PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2022/694

ze dne 2. května 2022,

kterým se mění nařízení (EU) 2016/403, pokud jde o nová závažná porušení pravidel Unie, která mohou vést ke ztrátě dobré pověsti podnikatele v silniční dopravě

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na 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 a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES ([1]), a zejména na čl. 6 odst. 2 písm. a) uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Nařízení (ES) č. 1071/2009 bylo změněno nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1055 ([2]), které doplnilo nová závažná porušení týkající se práva rozhodného pro smluvní závazkové vztahy, kabotáž a vysílání pracovníků v silniční dopravě na seznam porušení, která mohou vést ke ztrátě dobré pověsti, stanovený v čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení (ES) č. 1071/2009.

(2) Nařízení (EU) 2020/1055 rovněž zavedlo další kritérium, které má Komise zohlednit při definování stupně závažnosti závažných porušení, a to doplněním odkazu na riziko narušení hospodářské soutěže na trhu silniční dopravy.

(3) Nařízení (EU) 2020/1055 rovněž změnilo nařízení (ES) č. 1071/2009 s cílem stanovit, že při určení četnosti výskytu, při jejímž překročení mají být opakovaná porušení považována za závažnější, by Komise měla zohlednit počet vozidel používaných pro dopravní činnosti, a nikoli počet řidičů.

(4) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054 ([3]) zavedlo nová ustanovení, pokud jde o protiprávní jednání vedoucí k riziku vážných zranění nebo úmrtí nebo narušení hospodářské soutěže na trhu silniční dopravy. Tato porušení by měla být doplněna na seznam závažných porušení pravidel Unie uvedený v čl. 6 odst. 1 třetím pododstavci písm. b) nařízení (ES) č. 1071/2009, která mohou ovlivnit dobrou pověst podniku silniční dopravy nebo odpovědného zástupce pro dopravu.

(5) Nařízení Komise (EU) 2016/403 ([4]) by proto mělo být změněno tak, aby zahrnovalo nová porušení a zohledňovalo nová kritéria pro stanovení úrovně jejich závažnosti a četnosti výskytu.

(6) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro silniční dopravu,

([1]) Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 51.

([2]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1055 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EU) č. 1024/2012 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví silniční dopravy (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 17).

([3]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 1).

([4]) Nařízení Komise (EU) 2016/403 ze dne 18. března 2016, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009, pokud jde o klasifikaci závažných porušení pravidel Unie, která mohou vést ke ztrátě dobré pověsti podnikatele v silniční dopravě, a kterým se mění příloha III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES (Úř. věst. L 74, 19.3.2016, s. 8).

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (EU) 2016/403 se mění takto:

1) příloha I se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení;
2) Příloha II se nahrazuje zněním uvedeným v příloze II tohoto nařízení.

Článek 2

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

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

V Bruselu dne 2. května 2022.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA I

Příloha nařízení (EU) 2016/403 I se mění takto:

1) úvodní odstavce a oddíl 1 se nahrazují tímto:

„**Kategorizace závažných porušení**

(Podle článku 1)

Následující tabulky obsahují kategorie a typy závažných porušení pravidel Unie v odvětví komerční silniční dopravy rozdělené do tří kategorií závažnosti podle jejich schopnosti vyvolat riziko smrtelných nebo vážných zranění nebo narušení hospodářské soutěže na trhu silniční dopravy.

1. **Skupiny porušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006** (*) **(Doba řízení a doba odpočinku)**

