RAZÍTKA

Je povinné, aby při přepravě mezi členskými zeměmi Úmluvy CEMT bylo v záznamníku jízd razítko celního úřadu toho státu, kde byla provedena nakládka?

Podle „Průvodce k používání kontingentu mnohostranných povolení CEMT“, kapitola 5, čl. 5.9 a 5.11, může být v záznamníku jízd razítko, ale tato podmínka není povinná:

Článek 5.9 *„Příslušné kontrolní orgány nesmějí vyžadovat, aby záznamník obsahoval razítka z každého tranzitního státu, ale mohou záznamník jízd při kontrole orazítkovat. Držitel povolení CEMT nemusí zajistit, aby v záznamníku byla razítka z každého tranzitního státu.“*

Článek 5.11: *„Povolení, záznamník a atest pro „EURO IV bezpečné, „EURO V bezpečné“, „EEV bezpečné“ nebo „EURO VI bezpečné“ vozidlo musí být ve vozidle a předloženy na požádání příslušnému kontrolnímu orgánu. Kontrolní orgány mohou záznamník jízd orazítkovat.“*
Příručka neobsahuje žádné další specifické požadavky na razítka celních či jiných úřadů těch států, kde byla učiněna nakládka. Razítka celních úřadů v záznamníku jízd mohou být, ale nejedná se o povinný požadavek.

OPAKUJÍCÍ SE PŘEPRAVNÍ OPERACE

Jsou případy, kdy během třetí bilaterální přepravy zahrnující zemi registrace, na hraničních přechodech s jinou členskou zemí Úmluvy CEMT, než je země registrace, vydají kontrolní orgány upozorňují nebo udělí sankci za zneužití povolení CEMT z důvodu výkladu pojmu „opakující se přepravní operace“.

„Průvodce k používání kontingentu mnohostranných povolení CEMT“ v kapitole 1, definuje „opakující se dopravu“ takto:
„Opakující se doprava je doprava výhradně mezi dvěma členskými státy, z nichž ani jeden není státem registrace“
Zároveň podle kapitoly 6 „Platnost a odebrání povolení“, článku 6.6 platí, že:
„Příslušný výdejní orgán státu může odebrat povolení zvláště v případě vážných nebo opakovaných přestupků v používání povolení nebo pravidel silničního provozu či sociálních pravidel, a v případě nedostatečného využívání povolení nebo v případě používání povolení pouze k opakující se dopravě.“
Je proto platné, že bilaterální přepravní operace zahrnující zemi registrace nejsou považovány za opakující se přepravu a nedochází ke zneužití povolení.
V otázce opakující se přepravy, je odpovědností příslušných úřadů země registrace určit, zda je povolení využíváno nedostatečně a případně rozhodnout o jeho odebrání.

OSVĚDČENÍ PRO TAHAČE A PŘÍPOJNÁ VOZIDLA

Musí přípojné vozidlo splňovat stejné, nebo dokonce vyšší Euro normy jako tažné vozidlo – protože jsou případy, kdy některé kontrolní orgány u přívěsů vyžadovaly splnění normy EURO III, IV nebo V?

Podle „Průvodce k používání kontingentu mnohostranných povolení CEMT“ části „Program ´EURO IV bezpečné´ nákladní vozidlo“ dále kapitoly 9 „Program ´EURO IV bezpečné´ nákladní vozidlo“, kapitoly

10 „Program ´EURO V bezpečné´ nákladní vozidlo“, kapitoly 11 „Program ´EURO VI bezpečné´ nákladní vozidlo“:
„Minimální bezpečnostní normy musí splňovat jak samotná vozidla, tak i jejich přívěsy. Proto musí být při uvádění do provozu a při povinných technických kontrolách vyplněna zvláštní osvědčení pro přívěsy (viz přílohy 5 a 6).“
Tato osvědčení dokládají minimální bezpečnostní požadavky. Příručka dále neuvádí, že by přípojné vozidlo mělo odpovídat stejným Euro normám jako tažné vozidlo (tzn. EURO III, EURO IV, EURO V nebo EURO IV), takže tento požadavek není podmíněn.

