

CS

CS

CS



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 18.5.2009  
KOM(2009) 214 v konečném znění

## **BÍLÁ KNIHA**

**0**

### **PROFESIONÁLNÍ PŘESHraniČNÍ SILNiČNÍ PŘEPRAVĚ EUROHOTOVOSTI MEZI ČLENSKÝMI STÁTY EUROZÓNY**

## 1. Úvod

Euro bylo fyzicky zavedeno v roce 2002, vzhledem ke značným rozdílům ve vnitrostátních právních předpisech však byla profesionální silniční přeprava eurohotovosti mezi členskými státy, které euro přijaly (dále jen „zúčastněnými členskými státy“), velmi obtížná, a tudíž je v současné době přeshraniční pozemní přeprava velmi malého rozsahu. Rozdíly ve vnitrostátních právních předpisech se týkají řady otázek, jako jsou držení a nošení střelných zbraní bezpečnostními pracovníky, požadavky na odbornou přípravu, dovolené způsoby přepravy, pancéřování a vybavení bezpečnostních vozidel, použití inteligentních systémů neutralizace bankovek („intelligent banknote neutralisation systems“ – IBNS), počet pracovníků v bezpečnostních vozidlech, informování policie, pravidla týkající se licencí a souvisejících sankcí. Přeshraniční přeprava může být upravena na základě povolení *ad hoc* ze strany členských států určení, ale i když si odmyslíme příslušné správní postupy, stále to předpokládá nezbytnost souladu s dvěma či více různými komplexními soubory vnitrostátních předpisů.

Trh přepravy hotovosti („cash-in-transit“ – CIT) je tudíž v současnosti organizován na úrovni jednotlivých států. Vzhledem k logice jednotné měny by eurobankovky a euromince měly být schopny obíhat a být přepravovány v rámci eurozóny co nejsvobodněji. Usnadnění přeshraniční přepravy hotovosti je rovněž přirozeným doplňkem plánu Evropské centrální banky pro větší konvergenci hotovostních služeb národních centrálních bank a jednotné oblasti pro hotovostní služby v eurech pro subjekty zpracovávající hotovost. Jedním z významných prvků plánu je tzv. vzdálený přístup k hotovostním službám národních centrálních bank, kdy úvěrová instituce v jednom zúčastněném členském státě může využívat hotovostních služeb centrální banky v jiném zúčastněném členském státě. Opatření bylo zavedeno v červnu 2007, jeho potenciál však nemůže být plně využit, dokud nebude reálně možné snadno přepravovat hotovost přes hranice. Banky, rozsáhlý maloobchodní sektor a ostatní subjekty zpracovávající hotovost musí získávat a dodávat hotovost nejefektivnějším způsobem, aniž by byly omezeny státními hranicemi.

Vzhledem k povaze přepravovaného zboží je odvětví přepravy hotovosti zároveň vystaveno řadě významných bezpečnostních hrozeb, přičemž povaha a úroveň těchto hrozeb se může mezi jednotlivými členskými státy významně lišit. Proto má zásadní význam, aby přeshraniční přeprava hotovosti probíhala za podmínek, které zajišťují vysokou úroveň ochrany pracovníků odvětví CIT a široké veřejnosti.

Zavedení společných pravidel umožňujících přeshraniční silniční přepravu hotovosti mezi zúčastněnými členskými státy, která by zároveň poskytovala vysokou úroveň bezpečnosti pracovníků CIT, by otevřelo množnost pro efektivnější trasy přepravy hotovosti v příhraničních regionech. Obchodní banky by tak mohly využívat hotovostních služeb nejbližší pobočky centrální banky či střediska pro zpracování hotovosti CIT buď ve svém vlastním, nebo jiném členském státě. Stejně tak maloobchodníci, provozovatelé prodejních automatů a ostatní subjekty zpracovávající hotovost by byli schopni přijímat hotovost z nejbližšího hotovostního centra či ji do něj dodávat, a to bez ohledu na státní hranice. Nakonec společnosti CIT provádějící přepravu hotovosti v příhraničních regionech by byly schopny plánovat své přepravní trasy a jiné logistické úkony související s hotovostí efektivnějším způsobem. Obecně by efektivnější přeprava hotovosti byla přínosem pro hospodářství jako celek.

Evropská centrální banka, bankovní sektor a rozsáhlý maloobchodní sektor opakovaně volaly po zahájení iniciativy s cílem odstranit překážky profesionální přeshraniční silniční přepravě eurohotovosti v Evropě.

V této situaci proto Komise zahájila v květnu 2008 konzultace s cílem připravit předlohu společných pravidel usnadňujících přeshraniční silniční přepravu eurohotovosti.