č.	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ		ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI (1)		
				NP	VZP	ZP
	Osádka					
1.	Čl. 5 odst. 1	Nedodržení minimálního věku průvodčích				X
Doba řízení						
2.	Čl. 6 odst. 1	Překročení denní doby řízení v trvání 9 hodin, pokud není povoleno prodloužení této doby na 10 hodin	10h ≤ … < 11h			X
3.			11h ≤ …		X	
4.		Překročení denní doby řízení v trvání 9 hodin o 50 % či více	13h30 ≤ …	X		
5.		Překročení prodloužené denní doby řízení v trvání 10 hodin, pokud je povoleno prodloužení	11h ≤ … < 12h			X
6.			12h ≤ …		X	
7.		Překročení denní doby řízení v trvání 10 hodin o 50 % či více	15h ≤ …	X		
8.	Čl. 6 odst. 2	Překročení týdenní doby řízení	60h ≤ … < 65h			X
9.			65h ≤ … < 70h		X	
10.		Překročení týdenní doby řízení o 25 % či více	70h ≤ …	X		
11.	Čl. 6 odst. 3	Překročení maximální celkové doby řízení za období dvou po sobě následujících týdnů	100h ≤ … < 105h			X
12.			105h ≤ … < 112h30		X	
13.		Překročení maximální celkové doby řízení za období dvou po sobě následujících týdnů o 25 % či více	112h30 ≤ …	X		
Přestávky						
14.	Článek 7	Překročení nepřerušené doby řízení v délce 4,5 hodiny před přestávkou	5h ≤ … < 6h			X
15.			6h ≤ …		X	

Doby odpočinku						
16.	Čl. 8 odst. 2	Nedostatečná doba denního odpočinku v délce kratší než 11 hodin, pokud není povolena zkrácená doba denního odpočinku	8h30 ≤ … < 10h			X
17.			… < 8h30		X	
18.		Nedostatečná zkrácená doba denního odpočinku v délce kratší než 9 hodin, pokud je zkrácení povoleno	7h ≤ … < 8h			X
19.			… < 7h		X	
20.		Nedostatečné rozdělení doby denního odpočinku na části kratší než 3h + 9h	3h + [7h ≤ … < 8h]			X
21.			3h + [… < 7h]		X	
22.	Čl. 8 odst. 5	Nedostatečná doba denního odpočinku v délce kratší než 9 hodin v případě řízení vozidla více řidiči	7h ≤ … < 8h			X
23.			… < 7h		X	
24.	Čl. 8 odst. 6	Nedostatečná zkrácená doba týdenního odpočinku v délce kratší než 24 hodin	20h ≤ … < 22h			X
25.			… < 20h		X	
26.		Nedostatečná doba týdenního odpočinku v délce kratší než 45 hodin, pokud není povolena zkrácená doba týdenního odpočinku	36h ≤ … < 42h			X
27.			… < 36h		X	
28.	Čl. 8 odst. 6	Překročení šesti po sobě jdoucích 24hodinových časových úseků následujících po předchozí týdenní době odpočinku	3h ≤ … < 12h			X
29.			12h ≤ …		X	
30.	Čl. 8 odst. 6b	Žádný náhradní odpočinek za dvě po sobě jdoucí zkrácené týdenní doby odpočinku			X	
31.	Čl. 8 odst. 8	Běžná týdenní doba odpočinku nebo jakákoli týdenní doba odpočinku delší než 45 hodin vybraná ve vozidle			X	
32.	Čl. 8 odst. 8	Zaměstnavatel nehradí náklady na ubytování mimo vozidlo				X
	Odchylka od pravidla 12 dnů					
33.	Čl. 8 odst. 6a	Překročení dvanácti po sobě jdoucích 24hodinových časových úseků následujících po předchozí běžné týdenní době odpočinku	3h ≤ … < 12h			X
34.			12h ≤ …		X	
35.	Čl. 8 odst. 6a písm. b) bod ii)	Týdenní doba odpočinku po dvanácti po sobě jdoucích 24hodinových časových úsecích	65h < … ≤ 67h			X
36.			… ≤ 65h		X	
37.	Čl. 8 odst. 6a písm. d)	Doba řízení probíhající mezi 22.00 hod. a 6.00 hod. trvající více než 3 hodiny před přestávkou, pokud ve voze nejsou dva řidiči	3h < … < 4,5 h			X
38.			4,5 h ≤ …		X	
Organizace práce						
39.	Čl. 8 odst. 8a	Dopravní podnik, který neorganizuje práci řidičů tak, aby se řidiči mohli vrátit do provozovny zaměstnavatele nebo do místa bydliště řidiče			X	

40.	Čl. 10 odst. 1	Souvislost mezi mzdou/výplatou a ujetou vzdáleností, rychlostí dodání nebo množstvím přepravovaného zboží		X	
41.	Čl. 10 odst. 2	Práce řidiče není organizována nebo je organizována nesprávně, řidič není poučen nebo je poučen nesprávně, aby mohl dodržovat právní předpisy		X	

([1]) NP = nejzávaznější porušení / VZP = velmi závažné porušení / ZP = závažné porušení.

