

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

(ES) č. 1073/2009

ze dne 21. října 2009

o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. [561/2006](#) (přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

(Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 88)

Ve znění:

>M1 Nařízení Komise (EU) č. [611/2012](#) ze dne 9. července 2012 (Úř. věst. L 178, 10.7.2012, s. 4)

>M2 Nařízení Rady (EU) č. [517/2013](#) ze dne 13. května 2013, (Úř. věst. L 158, 10.6.2013, s. 1)

VB

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Komise,

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

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) V nařízení Rady (EHS) č. [684/92](#) ze dne 16. března 1992 o společných pravidlech pro mezinárodní přepravu cestujících autokary a autobusy⁽³⁾ a v nařízení Rady (ES) č. [12/98](#) ze dne 11. prosince 1997, kterým se stanoví podmínky, za nichž může dopravce nerezident provozovat vnitrostátní silniční přepravu cestujících uvnitř členského státu⁽⁴⁾, je třeba provést několik podstatných změn. Z důvodu přehlednosti by uvedená nařízení měla být přepracována a začleněna do jediného nařízení.

(2) Zavedení společné dopravní politiky zahrnuje mimo jiné i stanovení společných pravidel pro mezinárodní silniční osobní přepravu, jakož i podmínek, za nichž mohou podnikatelé v silniční osobní dopravě nerezidenti provozovat dopravu uvnitř některého členského státu.

(3) Aby byl ve Společenství zajištěn soudržný rámec pro mezinárodní osobní přepravu autokary a autobusy, mělo by se toto nařízení vztahovat na veškerou mezinárodní přepravu na území Společenství. Na přepravu z členských států do třetích zemí se nadále ve značné míře vztahují dvoustranné dohody mezi členskými státy a danými třetími zeměmi. Toto nařízení by se proto nemělo použít na část jízdy na území členského státu, kde nastupují nebo vystupují cestující, pokud nebyly mezi Společenstvím a příslušnými třetími zeměmi uzavřeny nezbytné dohody. Mělo by se však vztahovat na tranzit územím jakéhokoli členského státu.

VB

(4) Volný pohyb služeb představuje základní zásadu společné dopravní politiky a vyžaduje, aby byl podnikatelům v silniční osobní dopravě ze všech členských států zaručen přístup k mezinárodním dopravním trhům bez diskriminace na základě státní příslušnosti nebo místa usazení.

(5) Provozování mezinárodní osobní přepravy autokary a autobusy by mělo být podmíněno vlastnictvím licence Společenství. Od podnikatelů v silniční osobní dopravě by mělo být vyžadováno, aby se v každém jejich vozidle nacházel opis licence Společenství za účelem usnadnění účinné kontroly prováděné donucovacími orgány, zejména orgány mimo členský stát, v němž je podnikatel v silniční osobní dopravě usazen. Měly by být stanoveny podmínky vydávání a odebrání licencí Společenství, doba jejich platnosti a podrobná pravidla jejich používání. Je rovněž zapotřebí stanovit podrobné specifikace, pokud jde o grafickou podobu a jiné prvky licencí Společenství a jejich opisů.

(6) Silniční kontroly by měly být vykonávány bez přímé či nepřímé diskriminace na základě státní příslušnosti či země usazení podnikatele v silniční dopravě nebo země registrace vozidla.

(7) Je účelné stanovit za určitých podmínek pružnou právní úpravu pro zvláštní linkovou dopravu a některé druhy příležitostné dopravy, aby byly uspokojeny požadavky trhu.

(8) Linková doprava musí nadále podléhat povolení, ale je nezbytné změnit některá pravidla, a zejména postupy pro udělování povolení.

(9) Povolení pro linkovou dopravu by tedy mělo být vydáno, poté co proběhne řízení o udělení povolení, s výjimkou případů, kdy jsou jasně určeny důvody pro zamítnutí žádosti týkající se žadatele. Důvody pro zamítnutí žádosti souvisejícími s příslušným trhem by se měly rozumět případy, kdy by doprava, o kterou se žádá, vážně ovlivňovala funkčnost srovnatelné dopravy provozované v rámci jedné nebo více smluv o veřejné službě na příslušných přímých úsecích nebo kdy by hlavním účelem dopravy nebylo přepravovat cestující mezi zastávkami umístěnými v různých členských státech.

(10) Podnikatelům v silniční osobní dopravě nerezidentům by mělo být umožněno provozovat vnitrostátní silniční přepravu cestujících, nicméně je třeba zohlednit zvláštnosti jednotlivých forem dopravy. Pokud je taková kabotáž prováděna, měla by podléhat právním předpisům Společenství, například nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. [561/2006](#) ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy⁽⁵⁾, a vnitrostátním právním předpisům platným v určité oblasti v hostitelském státě.