Tato iniciativa odráží pozici Komise, pokud jde o možnou harmonizaci přepravy hotovosti zmíněnou v čl. 38 písm. b) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/123/ES ze dne 12. prosince 2006 o službách na vnitřním trhu.

## **2. INICIATIVA KOMISE K USNADNĚNÍ PŘESHRANIČNÍ PŘEPRAVY EUROHOTOVOSTI A ÚVODNÍ KONZULTACE ZÚČASTNĚNÝCH STRAN**

Jako první krok byla s cílem vycházet z odborných znalostí a příspěvků všech zúčastněných stran v odvětví v první polovině roku 2008 zřízena pracovní skupina, jíž předsedá Komise a jež sestává z evropských organizací všech hlavních zúčastněných stran<sup>1</sup>. V období červenec až prosinec 2008 proběhla tři celodenní jednání pracovní skupiny a byla projednávána všechna relevantní témata, jako je rozsah možných budoucích společných pravidel, rozdíly ve vnitrostátních právních předpisech a možnosti harmonizovaných přeshraničních pravidel v různých oblastech zmíněných na začátku oddílu 1.

Pokud jde o právní možnosti usnadnění přeshraniční přepravy hotovosti, byly zvažovány tři hlavní možnosti:

- Úplná harmonizace regulace přepravy CIT v dotčených členských státech.
- Systém, kdy by povolení z jednoho členského státu bylo platné ve všech členských státech (vzájemné uznávání).
- Soubor společných pravidel, která by byla platná ve všech členských státech, aniž by byly dotčeny vnitrostátní předpisy pro některé aspekty výslovně uvedené ve znění. Narozdíl od úplné harmonizace by se společná pravidla použila pouze na přeshraniční přepravu.

Jelikož mezi členskými státy existují značné rozdíly mezi vnitrostátními předpisy a v úrovních rizika, považovalo se za krajně obtížné dosáhnout dohody o obsahu úplné harmonizace pravidel v oblasti přepravy CIT, resp. o přeshraničním vzájemném uznávání vnitrostátních pravidel. Druhá z možností by mohla navíc vést k tomu, že by přeprava hotovosti probíhala podle pravidel, která poskytují či jsou vnímána jako poskytující neodpovídající ochranu pracovníků a/nebo široké veřejnosti. Jasnou preferencí pracovní

---

<sup>1</sup> Byly zastoupeny následující organizace: CEA (European insurance and reinsurance federation – Evropský pojišťovací výbor), CoESS (Confederation of European Security Services – Evropská konfederace bezpečnostních služeb), EBF (European Banking Federation – Evropská bankovní federace), Eurosystem, EPC (European Payments Council – Evropská rada pro platby), ESTA (European Security Transport Association – evropská asociace bezpečnostní přepravy), EURICPA (European Intelligent Cash Protection Association – evropské sdružení pro inteligentní ochranu hotovosti), EuroCommerce, Europol (Evropský policejní úřad), MDWG (Mint Directors Working Group – pracovní skupina ředitelů mincoven) a UNI-Europa (odborová organizace Union Network International – Evropa).

skupiny proto byl soubor společných pravidel použitelných na přeshraniční přepravu, která by existovala souběžně se stávajícími vnitrostátními pravidly pro domácí přepravu hotovosti.

V rámci souboru společných pravidel použitelných na přeshraniční silniční přepravu hotovosti diskutovala pracovní skupina následující hlavní možnosti politiky týkající se rozsahu a použití možných společných pravidel:

- Zeměpisný rozsah. Ten by mohl zahrnovat celou EU-27, nebo se omezovat pouze na eurozónu.
- Druh přepravovaného zboží. Zboží by mohlo zahrnovat nejen eurohotovost, ale rovněž další měny a jiné druhy cenných předmětů.
- Definice přeshraniční přepravy. Přeshraniční přeprava by mohla být omezena pouze na přepravu z bodu do bodu, či rovněž zahrnovat operace v domovské zemi předcházející mezinárodní operaci a/nebo operace v hostitelské zemi následující po mezinárodní operaci (posledně uvedené operace se obecně nazývají kabotáž).

V pracovní skupině byly na všechny tyto otázky různé názory.

Hlavním účelem možných společných pravidel je usnadnit volný oběh jednotné měny v rámci eurozóny. To však nevylučuje, aby bylo rovněž zahrnuto území jiných členských států. Nezávisle na zeměpisném rozsahu by se dále mohlo počítat se zahrnutím měn jiných členských států, zemí mimo EU, jakož i jiných druhů cenných předmětů (klenotů, zlata, uměleckých děl a cenných dokumentů). Rozšíření rozsahu na nezúčastněné členské státy a na ostatní zboží by však mohlo nést riziko značného zpoždění či dokonce zabránění přijetí společných pravidel, neboť diskuse by se odkláněla od hlavních záležitostí.