(*) 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, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1).“

(2) Oddíl 2 se nahrazuje tímto:

„2. **Skupiny porušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014** (*) **(Tachograf)**

č.	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ	ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
Zabudování tachografu					
1.	Čl. 3 odst. 1, 4, 4a a článek 22	Není zabudován a nepoužívá se žádný typově schválený tachograf	X		
Používání tachografu, karty řidiče nebo záznamového listu					
2.	Čl. 23 odst. 1	Používání tachografu, jenž nebyl zkontrolován schválenou dílnou		X	
3.	Článek 27	Řidič je držitelem více než jedné karty řidiče nebo používá více než jednu kartu řidiče		X	
4.		Řidič používá kartu řidiče, jež byla zfalšována (*považuje se za řízení bez karty řidiče*)	X		
5.		Řidič používá kartu řidiče, jejímž není držitelem (*považuje se za řízení bez karty řidiče*)	X		
6.		Řidič používá kartu řidiče, která byla získána na základě nepravdivých prohlášení a/nebo padělaných dokladů (*považuje se za řízení bez karty řidiče*)	X		
7.	Čl. 32 odst. 1	Nesprávné fungování tachografu (*např.: tachograf nebyl řádně zkontrolován, kalibrován a zapečetěn*)		X	
8.	Čl. 32 odst. 1 a čl. 33 odst. 1	Nesprávné používání tachografu (*např.: záměrné, dobrovolné nebo uložené zneužití, nedostatečné pokyny o správném používání atd.*)		X	
9.	Čl. 32 odst. 3	Používání klamného přístroje schopného pozměnit záznamy tachografu	X		

10.		Falšování, zatajování, rušení nebo ničení údajů zaznamenaných na záznamových listech nebo uchovávaných a stažených z tachografu a/nebo karty řidiče	X		
11.	Čl. 33 odst. 2	Podnik neuchovává záznamové listy, výtisky a stažené údaje		X	
12.		Zaznamenané a uchované údaje nejsou k dispozici po dobu alespoň jednoho roku		X	
13.	Čl. 34 odst. 1	Nesprávné používání záznamových listů/karet řidiče		X	
14.		Nepovolené vyjmutí záznamových listů nebo karty řidiče, které má vliv na zaznamenávání příslušných údajů		X	
15.	Čl. 34 odst. 1a	Záznamový list nebo karta řidiče se používají po delší období, než na které byly určeny, přičemž došlo ke ztrátě údajů		X	
16.	Čl. 34 odst. 2	Používání špinavých nebo poškozených listů nebo karet řidiče, přičemž údaje nejsou čitelné		X	
17.	Čl. 34 odst. 3	V případě potřeby nebyly údaje zadány ručně		X	
18.	Čl. 34 odst. 4	Nebyl použit správný list nebo byla karta řidiče vložena do nesprávného otvoru v tachografu (při řízení vozidla více řidiči)			X
19.	Čl. 34 odst. 5	Nesprávné používání přepínacího mechanismu		X	
		Předkládání informací			
20.	Ustanovení čl. 34 odst. 5 písm. b) bodu v)	Nesprávné použití nebo nepoužití značky trajekt/vlak			X
21.	Čl. 34 odst. 6	Požadované informace nejsou zaneseny do záznamového listu		X	
22.	Čl. 34 odst. 7	Záznamy neuvádějí symboly zemí, jejichž hranice řidič překročil během denní pracovní doby			X
23.	Čl. 34 odst. 7	Záznamy neuvádějí symboly zemí, ve kterých začala a skončila denní pracovní doba řidiče			X
24.	Článek 36	Odmítnutí kontroly		X	
25.	Článek 36	Neschopnost předložit ruční záznamy a výtisky pořízené během běžného dne a předchozích 28 dní (do 30. prosince 2024) Neschopnost předložit ruční záznamy a výtisky pořízené během běžného dne a předchozích 56 dní (od 31. prosince 2024)		X	
26.	Článek 36	Neschopnost předložit záznamy v kartě řidiče, pokud je řidič jejím držitelem		X	

