateľovi možnosť preukázať finančnú spoľahlivosť prostredníctvom osvedčenia, ako napr. osvedčenia o poistení profesijnej zodpovednosti z jednej alebo viacerých bánk alebo iných finančných inštitúcií vrátane poisťovní.

Európsky parlament sa tiež rozhodol vypustiť odkaz na „rýchlu solventnosť“ a umožniť, aby sa poistenie považovalo za dôkaz finančnej spoľahlivosti podniku. Európsky parlament okrem toho navrhol, aby sa kapitálové zdroje preukazovali prostredníctvom osvedčenej obchodnej súvahy alebo súvahy na daňové účely. Osoby, ktoré sa uchádzajú o prístup k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy po prvýkrát, musia predložiť osvedčenú počiatočnú súvalu. Európsky parlament napokon navrhol aj upravovať výmenný kurz pre meny ročne a nie raz za 5 rokov.

vi) *Podmienky týkajúce sa požiadavky odbornej spôsobilosti*

V návrhu Komisie sa zavádza spoločný prístup kombinujúci odbornú prípravu a povinnú skúšku na preverenie odbornej spôsobilosti požadovanej od všetkých uchádzačov vrátane uchádzačov s odbornou praxou a uchádzačov s diplomom. Ustanovuje sa v ňom aj minimálny systém akreditácie skúšobných stredísk a stredísk odbornej prípravy a vyzýva sa na podporu výmeny skúseností medzi členskými štátmi v tejto oblasti. Napokon tam zaniká možnosť členských štátov rozlišovať úroveň kvalifikácie podľa toho, či ide o medzinárodnú dopravu alebo nie.

Rada vypustila ustanovenie týkajúce sa povinnej odbornej prípravy pred tým, ako sa osoba stane vedúcim dopravy. Ďalej sa v spoločnej pozícii Rady ustanovuje, že členské štáty môžu oslobodiť od určitých častí skúšky osoby s kvalifikáciou založenou na určitých vysokoškolských diplomoch alebo určitom technickom vzdelaní, ktoré vydal príslušný členský štát, ako aj držiteľov osvedčení o odbornej spôsobilosti, ktoré sú v tomto členskom štáte platné pre vnútroštátnu dopravu. Rada napokon zaviedla možnosť, aby členské štáty vyňali z preskúšania osoby, ktoré posledných 15 rokov nepretržite riadili podnik cestnej nákladnej dopravy alebo podnik cestnej osobnej dopravy v členskom štáte.

Európsky parlament sa tiež rozhodol vypustiť ustanovenie o povinnej odbornej príprave, ale na výmenu poskytol členským štátom možnosť podporovať pravidelnú odbornú prípravu pre vedúcich dopravy. Európsky parlament tiež akceptoval, že členské štáty môžu oslobodiť od preskúšania osoby, ktoré majú aspoň 10-ročnú nepretržitú prax v dopravnom podniku na riadiacej úrovni. Aby sa predišlo zneužívaniu, napríklad vo forme „skúškovej turistiky“, Európsky parlament stanovuje, aby sa osoba mohla zúčastniť na skúškach iba v členskom štáte svojho pobytu. Okrem toho sa navrhuje, aby boli kritériá akreditácie orgánov vykonávajúcich odbornú prípravu a skúšky žiadateľov o osvedčenie vedúceho dopravy vzájomne kompatibilné. Európsky parlament napokon zaviedol vedúcim dopravy povinnosť, aby po piatich rokoch profesionálnej nečinnosti museli znova podstúpiť odbornú prípravu.

vii) *Povolenie a dohľad*

V návrhu Komisie sa ustanovuje posilnenie úlohy orgánov určených členskými štátmi, aby dohľadali na to, či podniky spĺňajú podmienky ustanovené nariadením. V návrhu sa zavádzajú spoločné zásady určené na zabezpečenie väčšej transparentnosti, porovnateľnosti a v konečnom dôsledku vierohodnosti pravidiel v oblasti prístupu k povolaniu. V návrhu sa navyše stanovujú lehoty, ktoré musia tieto orgány dodržiavať pri prešetrovaní spisov, ako aj lehoty, ktoré možno poskytnúť podnikom, aby skôr, ako sa pristúpi k sankcii, napravili svoju situáciu. Od príslušných orgánov sa tiež vyžaduje, aby upozornili podniky, ktorým hrozí, že už nebudú spĺňať podmienky stanovené v nariadení. V návrhu sa stanovuje odstupňovaná škála sankcií od čiastočného odňatia povolenia až po vyhlásenie nespôsobilosti prevádzkovateľa dopravy. V oblasti kontroly sa v návrhu predpisujú cieľové kontroly, ktoré budú členské štáty vykonávať častejšie ako jestvujúce päťročné kontroly.

Hoci sa Rada v zásade pridrižiava návrhu Komisie, rozhodla sa zaviesť niektoré ustanovenia, aby zoštíhlila a zjednodušila riadiace zásady. Členské štáty môžu vydávať rozličné povolenia pre podniky, ktoré vykonávajú iba vnútroštátnu dopravu. Členské štáty môžu skrátiť lehoty, v rámci ktorých musí podnik informovať o zmenách údajov použitých v žiadosti o povolenie. Členské štáty majú ďalej možnosť predĺžiť lehotu na preskúmanie žiadosti o povolenie. Do 31. decembra 2012 príslušný orgán overuje v prípade akýchkoľvek pochybností, či vedúci dopravy nie je v jednom z členských štátov vyhlásený za nespôsobilého riadiť dopravnú činnosť podniku a od 1. januára 2013 to príslušný orgán bude robiť pomocou prístupu do vnútroštátnych elektronických registrov. Prístup Rady v spoločnej pozícii je, že úprava frekvencie kontrol v podnikoch závisí od technického pokroku. Do roku 2015 musia členské štáty vykonávať kontroly minimálne každých päť rokov, zatiaľ čo od roku 2015 sa musia kontroly vykonávať podľa systému klasifikácie rizika.

Európsky parlament tiež zaviedol zopár pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov do návrhu Komisie. Od 1. januára 2012 príslušný orgán overuje v prípade pochybností, či dopravný vedúci nie je v jednom z členských štátov vyhlásený za nespôsobilého riadiť dopravnú činnosť podniku. Pokiaľ ide o frekvenciu kontrol, Komisia môže zmeniť päťročné obdobie na pravidelné kontroly v súlade s regulačným postupom s kontrolou. Členské štáty majú okrem toho možnosť požadovať odborné vzdelávanie a preskúvanie vedúcich dopravy podnikov, ktorých povolenie bolo pozastavené alebo odňaté. Napokon sa vysvetľuje, že sankcie sa na vedúceho dopravy uplatňujú iba v prípade, ak je zodpovedný za príslušné porušenia.

viii) *Vnútroštátny elektronický register*

V návrhu Komisie sa vyzýva na zavedenie v každom členskom štáte elektronického registra dopravných podnikov, ktorý by mal byť vzájomne prepojený na úrovni Spoločenstva do konca roku 2010. Tiež sa v ňom ustanovuje určenie vnútroštátnych kontaktných miest využívaných na výmenu informácií a ustanovujú sa určité postupy, ktoré treba dodržiavať.

Rada s návrhom Komisie na vytvorenie vnútroštátnych elektronických registrov v zásade súhlasí. Zaviedla však niektoré dodatočné ustanovenia. Komisia musí do 1. júna 2009 vydať usmernenia týkajúce sa štruktúry registra. Členské štáty musia vytvoriť svoje vnútroštátne registre v lehote 24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti nariadenia, čo je 20 dní po jeho uverejnení. Vnútroštátne registre musia byť prepojené do 31. decembra 2012. Členské štáty musia do vnútroštátneho registra zahrnúť vážne porušenia až od roku 2016. Okrem toho možno všetky stanovené lehoty zmeniť a oddialiť komitologickým postupom (ak to bude potrebné). Komisia sa napokon vyzýva, aby preskúmala fungovanie vnútroštátnych elektronických registrov a ich prvkov v správe.

Parlament navrhuje zriadiť vo vnútroštátnom elektronickom registri verejnú a súkromnú časť. Súkromná časť by bola prístupná len príslušným orgánom a za osobitných podmienok (t. j. s osobitnými právomocami v oblasti cestnej dopravy a s úradníkmi viazanými prísahou). Parlament ďalej navrhuje zriadiť register vedúcich dopravy. Hoci Parlament požaduje zahrnutie evidenčných čísel vozidiel prevádzkovaných mimo členského štátu usadenia do registra, Rada v spoločnej pozícii ustanovuje, že Komisia môže v roku 2009 vydať odporúčanie na zahrnutie evidenčných čísel vozidiel. Európsky parlament napokon navrhuje, aby bol za vedenie a aktualizáciu elektronického registra zodpovedný príslušný orgán.

3. **Iné otázky politiky**

Rada sa rozhodla nahradiť v angličtine pojem „sanction“ pojmom „penalty“.

Rada sa rozhodla vypustiť ustanovenia o „predchádzajúcich právach“, t. j. oslobodiť podniky, ktoré môžu predložiť dôkaz, že mali v členskom štáte povolenie vykonávať povolanie prevádzkovateľa cestnej nákladnej alebo osobnej dopravy, od požiadavky predloženia dôkazu, že majú odbornú spôsobilosť.

Rada zmenila ustanovenia o povinnosti podávať správy, aby sa znížilo administratívne zaťaženie.

V spoločnej pozícii Rady sa ustanovuje, že nariadenie sa začne uplatňovať 24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti (miesto 18 mesiacov).

Rada sa rozhodla upresniť prílohu II doplnením série ochranných prvkov, z ktorých musia doklady obsahovať aspoň dva.

Rada vytvorila prílohu III, v ktorej sa nachádza zoznam najvážnejších porušení.

4. Iné pozmeňujúce a doplňujúce návrhy Európskeho parlamentu

Ďalšie pozmeňujúce a doplňujúce návrhy nezahrnuté do spoločnej pozície sa týkajú:

- odkazu na dôverné údaje ako podmienky týkajúcej sa požiadavky usadenia,
- povinnosti, aby členské štáty informovali Komisiu o osvedčeniach, ktoré uznávajú ako dôkaz odbornej spôsobilosti,
- odkazu na archiváciu údajov a ochranu údajov podľa pravidiel Spoločenstva, ktorých nedodržovanie by mohlo spochybniť bezúhonnosť vedúceho dopravy,
- odkazu na zákaz prenosu osvedčenia o odbornej spôsobilosti na právnické osoby,
- skrátenia lehôt pre nahradenie vedúceho dopravy v podniku,
- vypustenia možnosti odložiť prepojenie vnútroštátnych registrov prostredníctvom regulačného postupu s kontrolou,
- skrátenia lehôt na preukázanie, že podnik disponuje skutočným a stabilným sídlom,
- požiadavky na vypracovanie štúdie o možnom zahrnutí taxíkov do rozsahu pôsobnosti nariadenia,
- navrhovaného dátumu 1. jún 2009 ako dátumu začiatku uplatňovania nariadenia.

III. ZÁVER

Pri stanovovaní svojej spoločnej pozície Rada v plnej miere zohľadnila návrh Komisie a stanovisko Európskeho parlamentu z prvého čítania. V súvislosti s pozmeňujúcimi a doplňujúcimi návrhmi Európskeho parlamentu Rada poznamenáva, že mnohé z nich do spoločnej pozície zahrnula v podstate, čiastočne alebo v celom rozsahu.

SPOLOČNÁ POZÍCIA (ES) č. 6/2009**prijatá Radou 9. januára 2009****na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. .../2009 z ... o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy (prepracované znenie)****(Text s významom pre EHP)**

(2009/C 62 E/02)

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 výboru ⁽¹⁾,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ⁽²⁾,

keďže:

- (1) V nariadení Rady (EHS) č. 684/92 zo 16. marca 1992 o spoločných pravidlách pre medzinárodnú prepravu osôb autokarmi a autobusmi ⁽³⁾ a v nariadení Rady (ES) č. 12/98 z 11. decembra 1997, ktorým sa stanovujú podmienky, za ktorých môžu dopravcovia, ktorí nemajú bydlisko/sídlo v určitom členskom štáte, vykonávať vnútroštátnu cestnú osobnú dopravu v členskom štáte ⁽⁴⁾ sa má vykonať niekoľko podstatných zmien. Z dôvodu prehľadnosti a zjednodušenia je vhodné uvedené nariadenia prepracovať a vložiť do jedného nariadenia.
- (2) Ustanovenie spoločnej dopravnej politiky znamená, okrem iného, ustanovenie spoločných pravidiel platných pre medzinárodnú prepravu osôb po ceste, ako aj podmienok, za ktorých môžu dopravcovia, ktorí nie sú usadení v danom členskom štáte, vykonávať vnútroštátnu prepravu v tomto členskom štáte.
- (3) Na zabezpečenie jednotného rámca pre medzinárodnú prepravu osôb autokarmi a autobusmi v Spoločenstve by sa toto nariadenie malo uplatňovať na každú medzinárodnú prepravu na území Spoločenstva. Na prepravu z členských štátov do tretích krajín sa naďalej do veľkej miery uplatňujú v dvojstranné dohody medzi členskými štátmi a týmito tretími krajinami. Toto nariadenie by sa

preto nemalo uplatňovať na tú časť cesty, ktorá sa uskutočnila v členskom štáte, kde nastupovali alebo vystupovali cestujúci, pokiaľ neboli uzavreté potrebné dohody medzi Spoločenstvom a príslušnými tretími krajinami. Malo by sa však uplatňovať na území tranzitného členského štátu.

- (4) Sloboda poskytovania služieb je základným princípom spoločnej dopravnej politiky a vyžaduje, aby dopravcovia zo všetkých členských štátov mali zabezpečený prístup na medzinárodné dopravné trhy bez diskriminácie na základe štátnej príslušnosti alebo miesta usadenia.
- (5) Medzinárodná preprava osôb autokarmi a autobusmi by mala byť podmienená držbou licencie Spoločenstva. Od dopravcov by sa malo vyžadovať, aby sa v každom ich vozidle nachádzala overená kópia licencie Spoločenstva s cieľom umožniť kontrolným orgánom jednoduchšie vykonávanie kontrol, najmä orgánom členského štátu, v ktorom nie je dopravca usadený. Mali by sa stanoviť podmienky vydávania a odoberania licencií Spoločenstva, ich doby platnosti a podrobné pravidlá ich používania. Je tiež potrebné ustanoviť podrobné špecifikácie, pokiaľ ide o štruktúru a ďalšie prvky licencie Spoločenstva a jej overených kópií.
- (6) Mali by sa ustanoviť flexibilné opatrenia týkajúce sa podmienok pre osobitnú pravidelnú dopravu a určitú príležitostnú dopravu, aby boli uspokojené požiadavky trhu.
- (7) Popri zachovaní systému povolení pre pravidelnú dopravu by sa mali zmeniť a doplniť niektoré pravidlá, najmä pokiaľ ide o povoloacie konania.
- (8) Povolenie na pravidelnú dopravu by sa teda malo udeliť na základe povoloacieho konania, pokiaľ nie sú jasne špecifikované dôvody zamietnutia týkajúce sa žiadateľa. Dôvody zamietnutia, ktoré súvisia s príslušným trhom by mali spočívať buď v tom, že vykonávanie dopravy, o ktorú sa žiada, by závažne ovplyvnilo životaschopnosť porovnateľnej dopravy prevádzkovej na základe jednej alebo viacerých zmlúv vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme na priamo dotknutých úsekoch, alebo že hlavným účelom dopravy nie je preprava cestujúcich medzi zastávkami v rôznych členských štátoch.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 10, 15.1.2008, s. 44.⁽²⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 5. júna 2008 (zatiaľ neverejnené v úradnom vestníku), spoločná pozícia Rady z 9. januára 2009 (zatiaľ neverejnená v úradnom vestníku) a pozícia Európskeho parlamentu z ... (zatiaľ neverejnená v úradnom vestníku). Rozhodnutie Rady z⁽³⁾ Ú. v. ES L 74, 20.3.1992, s. 1.⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 4, 8.1.1998, s. 4.

- (9) Dopravcovia, ktorí nie sú usadení v danom členskom štáte, by mali mať možnosť vykonávať vnútroštátnu osobnú cestnú dopravu, ale mali by sa zohľadniť špecifické charakteristiky každého druhu týchto služieb. Na výkon takejto kabotážnej prepravy by sa mali vzťahovať právne predpisy Spoločenstva, ako napríklad nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy ⁽¹⁾, a vnútroštátne právo platné v určených oblastiach v hostiteľskom členskom štáte.
- (10) Ustanovenia smernice Európskeho parlamentu a Rady 96/71/ES zo 16. decembra 1996 o vysielaní pracovníkov v rámci poskytovania služieb ⁽²⁾ sa uplatňujú na dopravné podniky, ktoré vykonávajú kabotážnu prepravu.
- (11) Pokiaľ ide o pravidelnú dopravu, len pravidelná doprava vykonávaná ako časť pravidelnej medzinárodnej prepravy, okrem mestskej a prímestskej dopravy, by sa mala otvoriť pre dopravcov, ktorí nie sú usadení v danom členskom štáte, za dodržania určitých podmienok, najmä vzhľadom na platný právny poriadok hostiteľského členského štátu.
- (12) Členské štáty by si navzájom mali poskytnúť pomoc s cieľom riadneho uplatňovania tohto nariadenia.
- (13) Administratívne formálne požiadavky by sa mali čo najviac znížiť bez toho, aby sa zrušili kontroly a sankcie, ktorými sa zaručuje správne uplatňovanie a účinné presadzovanie tohto nariadenia. Na tento účel by sa mali sprehľadniť a posilniť existujúce pravidlá odňatia licencie Spoločenstva. Súčasná pravidlá by sa mali prispôbiť s cieľom umožniť účinné ukládanie sankcií za závažné porušenia, ku ktorým došlo v hostiteľskom členskom štáte. Sankcie by mali byť nediskriminačné a primerané závažnosti porušenia. Malo by byť možné podať odvolanie vo vzťahu ku každej uloženej sankcii.
- (14) Členské štáty by mali zaznamenávať do svojich vnútroštátnych elektronických registrov podnikov cestnej dopravy všetky závažné porušenia, ktorých sa dopustili dopravcovia a ktoré viedli k uloženiu sankcie.
- (15) S cieľom uľahčiť a posilniť výmenu informácií medzi vnútroštátnymi orgánmi by si členské štáty mali vymieňať príslušné informácie prostredníctvom vnútroštátnych kontaktných miest zriadených podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. .../2009 z ..., ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy ⁽³⁾.
- (16) 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 Komisiu ⁽⁴⁾.
- (17) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na stanovenie vzoru niektorých dokumentov, ktoré sa majú používať pri uplatňovaní tohto nariadenia, a prispôbiť prílohy I a II k tomuto nariadeniu technickému pokroku. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tohto nariadenia jeho doplnením o nové nepodstatné prvky, musia sa prijať v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.
- (18) Členské štáty by mali prijať potrebné opatrenia na vykonávanie tohto nariadenia, najmä pokiaľ ide o účinné, primerané a odrádzajúce sankcie.
- (19) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to zabezpečenie jednotného rámca pre medzinárodnú prepravu osôb autokarmi a autobusmi v Spoločenstve, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu jeho rozsahu a dôsledkov ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie nepresahuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie uvedeného cieľa.

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa uplatňuje na medzinárodnú prepravu osôb autokarmi a autobusmi na území Spoločenstva, vykonávanú v prenájme alebo za odplatu alebo pre vlastnú potrebu dopravcami usadenými v členskom štáte v súlade s jeho právnymi predpismi, pričom sa používajú vozidlá, ktoré sú v tomto členskom štáte zaevidované a ktoré sú vhodné a sú určené z hľadiska ich konštrukcie a vybavenia na prepravu viac ako deväť osôb vrátane vodiča a na pohyb takýchto vozidiel bez cestujúcich v súvislosti s takouto prepravou.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 18, 21.1.1997, s. 1.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L ...