Přeshraniční přeprava může být v užším slova smyslu vykládána jako přeprava hotovosti ze zabezpečeného bodu v zemi A do zabezpečeného bodu v zemi B bez jakékoli zastávky („z bodu do bodu“). Přeprava z bodu do bodu by znamenala, že jednotlivá střediska zpracování hotovosti a jiné zabezpečené body mohou být obsluhovány přes hranice za společných pravidel, ale vyloučila by pobočky bank, bankomaty a maloobchodníky (ledaže by byli vybaveni zabezpečenou zónou pro vykládku/nakládku vozidla). V jednom okamžiku by byla možná pouze jediná operace z jednoho zabezpečeného bodu do jiného zabezpečeného bodu.

Přeprava z bodu do bodu je však pouze jednou částí přepravy hotovosti, kterou společnosti CIT pravidelně provádějí. Širší rozsah by zahrnoval rovněž některé přepravní operace před přeshraničním úsekem jízdy a následně po něm. To by umožnilo organizovat přeshraniční přepravní trasy stejně logisticky optimálním způsobem jako domácí dopravní trasy s tím, že se cestou obslouží více bodů, včetně poboček bank, bankomatů a maloobchodníků. S cílem zjednodušit volný oběh eurohotovosti přes státní hranice se tudíž navrhuje, aby bylo možné kromě hlavní přeshraniční operace provádět přepravní operace s více zastávkami v domovské zemi, jakož i hostitelské zemi/hostitelských zemích. Jak je vysvětleno níže v oddíle 3.2, kombinovaná doba trvání operací v domovské i hostitelské zemi/hostitelských zemích by se měla omezit na jeden den.

V rámci společných přeshraničních pravidel by služby přepravy hotovosti spadaly pod různé právní systémy, což by se dotýkalo zejména souladu se zásadami pracovního práva, použitelnými kolektivními smlouvami či jinými zdroji práva, které se odkazují na sociální

a/nebo bezpečnostní aspekty. To by vedlo k významným problémům při stanovení, jaké mzdové a jiné sociální podmínky se použijí, zejména pokud je bezpečnostní vozidlo provozováno ve více než dvou zemích.

V této souvislosti bude klíčové vyjasnit použití *směrnice 96/71 o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb*<sup>2</sup> na přeshraniční přepravu hotovosti.

Cílem této směrnice je sladit výkon základní svobody společností poskytovat přeshraniční služby podle článku 49 Smlouvy o ES na straně jedné s přiměřenou ochranou práv pracovníků dočasně vyslaných do zahraničí tyto služby poskytovat na straně druhé. Snaží se tak nalézt rovnováhu mezi hospodářskými svobodami stanovenými Smlouvou o ES a právy pracovníků během období jejich vyslání. Určuje proto povinná pravidla obecného zájmu na úrovni Společenství, která musí být používána pro vyslané pracovníky v hostitelské zemi, a stanoví základní soubor jasně definovaných podmínek práce a zaměstnání pro minimální ochranu pracovníků, které musí poskytovatel služeb v hostitelské zemi dodržovat. V závislosti na konkrétních okolnostech, za nichž se přeshraniční přepravní operace provádějí, a v souladu s definicemi obsaženými v čl. 1 odst. 3 může být tato směrnice použita na přeshraniční přepravní operace, na něž se vztahuje tato bílá kniha.

Je však nutno uznat, že zvláštní krátkodobá povaha stavu vyslání v případě přeshraniční přepravy hotovosti vytváří obtíže při praktickém používání a vynucování směrnice. Používání směrnice by například mohlo potenciálně vyžadovat, aby zaměstnavatelé v odvětví CIT měřili dobu, kterou jejich pracovníci stráví v každé zemi, aby se vypočetly použitelné poměrné minimální sazby.

Praktické používání směrnice 96/71 v této oblasti bude tudíž nutné pečlivě prozkoumat spolu s členskými státy, dalšími příslušnými odborníky<sup>3</sup> a sociálními partnery před tím, než budou moci být formálně přijata jakákoli společná pravidla. Zejména by bylo důležité zajistit, aby používání *acquis* Společenství či vnitrostátních právních předpisů neukládalo hospodářským subjektům nepřiměřenou a zbytečnou administrativní zátěž, což by mohlo v praxi vážně bránit možnosti provádět přeshraniční operace. Vyjasnění těchto otázek bude nedílnou součástí posouzení sociálního dopadu možností politiky.