VB

(11) Směrnice Evropského parlamentu a Rady [96/71/ES](#) ze dne 16. prosince 1996 o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb⁽⁶⁾ se vztahuje na podniky v dopravě, které provádějí kabotáž.

(12) Pokud jde o linkovou dopravu, může být podnikateli v silniční osobní dopravě nerezidenty prováděna pouze linková doprava v rámci linkové mezinárodní dopravy, s výjimkou městské a příměstské linkové dopravy, přičemž je vázána na určité podmínky, především na právní předpisy hostitelského členského státu.

(13) Členské státy navzájem spolupracují za účelem řádného uplatňování tohoto nařízení.

(14) Je potřeba co nejvíce snížit počet správních formalit, aniž by byly zrušeny kontroly a sankce, které zaručují řádné uplatňování a účinné prosazení tohoto nařízení. Za tímto účelem by se měla vyjasnit stávající pravidla týkající se odebrání licence Společenství a tato pravidla by měla být důraznější. Současná pravidla by se měla upravit tak, aby umožnila ukládat účinné sankce za závažná porušení právních předpisů, k nimž došlo v hostitelském členském státě. Sankce by měly být nediskriminační a přiměřené vzhledem k závažnosti porušení. Vůči všem uloženým sankcím by mělo být možné podat opravný prostředek.

(15) Členské státy by měly zaznamenávat do vnitrostátního elektronického rejstříku podniků silniční dopravy veškeré případy závažného porušení právních předpisů, jichž se dopustili podnikatelé v silniční osobní dopravě a které vedly k uložení sankce.

(16) Členské státy by s cílem usnadnit a podpořit výměnu informací mezi vnitrostátními orgány měly k výměně příslušných informací využívat vnitrostátní kontaktní místa zřízená podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. [1071/2009](#) ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě⁽⁷⁾.

(17) Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady [1999/468/ES](#) ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi⁽⁸⁾.

(18) Zejména je třeba zmocnit Komisi ke stanovení formátu některých dokumentů, které se mají použít při uplatňování tohoto nařízení, a k přizpůsobení příloh I a II tohoto nařízení technickému pokroku. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou podle článku 5a rozhodnutí [1999/468/ES](#).

(19) Členské státy by měly přijmout nezbytná opatření k provedení tohoto nařízení, zejména opatření týkající se účinných, přiměřených a odrazujících sankcí.

VB

(20) S cílem podpořit cestovní ruch a používání dopravních prostředků šetrnějších vůči životnímu prostředí by nařízení (ES) č. [561/2006](#) mělo být pozměněno tak, aby řidiči vykonávající jednorázovou mezinárodní příležitostnou osobní přepravu měli možnost odložit týdenní dobu odpočinku až o 12 po sobě jdoucích 24hodinových časových úsecích, pokud se účastní činností v oblasti osobní dopravy, jež za obvyklých okolností nezahnují nepřetržitě a dlouhé řízení. Takový odklad by měl být povolen pouze za velmi přísných podmínek, jež zaručují bezpečnost na silnicích a berou v úvahu pracovní podmínky řidičů, mimo jiné povinnost zachovávat týdenní doby odpočinku následující bezprostředně před a po této přepravě. Komise by měla pečlivě sledovat využívání této výjimky. V případě, že se konkrétní situace opravňující k použití této výjimky významně změní a výjimka bude mít za následek zhoršení bezpečnosti silničního provozu, měla by Komise přijmout vhodná opatření.

(21) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž zajištění soudržného rámce pro mezinárodní osobní přepravu autokary a autobusy ve Společenství, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a může jej být proto z důvodu jeho rozsahu a účinků lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Oblast působnosti

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

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

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

VB

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

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

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto definice:

1) "mezinárodní přepravou" se rozumí

- a) jízda vozidla, při které výchozí a cílové místo cesty leží ve dvou různých členských státech, s průjezdem nebo bez průjezdu jedním či více členskými státy nebo jednou či více třetími zeměmi;
- b) jízda vozidla, při které výchozí a cílové místo cesty leží v téže členském státě a cestující nastupují nebo vystupují v jiném členském státě nebo ve třetí zemi;
- c) jízda vozidla, při které výchozí místo cesty leží v jednom členském státě a cílové místo v třetí zemi nebo naopak, s průjezdem nebo bez průjezdu jedním či více členskými státy nebo jednou či více třetími zeměmi, nebo
- d) jízda vozidla mezi třetími zeměmi s průjezdem přes území jednoho nebo více členských států;

2) "linkovou dopravou" se rozumí přeprava cestujících v určených intervalech a na určených trasách, přičemž cestující mohou vystupovat a nastupovat na předem určených zastávkách;