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

Výmena vozidla alebo prerušenie prepravy ktoré umožňujú, aby sa časť cesty uskutočnila inými dopravnými prostriedkami, neovplyvní uplatňovanie tohto nariadenia.

2. V prípade, že ide o prepravu z členského štátu do tretej krajiny a naopak sa toto nariadenie uplatňuje na tú časť cesty, ktorá sa uskutočnila na území ktoréhokoľvek tranzitného členského štátu. Nevzťahuje sa na časť cesty na území členského štátu, v ktorom cestujúci nastupujú alebo vystupujú, pokiaľ nebola uzavretá potrebná dohoda medzi Spoločenstvom a dotknutou treťou krajinou.

3. Do uzavretia dohôd uvedených v odseku 2 nie sú týmto nariadením dotknuté ustanovenia týkajúce sa prepravy z členského štátu do tretej krajiny a naopak, obsiahnuté v dvojstranných dohodách medzi členskými štátmi a takýmito tretími krajinami.

4. Toto nariadenie sa uplatňuje na vnútroštátnu osobnú cestnú dopravu v prenájme alebo za úhradu, ktorú dočasne vykonáva dopravca, ktorý nie je usadený v danom členskom štáte, ako sa ustanovuje v kapitole V.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto pojmy:

1. „medzinárodná preprava“ je:
 - a) jazda uskutočnená vozidlom z miesta odchodu do cieľového miesta, pričom tieto miesta sú v dvoch rôznych členských štátoch a nezáleží na tom, či bol, alebo nebol uskutočnený tranzit cez územie jedného alebo viacerých členských štátov alebo tretích krajín;
 - b) jazda uskutočnená vozidlom z miesta odchodu do cieľového miesta, pričom tieto miesta sú v sú v rovnakom členskom štáte, s nastupovaním a vystupovaním cestujúcich v inom členskom štáte alebo tretej krajine;
 - c) jazda uskutočnená vozidlom z členského štátu do tretej krajiny alebo naopak, pričom nezáleží na tom, či sa tranzit uskutočnil cez územie jedného alebo viacerých členských štátov alebo tretích krajín; alebo
 - d) jazda uskutočnená vozidlom medzi tretími krajinami, s tranzitom cez územie jedného alebo viacerých členských štátov;
2. „pravidelná doprava“ je doprava, ktorou sa zabezpečuje preprava cestujúcich v presne určených v intervaloch po presne určených trasách, pričom cestujúci nastupujú a vystupujú na vopred určených zastávkach;
3. „osobitná pravidelná doprava“ je pravidelná doprava, bez ohľadu na to, kto ju organizuje, ktorou sa zabezpečuje preprava osobitných kategórií cestujúcich s vylúčením ostatných cestujúcich;

4. „príležitostná doprava“ je doprava, ktorá nespadá pod definíciu pravidelnej dopravy, vrátane osobitnej pravidelnej dopravy, ktorej hlavnou vlastnosťou je, že prepravuje skupinu cestujúcich vytvorenú z podnetu zákazníka alebo samotného dopravcu;

5. „doprava pre vlastnú potrebu“ je doprava, ktorá sa uskutočňuje na nekomerčné a neziskové účely fyzickou osobou alebo právnickou osobou, pričom platí, že

— dopravná činnosť je len vedľajšou činnosťou tejto fyzickej osoby alebo právnickej osoby, a

— používané vozidlá sú vlastníctvom tejto fyzickej osoby alebo právnickej osoby, alebo boli nimi nadobudnuté na splátky, alebo sú predmetom dlhodobej leasingovej zmluvy a riadia ich členovia personálu tejto fyzickej osoby alebo právnickej osoby alebo samotná fyzická osoba, alebo personál, ktorý je v podniku zamestnaný alebo ktorý je podniku k dispozícii na základe zmluvného záväzku;

6. „hostiteľský členský štát“ je členský štát, v ktorom dopravca vykonáva prepravu a nie je členský štát, v ktorom je dopravca usadený;

7. „kabotážna preprava“ je buď

— vnútroštátna osobná cestná doprava v prenájme alebo za úhradu, ktorú dočasne vykonáva dopravca v hostiteľskom členskom štáte, alebo

— nastúpenie a vstúpenie cestujúcich v rámci toho istého členského štátu počas medzinárodnej pravidelnej dopravy v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia za predpokladu, že to nie je hlavným účelom tejto dopravy;

8. „závažné porušenie právnych predpisov Spoločenstva v oblasti cestnej dopravy“ je porušenie, ktoré môže viesť k strate bezúhonnosti v súlade s článkom 6 ods. 1 a ods. 2 nariadenia (ES) č. .../2009, a/alebo k dočasnému alebo trvalému odňatiu licencie Spoločenstva.

Článok 3

Sloboda poskytovania služieb

1. Akýkoľvek dopravca v prenájme alebo za úhradu uvedený v článku 1 môže v súlade s týmto nariadením vykonávať pravidelnú dopravu vrátane osobitnej pravidelnej dopravy a príležitostnej dopravy autokarmi a autobusmi bez diskriminácie z dôvodu štátnej príslušnosti alebo miesta usadenia, ak:

a) je v členskom štáte, v ktorom je usadený, oprávnený vykonávať prepravu autokarom a autobusom v rámci pravidelnej dopravy vrátane osobitnej pravidelnej dopravy alebo príležitostnej dopravy v súlade s podmienkami prístupu na trh ustanovenými vo vnútroštátnych právnych predpisoch;

b) spĺňa podmienky ustanovené v pravidlách Spoločenstva o prístupe k povolaniu prevádzkovateľa osobnej cestnej dopravy vo vnútroštátnej a medzinárodnej doprave; a

c) spĺňa právne požiadavky s ohľadom na normy pre vodičov a vozidlá, ako sa ustanovuje najmä v smernici Rady 92/6/EHS 10. februára 1992 o montáži a používaní zariadení obmedzujúcich rýchlosť pre určité kategórie motorových vozidiel v Spoločenstve ⁽¹⁾, v smernici Rady 96/53/ES 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave ⁽²⁾ a v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2003/59/ES z 15. júla 2003 o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy ⁽³⁾.

2. Akýkoľvek dopravca pre vlastnú potrebu uvedený v článku 1 môže vykonávať dopravu v zmysle článku 5 ods. 5 bez diskriminácie z dôvodu štátnej príslušnosti alebo miesta usadenia, ak je:

- a) v členskom štáte, v ktorom je usadený oprávnený vykonávať dopravu autokarom a autobusom v súlade s podmienkami prístupu na trh stanovenými vnútroštátnymi právnymi predpismi;
- b) spĺňa právne požiadavky s ohľadom na normy pre vodičov a vozidlá, ako sa ustanovuje najmä v smerniciach 92/6/EHS, 96/53/ES a 2003/59/ES.

KAPITOLA II

LICENCIA SPOLOČENSTVA A PRÍSTUP NA TRH

Článok 4

Licencia Spoločenstva

1. Medzinárodná preprava osôb autokarom a autobusom sa vykonáva na základe držby licencie Spoločenstva vydanéj príslušnými orgánmi členského štátu, v ktorom je dopravca usadený.

2. Príslušné orgány členského štátu, v ktorom je dopravca usadený vydajú držiteľovi licencie Spoločenstva originál licencie, ktorý je u dopravcu, a jej overené kópie v počte zodnom s počtom vozidiel, ktoré držiteľ licencie Spoločenstva používa v medzinárodnej preprave osôb, buď z dôvodu ich výlučného vlastníctva alebo z iného dôvodu, a to najmä na základe zmluvy o kúpe na splátky, zmluvy o nájme alebo leasingovej zmluvy.

Licencia Spoločenstva a jej overené kópie zodpovedajú vzoru uvedenému v prílohe II. Licencia musí obsahovať aspoň dva z bezpečnostných prvkov uvedených v prílohe I.

Komisia prispôbí prílohy I a II technickému pokroku. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 26 ods. 2.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 57, 2.3.1992, s. 27.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 226, 10.9.2003, s. 4.

Na licencii Spoločenstva a jej overených kópiách musí byť odtlačok pečiatky vydávajúceho orgánu, ako aj podpis a sériové číslo. Sériové čísla licencie Spoločenstva a jej overených kópií sa zaznamenávajú do vnútroštátneho elektronického registra podnikov cestnej dopravy v zmysle článku 16 nariadenia (ES) č. .../2009 ako súčasť údajov o dopravcovi.

3. Licencia Spoločenstva sa vydáva na meno dopravcu a je neprenosná na inú osobu. Overená kópia licencie Spoločenstva sa musí nachádzať v každom vozidle dopravcu a na požiadanie sa predloží oprávnenej osobe, ktorá vykonáva kontrolu.

4. Licencia Spoločenstva sa vydáva na obdobie najviac desať rokov, ktoré možno obnoviť.

Licencie Spoločenstva a overené kópie vydané pred dňom začatia uplatňovania tohto nariadenia zostávajú platné až do dňa uplynutia ich platnosti.

5. Keď sa predloží žiadosť o vydanie alebo obnovenie licencie Spoločenstva v súlade s odsekom 4 tohto článku, príslušné orgány členského štátu, v ktorom je dopravca usadený, overia, či spĺňa podmienky ustanovené v článku 3 ods. 1.

6. Ak nie sú splnené podmienky uvedené v článku 3 ods. 1, príslušné orgány členského štátu, v ktorom je dopravca usadený, odmietnu vydať alebo obnoviť licenciu spoločenstva alebo ju odoberú a to odôvodneným rozhodnutím.

7. Členské štáty zaručia právo žiadateľa alebo držiteľa licencie Spoločenstva na opravný prostriedok proti rozhodnutiu príslušných orgánov členského štátu, v ktorom je dopravca usadený o odmietnutí žiadosti o vydanie licencie alebo o odňatie licencie.

8. Členské štáty môžu rozhodnúť, že licencia Spoločenstva platí aj pre vnútroštátnu dopravu.

Článok 5

Prístup na trh

1. Pravidelná doprava je prístupná pre každého a v prípade potreby sa vyžaduje rezervácia.

Vykonávanie pravidelnej dopravy podlieha povoleniu v súlade s ustanoveniami kapitoly III.

Pravidelná doprava z členského štátu do tretej krajiny a naopak podlieha povoleniu v súlade s dvojstrannou dohodou medzi členským štátom a treťou krajinou, prípadne aj členským štátom tranzitu, pokiaľ nebola uzavretá potrebná dohoda medzi Spoločenstvom a dotknutou treťou krajinou.

Podstata pravidelnej dopravy nesmie byť ovplyvnená akýmkoľvek prispôbením sa podmienkam prevádzkovania dopravy.

Organizovanie súbežnej alebo dočasnej prepravy, ktorá sa poskytuje rovnakej cieľovej skupine rovnako ako existujúca pravidelná doprava, nezastavovanie na niektorých zastávkach a zastavovanie na ďalších zastávkach v súčasnej pravidelnej doprave sa riadi rovnakými pravidlami, ktoré sa uplatňujú na existujúcu pravidelnú dopravu.

2. Osobitná pravidelná doprava zahŕňa:

- a) prepravu pracovníkov z domu do práce a späť;
- b) prepravu žiakov a študentov do vzdelávacích zariadení a z nich.

Skutočnosť, že osobitná doprava sa môže meniť podľa potrieb užívateľov, neovplyvní jej zatriedenie ako pravidelná doprava.

Osobitná pravidelná doprava nepodlieha povoleniu v súlade s kapitolou III, ak je vykonávaná na základe zmluvy uzavretej medzi organizátorom a dopravcom.

3. Príležitostná doprava nepodlieha povoleniu v súlade s kapitolou III.

Organizovanie súbežnej alebo dočasnej prepravy, porovnateľnej s existujúcou pravidelnou dopravou, ktorá slúži tej istej skupine cestujúcich ako pravidelná doprava, však podlieha povoleniu v súlade s postupom ustanoveným v kapitole III.

Príležitostná doprava neprestáva byť príležitostnou dopravou len na základe toho, že sa uskutočňuje v určitých intervaloch.

Príležitostná doprava môže byť poskytovaná skupinou dopravcov konajúcich v mene rovnakej zmluvnej strany a cestujúci môžu po trase využiť spoj iného dopravcu tej istej skupiny na území členského štátu.

Komisia ustanoví konanie na oznámenie mien/obchodných názvov týchto dopravcov a prípojev na trase príslušným orgánom dotknutých členských štátov. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia jeho doplnením sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 26 ods. 2.

4. Jazdy vozidlami bez cestujúcich v súvislosti s dopravou uvedenou v treťom pododseku odseku 2 a v prvom pododseku odseku 3 nepodliehajú povoleniu.

5. Doprava pre vlastnú potrebu je vyňatá z akéhokoľvek systému povoľovania, ale bude podliehať systému osvedčení.

Osvedčenia vydáva príslušný orgán členského štátu, v ktorom je vozidlo evidované, a platia počas celej cesty, vrátane tranzitu.

Komisia stanoví vzor osvedčení. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia jeho doplnením sa prijímú sa v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 26 ods. 2.

KAPITOLA III

PRAVIDELNÁ DOPRAVA PODLIEHAJÚCA POVOLENIU

Článok 6

Povolenie

1. Povolenia sa vydávajú na meno dopravcu a sú neprenosné na iné osoby. Dopravca ich nemôže preniesť na tretiu osobu. Dopravca, ktorému bolo udelené povolenie, však môže so súhlasom príslušného orgánu členského štátu na území ktorého sa nachádza miesto odchodu (ďalej len „povoľujúci orgán“) vykonávať dopravu prostredníctvom subdodávateľa. V tomto prípade sa v povolení vyznačí meno subdodávateľa a jeho úloha. Subdodávateľ musí spĺňať podmienky ustanovené v článku 3 ods. 1. Na účely tohto odseku miesto odchodu znamená „jedna z konečných staníc prepravy“.

V prípade podnikov združených na účely vykonávania pravidelnej dopravy sa povolenie vydá na meno všetkých podnikov a musí uvádzať mená všetkých dopravcov. Dostane ho podnik, ktorý riadi dopravu a ostatné podniky dostanú kópie.

2. Doba platnosti povolenia nesmie presiahnuť päť rokov. Na požiadanie žiadateľa alebo po vzájomnej dohode príslušných úradov členských štátov, na území ktorých nastupujú alebo vystupujú cestujúci, môže byť doba platnosti povolenia skrátená.

3. V povoleniach sa uvádzajú tieto údaje:

- a) druh dopravy;
- b) dopravná trasa, najmä s uvedením miesta odchodu a cieľového miesta;
- c) doba platnosti povolenia;
- d) zastávky a cestovný poriadok.

4. Komisia určí formát povolenia. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia jeho doplnením sa prijímú sa v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 26 ods. 2.

5. Povolenia oprávňujú ich držiteľov na vykonávanie pravidelnej dopravy na území všetkých členských štátov, cez ktoré prechádza ich trasa.

6. Prevádzkovateľ pravidelnej dopravy môže použiť dodatočné vozidlá na zvládnutie dočasných a výnimočných situácií.

V tomto prípade dopravca zabezpečí, že sa vo vozidle nachádzajú tieto dokumenty:

- a) kópia povolenia na vykonávanie pravidelnej dopravy,
- b) kópia zmluvy medzi prevádzkovateľom pravidelnej dopravy a podnikom poskytujúcim dodatočné vozidlá alebo rovnocenný dokument,
- c) overená kópia licencie Spoločenstva vydaná prevádzkovateľovi, ktorý poskytuje dodatočné vozidlá pre dopravu.

Článok 7

Predkladanie žiadostí o povolenie

1. Žiadosti o povolenie na vykonávanie pravidelnej dopravy sa predkladajú povoľujúcemu orgánu.
2. Komisia stanoví vzor žiadosti. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia jeho doplnením, sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 26 ods. 2.
3. Žiadatelia o povolenie poskytnú akékoľvek ďalšie informácie, ktoré považujú za príslušné, alebo ktoré požaduje povoľujúci orgán, najmä cestovný poriadok, ktorý umožňuje sledovať súlad s právnymi predpismi Spoločenstva týkajúcimi sa doby jazdy a odpočinku a kópiu licencie Spoločenstva.

Článok 8

Povoľovacie konanie

1. Povolenia sa vydajú po odsúhlasení s orgánmi všetkých členských štátov, na území ktorých nastupujú alebo vystupujú cestujúci. Povoľujúci orgán zašle týmto orgánom, ako aj príslušným orgánom členských štátov, ktorých územia sa prekračujú bez nastupovania alebo vystupovania cestujúcich, kópiu žiadosti spolu s jej stanoviskom a s kópiami akýchkoľvek inej príslušnej dokumentácie.
 2. Príslušné orgány členských štátov, súhlas ktorých sa požadoval, oznámia do dvoch mesiacov povoľujúcemu orgánu svoje stanovisko k žiadosti. Táto lehota sa počíta od dátumu doručenia žiadosti o súhlas, ktorý je uvedený na potvrdení o prijatí žiadosti. Ak je rozhodnutie príslušných orgánov členských štátov, súhlas ktorých sa požadoval, záporné, musí obsahovať riadne zdôvodnenie. Ak povoľujúci orgán nedostane do dvoch mesiacov nijakú odpoveď, považuje sa to za súhlasné stanovisko konzultovaných orgánov a povoľujúci orgán môže udeliť povolenie.
- Orgány členských štátov, ktorých územia sa prekračujú bez nastupovania alebo vystupovania cestujúcich, môžu v lehote ustanovenej v prvom pododseku oznámiť povoľujúcemu orgánu svoje pripomienky.
3. Povoľujúci orgán rozhodne o žiadosti do štyroch mesiacov od dátumu predloženia žiadosti dopravcom.
 4. Povolenie sa neudelí iba ak:
 - a) žiadateľ nie je schopný zabezpečiť prepravu, ktorá je predmetom žiadosti, s vybavením, ktoré má priamo k dispozícii;
 - b) žiadateľ nespĺnil požiadavky vnútroštátnych alebo medzinárodných právnych predpisov pre cestnú dopravu a najmä podmienky a požiadavky týkajúce sa povolení na medzinárodnú osobnú cestnú dopravu, alebo ak sa dopustil závažných porušení právnych predpisov Spoločenstva v oblasti cestnej dopravy, najmä s ohľadom na pravidlá uplatniteľné na vozidlá a dobu jazdy a odpočinku pre vodičov;

- c) v prípade žiadosti o obnovenie povolenia neboli splnené podmienky povolenia;
- d) členský štát rozhodne na základe podrobnej analýzy, že by vykonávanie príslušnej dopravy závažne ovplyvnila životaschopnosť porovnateľnej dopravy, na ktorú sa vzťahuje jedna alebo viacero zmlúv o službách vo verejnom záujme podľa práva Spoločenstva, priamo na dotknutých úsekoch. V takom prípade členský štát stanoví nediskriminačné kritériá na určenie toho, či by požadovaná služba závažne ovplyvnila životaschopnosť uvedenej porovnateľnej dopravy a na žiadosť Komisie jej ich oznámi;
- e) členský štát rozhodne na základe podrobnej analýzy, že hlavným účelom dopravy nie je preprava cestujúcich medzi zastávkami, ktoré sa nachádzajú v rôznych členských štátoch.