Na tomto základě Komise tímto zahajuje rozsáhlý proces konzultace k některým uvažovaným společným pravidlům, která tvoří přílohu této bílé knihy. Komise zdůrazňuje orientační povahu zmíněných uvažovaných pravidel. Záměrem je zjednodušit formulaci cílených připomínek všech zúčastněných stran tím, že již v této fázi budou představeny hlavní prvky možných společných pravidel. Těmito uvažovanými pravidly není dotčen návrh, který Komise může učinit v pozdější fázi.

Všechny zúčastněné strany se vyzývají, aby předložily své návrhy do 30. června 2009, a to na adresu uvedenou na konci oddílu 4.

---

<sup>2</sup> Úř. věst. L 18, 21.1.1997, s. 1–6.

<sup>3</sup> Rozhodnutí Komise 2009/17/ES zřídilo Výbor odborníků pro vysílání pracovníků (Úř. věst. L 8, 13.1.2009, s. 26–28).

### 3. KLÍČOVÉ RYSY MOŽNÝCH SPOLEČNÝCH PRAVIDEL

Uvažovaná společná pravidla by se používala na *přeshraniční* přepravu *eurohotovosti* mezi *zúčastněnými členskými státy*. Přeprava hotovosti probíhající výlučně v rámci jednoho členského státu by tudíž nebyla dotčena.

S cílem zaměřit se na základní otázku, konkrétně volný oběh eurohotovosti v rámci eurozóny, by členské státy, které dosud euro nepřijaly, ani jejich měny nebyly zahrnuty do rozsahu působnosti společných pravidel. Možnost zahrnout nezúčastněné členské státy a měny prostřednictvím doložky o nepovinné účasti („opt-in“) by však měla být dále prozkoumána.

Nakonec se vzhledem ke zvláštnímu charakteru navrhuje, aby se toto znění nevztahovalo na přepravu bankovek a euromincí vysoké hodnoty mezi centrálními bankami v rámci eurozóny za předpokladu, že je doprovázena vojenskými a/nebo policejními složkami.

#### 3.1. Právní základ

Uvažuje se o založení možných společných pravidel na čl. 123 odst. 4 Smlouvy o založení Evropského společenství, neboť se tato pravidla zdají být nezbytná pro usnadnění použití eura jako jednotné měny. Z toho plyne přijetí kvalifikovanou většinou zúčastněných členských států po konzultaci s Evropskou centrální bankou. Uvažuje se rovněž o použití nařízení jako nástroje.

#### 3.2. Vnitrodenní („intraday“) přeprava a přeprava během denní doby („daytime“)

Vzhledem ke specifickým vlastnostem činnosti v odvětví CIT a při zohlednění obtíží při organizaci bezpečných vícedenních dodávek hotovosti by bezpečnostní vozidlo překračující hranice mělo vyjízďet ze svého členského státu původu a vracet se do něj týž den a celá přeprava by měla proběhnout během denní doby (jako denní doba se navrhuje 6:00–22:00 hodin). Noční přeprava hotovosti by však také mohla probíhat, pokud to již vnitrostátní pravidla členských států, kde přeprava probíhá, dovolují. Vyzvednutí a/nebo dodávka hotovosti v rámci domovského členského státu před přeshraničním úsekem jízdy nebo v rámci hostitelského členského státu návazně po přeshraničním úseku by byla možná, ale bezpečnostní vozidlo by se mělo vrátit do svého členského státu původu týž den (nebo do 24 hodin, je-li povolena noční přeprava).

#### 3.3. Přeshraniční licence CIT

Vnitrostátní kontrolní orgány by měly být schopné ověřit, že bezpečnostní vozidlo splňuje podmínky pro provádění přepravy hotovosti na jejich území. Po společnosti, která má zájem provádět přeshraniční silniční přepravu eurohotovosti, by se tudíž mělo vyžadovat, aby zažádala o zvláštní přeshraniční licenci CIT vydávanou příslušnými orgány jejího členského státu původu. Originál či ověřená kopie licence by vždy měla být ve vozidle.

Měly by být vymezeny přesné charakteristiky licenčního dokladu, licence by měla být platná po omezenou dobu (navrhují se tři roky). Aby byla žadající společnost způsobilá pro licenci, musí splňovat uvažovaná společná pravidla, další použitelné právní předpisy Společenství či v případě, kdy je to výslovně stanoveno, platné vnitrostátní předpisy v oblasti CIT. Takový odkaz na (možné) vnitrostátní právní předpisy by se stanovil ve dvou případech: i) předchozí oznámení vnitrostátním policejním složkám a ii) postupy pro nakládání s hotovostí mimo vozidlo CIT. První případ se týká příslušnosti a organizace vnitrostátních policejních složek, kde se nezdá být jakýkoli závažný důvod k harmonizaci postupů. Druhý případ se týká

situací, kdy bezpečnostní pracovníci CIT mohou přijít do přímějšího styku se širokou veřejností, a vystavit ji tak nebezpečí spojenému s výkonem činnosti. Zdá se proto přiměřené, aby byla dodržována veškerá vnitrostátní pravidla.