3) "zvláštní linkovou dopravou" se rozumí bez ohledu na to, kdo dopravu organizuje, pravidelná přeprava stanovených skupin cestujících s vyloučením jiných osob;

4) "příležitostnou dopravou" se rozumí doprava, která není definována jako linková doprava ani jako zvláštní linková doprava a jejímž hlavním rysem je přeprava skupin cestujících vytvořených z podnětu zákazníka nebo samotného podnikatele v silniční osobní dopravě;

5) "dopravou pro vlastní potřebu" se rozumí doprava, kterou provádí fyzická nebo právnická osoba k neobchodním a neziskovým účelům, pokud

- dopravní činnost je pouze vedlejší činností dotyčné fyzické nebo právnické osoby a
- použitá vozidla jsou ve vlastnictví uvedené fyzické nebo právnické osoby nebo jsou touto osobou pořizována na splátky nebo na dlouhodobou leasingovou smlouvu a jsou řízena zaměstnancem fyzické nebo právnické osoby nebo přímo fyzickou osobou nebo zaměstnanci zaměstnávanými dotyčným podnikem nebo tomuto podniku poskytnutými na základě smluvního závazku;

VB

6) "hostitelským členským státem" se rozumí členský stát, v němž podnikatel v silniční osobní dopravě provozuje svou činnost, jiný než členský stát, v němž je tento podnikatel usazen;

7) "kabotáží" se rozumí buď

- vnitrostátní silniční osobní doprava pro cizí potřebu prováděná dočasně podnikatelem v silniční osobní dopravě v hostitelském členském státě, nebo
- nástup a výstup cestujících v rámci téhož členského státu v rámci linkové mezinárodní dopravy, a to v souladu s tímto nařízením a za podmínky, že se nejedná o hlavní cíl této dopravy;

8) "závažným porušením právních předpisů Společenství v oblasti silniční dopravy" se rozumí porušení právních předpisů, která mohou vést ke ztrátě dobré pověsti v souladu s čl. 6 odst. 1 a 2 nařízení (ES) č. [1071/2009](#) nebo k dočasnému či trvalému odejmutí licence Společenství.

Článek 3

Volný pohyb služeb

1. Každému podnikateli v silniční osobní dopravě provozujícímu dopravu pro cizí potřebu ve smyslu článku 1 je povoleno v souladu s tímto nařízením provozovat autokary a autobusy linkovou dopravu, včetně zvláštní linkové dopravy, a příležitostnou dopravu bez diskriminace na základě státní příslušnosti nebo místa usazení, pokud

a) je oprávněn v členském státě, v němž je usazen, provozovat autokary a autobusy linkovou dopravu, včetně zvláštní linkové dopravy, nebo příležitostnou dopravu v souladu s podmínkami přístupu na trh stanovenými vnitrostátními právními předpisy;

b) splňuje podmínky stanovené právními předpisy Společenství o přístupu k povolání podnikatele ve vnitrostátní a mezinárodní silniční osobní dopravě a

c) splňuje podmínky stanovené právními předpisy, které se týkají norem pro řidiče a vozidla, zejména podle směrnice Rady [92/6/EHS](#) ze dne 10. února 1992 o montáži a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel ve Společenství⁽⁹⁾, směrnice Rady [96/53/ES](#) ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz⁽¹⁰⁾, a směrnice Evropského parlamentu a Rady [2003/59/ES](#) ze dne 15. července 2003 o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu⁽¹¹⁾.

VB

2. Každému podnikateli v silniční osobní dopravě provozujícímu dopravu pro vlastní potřebu ve smyslu článku 1 je povoleno provozovat dopravu podle čl. 5 odst. 5 bez diskriminace na základě státní příslušnosti nebo místa usazení, pokud

a) mu bylo v členském státě, v němž je usazen, uděleno povolení k provozování osobní dopravy autokary a autobusy v souladu s podmínkami přístupu na trh stanovenými ve vnitrostátních právních předpisech a

b) splňuje podmínky stanovené právními předpisy, které se týkají norem pro řidiče a vozidla, zejména podle směrnice [92/6/EHS](#), směrnice [96/53/ES](#) a směrnice [2003/59/ES](#).

KAPITOLA II

LICENCE SPOLEČENSTVÍ A PŘÍSTUP NA TRH

Článek 4

Licence Společenství

1. Mezinárodní osobní přepravu autokary a autobusy lze provozovat na základě licence Společenství vydané příslušnými orgány členského státu usazení.