Ak je v prípade existujúcej medzinárodnej autokarovej a autobusovej dopravy závažne ovplyvnená životaschopnosť porovnateľnej dopravy, na ktorú sa vzťahuje jedna alebo viac zmlúv o službách vo verejnom záujme v súlade s právom Spoločenstva priamo na dotknutých úsekoch, členský štát môže, po dohode s Komisiou, dočasne zastaviť platnosť povolenia alebo odňať povolenie na vykonávanie medzinárodnej autokarovej a autobusovej dopravy, 6 mesiacov po oznámení takéhoto rozhodnutia dopravcami.

Skutočnosť, že dopravca ponúka nižšie ceny než ostatní cestní dopravcovia, alebo skutočnosť, že prepravu na príslušnom spoji už vykonávajú iní cestní dopravcovia, nie je sama osebe dôvodom na zamietnutie žiadosti.

5. Povoľujúci orgán a príslušné orgány všetkých členských štátov, zapojené do postupu dosiahnutia dohody podľa odseku 1, môžu zamietnuť žiadosti len na základe dôvodov stanovených v tomto nariadení.
6. Po ukončení postupu ustanoveného v odsekoch 1 až 5 tohto článku povoľujúci orgán udelí povolenie alebo formálne žiadosť zamietne.

V rozhodnutí o zamietnutí žiadosti sú uvedené dôvody zamietnutia. Členské štáty zabezpečia, aby mali dopravné podniky v prípade, že ich žiadosť bola zamietnutá, možnosť uplatniť svoje práva.

Povoľujúci orgán informuje všetky orgány uvedené v odseku 1 o svojom rozhodnutí a pošle im kópiu každého povolenia.

7. Ak postup dosiahnutia dohody uvedenej v odseku 1 neumožňuje povoľujúcemu orgánu rozhodnúť o žiadosti, celá záležitosť sa do dvoch mesiacov od dátumu oznámenia záporného rozhodnutia zo strany jedného alebo viacerých členských štátov, s ktorými sa uskutočnili konzultácie podľa odseku 1, môže predložiť Komisii.
8. Po porade s príslušnými členskými štátmi prijme Komisia do štyroch mesiacov od prijatia oznámenia povoľujúceho orgánu rozhodnutie, ktoré nadobudne účinnosť tridsať dní od oznámenia príslušným členským štátom.

9. Rozhodnutie Komisie naďalej platí dovtedy, kým sa nedosiahne dohoda medzi príslušnými členskými štátmi.

Článok 9

Obnovenie a zmena povolenia

Článok 8 sa primerane uplatní v prípade žiadostí o obnovenie povolení alebo o zmenu podmienok, za ktorých sa musí vykonávať doprava podliehajúca povoleniu.

V prípade menšej zmeny prevádzkových podmienok, najmä úpravy intervalov, cestovného a cestovných poriadkov, povoľujúci orgán len oznámi informácie ostatným členským štátom, ktorých sa týka uvedená zmena.

Príslušné členské štáty sa môžu dohodnúť, že povoľujúci orgán sám rozhodne o zmenách podmienok, za ktorých sa bude uskutočňovať doprava.

Článok 10

Skončenie platnosti povolenia

1. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia nariadenia (ES) Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave⁽¹⁾, platnosť povolenia na vykonávanie pravidelnej dopravy uplynie na konci lehoty jeho platnosti alebo 3 mesiace po tom, ako povoľujúci orgán dostane od držiteľa povolenia oznámenie o jeho zámere ukončiť prevádzkovanie dopravy. Takéto oznámenie obsahuje náležité odôvodnenie.

2. Tam, kde prestal existovať dopyt po doprave, lehota na oznámenie ustanovená v odseku 1 je 1 mesiac.

3. Povoľujúci orgán informuje príslušné orgány ostatných dotknutých členských štátov o tom, že platnosť povolenia uplynula.

4. Držiteľ povolenia informuje vhodným spôsobom zainteresovaných užívateľov dopravy o zrušení dopravy a to jeden mesiac vopred.

Článok 11

Povinnosti dopravcov

1. Okrem prípadu vyššej moci prevádzkovateľ pravidelnej dopravy až do uplynutia platnosti povolenia prijíma všetky opatrenia na zabezpečenie vykonávania dopravy, ktorá spĺňa štandardy plynulosti, pravidelnosti a kapacity a na splnenie ostatných podmienok ustanovených príslušným orgánom v súlade s článkom 6 ods. 3.

2. Dopravca oznámi trasu, autobusové zastávky, cestovný poriadok, cestovné a prepravné podmienky takým spôsobom,

(¹) Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1.

aby zabezpečil, že tieto informácie sú k dispozícii všetkým užívateľom.

3. Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1370/2007 môžu príslušné členské štáty na základe spoločnej dohody a po dohode s držiteľom povolenia uskutočniť zmeny prevádzkových podmienok pravidelnej dopravy.

KAPITOLA IV

PRÍLEŽITOSTNÁ DOPRAVA A INÉ DOPRAVNÉ SLUŽBY VYŇATÉ Z POVOLENIA

Článok 12

Kontrolné dokumenty

1. Príležitostná doprava sa vykonáva na základe jazdného listu s výnimkou dopravy uvedenej v druhom pododseku článku 5 ods. 3.

2. Dopravca zabezpečujúci príležitostnú dopravu vyplní pred každou jazdou jazdný list.

3. Jazdný list obsahuje aspoň tieto informácie:

a) druh dopravy;

b) základný priebeh cesty;

c) dotknutý(-í) dopravca(-ovia).

4. Knihy jazdných listov poskytnú príslušné orgány členského štátu, v ktorom je dopravca usadený, alebo orgány určené uvedenými príslušnými orgánmi.

5. Komisia stanoví vzor jazdného listu, knihy jazdných listov a spôsob ich používania. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia jeho doplnením, sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 26 ods. 2.

6. V prípade osobitnej pravidelnej dopravy uvedenej v treťom pododseku článku 5 ods. 2 slúži ako kontrolný dokument zmluva alebo jej overená kópia.

Článok 13

Miestne zájazdy

V rámci medzinárodnej príležitostnej dopravy môže dopravca vykonávať príležitostnú dopravu (miestne zájazdy) do iného členského štátu, ako je ten, v ktorom je usadený.

Takáto doprava je určená pre cestujúcich, ktorí v takom členskom štáte nemajú bydlisko, prepravovaných tým istým dopravcom v medzinárodnej doprave uvedenej v prvom pododseku a vykonáva sa tým istým vozidlom alebo iným vozidlom od toho istého dopravcu alebo skupiny dopravcov.

KAPITOLA V

KABOTÁŽ

Článok 14

Všeobecná zásada

Každý dopravca vykonávajúci cestnú osobnú dopravu v prenájme alebo za úhradu, ktorý je držiteľom licencie Spoločenstva, je oprávnený za podmienok stanovených v tejto kapitole a bez diskriminácie z dôvodu štátnej príslušnosti dopravcu alebo miesta, kde je usadený, vykonávať kabotážnu prepravu podľa článku 15.

Článok 15

Povolená kabotážna preprava

Kabotážna preprava je povolená pre nasledujúcu dopravu:

- a) osobitnú pravidelnú dopravu za predpokladu, že sa uskutočňuje na základe zmluvy medzi organizátorom a dopravcom;
- b) príležitostnú dopravu;
- c) pravidelnú dopravu, ktorú vykonáva dopravca, ktorý nie je usadený v hostiteľskom členskom štáte počas pravidelnej medzinárodnej dopravy v súlade s týmto nariadením, s výnimkou dopravy, ktorá plní potreby mestských centier alebo mestských aglomerácií alebo dopravné potreby medzi nimi a príslušnými oblasťami. Kabotážna preprava sa nevykonáva nezávisle na takejto medzinárodnej doprave.

Článok 16

Pravidlá uplatniteľné na kabotážnu prepravu

1. Vykonávanie kabotážnej prepravy podlieha, ak nie je inak uvedené v právnych predpisoch Spoločenstva, zákonoch, iných právnych predpisoch a správnych opatreniach platných v hostiteľskom členskom štáte s ohľadom na:

- a) podmienky, ktorými sa riadia prepravné zmluvy;
- b) hmotnosti a rozmery cestných vozidiel;
- c) požiadavky týkajúce sa prepravy určitých kategórií cestujúcich, a to školskej mládeže, detí a osôb so zníženou pohyblivosťou;
- d) doba jazdy a odpočinku;
- e) daň z pridanej hodnoty (DPH) na prepravné služby.

Hmotnosti a rozmery uvedené v písmene b) prvého odseku môžu, ak je to vhodné, presahovať hmotnosti a rozmery uplat-

niteľné v členskom štáte, v ktorom je dopravca usadený, avšak tieto za žiadnych okolností nesmú presahovať hraničné hodnoty stanovené hostiteľským členským štátom pre vnútroštátnu dopravu alebo technické charakteristiky uvedené v dokladoch podľa článku 6 ods. 1 smernice 96/53/ES.

2. Pokiaľ právne predpisy Spoločenstva nestanovujú inak, kabotážna preprava, ktorá tvorí časť dopravy uvedenej v článku 15 písm. c), podlieha zákonom, iným právnym predpisom a správnych opatreniam platným v hostiteľskom členskom štáte, ktoré sa týkajú povoľovania, výberového konania, dopravných trás, ktoré majú byť obsluhované a pravidelnosti, nepretržitosti a frekvencie dopravy ako aj priebeh cesty.

3. Technické normy konštrukcie a vybavenia, ktoré musia spĺňať vozidlá vykonávajúce kabotážnu prepravu, sa zhodujú s normami ustanovenými pre vozidlá medzinárodnej dopravy.

4. Vnútroštátne zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia uvedené v odsekoch 1 a 2 uplatňujú na dopravcov, ktorí nie sú usadení v danom členskom štáte za tých istých podmienok, aké sa ukladajú dopravcom usadeným v hostiteľskom členskom štáte, s cieľom zabrániť akejkoľvek diskriminácii z dôvodu štátnej príslušnosti alebo miesta usadenia.

Článok 17

Kontrolné dokumenty pre kabotážnu prepravu

1. Kabotážna preprava vo forme príležitostnej dopravy sa vykonáva na základe jazdného listu uvedeného v článku 12, ktorý sa musí nachádzať vo vozidle a na požiadanie predložiť oprávnenej osobe, ktorá vykonáva kontrolu.

2. Do jazdného listu sa zaznamenávajú tieto informácie:

- a) miesto odchodu a cieľové miesto prepravy;
- b) dátum odchodu a dátum, ktorým preprava končí.

3. Jazdné listy sa dodávajú v knihách ako sa uvádza v článku 12 potvrdených príslušným orgánom alebo úradom v členskom štáte, v ktorom je dopravca usadený.

4. V prípade osobitnej pravidelnej dopravy ako kontrolný dokument slúži zmluva uzavretá medzi dopravcom a organizátorom prepravy alebo jej overená kópia.

Jazdný list sa však vyplní formou mesačného výkazu.

5. Použitý jazdný list sa vráti príslušnému orgánu alebo úradu v členskom štáte, v ktorom je dopravca usadený, v súlade s postupom ustanoveným uvedeným orgánom alebo úradom.

KAPITOLA VI

Článok 21

KONTROLY A SANKCIE

Odňatie licencií Spoločenstva a povolení

Článok 18

Cestovné lístky

1. Dopravcovia vykonávajúci pravidelnú dopravu s výnimkou osobitnej pravidelnej dopravy vydávajú individuálne alebo kolektívne cestovné lístky s vyznačením:

- a) miesta odchodu a cieľového miesta a, kde je to vhodné, spia-točnej cesty;
- b) doby platnosti cestovného lístka;
- c) cestovného.

2. Cestovný lístok uvedený v odseku 1 sa na požiadanie predloží každej oprávnenej osobe, ktorá vykonáva kontrolu.

Článok 19

Kontroly na cestách a v podnikoch

1. Povolenie alebo kontrolný dokument sa musí nachádzať vo vozidle a na požiadanie predložiť oprávnenej osobe, ktorá vykonáva kontrolu.

2. Dopravcovia prevádzkujúci medzinárodnú prepravu osôb autokarom a autobusom umožnia vykonanie všetkých kontrol zameraných na zabezpečenie správneho vykonávania dopravy, najmä pokiaľ ide o dobu jazdy a odpočinku. V súvislosti s uplatňovaním tohto nariadenia oprávnenej osoby, ktoré vykonávajú kontrolu sú oprávnené:

- a) kontrolovať knihy a ostatnú dokumentáciu týkajúcu sa prevádzky dopravného podniku;
- b) robiť kópie alebo výpisy z kníh a dokumentácie v mieste dopravného podniku;
- c) mať prístup k všetkým priestorom, stanovištiam a vozidlám dopravného podniku;
- d) žiadať predloženie všetkých informácií obsiahnutých v knihách, dokumentácii alebo databázach.

Článok 20

Vzájomná pomoc

Členské štáty si navzájom pomáhajú pri zabezpečení uplatňovania a monitorovania tohto nariadenia. Vymieňajú si informácie prostredníctvom vnútroštátnych kontaktných miest ustanovených podľa článku 18 nariadenia (ES) č. .../2009.

1. Príslušné orgány členského štátu, v ktorom je dopravca usadený, odnímu licenciu Spoločenstva, ak držiteľ:

- a) nespĺňa podmienky ustanovené v článku 3 ods. 1; alebo
- b) poskytol nepresné informácie týkajúce sa údajov, ktoré sa požadovali pre vydanie licencie Spoločenstva.

2. Povoľujúci orgán členského štátu odoberie držiteľovi povolenie, ak tento prestal spĺňať podmienky, na základe ktorých bolo podľa tohto nariadenia povolenie vydané, najmä keď o to požiada členský štát, v ktorom je dopravca usadený. Uvedený orgán bezodkladne informuje príslušné orgány príslušného členského štátu.

Článok 22

Ukladanie sankcií za porušenia v členskom štáte, v ktorom je dopravca usadený

1. V prípade závažného porušenia právnych predpisov Spoločenstva v oblasti cestnej dopravy spáchaného alebo zistených v ktoromkoľvek členskom štáte, najmä s ohľadom na pravidlá uplatniteľné na vozidlá, dobu jazdy a odpočinku vodičov, ako aj vykonávanie súbežnej alebo dočasnej prepravy bez povolenia, ako je uvedené v piatom pododseku článku 5 ods. 1, príslušné orgány členského štátu, v ktorom je dopravca, ktorý sa dopustil porušenia, usadený, s cieľom riešiť túto záležitosť prijímú náležité opatrenia, ktoré môžu, okrem iného, viesť k uloženiu týchto správnych sankcií:

- a) dočasné alebo trvalé odňatie niektorých alebo všetkých overených kópií licencie Spoločenstva;
- b) dočasné alebo trvalé odňatie licencie Spoločenstva.

Tieto sankcie sa môžu uložiť po prijatí konečného rozhodnutia vo veci a zohľadňujú závažnosť porušenia, ktorého sa dopustil držiteľ licencie Spoločenstva, a celkový počet overených kópií uvedenej licencie, ktorých je držiteľom a ktoré sa týkajú medzinárodnej dopravy.

2. Príslušné orgány členského štátu, v ktorom je dopravca usadený oznámia čo najskôr príslušným orgánom členského štátu, v ktorom boli porušenia zistené, avšak najneskôr do dvoch mesiacov po konečného rozhodnutia vo veci, či bola uložená niektorá zo sankcií uvedených v odseku 1 a upresní ktorá.

Ak tieto sankcie neboli uložené, príslušné orgány členského štátu, v ktorom je dopravca usadený, uvedú dôvody.

3. Príslušné orgány zabezpečia, aby sankcie uložené dotknutému dopravcovi boli ako celok primerané porušeniu alebo porušeniam, za ktoré sa tieto sankcie ukladajú, pričom berú do úvahy akúkoľvek sankciu uloženú za rovnaké porušenie v členskom štáte, kde bolo porušenie zistené.

4. Tento článok sa nevzťahuje na možnosť príslušných orgánov členského štátu, v ktorom je dopravca usadený, začať konanie pred vnútroštátnym súdom alebo tribunálom. V prípade ak sa takéto konanie začne, príslušný orgán informuje príslušné orgány členských štátov, v ktorých boli porušenia spáchané.

5. Členské štáty zabezpečia, aby mali dopravcovia právo odvolať sa voči akejkoľvek správnej sankcii, ktorá im bola uložená podľa tohto článku.

Článok 23

Ukladanie sankcií za porušenia v hostiteľskom členskom štáte

1. Keď sa príslušné orgány členského štátu dozvedia, že došlo k závažnému porušeniu tohto nariadenia alebo právnych predpisov Spoločenstva v oblasti cestnej dopravy dopravcom, ktorý nie je v danom členskom štáte usadený, členský štát, na území ktorého tomuto porušeniu došlo, poskytne príslušným orgánom členského štátu, v ktorom je dopravca usadený, čo najskôr, no najneskôr do dvoch mesiacov od konečného rozhodnutia vo veci, tieto informácie:

- a) opis porušeniu, dátum a čas, kedy k porušeniu došlo;
- b) kategória, typ a závažnosť porušenia; a
- c) uložené a vykonané sankcie.

Príslušné orgány hostiteľského členského štátu môžu požiadať príslušné orgány členského štátu, v ktorom je dopravca usadený, o uloženie správnych sankcií v súlade s článkom 22.

2. Bez toho, aby bolo dotknuté trestné stíhanie, môžu príslušné orgány hostiteľského členského štátu uložiť sankcie dopravcom, ktorí nie sú v ňom usadení, a ktorí porušili toto nariadenie alebo vnútroštátne právne predpisy alebo právne predpisy Spoločenstva v oblasti cestnej dopravy na ich území pri vykonávaní kabotážnej prepravy. Sankcie sa uložia nediskriminačným spôsobom a môžu, okrem iného, pozostávať z varovania alebo v prípade závažného porušenia z dočasného zákazu kabotážnej prepravy na území hostiteľského členského štátu, kde došlo k porušeniu.

3. Členské štáty zabezpečia, aby mali dopravcovia právo odvolať sa voči akejkoľvek správnej sankcii, ktorá im bola uložená podľa tohto článku.

Článok 24

Záznamy vo vnútroštátnom elektronickom registri

Členské štáty zabezpečia, aby závažné porušenie právnych predpisov Spoločenstva v oblasti cestnej dopravy, ktorého sa dopustili dopravcovia usadení na ich území týchto štátov a ktorého dôsledkom bolo uloženie sankcie zo strany niektorého členského štátu, ako aj dočasné alebo trvalé odňatie licencie Spoločenstva alebo jej overenej kópie, boli zaznamenané vo vnútroštátnom elektronickom registri podnikov cestnej dopravy. Záznamy v registri, ktoré sa týkajú dočasného alebo trvalého odňatia licencie Spoločenstva, sa v databáze uchovávajú dva roky, v prípade dočasného odňatia, odo dňa skončenia obdobia odňatia alebo v prípade trvalého odňatia odo dňa odňatia.

Kapitola VII

VYKONÁVANIE

Článok 25

Dohody medzi členskými štátmi

1. Členské štáty môžu uzavrieť dvojstranné a viacstranné dohody o ďalšej liberalizácii dopravy zahrnutej v tomto nariadení, najmä pokiaľ ide o systém povoľovania a zjednodušenia alebo zrušenia kontrolných dokumentov.

2. Členské štáty informujú Komisiu o všetkých dohodách uzavretých podľa odseku 1.

Článok 26

Výbor

1. Komisii pomáha výbor zriadený podľa článku 18 ods. 1 nariadenia Rady (EHS) 3821/85 z 20. decembra 1985 o záznamovom zariadení v cestnej doprave⁽¹⁾.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až ods. 4 a ods. 5 písm. b) a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.