Společnost by však měla být nejprve schválena pro přepravu CIT svým členským státem původu. Pokud členský stát nezavedl žádný zvláštní postup schvalování pro společnosti CIT, měla by společnost být schopna doložit, že provádí pravidelnou přepravu hotovosti po určitou konkrétní dobu (navrhuje se 12 měsíců) bez porušení stávajících vnitrostátních právních předpisů. Tímto pravidlem se zamýšlí zajistit, aby společnosti CIT účastníci se přeshraniční přepravy měly dostatečnou předchozí zkušenost a byly schopny bezpečně provádět přepravu hotovosti rovněž na území jiného členského státu.

Aby se zajistilo dostatečné informování členských států o společnostech usazených v jiných členských státech, které chtějí provádět přepravu hotovosti na jejich území, předpokládá se dále, že by si členské státy měly vyměňovat informace o vydaných přeshraničních licencích a o jakýchkoli rozhodnutích o pozastavení či odebrání licencí a vzájemně se předem informovat o názvech společností, které zamýšlejí provádět přepravu na území jiného členského státu.

### **3.4. Povolené druhy přepravy hotovosti**

Povolené druhy přepravy CIT a související podmínky (pravidla pancéřování vozidel, použití inteligentních systémů neutralizace bankovek, nošení zbraní, počet členů posádky atd.) se mezi členskými státy značně liší. To se zejména týká držení a nošení zbraní. V některých členských státech je zakázáno, aby bezpečnostní pracovníci nosili zbraně, zatímco v jiných členských státech je to povinné a v jiných to není ani zakázáno ani povinné, ale dovoleno. S ohledem na stávající rozdíly se nezdá být reálné navrhopvat jeden druh přepravy, který by vyhovoval všem. Zejména vnitrostátní předpisy týkající se toho, zda bezpečnostní pracovníci CIT nesmí/mohou/musí nosit zbraně, by neměly být zpochybňovány.

Na základě současné praxe v členských státech se uvažuje o tom, že by existovaly čtyři povolené druhy přepravy, přičemž každý z nich by měl poskytovat vysokou úroveň bezpečnosti pro pracovníky a širokou veřejnost. Pro bankovky (nebo bankovky v kombinaci s mincemi) existují tři různé možnosti, přičemž výlučné přepravy mincí se týká poslední druh přepravy. Hospodářské subjekty by si měly mezi třemi možnostmi pro bankovky svobodně vybrat druh přepravy, kterému dávají přednost. Navrhuje se však, že by členský stát po oznámení Evropské komisi měl mít možnost rozhodnout, že se na jeho území nepoužije možnost neopancéřovaných vozidel nebo vozidel s opancéřovanou kabinou vybavených IBNS (níže uvedená možnost *a*) za předpokladu, že to neumožňují srovnatelné podmínky přepravy ani pro domácí přepravu CIT. Uvažuje se, že vozidlo by mělo doprovázet nejméně tři bezpečnostní pracovníci CIT, ledaže je hotovost chráněna systémem IBNS „end-to-end“ nebo pokud se přepravují pouze mince. Jelikož je v prvním případě hotovost chráněna technologií IBNS a v druhém případě jsou mince pro krádež méně atraktivní, uvažuje se, že při těchto možnostech (níže uvedené možnosti *a*), *c*) a *d*)) by měl být minimální počet bezpečnostních pracovníků CIT snížen na dva.

*a) Přeprava bankovek v neopancéřovaném vozidle nebo ve vozidle s opancéřovanou kabinou vybaveném inteligentním systémem neutralizace bankovek „end-to-end“ (IBNS)*

Podle této možnosti by vozidlo buď mělo být běžného vzhledu (to znamená nenést známky toho, že patří společnosti CIT nebo že je používáno pro účely přepravy hotovosti), nebo mít



opancéřovanou kabinu a nést velice jasné označení svědčící o tom, že je vybaveno systémem IBNS „end-to-end“. Systém IBNS by měl splňovat kritéria, která budou stanovena (a která by měla zahrnovat mimo jiné požadavek na homologaci nejméně v jednom zúčastněném členském státě).