2. Příslušné orgány členského státu usazení vydají držiteli prvopis licence Společenství, který musí být uchováván u podnikatele v silniční osobní dopravě, a takový počet jejích opisů, který odpovídá počtu vozidel používaných pro mezinárodní osobní přepravu, jež jsou k dispozici držiteli licence Společenství, ať již jsou tato vozidla v plném vlastnictví nebo jsou držena jinou formou, zejména na základě smlouvy o splátkovém prodeji, smlouvy o pronájmu nebo leasingové smlouvy.

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

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

Licence Společenství a její opisy se opatří razítkem orgánu vydávajícího licenci, jakož i podpisem a pořadovým číslem. Pořadové číslo licence Společenství se zaneše do vnitrostátního elektronického rejstříku podniků silniční dopravy uvedeného v článku 16 nařízení (ES) č. [1071/2009](#) jako součást údajů o podnikateli v silniční osobní dopravě.

3. Licence Společenství se vydává na jméno podnikatele v silniční osobní dopravě a je nepřenosná. Opis licence Společenství musí být uchováván v každém vozidle podnikatele v silniční osobní dopravě a musí být předložen na žádost oprávněného kontrolora.

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

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

5. Kdykoli je podána žádost o licenci Společenství nebo je platnost licence Společenství prodloužována v souladu s odstavcem 4 tohoto článku, ověřují příslušné orgány členského státu usazení, zda podnikatel v silniční osobní dopravě splňuje nebo nadále splňuje podmínky stanovené v čl. 3 odst. 1.

VB

6. Jestliže podmínky uvedené v čl. 3 odst. 1 nejsou splněny, zamítnou příslušné orgány členského státu usazení žádost o vydání nebo prodloužení platnosti licence Společenství či tuto licenci odejmou a toto rozhodnutí odůvodní.

7. Členské státy musí žadateli o licenci Společenství nebo držiteli licence Společenství zaručit právo odvolat se proti rozhodnutí o zamítnutí žádosti nebo o odnětí dotyčné licence vydanému příslušnými orgány členského státu usazení.

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

Článek 5

Přístup na trh

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

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

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

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

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

2. Zvláštní linková doprava zahrnuje

a) přepravu pracovníků mezi bydlištěm a pracovištěm;

b) přepravu žáků a studentů mezi bydlištěm a vzdělávacími institucemi.

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

Pro zvláštní linkovou dopravu není třeba povolení podle kapitoly III, je-li upravena smlouvou mezi organizátorem dopravy a podnikatelem v silniční osobní dopravě.

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

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

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

VB

Příležitostná doprava může být provozována skupinou podnikatelů v silniční osobní dopravě, kteří ji vykonávají pro potřebu stejného zadavatele, a cestující mohou přestoupit během cesty na jiný spoj jiného podnikatele v silniční osobní dopravě téže skupiny na trase na území členského státu.

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

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

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

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

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

KAPITOLA III

LINKOVÁ DOPRAVA PODLÉHAJÍCÍ POVOLENÍ

Článek 6

Druh povolení

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

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

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

3. Povolení musí uvádět

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

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

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

6. Provozovatel linkové dopravy může použít další vozidla k řešení dočasných a výjimečných situací. Tato další vozidla mohou být používána pouze za stejných podmínek, jaké jsou stanoveny v povolení podle odstavce 3.

V tom případě podnikatel v silniční osobní dopravě zajistí, aby ve vozidle byly tyto doklady:

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

Článek 7

Podání žádosti o povolení

1. Žádosti o povolení linkové dopravy se podávají povolujícímu orgánu.

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

3. Žadatel sdělí k odůvodnění své žádosti všechny další informace, které považuje za významné nebo které si vyžádá povolující orgán, zejména časový rozvrh dob řízení a dob odpočinku umožňující sledovat dodržování právních předpisů Společenství o dobách řízení a odpočinku a kopii licence Společenství.

Článek 8

Postup pro udělení povolení

1. Povolení se uděluje po dohodě s příslušnými orgány všech členských států, na jejichž území nastupují nebo vystupují cestující. Povolující orgán předloží uvedeným orgánům a příslušným orgánům členských států, jejichž územím se projíždí bez nástupu a výstupu cestujících, kopii žádosti a všech ostatních souvisejících dokladů spolu se svým posouzením.

2. Příslušné orgány členských států, jejichž souhlas byl vyžádán, sdělí povolujícímu orgánu své stanovisko k žádosti do dvou měsíců. Tato lhůta se počítá ode dne přijetí žádosti o souhlas, který je uveden na potvrzení o přijetí. Pokud je stanovisko obdrženo od příslušných orgánů členských států, jejichž souhlas byl vyžádán, záporné, musí být řádně odůvodněno. Jestliže povolující orgán neobdrží odpověď do dvou měsíců, je to považováno za souhlas a povolující orgán povolení může udělit.