Článok 27

Sankcie

Členské štáty ustanovia pravidlá týkajúce sa sankcií za porušenie ustanovení tohto nariadenia a prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonávania. Ustanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty oznámia tieto ustanovenia Komisii do ... (*) a oznámia bezodkladne akékoľvek následné zmeny a doplnenia, ktoré sa vzťahujú na uvedené ustanovenia.

(¹) Ú. v. ES L 370, 31.12.1985, s. 8.

(*) Dva roky odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

Členské štáty zabezpečia, aby sa takéto tieto prijali bez diskriminácie z dôvodu štátnej príslušnosti alebo miesta, kde je doprava usadený.

Článok 28

Predkladanie správ

1. Členské štáty raz za dva roky oznamujú Komisii počet povolení pre pravidelnú dopravu, ktoré boli vydané v predchádzajúcom roku, a celkový počet povolení pravidelnej dopravy, ktoré sú platné ku koncu tohto obdobia predkladania správ. Tieto informácie sa poskytujú samostatne pre každú krajinu určenia pravidelnej dopravy. Členské štáty oznamujú Komisii aj údaje o kabotážnej preprave, ktorú vo forme osobitnej pravidelnej dopravy a príležitostnej dopravy vykonávajú počas obdobia predkladania správ dopravcovia, ktorí sú usadení v danom členskom štáte.

2. Raz za dva roky zasielajú príslušné orgány hostiteľského členského štátu Komisii štatistiku o počte povolení vydaných pre kabotážnu prepravu vo forme pravidelnej dopravy uvedenej v článku 15 písm. c).

3. Komisia určí formát tabuľky, ktorá sa použije na oznámenie štatistiky uvedenej v odseku 2. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia jeho doplnením sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 26 ods. 2.

4. Členské štáty informujú Komisiu najneskôr do 31. januára každého roku o počte dopravcov, ktorí sú držiteľmi licencie Spoločenstva k 31. decembru predchádzajúceho roku a o počte overených kópií vydaných s ohľadom na vozidlá, ktoré sú k uvedenému dňu v prevádzke.

KAPITOLA VIII

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 29

Zrušenia

Nariadenia (EHS) č. 684/92 a (ES) č. 12/98 sa týmto zrušujú.

Odkazy na zrušené nariadenia sa považujú za odkazy na toto nariadenie a znejú v súlade s tabuľkou zhody ustanovenou v prílohe III.

Článok 30

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda 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 ...

Za Európsky parlament
predseda

...

Za Radu
predseda

...

(*) Dva roky odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

PRÍLOHA I

BEZPEČNOSTNÉ PRVKY LICENCIE SPOLOČENSTVA

Licencia Spoločenstva musí mať najmenej dva z týchto bezpečnostných prvkov:

- hologram,
 - špeciálne vlákna v papieri, ktoré sú viditeľné v ultrafialovom svetle,
 - najmenej jeden riadok mikročiarou (čiar viditeľná len pomocou lupy, z ktorej sa nedá urobiť fotokópia),
 - hmatateľné znaky, symboly alebo vzory,
 - dvojité číslovanie: sériové číslo a číslo vydania,
 - ochranná podtlač s gilošovaným vzorom a írisovou tlačou.
-

PRÍLOHA II

VZOR LICENCIE SPOLOČENSTVA

EURÓPSKE SPOLOČENSTVO

a)

(Svetlomodrá farba Pantone, papier z buničiny formát DIN A4, 100 g/m² alebo viac)

(Prvá strana licencie)

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

Rozlišujúci symbol členského štátu ⁽¹⁾ vydávajúceho licenciu
--

Názov príslušného orgánu alebo úradu

LICENCIA č. ...

alebo

OVERENÁ KÓPIA č.

na medzinárodnú osobnú prepravu autokarmi a autobusmi vykonávanú v prenájme alebo za odplatu

Držiteľ tejto licencie ⁽²⁾

.....

.....

je oprávnený vykonávať medzinárodnú cestnú prepravu osôb vykonávanú v prenájme alebo za odplatu na území Spoločenstva podľa podmienok ustanovených nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. .../2009 z ... o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy (prepracované znenie) a v súlade so všeobecnými ustanoveniami tejto licencie.

Poznámky:	
.....	
Táto licencia je platná od	do
vydaná v	dátum
..... ⁽³⁾	

⁽¹⁾ Rozlišujúce symboly členských štátov: (B) Belgicko, (BG) Bulharsko, (CZ) Česká republika, (DK) Dánsko, (D) Nemecko, (EST) Estónsko, (IRL) Írsko, (GR) Grécko, (E) Španielsko, (F) Francúzsko, (I) Taliansko, (CY) Cyprus, (LV) Lotyšsko, (LT) Litva, (L) Luxembursko, (H) Maďarsko, (MT) Malta, (NL) Holandsko, (A) Rakúsko, (PL) Poľsko, (P) Portugalsko, (RO) Rumunsko, (SLO) Slovinsko, (SK) Slovensko, (FIN) Fínsko, (S) Švédsko, (UK) Spojené kráľovstvo.

⁽²⁾ Úplné meno alebo obchodné meno a úplná adresa dopravcu.

⁽³⁾ Podpis a odtlačok pečiatky príslušného vydávajúceho orgánu alebo úradu.

Všeobecné ustanovenia

1. Táto licencia je vydaná podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. .../2009.
2. Táto licencia je vydaná príslušnými orgánmi členského štátu, v ktorom je dopravca vykonávajúci dopravu v prenájme alebo za úhradu usadený, ktorý je:
 - a) oprávnený v členskom štáte, v ktorom je usadený, vykonávať prepravu prostredníctvom pravidelnej dopravy vrátane osobitnej pravidelnej dopravy alebo príležitostnej dopravy autokarmi a autobusmi;
 - b) spĺňa podmienky ustanovené v súlade s predpismi Spoločenstva o prístupe k povolaniu prevádzkovateľa osobnej cestnej dopravy v oblasti vnútroštátnej a medzinárodnej prepravy;
 - c) spĺňa právne požiadavky s ohľadom na normy týkajúce sa vodičov a vozidiel.
3. Táto licencia povoľuje vykonávanie medzinárodnej osobnej prepravy autokarmi a autobusmi v prenájme alebo za úhradu na všetkých dopravných spojoch na území Spoločenstva:
 - a) z miesta odchodu do cieľového miesta, pričom tieto miesta sú v dvoch rôznych členských štátoch a nezáleží na tom, či bol, alebo nebol uskutočnený tranzit cez územie jedného alebo viacerých členských štátov alebo tretích krajín;
 - b) z miesta odchodu do cieľového miesta, pričom tieto miesta sú v tom istom členskom štáte, zatiaľ čo nastúpenie a vystúpenie cestujúcich sa uskutočňuje v inom členskom štáte alebo v tretej krajine;
 - c) z členského štátu do tretej krajiny alebo naopak, pričom nezáleží na tom, či bol, alebo nebol uskutočnený tranzit cez územie jedného alebo viacerých členských štátov alebo tretích krajín;
 - d) medzi tretimi krajinami s tranzitom cez územie jedného alebo viacerých členských štátov,a jazdy vozidlami bez cestujúcich v súvislosti s dopravou podľa podmienok stanovených nariadením (ES) č. .../2009.

V prípade, že ide o prepravu z členského štátu do tretej krajiny a naopak sa nariadenie (ES) č. .../2009 uplatňuje na tú časť cesty, ktorá sa uskutočnila na území ktoréhokoľvek tranzitného členského štátu. Nevzťahuje sa na časť cesty na území členského štátu, v ktorom cestujúci nastupujú alebo vystupujú, pokiaľ nebola uzavretá potrebná dohoda medzi Spoločenstvom a dotknutou treťou krajinou.

4. Táto licencia je vystavená na meno držiteľa a nie je prenosná.
5. Táto licencia môže byť odňatá príslušným orgánom členského štátu, ktorý ju vydal, najmä ak dopravca:
 - a) nespĺňa podmienky ustanovené v článku 3 ods. 1 nariadenia (ES) č. .../2009;
 - b) poskytol nepresné informácie týkajúce sa údajov, ktoré sa požadujú na vydanie alebo obnovenie licencie;
 - c) sa dopustil závažného porušenia alebo porušenia právnych predpisov Spoločenstva v oblasti cestnej dopravy v ktoromkoľvek členskom štáte, najmä s ohľadom na pravidlá uplatniteľné na vozidlá, dobu jazdy a odpočinku vodičov a na poskytovanie súbežnej alebo dočasnej prepravy bez povolenia, ako je uvedené vo článku 5 ods. 1 piatom pododseku nariadenia (ES) č. .../2009. Príslušné orgány členského štátu, v ktorom je dopravca, ktorý sa porušeniu dopustil, usadený, môžu okrem iného odňať licenciu Spoločenstva alebo dočasne alebo trvalo odňať niektoré alebo všetky overené kópie licencie Spoločenstva.

Tieto sankcie sa stanovujú podľa závažnosti porušenia, ktorého sa dopustil držiteľ licencie Spoločenstva a podľa celkového počtu overených kópií, ktoré vlastní a týkajú sa jeho medzinárodných prepravných služieb.

6. Originál licencie sa musí nachádzať u dopravcu. Overená kópia licencie sa musí nachádzať vo vozidle vykonávajúcim medzinárodnú prepravu.
7. Táto licencia musí na požiadanie predložiť oprávnenej osobe, ktorá vykonáva kontrolu.
8. Držiteľ musí na území každého členského štátu dodržiavať zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia platné v uvedenom štáte, najmä v súvislosti s dopravou a premávkou.
9. „Pravidelná doprava“ je doprava, ktorou sa zabezpečuje preprava cestujúcich v presne určených intervaloch po presne určených trasách, pričom cestujúci nastupujú a vystupujú na vopred určených zastávkach, a ktorá je prístupná pre všetkých a v prípade potreby sa vyžaduje rezervácia.

Pravidelný charakter dopravy nesmie byť ovplyvnený akýmkoľvek zasahovaním do prevádzkových podmienok.

Pravidelná doprava podlieha povoleniu.

„Osobitná pravidelná doprava“ je pravidelná doprava, bez ohľadu na to, kto ju organizuje, ktorou sa zabezpečuje preprava osobitných kategórií cestujúcich s vylúčením ostatných cestujúcich, v určených intervaloch po určených trasách, pričom k nastupovaniu a vystupovaniu cestujúcich dochádza na vopred určených zastávkach.

Osobitná pravidelná doprava zahŕňa:

- a) prepravu pracovníkov z domu do práce a späť;
- b) prepravu žiakov a študentov do vzdelávacích zariadení a z nich.

Skutočnosť, že sa osobitná doprava môže meniť podľa potrieb užívateľov, nemá vplyv na jej klasifikáciu ako pravidelnej dopravy.

Osobitná pravidelná doprava nepodlieha povoleniu, ak sa vykonáva na základe zmluvy medzi organizátorom a dopravcom.

Organizovanie súbežnej alebo dočasnej prepravy, slúžiacej tej istej cieľovej skupine ako existujúca pravidelná doprava podlieha povoleniu.

„Príležitostná doprava“ je doprava, ktorá nespadá pod definíciu pravidelnej dopravy, vrátane osobitnej pravidelnej dopravy, a ktorej hlavnou vlastnosťou je, že sa prepravuje skupina cestujúcich vytvorená z podnetu zákazníka alebo samotného dopravcu. Organizovanie súbežnej alebo dočasnej prepravy porovnateľnej s existujúcou pravidelnou dopravou a slúžiacou tej istej cieľovej skupine ako pravidelná doprava, podlieha povoleniu v súlade s postupom stanoveným v kapitole III nariadenia (ES) č. .../2009. Táto doprava neprestáva byť príležitostnou dopravou len na základe toho, že sa vykonáva v určitých intervaloch.

Príležitostná doprava nepodlieha povoleniu.

PRÍLOHA III

TABUĽKA ZHODY

Nariadenie (EHS) č. 684/92	Nariadenie (ES) č. 12/98	Toto nariadenie
Článok 1		Článok 1
Článok 2 bod 1.1	Článok 2 ods. 1	Článok 2 ods.2, článok 5 ods. 1
Článok 2 bod 1.2	Článok 2 ods. 2	Článok 2 ods. 3, článok 5 ods. 2
Článok 2 bod 1.3		Článok 5 ods. 1, piaty pododsek
Článok 2 bod 3.1	Článok 2 ods. 3	Článok 2 ods. 4, článok 5 ods. 3
Článok 2 bod 3.3		Článok 5 ods. 3
Článok 2 bod 3.4		Článok 5 ods. 3
Článok 2 bod 4		Článok 2 písm. d), článok 5 ods. 5
–		Článok 2 písm. e), f), g), nový
Článok 3		Článok 3, článok 28
Článok 3a		Článok 4
Článok 4		Článok 5
Článok 5		Článok 6
Článok 6		Článok 7
Článok 7		Článok 8
Článok 8		Článok 9
Článok 9		Článok 10
Článok 10		Článok 11
Článok 11		Článok 12
Článok 12		Článok 13
Článok 13		Článok 5 ods. 5
	Článok 1	Článok 14
	Článok 2 ods. 4	
	Článok 3	Článok 15
	Článok 4	Článok 16
	Článok 5	Článok 4 ods. 3
	Článok 6	Článok 17
	Článok 7	Článok 28 ods. 3
	Článok 8	Článok 26
	Článok 9	–

Nariadenie (EHS) č. 684/92	Nariadenie (ES) č. 12/98	Toto nariadenie
Článok 14		Článok 18
Článok 15		Článok 19
	Článok 11 ods. 1	Článok 20
Článok 16 ods. 1		Článok 21 ods. 1
Článok 16 ods. 2		Článok 21 ods. 2
Článok 16 ods. 3		Článok 22 ods. 1
Článok 16 ods. 4		Článok 23 ods. 1
Článok 16 ods. 5		Článok 22(2)
	Článok 11 ods. 2	Článok 23 ods. 2
	Článok 11 ods. 3	Článok 23 ods. 2
	Článok 11 ods. 4	–
	Článok 12	Článok 22 ods. 5, článok 23 ods. 3
	Článok 13	–
Článok 16a	Článok 10	Článok 26
Článok 17		–
Článok 18		Článok 25
Článok 19	Článok 14	Článok 27
Článok 20		
Článok 21		Článok 29
Článok 22	Článok 15	Článok 30
Príloha		Príloha II

ODÔVODNENÉ STANOVISKO RADY

I. ÚVOD

Komisia 24. mája 2007 predložila návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o spoločných pravidlách prístupu na trh autokarovej a autobusovej dopravy, ako jeden z troch návrhov tvoriacich tzv. balík cestnej dopravy ⁽¹⁾.

Európsky parlament prijal stanovisko v prvom čítaní 5. júna 2008.

Rada prijala 9. januára 2009 spoločnú pozíciu v súlade s článkom 251 zmluvy.

Vo svojej práci Rada zohľadnila stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru. Výbor regiónov sa rozhodol nezaújať stanovisko k týmto trom návrhom.

II. ANALÝZA SPOLOČNEJ POZÍCIE

1. Všeobecné súvislosti

Komisia sa v nadväznosti na závery o prínose sektora dopravy k lisabonskej stratégii, ktoré Európska rada prijala na jar 2007, rozhodla vypracovať návrhy na účely revízie existujúceho legislatívneho rámca v oblasti prístupu k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy a prístupu na trh medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy a medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy, aby sa okrem iného zabezpečilo vhodné a primerané administratívne zaťaženie. Cieľom týchto troch návrhov ako celku je modernizovať, nahradiť a zlúčiť ustanovenia vzťahujúce sa na prevádzkovateľov cestnej dopravy, tak nákladnej, ako i osobnej, a prístup na trhy cestnej dopravy.

Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o spoločných pravidlách prístupu na trh autokarovej a autobusovej dopravy nahrádza dve v súčasnosti platné nariadenia ⁽²⁾. Hlavným cieľom je zjednodušiť postup udeľovania povolení pre medzinárodnú pravidelnú osobnú dopravu, aby sa dosiahla väčšia harmonizácia a podporila spravodlivejšia hospodárska súťaž na vnútornom trhu.

Spoločná pozícia, ktorú schválila Rada, ustanovuje ucelený rámec medzinárodnej prepravy osôb autokarmi a autobusmi platný v celom Spoločenstve. Ustanovuje jednoduchší a rýchlejší postup udeľovania povolení pre medzinárodnú pravidelnú dopravu. Taktiež zjednodušuje a štandardizuje formát licencie Spoločenstva a jej overených kópií v snahe znížiť administratívne zaťaženie a časové straty najmä pri cestných kontrolách. Spoločná pozícia okrem toho vytvorením vnútroštátnych kontaktných miest, ktoré sa majú zriadiť podľa nariadenia o prístupe k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy, posilňuje výmenu informácií medzi členskými štátmi.

2. Kľúčové otázky politiky

i) *Objasnenie rozsahu pôsobnosti, definícií a zásad*

Rada sa vo veľkej miere držala návrhu Komisie a jej spoločná pozícia ustanovuje, že toto nariadenie sa vzťahuje na celú medzinárodnú prepravu na území Spoločenstva vrátane prepravy z tretích štátov a do tretích štátov a na vnútroštátnu cestnú osobnú dopravu, ktoré dočasne vykonáva dopravca, ktorý nie je usadený v danom členskom štáte („kobotáž“). Pokiaľ ide o medzinárodnú prepravu, Rada zaviedla komplexnú definíciu: v súvislosti s prepravou z tretieho štátu alebo do tretieho štátu sa uvádza, že ak neexistuje dohoda medzi Spoločenstvom a dotknutou treťou krajinou, nariadenie sa nevzťahuje na tú časť cesty, ktorá sa uskutočnila v členskom štáte, kde nastupovali alebo vystupovali cestujúci. Uplatňuje sa však v rámci tranzitného členského štátu. S cieľom uľahčiť efektívne kontroly orgánmi presadzovania práva, najmä orgánmi mimo členského štátu, v ktorom je dopravca usadený, sa od dopravcov vyžaduje, aby sa pri výkone medzinárodnej prepravy v každom ich vozidle nachádzala overená kópia licencie Spoločenstva.

⁽¹⁾ Ostatné 2 legislatívne návrhy sú:

— návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o spoločných pravidlách prístupu na trh medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy (prepracovanie),
— návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy.

⁽²⁾ Nariadenia (EHS) č. 684/92 a (ES) č. 12/98.

Európsky parlament súhlasil s prístupom Komisie a v súvislosti s touto otázkou neprijal pozmeňujúce a doplňujúce návrhy.

ii) *Licencia Spoločenstva a overené kópie*

Návrh Komisie predpokladá vydávanie licencie Spoločenstva na obdobie piatich rokov, ktoré možno obnoviť. Od členských štátov okrem toho vyžaduje, aby vo vnútroštátnych elektronických registroch podnikov cestnej dopravy, ktoré ustanovuje návrh nariadenia o prístupe k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy, zaznamenávali sériové čísla licencie a overených kópií.

Rada vo svojej spoločnej pozícii povoľuje flexibilnejší prístup a dlhšie obdobie platnosti licencie Spoločenstva za predpokladu, že uvedený register umožní okamžité overenie súčasného postavenia dopravného podniku. Spoločná pozícia preto predlžuje platnosť obnoviteľnej licencie Spoločenstva „na najviac desať rokov“, zavádza (komitologický) regulačný postup s kontrolou v súvislosti s budúcimi potrebnými technickými úpravami platnosti licencie Spoločenstva a tiež zodpovedajúcim spôsobom mení a dopĺňa ustanovenia týkajúce sa overovania podmienok pre vydanie a obnovenie licencie.