#### *b) Přeprava bankovek v plně opancéřovaném vozidle, které není vybaveno IBNS*

Podle této možnosti by vozidlo mělo být opancéřované jako celek, aby odolalo palbě ze střelných zbraní. Bezpečnostní pracovníci CIT by měli nosit neprůstřelné vesty a dodržovat stávající pravidla členských států, kde se přeprava provádí, pokud jde o to, zda nesmí/mohou/musí nosit zbraně, a pokud jde o maximální povolenou ráži.

Pokud jde o držení a nošení zbraní, k další diskusi se předkládají dvě vzájemně se vylučující alternativy: i) vytvoření zvláštního „evropského zbrojního pasu pro bezpečnostní pracovníky CIT“, jehož podrobnosti by se upřesnily. Pas by byl vydáván členským státem, který udělil přeshraniční licenci CIT, a mohl by být vydán pouze pracovníkovi CIT, který již vlastní vnitrostátní zbrojní pas a je zaměstnán společností vlastníci přeshraniční licenci CIT; nebo ii) po pracovnících CIT by se požadovalo, aby zažádali o zbrojní pas vydávaný vnitrostátními orgány v dotčených členských státech (za podmínky, že dovolují, aby byli bezpečnostní pracovníci CIT ozbrojeni).

S cílem dodržovat stávající vnitrostátní právní předpisy musí být navíc stanoven postup pro případy, kdy bezpečnostní vozidlo přejíždí z členského státu, kde jsou střelné zbraně povinné, do členského státu, kde jsou střelné zbraně zakázané. V tomto případě by zbraně měly být uzamčeny v bezpečnostní schránce uvnitř vozidla, dříve než vstoupí na území posledně uvedeného státu, a zůstat pro bezpečnostní pracovníky CIT nedostupné, dokud vozidlo nevstoupí na území členského státu, který umožňuje, aby bezpečnostní pracovníci CIT byli ozbrojeni. Po uzamčení by mělo být možné otevřít bezpečnostní schránku na střelné zbraně pouze po zásahu operačního střediska vozidla na dálku.

#### *c) Přeprava bankovek v plně opancéřovaném vozidle, které je vybaveno IBNS*

Možnost kombinuje ochranná opatření podle možností a) a b), to znamená jak systém IBNS „end-to-end“, tak vozidlo opancéřované jako celek. Měla by se použít stejná pravidla jako podle možnosti b), vozidlo by však navíc mělo být vybaveno IBNS v souladu s možností a) a nést velice jasné označení svědčící o této skutečnosti.

#### *d) Výlučná přeprava mincí*

Jedná se o jediný druh přepravy, která by se měla použít výlučně na přeshraniční přepravu mincí. Mince jsou vzhledem ke své hodnotě těžké, a tudíž objemnější a pro krádež méně atraktivní. Na to lze pohlížet i dle skutečnosti, že v minulosti nebyl ve Společenství téměř žádný útok na vozidla přepravující výlučně mince. Uvažuje se tedy, aby takováto vozidla nesla velice jasné označení svědčící o skutečnosti, že se přepravují pouze mince. Aby byli bezpečnostní pracovníci CIT ochráněni, měla by být kabina vozidla opancéřována. Dále by se mělo diskutovat o tom, zda mají být bezpečnostní pracovníci CIT beze zbraní, či nikoli.

### **3.5. Sankce**

Je zásadní zajistit dodržování ustanovení, proto je důležité stanovit přiměřené sankce pro případ jejich nedodržení. Zároveň je důležité, aby sankce byla přiměřená závažnosti porušení ustanovení.

Proto se uvažuje o tom, že v případě, kdy dojde k porušení podmínek přeshraniční licence CIT, měl by udělující orgán moci rozhodnout o zaslání upozornění, pozastavení licence po určité době nebo jejím úplném odebrání. Aby se hostitelské zemi poskytla „bezpečnostní síť“, navrhuje se dále, že by členské státy, jimiž se projíždí nebo v nichž je služba poskytována, měly mít právo dočasně pozastavit licenci, pokud dojde k závažnému porušení pravidel, to znamená ve vztahu k dodržování minimálního počtu bezpečnostních pracovníků CIT nebo pravidel týkajících se střelných zbraní, a to do přijetí rozhodnutí ze strany udělujícího orgánu členského státu původu. Nakonec se předpokládá, že by členský stát měl informovat všechny ostatní o jakémkoli porušení a souvisejících sankcích.