VB

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

3. Povolující orgán rozhodne o žádosti do čtyř měsíců ode dne podání žádosti podnikatelem v silniční osobní dopravě.

4. Povolení bude vydáno s výjimkou případů, kdy

- a) žadatel není schopen provozovat dopravu, na niž se žádost vztahuje, vozidly, která jsou mu bezprostředně dostupná;
- b) žadatel porušil vnitrostátní nebo mezinárodní právní předpisy o silniční dopravě, zejména podmínky a požadavky související s povolením pro mezinárodní silniční osobní dopravu, nebo se dopustil závažných porušení právních předpisů Společenství týkajících se silniční dopravy, zejména norem týkajících se vozidel a doby řízení a doby odpočinku řidičů;

c) v případě žádosti o prodloužení povolení již nejsou splněny podmínky pro udělení tohoto povolení;

d) členský stát na základě podrobné analýzy rozhodne, že dotyčná doprava by vážně ovlivnila funkčnost srovnatelné dopravy, na niž se vztahuje jedna či více smluv o veřejných službách vyhovujících právu Společenství na příslušných přímých úsecích. V takovém případě členský stát stanoví nediskriminační kritéria pro stanovení toho, zda by doprava, o niž se žádá, vážně ovlivnila funkčnost výše uvedené srovnatelné dopravy, a na žádost Komise jí tato kritéria sdělí;

e) členský stát na základě podrobné analýzy rozhodne, že hlavním cílem dopravy není přeprava cestujících mezi zastávkami v různých členských státech.

V případě, že stávající mezinárodní autokarová či autobusová doprava závažně ovlivňuje funkčnost srovnatelné dopravy, na niž se vztahuje jedna či více smluv o veřejných službách vyhovujících právu Společenství na dotyčných přímých úsecích, v důsledku výjimečných okolností, jež nemohly být předvídaný v době udělení povolení, může členský stát po dohodě s Komisí pozastavit nebo odejmout povolení k provozování mezinárodní autokarové či autobusové dopravy, poté co šest měsíců předem podnikatele v silniční osobní dopravě na tuto možnost upozorní.

Skutečnost, že podnikatel v silniční osobní dopravě nabízí nižší ceny, než jsou ceny jiných podnikatelů v silniční osobní dopravě, nebo že je dotyčný spoj již provozován jinými podnikateli v silniční osobní dopravě, neopravňuje sama o sobě k zamítnutí žádosti.

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

VB

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

Zamítnutí žádosti musí být zdůvodněno. Členské státy zajistí, aby podnikatelé v silniční osobní dopravě měli v případě zamítnutí své žádosti možnost se proti takovému rozhodnutí odvolat.

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

7. Jestliže postup k dosažení dohody podle odstavce 1 neumožní povolujícímu orgánu o žádosti rozhodnout, může být záležitost předána Komisi ve lhůtě dvou měsíců ode dne sdělení záporného stanoviska jednoho nebo více členských států konzultovaných podle odstavce 1.

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

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

Článek 9

Prodloužení platnosti a změna povolení

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

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

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

Článek 10

Pozbytí platnosti povolení

1. Aniž je dotčeno nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. [1370/2007](#) ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici⁽¹²⁾, pozbývá povolení pro linkovou dopravu platnosti uplynutím doby platnosti povolení nebo tři měsíce po dni, kdy povolující orgán obdrží od držitele daného povolení oznámení o jeho záměru dopravu ukončit. Toto oznámení musí být řádně odůvodněno.

VB 2. Přestane-li existovat poptávka po dopravě, je lhůta po oznámení podle odstavce 1 jeden měsíc.

3. Povolující orgán uvědomí o pozbytí platnosti povolení příslušné orgány dotčených členských států.

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

Článek 11

Závazky podnikatele v silniční osobní dopravě

1. S výjimkou případů vyšší moci musí provozovatel linkové dopravy přijmout po dobu platnosti povolení všechna

opatření k zajištění dopravní obslužnosti, která odpovídá všem normám pro kontinuitu, pravidelnost a přepravní kapacitu a je v souladu s ostatními podmínkami stanovenými příslušným orgánem v souladu s čl. 6 odst. 3.

2. Podnikatel v silniční osobní dopravě musí trasu, zastávky, jízdní řád, jízdné a ostatní podmínky přepravy zveřejnit, tak aby byly snadno dostupné všem uživatelům.

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

KAPITOLA IV

PŘÍLEŽITOSTNÁ DOPRAVA A OSTATNÍ DOPRAVA NEPODLÉHAJÍCÍ POVOLENÍ

Článek 12

Kontrolní doklady

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

2. Podnikatel v silniční osobní dopravě provozující příležitostnou dopravu vyplní jízdní list před začátkem každé jízdy.

3. Jízdní list musí obsahovat alespoň tyto informace:

a) druh dopravy;

b) hlavní trasu;

c) zapojené podnikatele v silniční osobní dopravě.