Rada sa s cieľom zabrániť možnému falšovaniu uvedených dokladov rozhodla zmeniť a doplniť prílohu I pridaním súboru ochranných prvkov, z ktorých sa aspoň 2 musia vložiť do dokladov. Európsky parlament súhlasil s prístupom Komisie a v súvislosti s touto otázkou neprijal pozmeňujúce a doplňujúce návrhy.

iii) *Postup udeľovania povolení pre medzinárodnú pravidelnú dopravu*

Rada vo veľkej miere súhlasí s návrhom Komisie a jej spoločná pozícia ustanovuje postup, ktorý je v porovnaní s postupom ustanoveným v nariadení (EHS) č. 684/92 zredukovaný a zjednodušený. Povolenie sa bude oteraz udeľovať s výnimkou týchto prípadov: služba, o ktorú sa žiada, by mala závažný vplyv na životaschopnosť porovnateľnej služby, na ktorú sa v súlade s právom Spoločenstva vzťahuje jedna alebo viaceré zmluvy o verejnej službe na príslušných priamych úsekoch, alebo pokiaľ hlavným účelom služby nie je preprava cestujúcich medzi zastávkami v rôznych členských štátoch. Členské štáty musia v tomto kontexte pri posudzovaní životaschopnosti zmluvy o verejnej službe počas postupu udeľovania povolenia pre medzinárodnú pravidelnú dopravu zvoliť nediskriminačné kritériá. Rada súhlasí s prístupom Komisie, že orgány členských štátov, ktorých územím sa pri tranzite prechádza, ale nenastúpia a nevystúpia žiadni cestujúci, sa jednoducho informujú, keď dotknuté členské štáty odsúhlasia udelenie povolenia dotknutej službe. Rada však okrem toho stanovila lehotu dvoch mesiacov, v rámci ktorých musí Komisia prijať rozhodnutie o udelení povolenia v prípadoch, v ktorých orgán udeľujúci povolenia nie je schopný prijať takéto rozhodnutie.

Európsky parlament naopak vypustil možnosť členských štátov pozastaviť alebo odobrať povolenie, pokiaľ má závažný vplyv na životaschopnosť zmluvy o verejnej službe.

iv) *Kabotáž*

Pokiaľ ide o kabotáž, Rada vo veľkej miere súhlasí s návrhom Komisie. Pravidlá týkajúce sa kabotáže tak zostávajú vo svojej podstate vo veľkej miere nezmenené. Rada predovšetkým schválila vypustenie ustanovenia článku 9 nariadenia (ES) č. 12/98 o ochranných opatreniach v prípade závažného narušenia vnútroštátneho dopravného trhu. Toto ustanovenie sa od otvorenia vnútroštátnych trhov kabotáži nikdy neuplatnilo a môže sa preto považovať za nadbytočné. Pokiaľ ide o kabotáž počas pravidelnej medzinárodnej dopravy, Rada ustanovuje, že to znamená „vzdvihnutie a vyloženie cestujúcich“ v rámci toho istého členského štátu v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia za predpokladu, že to nie je hlavným účelom tejto služby.

Rada okrem toho v súčinnosti s Európskym parlamentom vo svojej spoločnej pozícii vypustila všetky odkazy na ustanovenia o pracovnom čase vzťahujúce sa na pravidlá kabotážnej prepravy, keďže neexistujú žiadne harmonizované pravidlá Spoločenstva.

v) *Spolupráca medzi členskými štátmi*

Rada v súlade s návrhom Komisie a s cieľom uľahčiť a posilniť výmenu informácií medzi vnútroštátnymi orgánmi rozhodla, že do svojej spoločnej pozície vloží ustanovenie, na základe ktorého sú členské štáty povinné vymieňať si informácie prostredníctvom vnútroštátnych kontaktných miest. Rada taktiež súhlasila s návrhom Komisie, pokiaľ ide o povinnosť členských štátov zaznamenávať do svojich vnútroštátnych registrov podnikov cestnej dopravy všetky závažné porušenia právnych predpisov Spoločenstva v oblasti dopravy, ktoré viedli k uloženiu sankcie. Rada okrem toho rozhodla, že sa do vnútroštátnych registrov zaznamená každé dočasné alebo trvalé odňatie licencie Spoločenstva alebo overených kópií. Záznamy o odňatí sa v databáze ponechajú na obdobie dvoch rokov.

Ustanovenia týkajúce sa zriadenia vnútroštátnych kontaktných miest a vnútroštátnych registrov obsahuje aj návrh nariadenia o prístupe k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy.

Európsky parlament súhlasil s návrhom Komisie a v súvislosti s touto otázkou neprijal pozmeňujúce a doplňujúce návrhy.

vi) *Sankcionovanie porušení*

S cieľom harmonizovať súčasné monitorovacie a kontrolné systémy, ktoré používajú členské štáty, Komisia navrhuje posilniť právomoc a prostriedky vnútroštátnych orgánov, ktoré sú oprávnené vydávať a odoberať licenciu Spoločenstva. Návrh preto obsahuje povinnosť príslušného orgánu členského štátu, v ktorom je podnik usadený, vydať varovanie, ak sa podnik dopustí závažného porušenia alebo opakovaných menších porušení dopravných predpisov. Táto povinnosť sa uplatňuje aj v prípadoch, keď sa podnik dopustil takéhoto porušenia v inom členskom štáte. Ďalšie ustanovenie objasňuje sankcie, ktoré môže členský štát ukladať podnikom, ktoré sú usadené na jeho území, a to dočasné alebo čiastočné odobratie overených kópií licencie Spoločenstva, samotnej licencie Spoločenstva alebo vodičských osvedčení.

Spoločná pozícia schválená Radou z veľkej časti preberá prístup Komisie k závažným porušeniam. Rada však zamietla vydávanie varovania a rozhodla, že členské štáty si môžu zvoliť, aké opatrenia prijmú. Rada okrem toho rozhodla, že posudzovanie opakovaných menších porušení ponechá na samotné členské štáty. Spoločná pozícia taktiež zavádza povinnosť príslušného orgánu členského štátu, v ktorom je podnik usadený, oznámiť príslušnému orgánu členského štátu, v ktorom došlo k porušeniu, či boli uložené sankcie a pokiaľ áno, aké. Toto oznámenie sa musí uskutočniť do dvoch mesiacov od prijatia konečného rozhodnutia v danej veci.

Návrh Komisie zavádza aj nový postup, ktorý majú dodržiavať členské štáty, ktoré zistili závažné porušenie, ktorého sa dopustil podnik, ktorý nie je usadený na území tohto štátu. Členský štát musí podľa tohto postupu v lehote jedného mesiaca informovať členský štát usadenia, ktorý môže uložiť správne sankcie. Členský štát, v ktorom je dotknutý podnik usadený, má tri mesiace na to, aby informoval druhy členský štát o následných opatreniach.

Spoločná pozícia Rady preberá toto ustanovenie, ale na oznámenie ustanovuje lehotu dvoch mesiacov. Spoločná pozícia Rady neobsahuje žiadnu povinnosť členského štátu, v ktorom je podnik usadený, podávať správu o nadväzujúcich opatreniach.

Európsky parlament taktiež zamietol vloženie ustanovení týkajúcich sa opakovaných menších porušení. Hlasoval okrem toho za ustanovenie, ktoré ako možnú sankciu umožňuje uloženie pokuty.

3. **Ďalšie pozmeňujúce a doplňujúce návrhy prijaté Európskym parlamentom**

Ďalšie pozmeňujúce a doplňujúce návrhy, ktoré sa nezahrnuli do spoločnej pozície, sa týkajú:

- 1. januára 2009 ako stanoveného dátumu začiatku uplatňovania tohto nariadenia,
- odkazu na smernicu o vysielaní pracovníkov ako pravidiel uplatniteľných na kabotáž,

- možnosti vyňať s postupu udeľovania povolení cezhraničnú pravidelnú dopravu nepresahujúcu vzdialenosť 50 km od hraníc členských štátov,
- rozšírenia povolenia miestnych zjazdov, a
- opätovného zavedenia „pravidla 12 dní“ do právnych predpisov týkajúcich sa časov jazdy a odpočinku.

III. ZÁVER

Pri ustanovovaní svojej spoločnej pozície Rada v plnej miere zohľadnila návrh Komisie a stanovisko Európskeho parlamentu z prvého čítania. V súvislosti s pozmeňujúcimi a doplňujúcimi návrhmi Európskeho parlamentu Rada poznamenáva, že mnohé z nich už v podstate, čiastočne alebo v celom rozsahu začlenila do spoločnej pozície.

SPOLOČNÁ POZÍCIA (ES) č. 7/2009**prijatá Radou 9. januára 2009****na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. .../2009 z ... o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh cestnej nákladnej dopravy (prepracované znenie)****(Text s významom pre EHP)**

(2009/C 62 E/03)

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 výboru ⁽¹⁾,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ⁽²⁾,

keďže:

(1) V nariadení Rady (EHS) č. 881/92 z 26. marca 1992 o prístupe na trh v preprave tovarov cestnou dopravou v rámci Spoločenstva na územie alebo z územia členského štátu alebo pri prechode cez územie jedného alebo viacerých členských štátov ⁽³⁾, v nariadení Rady (EHS) č. 3118/93 z 25. októbra 1993, ktorým sa stanovujú podmienky, za ktorých sú dopravcovia, ktorí nemajú bydlisko/sídlo v určitom členskom štáte, oprávnení vykonávať vnútroštátnu nákladnú cestnú dopravu v tomto štáte ⁽⁴⁾, a v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2006/94/ES z 12. decembra 2006 o vytvorení spoločných pravidiel pre určité typy cestnej prepravy tovarov ⁽⁵⁾ sa má vykonať niekoľko podstatných zmien. Z dôvodu prehľadnosti a zjednodušenia je vhodné uvedené právne akty prepracovať a vložiť do jedného nariadenia.

(2) Ustanovenie spoločnej dopravnej politiky znamená, okrem iného, ustanovenie spoločných pravidiel platných pre prístup na trh v oblasti medzinárodnej prepravy tovaru po ceste v Spoločenstve, ako aj ustanovenie podmienok, za ktorých môžu dopravcovia, ktorí nie sú usadení v danom členskom štáte, vykonávať vnútroštátnu prepravu v tomto členskom štáte. Tieto pravidlá musia byť stanovené takým spôsobom, ktorý prispeje k plynulému fungovaniu vnútorného trhu v oblasti dopravy.

(3) Na zabezpečenie jednotného rámca medzinárodnej nákladnej dopravy v Spoločenstve by sa toto nariadenie malo uplatňovať na každú medzinárodnú prepravu na území Spoločenstva. Na prepravu z členských štátov do tretích krajín sa naďalej do veľkej miery uplatňujú dvojstranné dohody medzi členskými štátmi a týmito tretími krajinami. Toto nariadenie by sa preto nemalo uplatňovať na tú časť cesty na území členského štátu nakládky alebo vykládky, pokiaľ neboli uzavreté potrebné dohody medzi Spoločenstvom a príslušnými tretími krajinami. Malo by sa však uplatňovať na územie tranzitného členského štátu.

(4) Vytvorenie spoločnej dopravnej politiky predpokladá odstránenie všetkých obmedzení voči osobe, ktorá poskytuje dopravné služby, na základe jej štátnej príslušnosti alebo skutočnosti, že nie je usadená v členskom štáte, v ktorom sa tieto služby majú poskytovať.

(5) S cieľom dosiahnuť vyššie uvedené hladkým a pružným spôsobom by sa mal ustanoviť prechodný kabotážny režim a to pokiaľ nebude ukončená harmonizácia trhu cestnej nákladnej dopravy.

(6) Podľa smernice 2006/94/ES 2006, určité druhy prepravy sú vyňaté z povolenia Spoločenstva a všetkých iných povolení na prepravu. V rámci usporiadania trhu ustanoveného týmto nariadením by sa mal zachovať systém týchto výnimiek z licencií Spoločenstva a z akýchkoľvek iných prepravných povolení pre niektoré druhy prepravy, vzhľadom na ich osobitnú povahu.

(7) Podľa smernice 2006/94/ES bola preprava tovaru naloženými vozidlami s maximálnou hmotnosťou od 3,5 tony do 6 ton vyňatá z požiadavky na licenciu Spoločenstva. Pravidlá Spoločenstva v oblasti nákladnej a osobnej cestnej dopravy sa však vo všeobecnosti uplatňujú na naložené vozidlá s najväčšou hmotnosťou 3,5 tony a viac. Ustanovenia tohto nariadenia by sa preto mali zosúladiť so všeobecným rozsahom pôsobnosti pravidiel Spoločenstva v oblasti cestnej dopravy a mala by sa z nich poskytnúť výnimka len na naložené vozidlá s najväčšou hmotnosťou do 3,5 tony.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 204, 9.8.2008, s. 31.

⁽²⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 21. mája 2008 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku), spoločná pozícia Rady z 9. januára 2009 a pozícia Európskeho parlamentu z ... (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku). Rozhodnutie Rady z ...

⁽³⁾ Ú. v. ES L 95, 9.4.1992, s. 1.

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 279, 12.11.1993, s. 1.

⁽⁵⁾ Ú. v. EÚ L 374, 27.12.2006, s. 5.

- (8) Medzinárodná preprava tovaru by mala byť podmienená držbou licencie Spoločenstva. Od dopravcov by sa malo vyžadovať, aby sa v každom ich vozidle nachádzala overená kópia licencie Spoločenstva s cieľom umožniť kontrolným orgánom jednoduchšie vykonávanie kontrol, najmä orgánom členského štátu, v ktorom nie je dopravca usadený. Na tento účel je nevyhnutné ustanoviť podrobnejšie špecifikácie, pokiaľ ide o štruktúru a ďalšie prvky licencie Spoločenstva a overených kópií.
- (9) Mali by sa ustanoviť podmienky vydávania a odnímania licencií Spoločenstva, ako aj druhy prepravy, pre ktoré platia, ich doba platnosti a podrobné pravidlá ich používania.
- (10) Ustanoviť by sa malo aj osvedčenie vodiča, aby sa členským štátom umožnilo účinne kontrolovať, či sú vodiči z tretích krajín zákonne zamestnaní, alebo či sú zákonne k dispozícii dopravcoví zodpovednému za danú dopravnú činnosť.
- (11) Dopravcovia, ktorí sú držiteľmi licencií Spoločenstva uvedenými v tomto nariadení a dopravcovia, ktorí majú oprávnenie vykonávať určité kategórie medzinárodnej nákladnej dopravy, by mali mať povolené dočasne uskutočňovať vnútroštátnu prepravu v rámci daného členského štátu bez toho, aby v ňom museli mať sídlo alebo byť inak usadení. Na výkon takejto kabotážnej prepravy by sa mali vzťahovať právne predpisy Spoločenstva, ako napríklad nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy⁽¹⁾ a vnútroštátne právo platné v určených oblastiach v hostiteľskom členskom štáte.
- (12) Mali by sa prijať ustanovenia, ktoré by umožnili prijať opatrenia v prípade závažného narušenia dotknutých dopravných trhov. Na tento účel je potrebné, aby sa zaviedol vhodný rozhodovací postup a aby sa zbierali potrebné štatistické údaje.
- (13) Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia zmluvy o práve usadiť sa, kabotážna preprava predstavuje poskytovanie služieb dopravcami v členskom štáte, v ktorom nie sú usadení a nemala by byť zakázaná, pokiaľ sa neuskutočňuje ako stála alebo neprerušená činnosť v uvedenom členskom štáte. Frekvencia kabotážnej prepravy a lehota, v rámci ktorej sa môže vykonávať, by sa mali obmedziť s cieľom podporiť presadzovanie tejto požiadavky. V minulosti sa takáto vnútroštátna preprava povoľovala dočasne. V praxi bolo ťažké určiť, ktoré služby sú povolené. Preto sú potrebné jasné a jednoducho presaditeľné pravidlá.
- (14) Ustanovenia smernice Európskeho parlamentu a Rady 96/71/ES zo 16. decembra 1996 o vysielaní pracovníkov v rámci poskytovania služieb⁽²⁾ sa uplatňujú na dopravné podniky, ktoré vykonávajú kabotážnu prepravu.
- (15) S cieľom uskutočňovať účinné kontroly kabotážnej prepravy by kontrolné orgány hostiteľského členského štátu mali mať prístup aspoň k údajom z nákladových listov alebo zo záznamového zariadenia podľa nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 z 20. decembra 1985 o záznamovom zariadení v cestnej doprave⁽³⁾.
- (16) Členské štáty by si navzájom mali poskytnúť pomoc s cieľom riadneho uplatňovania tohto nariadenia.
- (17) Administratívne formality by sa mali čo najviac znížiť bez toho, aby sa zrušili kontroly a sankcie, ktorými sa zaručuje správne uplatňovanie a účinné presadzovanie tohto nariadenia. Na tento účel by sa mali sprehľadniť a posilniť existujúce pravidlá odňatia licencie Spoločenstva. Súčasná pravidlá by sa mali prispôbiť tak, aby umožňovali účinné ukládanie sankcií za závažné porušenia, ku ktorým došlo v hostiteľskom členskom štáte. Sankcie by mali byť nediskriminačné a primerané závažnosti porušenia. Malo by byť možné podať odvolanie vo vzťahu ku každej uloženej sankcii.
- (18) Členské štáty by mali zaznamenávať do svojich vnútroštátnych elektronických registrov podnikov cestnej dopravy všetky závažné porušenia, ktorých sa dopravcovia dopustili a ktoré viedli k uloženiu sankcie.
- (19) S cieľom uľahčiť a posilniť výmenu informácií medzi vnútroštátnymi orgánmi by si členské štáty mali vymieňať príslušné informácie prostredníctvom vnútroštátnych kontaktných miest zriadených podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. .../2009 z ..., ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy⁽⁴⁾.
- (20) 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 Komisiu⁽⁵⁾.
- (21) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na prispôbenie príloh I, II a III k tomuto nariadeniu technickému pokroku. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tohto nariadenia, musia sa prijať v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 18, 21.1.1997, s. 1.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 370, 31.12.1985, s. 8.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ L ...

⁽⁵⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1.

- (22) Členské štáty by mali prijať potrebné opatrenia na vykonávanie tohto nariadenia, najmä pokiaľ ide o účinné, primerané a odrádzajúce sankcie.
- (23) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to zabezpečenie jednotného rámca medzinárodnej nákladnej cestnej dopravy v Spoločenstve, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov a z dôvodu jeho rozsahu a dôsledkov ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku, toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie uvedeného cieľa,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa uplatňuje na medzinárodnú prepravu tovaru po ceste vykonávanú v prenájme alebo za úhradu na území Spoločenstva.
2. V prípade, že ide o prepravu z členského do tretej krajiny a naopak, toto nariadenie sa uplatňuje na tú časť cesty, ktorá sa uskutočnila na území ktoréhokoľvek tranzitného členského štátu. Neuplatňuje sa na tú časť cesty na území členského štátu, v ktorom sa uskutočňuje nakládka alebo vykládka, pokiaľ nebola uzavretá potrebná dohoda medzi Spoločenstvom a dotknutou treťou krajinou.
3. Do uzatvorenia dohôd uvedených v odseku 2 toto nariadenie nemá vplyv na:
- a) ustanovenia týkajúce sa prepravy z niektorého členského štátu do tretej krajiny a naopak ustanovených v dvojstranných dohodách uzavretých členskými štátmi s uvedenými tretími krajinami;
- b) ustanovenia týkajúce sa prepravy z niektorého členského štátu do tretej krajiny a naopak v dvojstranných dohodách uzavretých členskými štátmi, ktoré už buď v rámci dvojstranných oprávnení, alebo v rámci liberalizačných dojednaní umožňujú nakládku a vykládku v členskom štáte dopravcom, ktorí nie sú usadení v uvedenom členskom štáte.
4. Toto nariadenie sa uplatňuje na vnútroštátnu prepravu tovaru po ceste, ktorú dočasne vykonáva dopravca, ktorý nie je usadený v danom členskom štáte, ako sa ustanovuje v kapitole III.