DOKLADY V KABINĚ

Některé kontrolní orgány členských zemí Úmluvy CEMT vyžadují, aby vozidlo, které vstoupilo na území dané země s povolením CEMT, mělo při výjezdu ze země v kabině stejné povolení ať je naložené nebo prázdné. Existuje několik případů, kdy byli řidiči pokutováni při výjezdu ze země bez nákladu a neměli stejné povolení CEMT, které použili při vstupu do země.

Příručka „Průvodce k používání kontingentu mnohostranných povolení CEMT“ uvádí v kapitole 4 „Používání povolení CEMT“, že:
4.1 „Povolení může používat současně pouze jedno vozidlo. Povolení musí být v kabině vozidla mezi místem nakládky (od okamžiku naložení vozidla) a vykládky (až do vyložení vozidla), pokud se jedná o jízdu s nákladem, nebo během celé trasy, jestliže jde o prázdnou jízdu, která předchází nebo navazuje na jízdu s nákladem“.

Současně je v kapitole 3 „Výdej a omezení povolení CEMT“ uvedeno:
3.6 „Povolení CEMT se vydávají příslušným úřadem členského státu CEMT, kde podnik sídlí, podle ustanovení a podmínek, určených tímto státem. Povolení se vydávají v souladu s vnitrostátními podmínkami dopravním podnikům řádně oprávněným provozovat nákladní silniční dopravu. Povolení neobsahují registrační značku vozidla a jsou doplněna záznamníkem jízd“.
Z uvedeného vyplývá, že povolení CEMT musí být ve vozidle během celé přepravy (tzn. Během jízdy naloženého i prázdného vozidla, které jsou považované za samostatné jízdy). Kromě toho je dopravce oprávněn k převodu povolení CEMT z jednoho vozidla na jiné, které splňuje stejnou nebo vyšší EURO normu a patří stejnému podniku. Proto přeprava s nákladem na povolení CEMT neznamená, že následná nebo předcházející prázdná jízda bude vykonána na základě téhož povolení.
Jízda prázdného (nebo naloženého) vozidla mezi dvěma členskými zeměmi Úmluvy CEMT se nemusí uskutečnit s povolením CEMT, ale řídit se ustanoveními bilaterálních dohod (nebo jiných, například regionálních), mezi těmito dvěma státy.

PŘEKLAD POVOLENÍ CEMT

Dokumenty, které musí být v kabině vozidla: Překlad povolení

Příručka „Průvodce k používání kontingentu mnohostranných povolení CEMT“ stanovuje, že povolení CEMT v kabině vozidla musí být vyplněno jedním z následujících čtyř jazyků: jazyku země registrace, francouzštině, angličtině nebo němčině. Tento dokument musí být dále doplněn překladem do alespoň dvou dalších zmíněných řečí.
Překlad může mít podobu odpovídající prázdným dokladům povolení a tento doklad nemusí být ani vyplněn ani razítkován.

VÝKLAD K ČLÁNKU 3.16 RAKOUSKEM, ŘECKEM A ITÁLIÍ

Rakousko, Řecko a Itálie uvádějí, že situace popsaná v níže v „Příkladu 1“ je v souladu s jejich výkladem článku 3.16, zatímco situace uvedena v „Příkladu 2“ bude považována za porušení pravidel s patřičnými sankcemi:

Příklad 1
Nákladní vozidlo registrované na Ukrajině: nakládka na Ukrajině – vykládka v Bulharsku (první jízda s nákladem); Prázdný přejezd z Bulharska do Itálie; Nakládka v Itálii – návrat na Ukrajinu.

Příklad 2
Nákladní vozidlo registrované na Ukrajině: prázdný přejezd do Bulharska, nakládka v Bulharsku – přejezd do Itálie (první jízda s nákladem); Nakládka v Itálii – návrat na Ukrajinu.
Pozn.: Sekretariát ITF a členské státy zdůrazňují, že výklad Itálie a Řecka, ke kterému se následně připojilo i Rakousko, týkající se první jízdy s nákladem, není v souladu s rozhodnutím ministerstva z roku 2005 nebo právním výkladem článku 3.16 (jak uvádí mezinárodní organizace OECD).

Zdroj: https://www.itf-oecd.org/frequently-asked-questions-multilateral-quota
Datum poslední aktualizace: 12.9.2018