4. Sešity jízdních listů vydává příslušný orgán členského státu, v němž je podnikatel v silniční osobní dopravě usazen, nebo subjekty jím určené.

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

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

VB

Článek 13

Místní výlety

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

Tato doprava určená cestujícím, kteří nemají v daném státě bydliště a kteří předtím byli týměž podnikatelem v silniční osobní dopravě přepraveni v rámci mezinárodní dopravy uvedené v prvním pododstavci, se provádí týměž vozidlem nebo vozidlem téhož podnikatele či skupiny podnikatelů v silniční osobní dopravě.

KAPITOLA V

KABOTÁŽ

Článek 14

Obecná zásada

Každému podnikateli v silniční osobní dopravě provozujícímu dopravu pro cizí potřebu, který je držitelem licence Společenství, musí být za podmínek stanovených v této kapitole a bez diskriminace na základě státní příslušnosti nebo místa usazení povoleno provozovat kabotáž podle článku 15.

Článek 15

Povolená kabotáž

Kabotáž je povolena pro následující dopravu:

a) zvláštní linkovou dopravu za předpokladu, že se zakládá na smlouvě uzavřené mezi organizátorem dopravy a podnikatelem

v silniční osobní dopravě;

b) příležitostnou dopravu;

c) linkovou dopravu prováděnou podnikatelem v silniční osobní dopravě nerezidentem v hostitelském státě v rámci mezinárodní linkové dopravy v souladu s tímto nařízením s výjimkou dopravy uspokojující dopravní potřeby městského centra nebo aglomerace, jakož i dopravní potřeby mezi nimi a jejich okolím. Kabotáž nelze provádět nezávisle na této mezinárodní linkové dopravě.

Článek 16

Pravidla vztahující se na kabotáž

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

a) podmínky, jimiž se řídí smlouvy o přepravě;

b) hmotnosti a rozměry silničních vozidel;

c) požadavky týkající se přepravy určitých skupin cestujících, zejména žáků, dětí a tělesně postižených osob;

VB

d) doby řízení a doby odpočinku;

e) daň z přidané hodnoty (DPH) na dopravní služby.

Hmotnosti a rozměry uvedené v prvním pododstavci písm. b) mohou případně překročit hmotnosti a rozměry platné v členském státě, v němž je podnikatel v silniční osobní dopravě usazen, nesmějí však za žádných okolností překročit mezní hodnoty stanovené hostitelským členským státem pro vnitrostátní dopravní provoz nebo technické hodnoty uvedené v dokladech podle čl. 6 odst. 1 směrnice [96/53/ES](#).

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

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

4. Členské státy uplatňují vnitrostátní právní a správní předpisy uvedené v odstavcích 1 a 2 na podnikatele v silniční osobní dopravě nerezidenty za stejných podmínek jako na podnikatele v silniční osobní dopravě v nich usazené, tak aby bylo zabráněno veškeré diskriminaci na základě státní příslušnosti nebo místa usazení.

Článek 17

Kontrolní doklady pro kabotáž

1. Kabotáž ve formě příležitostné dopravy je provozována na základě jízdního listu podle článku 12, který se musí nacházet ve vozidle a musí být předložen na žádost oprávněného kontrolora.

2. Jízdní list musí obsahovat tyto informace:

a) výchozí a cílový bod cesty;

b) datum začátku a konce cesty.

3. Jízdní listy jsou vydávány v sešitech uvedených v článku 12 schválených příslušným orgánem nebo subjektem členského státu usazení.

4. V případě zvláštní linkové dopravy slouží jako kontrolní doklad smlouva uzavřená mezi podnikatelem v silniční osobní dopravě a organizátorem dopravy nebo její opis.

Jízdní list se však vyplňuje jako měsíční výkaz.

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

VB

KAPITOLA VI

KONTROLY A SANKCE

Článek 18

Jízdenky

1. Podnikatelé v silniční osobní dopravě provozující linkovou dopravu, s výjimkou zvláštní linkové dopravy, vydají jednotlivou nebo souhrnnou jízdenku, která uvádí tyto údaje:

- a) výchozí a cílový bod cesty, případně i zpáteční cesty;
- b) dobu platnosti jízdenky;
- c) cenu přepravy.

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

Článek 19

Silniční kontroly a kontroly v provozovnách podnikatelů v silniční osobní dopravě

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

2. Podnikatelé v silniční osobní dopravě provozující mezinárodní osobní přepravu autokary a autobusy umožní všechny kontroly, které mají zajistit řádné provozování této přepravy, zejména pokud jde o doby řízení a doby odpočinku. Při uplatňování tohoto nařízení jsou oprávnění kontroloři zmocněni

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

Článek 20

Vzájemná spolupráce

Členské státy navzájem spolupracují při zajišťování provádění a sledování tohoto nařízení. Vyměňují si informace prostřednictvím národních kontaktních míst zřízených podle článku 18 nařízení (ES) č. [1071/2009](#).