5. Toto nariadenie sa neuplatňuje na tieto druhy prepravy a jazdy prázdnych vozidiel, ktoré súvisia s touto prepravou:

- a) preprava pošty ako univerzálna služba;
- b) preprava poškodených alebo pokazených vozidiel;
- c) preprava tovaru v motorových vozidlách, ktorých celková povolená hmotnosť vrátane príviesného vozidla nepresahuje 3,5 tony;
- d) preprava tovaru v motorových vozidlách, ktoré spĺňajú tieto podmienky:
- i) prevázaný tovar je vo vlastníctve podniku alebo je predaný, kúpený, prenajatý, prenajímaný, vyrábaný, získaný, spracovávaný alebo opravovaný podnikom;
- ii) účelom cesty je preprava tovaru z alebo do podniku, či už v rámci alebo mimo podniku pre jeho potreby;
- iii) motorové vozidlo použité pre takúto prepravu riadi člen personálu, ktorý je v podniku zamestnaný, alebo ktorý je podniku k dispozícii na základe zmluvného záväzku;
- iv) vozidlo, ktoré tovar prepravuje je vo vlastníctve podniku, bolo zakúpené podnikom na splátky alebo je prenajaté. Ak je vozidlo prenajaté musí spĺňať podmienky smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/1/ES z 18. januára 2006 o používaní vozidiel prenajatých bez vodičov na cestnú prepravu tovaru ⁽¹⁾;
- v) takáto preprava je iba vedľajšou činnosťou v rámci celkových činností podniku;
- e) preprava liečiv, lekárskeho prístrojov, vybavenia a iných tovarov potrebných pre lekársku starostlivosť v prípade naliehajúcej pomoci najmä pri prírodných katastrofách.

Písmeno d) bod iv) prvého pododseku sa neuplatňuje na použitie náhradných vozidiel počas krátkodobých výpadkov vozidiel bežne používaných.

6. Ustanoveniami odseku 5 nie sú dotknuté podmienky, za ktorých ktorýkoľvek členský štát oprávňuje svojich štátnych príslušníkov na vykonávanie činností uvedených v danom odseku.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia:

1. vozidlo je motorové vozidlo evidované v členskom štáte alebo súprava vozidiel, z ktorej je aspoň jedno motorové vozidlo evidované v členskom štáte a ktoré sa používa výhradne na prepravu tovaru;

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 33, 4.2.2006, s. 82.

2. medzinárodná preprava je:
- jazda uskutočnená naloženým vozidlom z miesta odchodu do cieľového miesta, pričom tieto miesta sú v dvoch rôznych členských štátoch a nezáleží na tom, či bol, alebo nebol uskutočnený tranzit cez územie jedného alebo viacerých členských štátov alebo tretích krajín;
 - jazda uskutočnená naloženým vozidlom z členského štátu do tretej krajiny alebo naopak, pričom nezáleží na tom, či bol, alebo nebol uskutočnený tranzit cez územie jedného alebo viacerých členských štátov alebo tretích krajín;
 - jazda uskutočnená naloženým vozidlom medzi tretími krajinami s tranzitom cez územie jedného alebo viacerých členských štátov; alebo
 - jazda prázdneho vozidla spojená s prepravou uvedenou v písmenách a), b) a c);
3. hostiteľský členský štát je členský štát, v ktorom dopravca vykonáva prepravu a nie je členský štát, v ktorom je dopravca usadený;
4. dopravca, ktorý nie je usadený v danom členskom štáte, je podnik nákladnej cestnej dopravy, ktorý vykonáva prepravu v hostiteľskom členskom štáte;
5. vodič je každá osoba, ktorá riadi vozidlo, a to aj krátkodobo, alebo ktorá je prepravovaná vo vozidle v rámci svojich povinností, aby mohla v prípade potreby vozidlo riadiť;
6. kabotážna preprava je vnútroštátna preprava v prenájme alebo za úhradu vykonávaná dočasne v hostiteľskom členskom štáte;
7. závažné porušenie právnych predpisov Spoločenstva v oblasti cestnej dopravy je porušenie, ktoré môže viesť k strate bezúhonnosti v súlade s článkom 6 ods. 1 a 2 nariadenia (ES) č. .../2009 a/alebo k dočasnému alebo trvalému odňatiu licencie Spoločenstva.

KAPITOLA II

MEDZINÁRODNÁ PREPRAVA

Článok 3

Všeobecná zásada

Medzinárodná preprava sa vykonáva na základe držby licencie Spoločenstva, a ak je vodič štátnym príslušníkom tretej krajiny, v spojení s osvedčením vodiča.

Článok 4

Licencia Spoločenstva

1. Licenciu Spoločenstva vydáva členský štát v súlade s týmto nariadením pre každého dopravcu, ktorý prepravuje tovar v prenájme alebo za úhradu a ktorý:

- je usadený v uvedenom členskom štáte, v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva a vnútroštátnymi právnymi predpismi uvedeného členského štátu; a
- je v členskom štáte, kde je usadený, oprávnený vykonávať medzinárodnú prepravu tovaru po ceste v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva a vnútroštátnymi právnymi predpismi tohto členského štátu týkajúcimi sa prístupu k povolaniu prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy.

2. Licenciu Spoločenstva vydáva príslušný orgán členského štátu, v ktorom je dopravca usadený, na obdobie najviac desať rokov, ktoré možno obnoviť.

Licencie Spoločenstva a overené kópie vydané pred dňom začatia uplatňovania tohto nariadenia zostávajú platné až do dňa uplynutia ich platnosti.

Komisia prispôbobi dobu platnosti licencie Spoločenstva technickému pokroku, najmä vnútroštátne elektronické registre podnikov cestnej dopravy, ako sa ustanovuje v článku 16 nariadenia (ES) č. .../2009. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 15 ods. 2.

3. Členský štát, kde je dopravca usadený vydá držiteľovi originál licencie Spoločenstva, ktorý bude u dopravcu, a overené kópie, ktorých počet je zhodný s počtom vozidiel, ktoré držiteľ licencie Spoločenstva používa, bez ohľadu na to, či uvedené vozidlá vlastní alebo ich má napríklad z dôvodu prenájmu s právom kúpy, prenájmu alebo lízingevej zmluvy.

4. Licencia Spoločenstva a overené kópie musia zodpovedať vzoru uvedenému v prílohe II, v ktorej sú taktiež uvedené podmienky upravujúce jej použitie. Musí obsahovať najmenej dva bezpečnostné prvky uvedené v prílohe I.

Komisia prispôbobi prílohy I a II technickému pokroku. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 15 ods. 2.

5. Na licencií Spoločenstva a ich overených kópiách musí byť odtlačok pečiatky vydávajúceho orgánu, ako aj podpis a sériové číslo. Sériové čísla licencie Spoločenstva a overených kópií sa zaznamenávajú do vnútroštátneho elektronického registra podnikov cestnej dopravy ako súčasť údajov o dopravcoví.

6. Licencia Spoločenstva sa vydáva na meno dopravcu a je neprenosná na inú osobu. Overená kópia licencie Spoločenstva sa musí nachádzať v každom vozidle dopravcu a na požiadanie predložiť oprávnenej osobe, ktorá vykonáva kontrolu.

V prípade súpravy vozidiel musí byť overená kópia v motorovom vozidle. Licencia platí pre vozidlovú súpravu, aj keď prívies alebo náves nemá evidenciu alebo oprávnenie používať cesty na meno držiteľa licencie, alebo ak má evidenciu alebo oprávnenie používať cesty v inom členskom štáte.

Článok 5

Osvedčenie vodiča

1. Osvedčenie vodiča vydáva členský štát v súlade s týmto nariadením každému dopravcovi, ktorý:

- a) je držiteľom licencie Spoločenstva, a
- b) v uvedenom členskom štáte zákonne zamestnáva vodiča, ktorý nie je štátnym príslušníkom členského štátu, ani osobou s dlhodobým pobytom v zmysle smernice Rady 2003/109/ES z 25. novembra 2003 o právnom postavení štátnych príslušníkov tretích krajín, ktoré sú osobami s dlhodobým pobytom⁽¹⁾, alebo právoplatne využíva služby vodiča, ktorý nie je štátnym príslušníkom členského štátu, ani osobou s dlhodobým pobytom v zmysle uvedenej smernice, a ktorý je k dispozícii tomuto dopravcovi v súlade s podmienkami zamestnávania a odbornej prípravy stanovenými v tom istom členskom štáte:
 - i) zákonmi, inými právnymi predpismi alebo správnymi opatreniami, a prípadne
 - ii) kolektívnymi zmluvami, v súlade s pravidlami platnými v uvedenom členskom štáte.

2. Osvedčenie vodiča vydávajú príslušné orgány členského štátu, v ktorom je dopravca usadený, na žiadosť držiteľa licencie Spoločenstva pre každého vodiča, ktorý nie je štátnym príslušníkom členského štátu, ani osobou s dlhodobým pobytom v zmysle smernice 2003/109/ES a ktorého tento dopravca zákonne zamestnáva, alebo pre každého vodiča, ktorý nie je štátnym príslušníkom členského štátu, ani osobou s dlhodobým pobytom v zmysle uvedenej smernice, a ktorý je k dispozícii tomuto dopravcovi. Každé osvedčenie vodiča potvrdzuje, že vodič v ňom menovaný je zamestnaný v súlade s podmienkami stanovenými v odseku 1.

3. Osvedčenie vodiča musí zodpovedať vzoru uvedenému v prílohe III. Musí obsahovať najmenej dva bezpečnostné prvky uvedené v prílohe I.

4. Komisia prispôsobí prílohu III technickému pokroku. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 15 ods. 2.

5. Na osvedčení vodiča musí byť odtlačok pečiatky vydávajúceho orgánu, ako aj podpis a sériové číslo. Sériové číslo osvedčenia vodiča sa môže zaznamenať vo vnútroštátnom elektronickom registri podnikov cestnej dopravy ako súčasť údajov o dopravcovi, ktorý ho poskytuje vodičovi uvedenému v osvedčení.

6. Osvedčenie vodiča patrí dopravcovi, ktorý ho dáva k dispozícii vodičovi v ňom uvedenému, keď vodič riadi vozidlo,

ktorému bola udelená licencia Spoločenstva vydaná tomuto dopravcovi. Overená kópia osvedčenia vodiča, ktoré vydali príslušné orgány členského štátu, v ktorom je dopravca usadený, sa uchováva v prevádzkových priestoroch dopravcu. Osvedčenie vodiča sa predloží na žiadosť oprávnenej osoby, ktorá vykonáva kontrolu.

7. Osvedčenie vodiča sa vydáva na obdobie určené vydávajúcim členským štátom, maximálne však na päť rokov. Osvedčenie vodiča vydané pred dňom začatia uplatňovania tohto nariadenia zostávajú platné až do dňa uplynutia ich platnosti.

Osvedčenie vodiča je platné len vtedy, keď sú splnené podmienky, za ktorých bolo vydané. Členské štáty prijímú primerané opatrenia, aby zabezpečili, že ak sa tieto podmienky už neplnia, dopravca bezodkladne vráti osvedčenie orgánom, ktoré ho vydali.

Článok 6

Overovanie podmienok

1. Keď sa predloží žiadosť o vydanie alebo obnovenie licencie Spoločenstva v súlade s článkom 4 ods. 2, príslušné orgány členského štátu, v ktorom je dopravca usadený preskúmajú, či spĺňa podmienky ustanovené v článku 4 ods. 1.

2. Príslušné orgány členského štátu, v ktorom je dopravca usadený pravidelne skúmajú, a to prostredníctvom kontrol vykonávaných každý rok a pokrývajúcich aspoň 20 % platných osvedčení vodiča vydaných v uvedenom štáte, či sa dodržiavajú podmienky uvedené v článku 5 ods. 1, za ktorých bolo osvedčenie vodiča vydané.

Článok 7

Zamietnutie žiadosti o vydanie licencie Spoločenstva a osvedčenia vodiča a ich odňatie

1. Ak nie sú splnené podmienky ustanovené v článku 4 ods. 1 alebo článku 5 ods. 1, príslušné orgány členského štátu, v ktorom je dopravca usadený, zamietnu žiadosť o vydanie alebo obnovenie licencie Spoločenstva, alebo žiadosť o vydanie osvedčenia vodiča a to odôvodneným rozhodnutím.

2. Príslušné orgány odnímu licenciu Spoločenstva alebo osvedčenie vodiča, ak držiteľ:

a) nespĺňa podmienky ustanovené v článku 4 ods. 1 alebo uvedené v článku 5 ods. 1, alebo

b) poskytol nesprávne informácie vzhľadom na žiadosť o vydanie licencie Spoločenstva alebo osvedčenia vodiča.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 16, 23.1.2004, s. 44.

KAPITOLA III

KABOTÁŽ

Článok 8

Všeobecná zásada

1. Každý dopravca vykonávajúci prepravu v prenájme alebo za úhradu, ktorý je držiteľom licencie Spoločenstva a ktorého vodič, ak je štátnym príslušníkom tretieho štátu, je držiteľom osvedčenia vodiča, je za podmienok ustanovených v tejto kapitole oprávnený vykonávať kabotážnu prepravu.

2. Dopravcovia uvedení v odseku 1 môžu po dodaní tovaru prepravovaného v rámci medzinárodnej prepravy z iného členského štátu alebo z tretej krajiny do hostiteľského členského štátu uskutočniť s tým istým vozidlom alebo v prípade jazdnej súpravy, s motorovým vozidlom toho istého vozidla, najviac tri následné kabotážne prepravy. Posledná vykládka počas kabotážnej prepravy pred opustením hostiteľského členského štátu sa musí uskutočniť do siedmich dní od poslednej vykládky v hostiteľskom členskom štáte počas dovozu v rámci medzinárodnej prepravy.

Dopravcovia môžu v lehote uvedenej v prvom pododseku uskutočniť niektoré alebo všetky kabotážne prepravy povolené podľa prvého pododseku v ktoromkoľvek členskom štáte za predpokladu, že sa obmedzia na 1 kabotáž v každom členskom štáte počas 3 dní, ktoré nasledujú po vstupe prázdneho vozidla na územie predmetného členského štátu.

3. Služby vnútroštátnej nákladnej cestnej dopravy, ktoré vykonáva v hostiteľskom členskom štáte dopravca, ktorý v ňom nie je usadený, sa považujú za služby v súlade s týmto nariadením len vtedy, ak dopravca môže poskytnúť jasný dôkaz o medzinárodnej preprave, v rámci ktorej prišiel do hostiteľského členského štátu a o každej následnej kabotážnej preprave tam vykonanej.

Dôkaz uvedený v prvom pododseku musí obsahovať minimálne tieto podrobné údaje pre každú činnosť:

- meno, adresa a podpis odosielateľa;
- meno, adresa a podpis dopravcu;
- meno a adresa príjemcu a po dodaní tovaru aj jeho podpis a dátum dodania;
- miesto a dátum prevzatia tovaru a určené miesto dodania;
- bežný opis druhu tovaru a spôsobu balenia, a v prípade nebezpečného tovaru jeho všeobecne uznaný opis, ako aj počet balení a ich osobitné označenie a čísla;
- brutto hmotnosť tovaru alebo jeho množstvo inak vyjadrené;
- evidenčné čísla motorového vozidla a prívěsu.

4. Každý dopravca, oprávnený vykonávať v členskom štáte, kde je usadený, v súlade s právnymi predpismi členského štátu, nákladnú cestnú dopravu v prenájme alebo za úhradu podľa

článku 1 ods. 5 písm. a), b) a c), je oprávnený za podmienok stanovených v tejto kapitole vykonávať kabotážnu prepravu toho istého druhu alebo kabotážnu prepravu vozidlami tej istej kategórie.

5. Povolenie vykonávať kabotážnu prepravu v rámci druhov prepravy uvedených v článku 1 ods. 5 písm. d) a e) nie je obmedzené.

Článok 9

Pravidlá platné pre kabotážnu prepravu

1. Vykonávanie kabotážnej prepravy podlieha, ak nie je inak uvedené v právnych predpisoch Spoločenstva, zákonoch, iných právnych predpisoch a správnych opatreniach platných v hostiteľskom členskom štáte s ohľadom na:

- podmienky, ktorými sa riadia prepravné zmluvy;
- hmotnosti a rozmery vozidiel;
- požiadavky týkajúce sa prepravy určitých kategórií tovaru, najmä nebezpečného tovaru, potravinového tovaru rýchlo podliehajúceho skaze a živých zvierat;
- doba jazdy a čas odpočinku;
- daň z pridanej hodnoty (DPH) na prepravné služby.

Hmotnosť a rozmery uvedené v písm. b) prvého odseku môžu, kde je to vhodné, presahovať hmotnosti a rozmery uplatniteľné v členskom štáte, v ktorom je dopravca usadený, avšak tieto za žiadnych okolností nesmú presahovať hraničné hodnoty, ktoré stanovil hostiteľský členský štát pre vnútroštátnu dopravu alebo technické charakteristiky uvedené v dokladoch podľa článku 6 ods. 1 smernice Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave⁽¹⁾.

2. Zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia uvedené v odseku 1 uplatňujú členské štáty na dopravcov, ktorí nie sú usadení v danom členskom štáte, za tých istých podmienok, aké sa ukladajú dopravcom usadeným v hostiteľskom členskom štáte, s cieľom zabrániť akejkoľvek diskriminácii z dôvodu štátnej príslušnosti alebo miesta usadenia.

Článok 10

Ochranné opatrenia

1. V prípade závažného narušenia vnútroštátneho dopravného trhu v danej geografickej oblasti alebo jeho zhoršenia v dôsledku kabotážnej prepravy sa ktorýkoľvek členský štát môže s touto záležitosťou obrátiť na Komisiu na účely prijatia ochranných opatrení a poskytne Komisii nevyhnutné informácie a oboznámi ju s opatreniami, ktoré zamýšľa vykonať, pokiaľ ide o dopravcov, ktorí sú usadení v tomto členskom štáte.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59.

2. Na účely odseku 1:

— „závažné narušenie vnútroštátneho dopravného trhu v danej geografickej oblasti“ je existencia problémov špecifických pre tento trh, ktorá znamená, že na tomto trhu existuje vážny a potenciálne trvalý nadbytok ponuky nad dopytom, čo predstavuje ohrozenie finančnej stability a existencie značného počtu dopravcov,

— „geografická oblasť“ je oblasť zahŕňajúca celé územie členského štátu alebo jeho časť, alebo oblasť rozšírená na celé územie iných členských štátov alebo ich častí.

3. Komisia preskúma situáciu na základe príslušných údajov a po porade s výborom uvedeným v článku 15 ods. 1 a do jedného mesiaca od doručenia žiadosti členského štátu rozhodne o tom, či sú alebo nie sú potrebné ochranné opatrenia a ak sú potrebné, prijme ich.

Takéto opatrenia môžu zahŕňať dočasné vylúčenie dotknutej oblasti z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.

Opatrenia prijaté v súlade s týmto článkom zostanú v platnosti na obdobie nepresahujúce šesť mesiacov, ktoré možno obnoviť raz, v rámci tých istých obmedzení platnosti.

Komisia bezodkladne oznámi členským štátom a Rade každé rozhodnutie prijaté podľa tohto odseku.

4. Ak sa Komisia rozhodne prijať ochranné opatrenia týkajúce sa jedného alebo viacerých členských štátov, od príslušných orgánov týchto členských štátov sa bude vyžadovať, aby prijali opatrenia ekvivalentného rozsahu, pokiaľ ide o dopravcov, ktorí majú sídlo v tomto členskom štáte, o ktorých informujú Komisiu. Tieto opatrenia sa uplatňujú najneskôr od toho istého dátumu, od ktorého sa Komisia rozhodla prijať ochranné opatrenia.