### 3.6. Jiná ustanovení

Pro řešení závažných bezpečnostních rizik by rovněž měla být stanovena zvláštní doložka týkající se naléhavých bezpečnostních opatření. To by se například mohlo týkat řady násilných útoků, které si mohou vyžádat dočasný policejní doprovod všech přeprav CIT na území členského státu. Aby se předešlo rozdílnému zacházení mezi zahraničními a domácími subjekty, měla by se takováto naléhavá opatření týkat všech přeprav CIT v dotčeném členském státě. Dále by měla být časově omezena a měla by být oznámena Komisi. Předchozí formální souhlas Komise by se měl vyžadovat pro jakékoli rozšíření naléhavých opatření.

Dále se uvažuje o řadě minimálních požadavků na bezpečnostní pracovníky CIT, pokud jde o čistý rejstřík trestů, fyzické a duševní zdraví, odbornou přípravu a jazykové znalosti.

Společnými pravidly by nemělo být dotčeno použití stávajících právních předpisů EU, zejména v oblasti sociální a dopravy.

Závěrem se navrhuje provést přezkum provádění těchto společných pravidel dva roky po jejich vstupu v platnost a následně na pravidelném základě.

## 4. DALŠÍ KROKY

Soubor uvažovaných pravidel uvedený v příloze bude projednán s orgány členských států v rámci skupiny odborníků *ad hoc*, která byla za tímto účelem zřízena. Výsledky této diskuse a příspěvky získané od zúčastněných a jiných dotčených stran budou použity v rámci posouzení dopadů možných společných pravidel, včetně posouzení různých možností diskutovaných ve výše uvedeném oddílu 2, které Komise provede před přijetím jakéhokoli formálního návrhu.

Komise žádá o připomínky k této bílé knize. Připomínky je možné zasílat do 30. června 2009 elektronickou poštou na adresu:

ECFIN-E3@ec.europa.eu

nebo poštovní zásilkou na adresu Generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž Evropské komise:

European Commission

Directorate-General for Economic and Financial Affairs, Unit E.3

Economic aspects of regulatory policy, Sector euro cash and legal issues  
B-1049 Brussels.

Příloha: Uvažovaná společná pravidla pro přeshraniční silniční přepravu eurohotovosti mezi členskými státy eurozóny

## PŘÍLOHA

### Uvažovaná společná pravidla pro přeshraniční silniční přepravu eurohotovosti mezi členskými státy eurozóny

V níže uvedeném textu se pro vnitrotextové odkazy používá výraz [nařízení], protože se předpokládá, že potenciální budoucí společná pravidla budou mít formu nařízení.

#### ODDÍL 1. SPOLEČNÁ PRAVIDLA, KTERÝMI BY SE ŘÍDILA VEŠKERÁ PŘESHHRANIČNÍ SILNIČNÍ PŘEPRAVA EUROHOTOVOSTI

##### A. Oblast působnosti

Přeshraniční přeprava eurohotovosti podle ustanovení tohoto [nařízení] se provádí během denní doby a bezpečnostní vozidlo opouští zemi původu a opět se do ní vrací v tentýž den.

Přeprava z bodu do bodu se však může provést v rozmezí 24 hodin, pokud je již povolena noční přeprava podle vnitrostátních pravidel členského státu původu, členských států tranzitu a členského státu (členských států), kde se služba poskytuje.

Přeprava eurobankovek a euromincí o nominální hodnotě přesahující 15 milionů EUR, která probíhá i) mezi centrálními bankami zúčastněných členských států a ii) za vojenského a/nebo policejního doprovodu, je z oblasti působnosti tohoto [nařízení] vyloučena.

##### B. Přeshraniční licence CIT

a) Společnost, která má zájem provádět přeshraniční silniční přepravu eurohotovosti, požádá o přeshraniční licenci CIT vydávanou příslušnými orgány jejího členského státu původu.

b) Příslušné vnitrostátní orgány vydávají přeshraniční licence CIT na dobu [tří] let společně umístěným na jejich území, jsou-li splněny tyto podmínky:

– žadající společnost musí být schválena k přepravě CIT od členského státu, kterému se předkládá žádost o přeshraniční licenci CIT. Pokud členský stát nezavedl zvláštní postup schvalování pro společnosti CIT nad rámec všeobecných pravidel pro bezpečnost nebo přepravu, musí být společnost schopna doložit, že provádí pravidelnou profesionální přepravu hotovosti nejméně [dvanáct] měsíců před podáním žádosti bez porušení stávajících vnitrostátních právních předpisů, které se vztahují na takové činnosti. Členové řídicích a správních orgánů společnosti navíc nesmí mít relevantní zápis v trestním rejstříku.