Článek 21

Odejmutí licencí Společenství a povolení

1. Příslušné orgány členského státu, v němž je podnikatel v silniční osobní dopravě usazen, odejmou licenci Společenství, jestliže držitel

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

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

Článek 22

Sankce za porušení ukládané členským státem usazení

1. V případě závažného porušení právních předpisů Společenství v oblasti silniční dopravy, k němuž došlo nebo jež bylo zjištěno v jakémkoli členském státě, zejména porušení norem týkajících se vozidel, dob řízení a dob odpočinku řidičů a poskytování souběžné nebo dočasné dopravy bez povolení podle čl. 5 odst. 1 pátého pododstavce, přijmou příslušné orgány členského státu, v němž je usazen podnikatel v silniční osobní dopravě, který se porušení dopustil, ve věci vhodná opatření, jež mohou zahrnovat varování, pokud je vnitrostátními právními předpisy upraveno. Takový postup může mimo jiné vést k uložení těchto správních sankcí:

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

Tyto sankce mohou být stanoveny po přijetí konečného rozhodnutí ve věci a musí zohledňovat závažnost porušení, kterého se držitel licence Společenství dopustil, a celkový počet opisů této licence, které drží pro mezinárodní dopravu.

2. Příslušné orgány členského státu, v němž je podnikatel v silniční osobní dopravě usazen, sdělí příslušným

orgánům členského státu, na jehož území byla porušení zjištěna, co nejdříve a nejpozději do šesti týdnů po konečném rozhodnutí ve věci, zda a které sankce byly podle odstavce 1 uloženy.

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

3. Příslušné orgány zajistí, aby celkové sankce uložené dotyčnému podnikateli v silniční osobní dopravě byly úměrné porušení nebo porušením, které byly příčinou uložení těchto sankcí, a zohlední přitom sankce za totéž porušení již uložené v členském státě, v němž bylo porušení zjištěno.

4. Tímto článkem není dotčena skutečnost, že příslušné orgány členského státu, v němž je podnikatel v silniční osobní dopravě usazen, mohou zahájit řízení před vnitrostátním soudem. Je-li takové řízení zahájeno, dotyčný příslušný orgán o tom uvědomí příslušné orgány členských států, v nichž bylo porušení zjištěno.

5. Členské státy zajistí, aby podnikatelé v silniční osobní dopravě měli právo odvolat se proti správním sankcím uloženým podle tohoto článku.

VB

Článek 23

Sankce za porušení ukládané hostitelským členským státem

1. Zjistí-li příslušné orgány členského státu, že došlo k závažnému porušení tohoto nařízení nebo právních předpisů Společenství v oblasti silniční dopravy podnikatelem v silniční osobní dopravě nerezidentem, předá členský stát, na jehož území bylo porušení zjištěno, příslušným orgánům členského státu, v němž je podnikatel v silniční osobní dopravě usazen, co nejdříve a nejpozději do šesti týdnů po svém konečném rozhodnutí tyto údaje:

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

Příslušné orgány hostitelského členského státu mohou požádat příslušné orgány členského státu usazení, aby uložily správní sankce podle článku 22.

2. Aniz je dotčeno trestní stíhání, mohou příslušné orgány hostitelského členského státu uložit sankce podnikatelům v silniční osobní dopravě nerezidentům, kteří při provozování kabotáže na území tohoto státu porušili toto nařízení nebo právní předpisy členského státu nebo Společenství v oblasti silniční dopravy. Tyto sankce nesmějí být diskriminační. Sankce mohou mimo jiné spočívat ve varování nebo v případě závažných porušení v dočasném zákazu provozování kabotáže na území hostitelského státu, kde k porušení došlo.

3. Členské státy zajistí, aby podnikatelé v silniční osobní dopravě měli právo odvolat se proti správním sankcím uloženým podle tohoto článku.

Článek 24

Zápis do vnitrostátního elektronického rejstříku

Členské státy zajistí, aby závažná porušení právních předpisů Společenství v oblasti silniční dopravy, kterých se dopustili podnikatelé v silniční osobní dopravě usazení na jejich území a jež vedla k uložení sankce kterýmkoliv členským státem, jakož i dočasné nebo trvalé odejmutí licence Společenství nebo jejího opisu byly zapsány do vnitrostátního elektronického rejstříku podniků silniční dopravy. Položky v rejstříku, které se týkají dočasného nebo trvalého odejmutí licence Společenství, zůstávají v databázi po dobu alespoň dvou let ode dne uplynutí doby, na kterou byla licence dočasně odejmuta, nebo dvou let ode dne trvalého odejmutí licence.