Chybná funkce					
27.	Čl. 37 odst. 1 a čl. 22 odst. 1	Oprava tachografu nebyla provedena schváleným pracovníkem nebo dílnou		X	
28.	Čl. 37 odst. 2	V době, kdy je tachograf neschopný provozu nebo nefunguje správně, řidič neuvede všechny požadované údaje o časových úsecích, které tachografem nebyly nadále zaznamenávány		X	

(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1).“;

3) Oddíl 6 se nahrazuje tímto:

„6. **Skupiny porušení směrnice Rady 92/6/EHS** (*) **(Omezovače rychlosti)**

č.	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ	ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
1.	Články 2 a 3	Nenamontovaný omezovač rychlosti	X		
2.	Článek 5	Omezovač rychlosti nesplňuje platné technické požadavky		X	
3.	Článek 5	Omezovač rychlosti není namontován schválenou dílnou			X
4.		Je přítomen a/nebo používán klamný přístroj schopný pozměnit záznamy omezovače rychlosti nebo je přítomen a/nebo používán klamný omezovač rychlosti	X		

(*) Směrnice Rady 92/6/EHS ze dne 10. února 1992 o montáži a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel ve Společenství (Úř. věst. L 57, 2.3.1992, s. 27)“.

4) Oddíl 10 se nahrazuje tímto:

„10. **Skupiny porušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009** (*) **(Přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy)**

č.	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ	ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
Licence Společenství					
1.	Článek 3 a čl. 8 odst. 1	Přeprava zboží bez platné licence Společenství (tj. licence neexistuje, je padělaná, odňata, vypršela atd.)	X		

2.	Článek 4	Podnik silniční nákladní dopravy nebo řidič nejsou schopni kontrolorovi předložit platnou licenci Společenství nebo její ověřený opis (tj. licence Společenství nebo ověřený opis licence Společenství jsou ztraceny, zapomenuty, poškozeny atd.)		X	
		Osvědčení řidiče			
3.	Článek 3 a čl. 8 odst. 1	Přeprava zboží bez platného osvědčení řidiče (tj. osvědčení řidiče neexistuje, je padělano, bylo odňato, jeho platnost vypršela atd.)		X	
4.	Článek 5	Řidič nebo podnik silniční nákladní dopravy nejsou schopni kontrolorovi předložit platné osvědčení řidiče nebo jeho platný ověřený opis (tj. osvědčení řidiče nebo jeho ověřený opis jsou ztraceny, zapomenuty, poškozeny atd.)			X
		Kabotáž			
5.	Čl. 8 odst. 2	Provozování kabotáže, která není v souladu s platnými právními a správními předpisy hostitelského členského státu		X	
6.	Čl. 8 odst. 2a	Provozování kabotáže v témže členském státě do čtyř dnů po ukončení poslední oprávněné kabotáže v tomto členském státě		X	
7.	Čl. 8 odst. 3 a 4	Podnikatel v silniční nákladní dopravě není schopen předložit jasné důkazy o předchozí mezinárodní přepravě nebo o každé následné kabotáži a/nebo o všech přepravách uskutečněných v případech, kdy se vozidlo nachází v hostitelském členském státě během čtyř dnů předcházejících mezinárodní přepravě, a předložit tyto důkazy během doby trvání silniční kontroly.		X	

(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72).“;

5) Oddíl 11 se nahrazuje tímto:

„11. **Skupiny porušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009** (*) **(Přístup na trh autokarové a autobusové dopravy)**

č.	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ	ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
		Licence Společenství			
1.	Článek 4	Přeprava cestujících bez platné licence Společenství (tj. licence neexistuje, je padělaná, odňata, vypršela atd.)	X		