5. Každý členský štát môže predložiť Rade rozhodnutie Komisie v zmysle odseku 3 a to do 30 dní od jeho oznámenia. Rada môže kvalifikovanou väčšinou do 30 dní od tejto žiadosti, alebo v prípade žiadostí podaných niekoľkými členskými štátmi od prvej žiadosti, prijať rozdielne rozhodnutie.

Na rozhodnutie Rady sa vzťahujú obmedzenia platnosti stanovené v treťom pododseku odseku 3. Od príslušných orgánov dotknutých členských štátov sa vyžaduje, aby prijali opatrenia ekvivalentného rozsahu, pokiaľ ide o dopravcov, ktorí majú sídlo v takomto členskom štáte a aby o týchto opatreniach informovali Komisiu. Ak Rada neprijme žiadne rozhodnutie v lehote uvedenej v prvom pododseku, rozhodnutie Komisie sa stane konečným.

6. Ak Komisia považuje za potrebné predĺžiť platnosť opatrení uvedených v odseku 3, predloží návrh Rade, ktorá rozhodne kvalifikovanou väčšinou.

KAPITOLA IV

VZÁJOMNÁ POMOC A SANKCIE

Článok 11

Vzájomná pomoc

Členské štáty si navzájom pomáhajú pri zabezpečovaní uplatňovania a monitorovania tohto nariadenia. Informácie si vymieňajú prostredníctvom vnútroštátnych kontaktných miest ustanovených podľa článku 18 nariadenia (ES) č. .../2009.

Článok 12

Ukladanie sankcií za porušenia v členskom štáte, v ktorom je dopravca usadený

1. V prípade závažného porušenia právnych predpisov Spoločenstva v oblasti cestnej dopravy, spáchaného alebo zisteného v ktoromkoľvek členskom štáte, príslušné orgány členského štátu, v ktorom je dopravca, ktorý sa dopustil porušenia usadený, s cieľom riešiť túto záležitosť prijímú náležité opatrenia, ktoré môžu, okrem iného, viesť k uloženiu týchto správnych sankcií:

- a) dočasné alebo trvalé odňatie niektorých alebo všetkých overených kópií licencie Spoločenstva;
- b) dočasné alebo trvalé odňatie licencie Spoločenstva.

Tieto sankcie sa môžu uložiť po prijatí konečného rozhodnutia vo veci a zohľadňujú závažnosť porušenia, ktorého sa dopustil držiteľ licencie Spoločenstva a celkový počet overených kópií uvedenej licencie, ktorých je držiteľom a ktoré sa týkajú medzinárodnej prepravy.

2. V prípade závažného porušenia týkajúceho sa každého zneužitia osvedčení vodiča, príslušné orgány členského štátu, v ktorom je dopravca, ktorý sa dopustil porušenia, usadený, uložia primerané sankcie, ako sú:

- a) zastavenie vydávania osvedčení vodiča,
- b) odňatie osvedčení vodiča,
- c) podmienenie vydania osvedčení vodiča splnením dodatočných podmienok, aby sa zabránilo zneužitiu,
- d) dočasné alebo trvalé odňatie niektorých alebo všetkých overených kópií licencie Spoločenstva,
- e) dočasné alebo trvalé odňatie licencie Spoločenstva.

Tieto sankcie sa môžu stanoviť po prijatí konečného rozhodnutia vo veci a zohľadňujú závažnosť porušenia, ktorého sa dopustil držiteľ licencie Spoločenstva.

3. Príslušné orgány členského štátu, v ktorom je dopravca usadený oznámia čo najskôr príslušným orgánom členského štátu, v ktorom boli porušenia zistené, avšak najneskôr do dvoch mesiacov od konečného rozhodnutia vo veci, či bola uložená niektorá zo sankcií uvedených v odsekoch 1 a 2 a upresní ktorá.

Ak takéto sankcie neboli uložené, príslušné orgány členského štátu, v ktorom je dopravca usadený, uvedú dôvody.

4. Príslušné orgány zabezpečia, aby sankcie uložené dotknutému dopravcovi boli ako celok primerané porušeniu alebo porušeniam, za ktoré sa tieto sankcie ukladajú, pričom berú do úvahy akúkoľvek sankciu uloženú za rovnaké porušenie v členskom štáte, kde bolo porušenie zistené.

5. Príslušné orgány členského štátu, v ktorom je dopravca usadený, môžu tiež začať podľa vnútroštátneho práva konanie voči dopravcovi pred príslušným vnútroštátnym súdom alebo tribunálom. Informujú príslušný orgán hostiteľského členského štátu o rozhodnutiach prijatých na tento účel.

6. Členské štáty zabezpečia, aby dopravcovia mali právo odvolať sa voči akejkoľvek správnej sankcii, ktorá im bola uložená podľa tohto článku.

Článok 13

Ukladanie sankcií za porušenia v hostiteľskom členskom štáte

1. Ak sa príslušné orgány členského štátu dozvedia, že došlo k závažnému porušeniu tohto nariadenia alebo právnych predpisov Spoločenstva v oblasti cestnej dopravy dopravcom, ktorý nie je v danom členskom štáte usadený, členský štát, na území ktorého k tomuto porušeniu došlo, poskytne príslušným orgánom členského štátu, v ktorom je dopravca usadený čo najskôr, no najneskôr do dvoch mesiacov od konečného rozhodnutia vo veci, tieto informácie:

- a) opis porušenia, dátum a čas, kedy k porušeniu došlo;
- b) kategória, druh a závažnosť porušenia; a
- c) uložené a vykonané sankcie.

Príslušné orgány hostiteľského členského štátu môžu požiadať príslušné orgány členského štátu, v ktorom je dopravca usadený o uloženie správnych sankcií v súlade s článkom 12.

2. Bez toho, aby bolo dotknuté akékoľvek trestné stíhanie, príslušné orgány hostiteľského členského štátu sú oprávnené uložiť sankcie dopravcovi, ktorý nie je usadený v danom členskom štáte, a ktorý porušil toto nariadenie alebo vnútroštátne právne predpisy v oblasti cestnej dopravy alebo právne predpisy Spoločenstva v oblasti cestnej dopravy na jeho území počas kabotážnej prepravy. Orgány uložia sankcie na nediskrimi-

načnom základe. K týmto sankciám patrí, okrem iného, varovanie, alebo v prípade závažného porušenia, dočasný zákaz kabotážnej prepravy na území hostiteľského členského štátu, kde došlo k porušeniu.

3. Členské štáty zabezpečia, aby dopravcovia mali právo odvolať sa voči akejkoľvek správnej sankcii, ktorá im bola uložená podľa tohto článku.

Článok 14

Záznamy vo vnútroštátnom elektronickom registri

Členské štáty zabezpečia, aby závažné porušenie právnych predpisov Spoločenstva v oblasti cestnej dopravy, ktorého sa dopustili dopravcovia usadení na ich území a ktorého dôsledkom bolo uloženie sankcie zo strany niektorého členského štátu, ako aj dočasné alebo trvalé odňatie licencie Spoločenstva alebo overenej kópie, boli zaznamenané vo vnútroštátnom elektronicko registri podnikov cestnej dopravy. Záznamy v registri, ktoré sa týkajú dočasného alebo trvalého odňatia licencie Spoločenstva, sa v databáze uchovávajú dva roky, v prípade dočasného odňatia, odo dňa skončenia obdobia odňatia a v prípade trvalého odňatia odo dňa odňatia.

KAPITOLA V

VKONÁVANIE

Článok 15

Výbor

1. Komisii pomáha výbor zriadený podľa článku 18 ods. 1 nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES, so zreteľom na jeho článok 8.

Článok 16

Sankcie

Členské štáty ustanovia pravidlá týkajúce sa sankcií za porušenie ustanovení tohto nariadenia a prijímú všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie ich vykonávania. Ustanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty oznámia tieto ustanovenia Komisii do ... (*) a oznámia bezodkladne akékoľvek následné zmeny a doplnenia, ktoré sa vzťahujú na uvedené ustanovenia.

Členské štáty zabezpečia, aby sa takéto opatrenia prijali bez diskriminácie na základe štátnej príslušnosti alebo miesta, kde je dopravca usadený.

(*) Dva roky odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

Článok 17

Predkladanie správ

1. Členské štáty raz za dva roky informujú Komisiu o počte dopravcov, ktorí sú držiteľmi licencie Spoločenstva k 31. decembru predošlého roku a o počte overených kópií vydaných s ohľadom na vozidlá, ktoré sú k uvedenému dňu v prevádzke.
2. Členské štáty taktiež informujú Komisiu o počte osvedčení vodiča vydaných v predchádzajúcom kalendárnom roku, ako aj o počte osvedčení vodiča v obehu k 31. decembru toho istého roku.
3. Komisia vypracuje do konca roku 2013 správu o stave trhu cestnej dopravy Spoločenstva. Správa bude obsahovať analýzu situácie na trhu vrátane zhodnotenia účinnosti kontrol, analýzu vývoja podmienok zamestnávania v povolani, ako aj zhodnotenie toho, či harmonizácia pravidiel v oblastiach, ako napríklad presadzovanie, poplatky za používanie ciest a právne predpisy v sociálnej oblasti a v oblasti bezpečnosti, pokročili do takej miery, že je možné uvažovať o ďalšom otvorení domácich trhov cestnej dopravy vrátane kabotáže.

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

V ...

Za Európsky parlament
predseda

...

KAPITOLA VI

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 18

Zrušenia

Nariadenia (EHS) č. 881/92 a (EHS) č. 3118/93 a smernica 2006/94/ES sa týmto zrušujú.

Odkazy na zrušené nariadenia a smernicu sa považujú za odkazy na toto nariadenie a znejú v súlade s tabuľkou zhody ustanovenou v prílohe IV.

Článok 19

Nadobudnutie účinnosti

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

Uplatňuje sa od (*).

Za Radu
predseda

...

(*) Dva roky odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

PRÍLOHA I

BEZPEČNOSTNÉ PRVKY LICENCIE SPOLOČENSTVA A OSVEDČENIA VODIČA

Licencia Spoločenstva a osvedčenie vodiča musia mať najmenej dva z týchto bezpečnostných prvkov:

- hologram,
 - špeciálne vlákna v papieri, ktoré sú viditeľné v ultrafialovom svetle,
 - najmenej jeden riadok mikrotlačou (tlač viditeľná len pomocou lupy, z ktorej sa nedá urobiť fotokópia),
 - hmatateľné znaky, symboly alebo vzory,
 - dvojité číslovanie: sériové číslo licencie Spoločenstva, jej overenej kópie alebo osvedčenia vodiča ako aj v každom prípade číslo vydania,
 - ochranná podtlač s gilošovaným vzorom a írisovou tlačou.
-

PRÍLOHA II

VZOR LICENCIE SPOLOČENSTVA

EURÓPSKE SPOLOČENSTVO

a)

(Svetlomodrá farba Pantone, papier z buničiny formát DIN A4, 100 g/m² alebo viac)

(Prvá strana licencie)

(Text v úradnom jazyku (v jednom z úradných jazykov) členského štátu vydávajúceho licenciu)

Štát vydávajúci licenciu Rozlišovací znak ⁽¹⁾
--

Názov príslušného orgánu alebo úradu

LICENCIA č.

(alebo)

OVERENÁ KÓPIA č.

pre medzinárodnú prepravu tovaru po ceste v prenájme alebo za úhradu

Táto licencia oprávňuje (?)

.....

uskutočňovať medzinárodnú prepravu tovaru po ceste v prenájme alebo za úhradu a použiť akúkoľvek trasu na cesty alebo časti ciest vykonané v prenájme alebo za úhradu v rámci územia Spoločenstva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. .../2009 z ... o spoločných pravidlách prístupu na trh medzinárodnej nákladnej cestnej dopravy (prepracované znenie) a v súlade so všeobecnými ustanoveniami tejto licencie.

Osobitné poznámky:	
Táto licencia platí od	do	
.....		
Vydaná v,	dňa	
..... ⁽³⁾		

⁽¹⁾ Rozlišovacie znaky členských štátov sú: (B) Belgicko, (BG) Bulharsko, (CZ) Česká republika, (DK) Dánsko, (D) Nemecko, (EST) Estónsko, (IRL) Írsko, (GR) Grécko, (E) Španielsko, (F) Francúzsko, (I) Taliansko, (CY) Cyprus, (LV) Lotyšsko, (LT) Litva, (L) Luxembursko, (H) Maďarsko, (MT) Malta, (NL) Holandsko, (A) Rakúsko, (PL) Poľsko, (P) Portugalsko, (RO) Rumunsko, (SLO) Slovinsko, (SK) Slovensko, (FIN) Fínsko, (S) Švédsko, (UK) Spojené kráľovstvo.

⁽²⁾ Meno alebo obchodné meno a úplná adresa dopravcu.

⁽³⁾ Podpis a odtlačok pečiatky príslušného vydávajúceho orgánu alebo úradu.

b)

(Druhá strana licencie)

(Text v úradnom jazyku (v jednom z úradných jazykov) členského štátu vydávajúceho licenciu)

Všeobecné ustanovenia

Táto licencia je vydaná na základe nariadenia (ES) č. .../2009.

Táto licencia oprávňuje držiteľa pôsobiť v medzinárodnej preprave tovaru po ceste v prenájme alebo za úhradu a použiť akúkoľvek trasu na cesty alebo časti ciest vykonaných v prenájme alebo za úhradu v rámci územia Spoločenstva a, ak je to vhodné, za týchto podmienok:

- ak sa miesto odchodu a cieľové miesto nachádzajú v dvoch rôznych členských štátoch, pričom nezáleží na tom či bol alebo nebol uskutočnený tranzit cez územie jedného alebo viacerých členských štátov alebo tretích krajín,
- z členského štátu do tretej krajiny štátu alebo naopak, pričom nezáleží na tom, či bol, alebo nebol uskutočnený s tranzit cez územie jedného alebo viacerých členských štátov alebo tretích krajín,
- medzi tretimi krajinami s tranzitom cez územie jedného alebo viacerých členských štátov

a jazdy prázdneho vozidla spojené s takouto prepravou.

V prípade, že ide o prepravu z členského štátu do tretej krajiny a naopak, platí táto licencia pre tú časť cesty, ktorá vedie cez územie Spoločenstva. Platí v členskom štáte nakládky alebo vykládky, iba po uzavretí potrebnej dohody medzi Spoločenstvom a príslušnou treťou krajinou v súlade s nariadením (ES) č. .../2009.

Táto licencia je vydaná osobne na držiteľa a je neprenosná.

Licencia sa môže odňať príslušným orgánom členského štátu, ktorý ju vydal, a to ak držiteľ:

- nesplnil všetky podmienky pre použitie licencie,
- poskytol nesprávne informácie vzhľadom na údaje potrebné pre vydanie licencie Spoločenstva alebo jej obnovenie.

Originál licencie sa musí nachádzať v podniku nákladnej dopravy.

Overené kópie licencie sa musia nachádzať vo vozidle (*). V prípade vozidlovej súpravy musia byť v motorovom vozidle. Licencia platí pre vozidlovú súpravu, aj keď prives alebo náves nie je evidovaný alebo nemá oprávnenie používať cesty na meno držiteľa licencie, alebo ak je evidovaný alebo oprávnený používať cesty v inom členskom štáte.

Licencia musí byť predložená na požiadanie oprávnenej osoby, ktorá vykonáva kontrolu.

Na území každého členského štátu musí držiteľ dodržiavať zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia platné v tomto štáte, najmä pokiaľ ide o dopravu a prepravu.

(*) „Vozidlo“ je motorové vozidlo evidované v členskom štáte alebo súprava vozidiel, z ktorej je aspoň jedno motorové vozidlo evidované v členskom štáte a ktoré sa používajú výhradne na prepravu tovaru.

PRÍLOHA III

VZOR OSVEDČENIA VODIČA

EURÓPSKE SPOLOČENSTVO

a)

(Ružová farba Pantone – formát DIN A4; papier z buničiny, 100 g/m² alebo viac)

(Prvá strana osvedčenia)

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

Rozlišovací znak členského štátu (1) vydávajúceho osvedčenie	Názov príslušného orgánu alebo úradu
---	--------------------------------------

OSVEDČENIE VODIČA č. ...

pre medzinárodnú nákladnú cestnú dopravu v prenájme alebo za úhradu podľa licencie Spoločenstva

(Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. .../2009 z ... o spoločných pravidlách prístupu na trh medzinárodnej nákladnej cestnej dopravy (prepracované znenie))

Toto osvedčenie potvrdzuje, že na základe dokumentov predložených:

(2)

je tento vodič:

Meno a priezvisko	
Dátum a miesto narodenia	Štátna príslušnosť
Druh a referenčné číslo dokladu o totožnosti	
Dátum vydania	Miesto vydania
Číslo vodičského preukazu	
Dátum vydania	Miesto vydania
Číslo sociálneho poistenia	

(1) Rozlišovacie znaky členských štátov sú: (B) Belgicko, (BG) Bulharsko, (CZ) Česká republika, (DK) Dánsko, (D) Nemecko, (EST) Estónsko, (IRL) Írsko, (GR) Grécko, (E) Španielsko, (F) Francúzsko, (I) Taliansko, (CY) Cyprus, (LV) Lotyšsko, (LT) Litva, (L) Luxembursko, (H) Maďarsko, (MT) Malta, (NL) Holandsko, (A) Rakúsko, (PL) Poľsko, (P) Portugalsko, (RO) Rumunsko, (SLO) Slovinsko, (SK) Slovensko, (FIN) Fínsko, (S) Švédsko, (UK) Spojené kráľovstvo.

(2) Meno alebo obchodný názov a úplná adresa dopravcu.

je zamestnaný v súlade so zákonmi, inými právnymi predpismi alebo správными opatreniami a prípadne kolektívnymi zmluvami, v súlade s pravidlami platnými v tomto členskom štáte týkajúcich sa podmienok zamestnávania a odbornej prípravy vodičov platných v uvedenom členskom štáte pre vykonávanie cestnej dopravy v uvedenom členskom štáte:

..... (1)

Osobitné poznámky

.....

Toto osvedčenie platí od	do
Vydané v,	dňa
 (2)

(Druhá strana osvedčenia)

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

Všeobecné ustanovenia

Toto osvedčenie je vydané podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. .../2009.

Potvrďuje, že vodič v ňom menovaný je zamestnaný, v súlade so zákonmi, inými právnymi predpismi alebo správными opatreniami a prípadne kolektívnymi zmluvami, v súlade s pravidlami platnými v členskom štáte uvedenom v osvedčení, týkajúcich sa podmienok zamestnávania a odbornej prípravy vodičov platných v uvedenom členskom štáte pre vykonávanie cestnej dopravy v uvedenom štáte.

Osvedčenie vodiča patrí dopravcovi, ktorý ho dáva k dispozícii vodičovi v ňom uvedenému, keď tento vodič riadi vozidlo ⁽³⁾, ktorému bola udelená licencia Spoločenstva vydaná tomuto dopravcovi. Osvedčenie vodiča je neprenosné. Osvedčenie vodiča je platné len vtedy, keď sú splnené podmienky, za ktorých bolo vydané. Členské štáty prijímú primerané opatrenia, aby zabezpečili, že ak sa tieto podmienky už neplnia, dopravca bezodkladne vráti osvedčenie orgánom, ktoré ho vydali.