VB

KAPITOLA VII

PROVÁDĚNÍ

Článek 25

Dohody mezi členskými státy

1. Členské státy mohou uzavírat dvoustranné a vícestranné dohody o další liberalizaci dopravy, na niž se vztahuje toto nařízení, zejména pokud jde o právní úpravu povolení a o zjednodušení nebo nevyžadování kontrolních dokladů, zejména v příhraničních oblastech.

2. Členské státy uvědomí Komisi o všech dohodách uzavřených na základě odstavce 1.

Článek 26

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený čl. 18 odst. 1 nařízení Rady (EHS) č. [3821/85](#) ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě⁽¹³⁾.

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

Článek 27

Sankce

Členské státy stanoví pravidla pro sankce za porušení tohoto nařízení a přijmou všechna opatření, aby zajistily jejich uplatňování. Tyto sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí Komisi uvedené předpisy do 4. prosince 2011 a neprodleně jí oznámí všechny následné změny.

Členské státy zajistí, aby všechna taková opatření byla přijata bez diskriminace na základě státní příslušnosti nebo místa usazení podnikatele v silniční osobní dopravě.

Článek 28

Podávání zpráv

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

VB

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

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

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

Článek 29

Změna nařízení (ES) č. [561/2006](#)

V článku 8 nařízení (ES) č. [561/2006](#) se vkládá nový odstavec, který zní:

"6a. Odchylně od odstavce 6 může řidič vykonávající jednorázovou mezinárodní příležitostnou osobní přepravu definovanou v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. [1073/2009](#) ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy *) odložit týdenní dobu odpočinku až o 12 po sobě jdoucích 24hodinových časových úseku následujících po předchozí řádné týdenní době odpočinku za předpokladu, že

a) doprava trvá nepřetržitě nejméně 24 hodin v členském státě nebo třetí zemi, na kterou se vztahuje toto nařízení a která není zemí, kde byla doprava zahájena;

b) po uplatnění odchytky řidič nastoupí na

i) buď dvě běžné týdenní doby odpočinku, nebo

ii) jednu běžnou týdenní dobu odpočinku a jednu zkrácenou týdenní dobu odpočinku v délce nejméně 24 hodin. Zkrácení však musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou v celku před koncem třetího týdne následujícího po ukončení doby, v níž je uplatňována odchytky;

c) vozidlo bude po 1. lednu 2014 vybaveno záznamovým zařízením splňujícím požadavky přílohy IB nařízení (EHS) č. [3821/85](#) a

d) v případě, že řízení probíhá mezi 22:00 a 6:00, musí s platností od 1. ledna 2014 být ve voze dva řidiči nebo je doba řízení uvedená v článku 7 zkrácena na tři hodiny.

VB

Komise bedlivě sleduje uplatňování této odchytky s cílem zajistit, aby byla za velmi přísných podmínek zachována bezpečnost na silnicích, a to zejména prostřednictvím kontroly toho, zda celková kumulovaná doba řízení v průběhu časového úseku, na nějž se vztahuje tato odchytky, není nepřiměřená. Komise do 4. prosince 2012 vypracuje zprávu hodnotící důsledky této odchytky s ohledem na bezpečnost na silnicích, jakož i sociální aspekty. Komise podle potřeby navrhne odpovídající změny tohoto nařízení.

*) Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 88."

KAPITOLA VIII

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 30

Zrušující ustanovení

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

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

Článek 31

Vstup v platnost

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

Použije se od 4. prosince 2011 s výjimkou článku 29, který se použije od 4. června 2010.

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

Pozn. ASPI: Text dokumentu včetně příloh naleznete ve formátu html na webové adrese <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2009R1073:20130701:CS:HTML>

(1) Úř. věst. C 10, 15.1.2008, s. 44.

(2) Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 5. června 2008 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku), společný postoj Rady ze dne 9. ledna 2009 (Úř. věst. C 62 E, 17.3.2009, s. 25), postoj Evropského parlamentu ze dne 23. dubna 2009 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 24. září 2009.

(3) Úř. věst. L 74, 20.3.1992, s. 1.

(4) Úř. věst. L 4, 8.1.1998, s. 10.

(5) Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1.

(6) Úř. věst. L 18, 21.1.1997, s. 1.

(7) Viz strana 51 v tomto čísle Úředního věstníku.

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

(9) Úř. věst. L 57, 2.3.1992, s. 27.

(10) Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59.

(11) Úř. věst. L 226, 10.9.2003, s. 4.

(12) Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1.

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