2.	Čl. 4 odst. 3	Podnikatel v silniční dopravě nebo řidič nejsou schopni kontrolorovi předložit platnou licenci Společenství nebo její ověřený opis (tj. licence nebo její ověřený opis jsou ztraceny, zapomenuty, poškozeny atd.)		X	
Povolení pro provozování linkové dopravy					
3.	Články 5 a 6	Provozování linkové dopravy bez platného povolení (tj. licence neexistuje, je padělaná, odňata, vypršela, je zneužita atd.)		X	
4.	Článek 19	Řidič není schopen kontrolorovi předložit povolení (tj. povolení je ztracené, zapomenuté, poškozené atd.)			X
5.	Články 5 a 6	Zastávky linkové dopravy v členském státě neodpovídají vydanému povolení			X
Jízdní list pro příležitostnou dopravu a ostatní dopravu nepodléhající povolení					
6.	Článek 12	Řízení bez požadovaného jízdního listu (tj. jízdní list neexistuje, je padělaný, neobsahuje požadované informace atd.)			X
Pravidla týkající se kabotáže					
7.	Článek 16	Provozování kabotáže, která není v souladu s platnými právními a správními předpisy hostitelského členského státu		X	
8.	Článek 17	Ve vozidle se nenacházejí kontrolní doklady pro kabotáž (formulář cesty pro příležitostnou dopravu nebo smlouva uzavřená mezi dopravcem a organizátorem dopravy nebo její ověřený opis v případě zvláštní linkové dopravy) nebo je není možné předložit na žádost oprávněného kontrolora		X	

(*) 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 (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 88).“;

6) doplňují se nové oddíly 13 a 14, které zní:

„13. **Porušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008** (*) **(Řím I) (právo rozhodné pro smluvní závazkové vztahy)**

č.	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ	ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
1.	Řím I	Porušení práva rozhodného pro smluvní závazkové vztahy		X	

14. **Skupiny porušení směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1057** (**) **(vysílání pracovníků v silniční dopravě)**

č.	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ	ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
1.	Čl. 1 odst. 11 písm. a)	Neúplné informace o prohlášení o vyslání			X
2.	Čl. 1 odst. 11 písm. a)	Nepředložení prohlášení o vyslání členskému státu, do něhož je řidič vyslán, nejpozději na začátku vyslání		X	
3.	Čl. 1 odst. 11 písm. b)	Zfalšované prohlášení o vyslání řidičů		X	
4.	Čl. 1 odst. 11 písm. b)	Neschopnost řidiče předložit platné prohlášení o vyslání		X	
5.	Čl. 1 odst. 11 písm. b)	Neposkytnutí platného prohlášení o vyslání řidiči		X	
6.	Čl. 1 odst. 11 písm. c)	Nepředložení požadovaných dokumentů hostitelskému členskému státu do osmi týdnů ode dne žádosti		X	
7.	Čl. 1 odst. 12	Provozovatel neaktualizoval prohlášení o vyslání ve veřejném rozhraní propojeném se systémem IMI			X

(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Úř. věst. L 177, 4.7.2008, s. 6).

(**) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1057 ze dne 15. července 2020, kterou se stanoví zvláštní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnice 96/71/ES a 2014/67/EU, a kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a nařízení (EU) č. 1024/2012 (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 49).“

PŘÍLOHA II

„PŘÍLOHA II

Četnost výskytu závažných porušení předpisů

1. Závažná (ZP) a velmi závažná (VZP) porušení předpisů uvedená v příloze I, ke kterým došlo opakovaně, jsou příslušným orgánem členského státu usazení považována za závažnější. Při výpočtu četnosti výskytu opakovaného porušení předpisů zohlední členské státy tyto faktory:

   a) závažnost porušení (ZP nebo VZP);

   b) čas (nejméně 12 po sobě jdoucích měsíců ode dne kontroly);

   c) počet vozidel využívaných při dopravních činnostech řízených odpovědným zástupcem pro dopravu (v průměru za rok).

2. Při zohlednění schopnosti vyvolat riziko pro bezpečnost silničního provozu se nejvyšší četnost závažných porušení, při jejímž překročení by se porušení měla považovat za závažnější, stanoví takto:

   3 ZP/vozidlo/rok = 1 VZP

   3 VZP/vozidlo/rok = zahájení vnitrostátního řízení o dobré pověsti

3. Počet porušení na vozidlo za rok je průměrná hodnota vypočítaná vydělením celkového počtu všech porušení stejné úrovně závažnosti (ZP nebo VZP) průměrným počtem vozidel využívaných během roku. Vzorec četnosti stanoví maximální prahovou hodnotu pro výskyt závažných porušení, při jejímž překročení se porušení považují za závažnější. Členské státy mohou stanovit přísnější prahové hodnoty, pokud jsou předpokládány v jejich vnitrostátním správním řízení pro posuzování dobré pověsti.“