Príslušný orgán členského štátu, ktorý osvedčenie vydal, môže toto osvedčenie odobrať, najmä ak držiteľ:

- nesplnil všetky podmienky stanovené pre jeho používanie;
- poskytol nesprávne informácie vzhľadom na údaje potrebné na vydanie alebo obnovenie osvedčenia;

Overenú kópiu osvedčenia musí uchovávať dopravný podnik;

Originál osvedčenia sa musí nachádzať vo vozidle a vodič ho musí predložiť vždy, keď to požaduje oprávnená osoba, ktorá vykonáva kontrolu.

(1) Názov členského štátu, v ktorom je dopravca usadený.

(2) Podpis a odtlačok pečiatky príslušného vydávajúceho orgánu alebo úradu.

(3) „Vozidlo“ je motorové vozidlo evidované v členskom štáte alebo súprava vozidiel, z ktorej je aspoň jedno motorové vozidlo je evidované v členskom štáte, a ktoré sa používajú výhradne na prepravu tovaru.

PRÍLOHA IV

TABUĽKA ZHODY

Nariadenie (EHS) č. 881/92:	Nariadenie (EHS) č. 3118/93	Smernica 2006/94/ES	Toto nariadenie
Článok 1 ods. 1			Článok 1 ods. 1
Článok 1 ods. 2			Článok 1 ods. 2
Článok 1 ods. 3			Článok 1 ods. 3
Príloha II		Článok 1 ods. 1, článok 1 ods. 2, Príloha I; Článok 2	Článok 1 ods. 5
		Článok 2	Článok 1 ods. 6
Článok 2			Článok 2
Článok 3 ods. 1			Článok 3
Článok 3 ods. 2			Článok 4 ods. 1
Článok 3 ods. 3			Článok 5 ods. 1
Článok 4			
Článok 5 ods. 1			Článok 4 ods. 2
Článok 5 ods. 2			Článok 4 ods. 3
Článok 5 ods. 3			Článok 4 ods. 4
			Článok 4 ods. 5
Článok 5 ods. 4, Príloha I			Článok 4 ods. 6
Článok 5 ods. 5			Článok 4 ods. 2
Článok 6 ods. 1			Článok 5 ods. 2
Článok 6 ods. 2			Článok 5 ods. 2
Článok 6 ods. 3			Článok 5 ods. 3
Článok 6 ods. 4			Článok 5 ods. 6
Článok 6 ods. 5			Článok 5 ods. 7
Článok 7			Článok 6
Článok 8 ods. 1			Článok 7 ods. 1
Článok 8 ods. 2			Článok 7 ods. 2
Článok 8 ods. 3			Článok 12 ods. 1
Článok 8 ods. 4			Článok 12 ods. 2
Článok 9 ods. 1 a 2			Článok 12 ods. 6
	Článok 1 ods. 1		Článok 8 ods. 1
	Článok 1 ods. 2		Článok 8 ods. 4
	Článok 1 ods. 3 a 4		Článok 8 ods. 5
	Článok 2		-

Nariadenie (EHS) č. 881/92:	Nariadenie (EHS) č. 3118/93	Smernica 2006/94/ES	Toto nariadenie
	Článok 3		-
	Článok 4		-
	Článok 5		-
	Článok 6 ods. 1		Článok 9 ods. 1
	Článok 6 ods. 2		-
	Článok 6 ods. 3		Článok 9 ods. 2
	Článok 6 ods. 4		-
	Článok 7		Článok 10
Článok 10			Článok 17 ods. 1
Článok 11 ods. 1	Článok 8 ods. 1		Článok 11
Článok 11 ods. 2			Článok 13 ods. 1
Článok 11 ods. 3			Článok 12 ods. 4
Článok 11a			
	Článok 8 ods. 2 a 3		Článok 13 ods. 2
	Článok 8 ods. 4 pododseky 1 a 3		
	Článok 8 ods. 4 pododsek 2		Článok 11 ods. 4
	Článok 8 ods. 4 pododseky 4 a 5		Článok 11 ods. 5
	Článok 9		Článok 13 ods. 3
Článok 12			Článok 18
Článok 13			
Článok 14	Článok 10		
	Článok 11		
Článok 15	Článok 12	Článok 4	Článok 19
		Článok 3	
		Článok 5	
		Príloha II, III	
Príloha I			Príloha II
Príloha III			Príloha III
	Príloha I		
	Príloha II		
	Príloha III		
	Príloha IV		

ODÔVODNENÉ STANOVISKO RADY

I. ÚVOD

Komisia 25. mája 2007 predložila návrh nariadenia o spoločných pravidlách prístupu na **trh medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy (prepracované znenie)** ako jeden z troch návrhov takzvaného „cestného balíka“⁽¹⁾.

Európsky parlament schválil svoje stanovisko v prvom čítaní 21. mája 2008.

Rada prijala svoju spoločnú pozíciu v súlade s článkom 251 zmluvy 9. januára 2009.

Rada pri práci zohľadnila stanoviská Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru. Výbor regiónov rozhodol, že k uvedeným trom návrhom cestného balíka nezaujme stanovisko.

II. ANALÝZA SPOLOČNEJ POZÍCIE

1. Všeobecné súvislosti

Po **záveroch** z jarného zasadnutia Európskej rady v roku 2007 **o prínose sektora dopravy k lisabonskej stratégii** sa Komisia rozhodla predložiť návrhy na preskúmanie súčasného legislatívneho rámca týkajúceho sa prístupu k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy, prístupu na trh medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy a prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy tak, aby sa okrem iného zabezpečilo, že administratívne zaťaženie bude vhodné a primerané. Cieľom týchto troch návrhov ako celku je modernizovať, nahradiť a zľučiť ustanovenia vzťahujúce sa na prevádzkovateľov cestnej dopravy a prístup na trhy cestnej dopravy.

Cieľom návrhu nariadenia o spoločných pravidlách prístupu na trh medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy tak, ako ho predložila Komisia, je dosiahnuť spravodlivejšiu hospodársku súťaž prostredníctvom toho, že tieto pravidlá budú porovnateľnejšie, jednotnejšie a že sa budú dať lepšie vynucovať. Nabáda aj k lepšej optimalizácii naloženia vozidiel medzinárodnej dopravy, čo prispieva k zníženiu vplyvu dopravy na životné prostredie.

Spoločnou pozíciou, na ktorej sa dohodla Rada, sa ustanovujú pravidlá prístupu na trh medzinárodnej nákladnej dopravy. Tým, že obsahuje jednoduchú, zreteľnú a vynútiteľnú definíciu kabotáže sa ňou konsolidujú, spájajú a zásadne upravujú platné právne predpisy Spoločenstva. Ďalej sa ňou zjednodušuje štandardizovaný formát licencie Spoločenstva, overených kópií a vodičského osvedčenia. Predovšetkým sa ňou upravuje doba platnosti licencie Spoločenstva a overovanie plnenia podmienok a zavádzajú ochranné prvky, aby sa zabránilo manipulácii s týmito dokladmi a ich falšovaniu. Spoločnou pozíciou sa ďalej rozširujú právne ustanovenia týkajúce sa výmeny informácií medzi členskými štátmi a ich vzájomnej pomoci a sankcií za porušenia ukladaných členským štátom usadenia a hostiteľským členským štátom. Pre členské štáty z nej vyplýva aj povinnosť zaznamenávať do svojich vnútroštátnych registrov podnikov cestnej dopravy všetky závažné porušenia, ktorých sa dopustili ich vlastní dopravcovia a ktoré boli príčinou uloženia sankcie. Spoločnou pozíciou sa tiež zavádza povinnosť pre Komisiu zhodnotiť, či pokrok v oblasti harmonizácie určitých pravidiel (t. j. vynucovanie a poplatky za používanie cesty) umožní ďalšie otvorenie domácich dopravných trhov vrátane kabotáže, a na konci roku 2013 uverejniť z tohto posúdenia správu.

(¹) Ostatné dva legislatívne návrhy sú:

— návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré treba dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy [10114/1/07 TRANS 194 CODEC 602 + REV1 (en, fr, de)], a

— návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o spoločných pravidlách prístupu na trh autokarovej a autobusovej dopravy (prepracované znenie) [10102/2/07 TRANS 191 CODEC 601 + REV 2 (en, fr, de)].

2. Kľúčové otázky politiky

i) Licencia Spoločenstva a vodičské osvedčenie

Návrh Komisie predpokladá vydávanie licencie Spoločenstva na obdobie piatich rokov, ktoré možno obnoviť. Okrem toho členským štátom ukladá povinnosť zaznamenať sériové číslo licencie a overených kópií do vnútroštátneho elektronického registra podnikov cestnej dopravy ustanoveného v návrhu nariadenia o prístupe k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy.

Rada v spoločnej pozícii umožňuje pružnejší prístup a dlhšiu dobu platnosti licencie Spoločenstva vzhľadom na to, že prostredníctvom uvedeného registra bude možné kedykoľvek overiť aktuálnu situáciu dopravného podniku. Spoločnou pozíciou sa preto predlžuje platnosť obnoviteľnej licencie Spoločenstva na „najviac desať rokov“, zavádza (komitologický) regulačný postup s kontrolou na účely potrebných budúcich úprav platnosti licencie Spoločenstva a zodpovedajúcim spôsobom menia a dopĺňajú ustanovenia, ktoré sa týkajú overovania podmienok v súvislosti s vydaním a obnovou licencie.

Pokiaľ ide o vydávanie vodičského osvedčenia, Rada rozhodla, že v spoločnej pozícii sa uvedie odkaz na smernicu Rady 2003/109/ES o právnom postavení štátnych príslušníkov tretích krajín, ktoré sú osobami s dlhodobým pobytom [článok 5 ods. 1 písm. b) a článok 5 ods. 2]. Pokiaľ ide o zaznamenávanie sériového čísla vodičského osvedčenia vo vnútroštátnom elektronickom registri, toto ustanovenie nie je povinné (článok 5 ods. 5), čím sa spoločná pozícia odkláňa od návrhu Komisie.

Rada sa rozhodla zmeniť prílohu I a II tak, že do nich doplnila niekoľko ochranných prvkov, z ktorých sa pri každom doklade musia použiť najmenej dva, aby sa zabránilo prípadnému falšovaniu týchto dokladov. Európsky parlament sa rozhodol, že sa bude držať prístupu Komisie, a preto neprijal žiadne opatrenia a dopĺňajúce návrhy v tejto veci.

ii) Kabotáž

S cieľom upresniť dočasnú povahu kabotáže Komisia v pôvodnom návrhu zavádza novú definíciu tohto konceptu, ktorou sa kabotáž obmedzuje na najviac tri po sebe nasledujúce dopravné operácie v rámci siedmich dní, ktoré nasledujú po medzinárodnej preprave tovaru. Cieľom týchto obmedzení je uľahčiť vynucovanie, keďže príslušné informácie by sa dali získať z nákladných listov CMR, ktoré sa používajú v celej medzinárodnej doprave. V záujme úplnosti Komisia v príslušnom článku návrhu uvádza aj informácie, ktoré by mali obsahovať doklady nachádzajúce sa vo vozidle.

Spoločná pozícia Rady sa uberá rovnakým smerom ako návrh Komisie, avšak Rada vkladá ďalšie ustanovenie, na základe ktorého môžu dopravcovia uskutočňovať kabotáž v tranzitných členských štátoch s cieľom zabrániť jazdám bez nákladu na cestách Spoločenstva. Tieto operácie sa obmedzia na jednu operáciu na tranzitný členský štát v rámci troch dní, ktoré nasledujú po vstupe bez nákladu na územie daného členského štátu. Celkový počet operácií však bude naďalej obmedzený na tri v rámci siedmich dní. Tento širší prístup dáva dopravcom Spoločenstva väčšiu pružnosť v rámci, ktorý sa zavádza v návrhu Komisie, a zároveň obmedzuje nekontrolovanú kabotážnú prepravu a prispieva k ochrane životného prostredia znížením počtu jazd prázdnych vozidiel.

Spoločnou pozíciou Rady sa opätovne zavádzajú určité v súčasnosti platné bezpečnostné opatrenia, na základe ktorých členské štáty môžu, po schválení Komisiou, zaviesť ochranné opatrenia v prípade závažného narušenia trhu vnútroštátnej dopravy v nejakej geografickej oblasti alebo jeho zhoršenia v dôsledku kabotáže.

Rada sa tiež rozhodla, že v spoločnej pozícii ustanoví Komisii povinnosť zhodnotiť v budúcej správe o stave trhu cestnej dopravy Spoločenstva, či pokrok v zosúladovaní určitých pravidiel (t. j. vynucovanie a poplatky za používanie cesty) umožňuje ďalšie otvorenie domácich dopravných trhov vrátane oblasti kabotáže. Táto správa bude obsahovať aj analýzu situácie na trhu a vývoj podmienok zamestnávania v tomto povolaní. Dátum odovzdania tejto správy je stanovený na koniec roku 2013.

Európsky parlament súhlasí aj s návrhom Komisie, ktorým sa v rámci siedmich dní povoľujú tri po sebe idúce operácie kabotážnej prepravy. Prijal však dodatočné ustanovenie, ktorým sa vozidlám, ktoré na späťcestnej ceste prechádzajú členskými štátmi, povoľujú operácie kabotážnej prepravy pod podmienkou, že daným členským štátom prechádzajú najkratšou trasou a že sa dodrží sedemdnňová časová hranica. Európsky parlament ďalej rozhodol o opätovnom zavedení bezpečnostných opatrení pre prípad závažného narušenia vnútroštátneho trhu alebo jeho zhoršenia v dôsledku kabotáže.

Európsky parlament prijal aj ustanovenia, na základe ktorých členské štáty môžu uzavierať dvojstranné dohody, ktoré budú v oblasti kabotáže menej prísne, na základe ktorých je kabotáž povolená po čiastočnom vyložení a ktorými sa zavádza jednotný, harmonizovaný vzor nákladného listu platného pre nákladnú dopravu vrátane kabotáže v celej Európskej únii.

Na rozdiel od prístupu, ktorý zaujala Rada a Komisia, Európsky parlament hlasoval za úplnú liberalizáciu kabotážnej prepravy s platnosťou od 1. januára 2014.

iii) *Spolupráca medzi členskými štátmi*

V záujme posilnenia a zjednodušenia výmeny informácií medzi vnútroštátnymi orgánmi Rada podobne ako Komisia vo svojom návrhu rozhodla, že do spoločnej pozície začlení ustanovenie, ktorým sa členským štátom ukladá povinnosť vymieňať si informácie prostredníctvom vnútroštátnych kontaktných miest. Rada nadviazala na návrh Komisie aj v súvislosti s povinnosťou členských štátov zaznamenávať do svojich vnútroštátnych registrov podnikov cestnej dopravy všetky závažné porušenia právnych predpisov Spoločenstva v oblasti cestnej dopravy, ktoré boli príčinou uloženia sankcie. Rada okrem toho rozhodla, že sa do vnútroštátnych registrov bude zaznamenávať každé dočasné alebo trvalé odňatie licencie Spoločenstva alebo overených kópií. Údaje o odňatí v databáze zostanú dva roky.

Ustanovenia, ktoré sa týkajú zriadenia vnútroštátnych kontaktných miest a vnútroštátnych registrov, sa nachádzajú aj v návrhu nariadenia o prístupe k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy.

Európsky parlament sa rozhodol, že sa bude držať návrhu Komisie, a preto neprijal žiadne pozmeňujúce a doplnujúce návrhy v tejto veci.

iv) *Sankcionovanie porušení*

S cieľom zhomogenizovať súčasné monitorovacie a kontrolné systémy, ktoré členské štáty používajú, Komisia navrhla posilniť právomoc a prostriedky vnútroštátnych orgánov, ktoré sú oprávnené vydávať a odberať licenciu Spoločenstva. Návrh nariadenia preto obsahuje povinnosť príslušného orgánu členského štátu, v ktorom je dopravca usadený, vydať varovanie, ak sa dopravca dopustí závažného porušenia alebo opakovaných menších porušení dopravných predpisov. Táto povinnosť sa uplatňuje aj v prípadoch, keď sa dopravca dopustil takéhoto porušenia v inom členskom štáte. Ďalšie ustanovenie upresňuje sankcie, ktoré môže členský štát ukladať dopravcom, ktorí sú usadení na jeho území, a to dočasné alebo čiastočné odňatie overených kópií licencie Spoločenstva, samotnej licencie Spoločenstva alebo vodičských osvedčení. Členský štát môže ako sankciu uložiť aj dočasné alebo stále vyhlásenie o nespôsobilosti vedúceho dopravy príslušného dopravcu.

Rada sa v spoločnej pozícii vo veľkej miere zhoduje s prístupom Komisie k závažným porušeniam. Rada však rozhodla proti vydávaniu varovania a súhlasí s tým, aby sa voľba opatrenia prenechala členským štátom. Rada sa ďalej dohodla, že posudzovanie opakovaných menších porušení ponechá na samotné členské štáty. Spoločnou pozíciou sa tiež zavádza povinnosť pre príslušný orgán členského štátu, v ktorom dopravca usadený, oznámiť príslušnému orgánu členského štátu, v ktorom boli porušenia zistené, či bola uložená niektorá zo sankcií a ktorá. Predpokladaný časový rámec pre toto oznámenie je stanovený na dva mesiace po prijatí konečného rozhodnutia v tejto veci.

Návrh Komisie zavádza aj nový postup, ktorý má dodržiavať členský štát, ktorý zistí závažné porušenie zo strany dopravcu, ktorý nie je usadený na území tohto štátu. Tento členský štát má jeden mesiac na to, aby túto informáciu (v minimálnom štandardnom formáte) oznámil členskému štátu usadenia a môže ho požiadať, aby mu uložil administratívnu sankciu. Členský štát, v ktorom je dotknutý dopravca usadený, má tri mesiace na to, aby informoval druhý členský štát o následných opatreniach.

Spoločná pozícia Rady toto ustanovenie preberá, ale stanovuje dva mesiace na dané oznámenie. V spoločnej pozícii Rady sa na členský štát, v ktorom je dopravca usadený, nekladie žiadna povinnosť informovať o následných opatreniach.

Európsky parlament rozhodol aj proti zavedeniu ustanovenia o opakovaných menších porušeníach. Okrem toho schválil ustanovenie, na základe ktorého možno ako sankcie ukladať pokuty.

3. Iné pozmeňujúce a doplňujúce návrhy prijaté Európskym parlamentom

Do spoločnej pozície Rady sa v celom rozsahu alebo v zásade začlenili pozmeňujúce a doplňujúce návrhy, ktoré sa týkajú upraveného vymedzenia výnimky pre prepravu pošty a obmedzenia údajov obsiahnutých v doklade, ktorý sa má vystaviť pre medzinárodnú nákladnú dopravu v súvislosti s kabotážou.

Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy, ktoré nie sú zahrnuté do spoločnej pozície, sa týkajú:

- odôvodnenia o vzťahu so smernicou 92/106/EHS o kombinovanej doprave,
- doplnenia do vymedzenia kabotáže,
- 1. januára 2009 ako stanoveného dátumu začiatku uplatňovania tohto nariadenia,
- odkazu na smernicu o vysielaní pracovníkov ako pravidiel uplatniteľných na kabotáž,
- možnosti členských štátov regulovať tranzitný obchod.

III. ZÁVER

Rada pri ustanovovaní spoločnej pozície v plnej miere zohľadnila návrh Komisie a stanovisko Európskeho parlamentu z prvého čítania. V súvislosti s pozmeňujúcimi a doplňujúcimi návrhmi Európskeho parlamentu Rada poznamenáva, že mnohé z nich už spoločná pozícia zohľadňuje v podstate, čiastočne alebo v celom rozsahu.

Pokiaľ ide o otázku, v ktorej panuje najväčšia nezhoda – stanovenie dátumu liberalizácie kabotážneho trhu, Rada sa domnieva, že jej prístup je vyvážený a primeraný.