– žadající společnost, zaměstnanci, používaná vozidla a zavedené bezpečnostní postupy přeshraniční přepravy eurohotovosti musí splňovat pravidla stanovená tímto [nařízením] a dalšími použitelnými předpisy EU, nebo platnými vnitrostátními předpisy, které se konkrétně týkají přepravy hotovosti, je-li to v tomto [nařízením] výslovně uvedeno.

c) Přeshraniční licence CIT se vydává v souladu se vzorem[, který bude stanoven]. Vozidla účastníci se profesionální přeshraniční silniční přepravou eurohotovosti musí být vždy schopna předložit kontrolním orgánům originál nebo ověřenou kopii platné licence.

d) Členské státy pravidelně kontrolují dodržování pravidel stanovených tímto [nařízením], rovněž prováděním namátkových kontrol bez předchozího oznámení společnosti. Tyto kontroly se provádějí nejméně jednou za rok.

### **C. Bezpečnostní pracovníci CIT**

a) Bezpečnostní pracovníci CIT musí vyhovět těmto požadavkům:

i) nesmí mít relevantní zápis v trestním rejstříku,

ii) mají lékařské potvrzení dosvědčující, že jsou fyzicky a duševně způsobilí k výkonu daného úkolu,

iii) úspěšně absolvovali nejméně [200 hodin] úvodní odborné přípravy za daným účelem, mimo výcvik v používání střelných zbraní.

Úvodní odborná příprava za daným účelem uvedená v bodě iii) pokrývá nejméně [postupy přeshraniční přepravy CIT, příslušné právní předpisy v oblasti CIT, pravidla chování v případě útoku, používání zařízení CIT a pravidla práce v týmu]. V těchto oblastech se také požaduje pravidelné školení.

b) Nejméně jeden člen bezpečnostní posádky vozidla je schopen prokázat jazykové znalosti nejméně na úrovni A2 úředního jazyka či úředních jazyků používaných v členském státě (členských státech) tranzitu a členském státě (členských státech), kde je služba poskytována.

c) Pokud žádný člen bezpečnostní posádky vozidla nemá pokročilou znalost úředního jazyka či úředních jazyků používaných v členském státě (členských státech) tranzitu nebo členském státě (členských státech), kde je služba poskytována, je vozidlo prostřednictvím operačního střediska společnosti v nepřetržitém rádiovém spojení s osobou, která je schopna doložit jazykové znalosti nejméně na úrovni B1 dotyčného jazyka, aby byla neustále zajištěna možnost účinné komunikace s vnitrostátními orgány.

### **D. Vybavení vozidla**

a) Všechna používaná vozidla jsou vybavena globálním družicovým polohovým systémem. Operační středisko společnosti přepravující hotovost musí být vždy schopno zjistit přesnou polohu svých vozidel.

b) Vozidla jsou vybavena vhodnými komunikačními nástroji, které jim umožňují kdykoli navázat spojení s operačním střediskem společnosti, jež vozidla řídí, a s příslušnými vnitrostátními orgány. Na palubě vozidla jsou čísla tísňového volání na policejní orgány členských států tranzitu a členského státu (členských států), kde je služba poskytována.

c) Jsou-li vozidla vybavena inteligentními systémy neutralizace bankovek (IBNS), musí tyto systémy splňovat požadavky stanovené v příloze [...].

### **E. Předchozí oznámení vnitrostátním policejním složkám**

Těmito pravidly není dotčeno použití vnitrostátních pravidel, podle nichž musí být před každou přepravou hotovosti informována policie.

### **F. Postupy pro nakládání s hotovostí mimo vozidlo CIT v členském státě (členských státech), kde je služba poskytována**

Těmito pravidly není dotčeno použití vnitrostátních pravidel pro nakládání s hotovostí mimo vozidlo CIT v dotčeném členském státě.

## **G. Vzájemné informování**

a) Členské státy předají Komisi pravidla uvedená pod písmeny E a F a neprodleně ji informují o případných změnách, které se jich týkají. Komise zajistí zveřejnění uvedených pravidel vhodnými prostředky ve všech úředních jazycích zúčastněných členských států s cílem rychle informovat všechny subjekty podílející se na přeshraniční činnosti CIT.

b) Členské státy vedou evidenci všech společností, jimž vydaly přeshraniční licenci CIT, a vzájemně se informují o jejím obsahu. Aktualizují evidenci po každé relevantní změně včetně rozhodnutí pozastavit nebo odejmout licenci podle článku [...] a neprodleně se vzájemně o aktualizacích informují.

c) Společnost, která je držitelem přeshraniční licence CIT, oznámí udělujícímu orgánu v dostatečném předstihu jméno členského státu (členských států), v nichž bude vykonávat přepravu CIT. Členský stát původu následně neprodleně informuje dotyčný členský stát (členské státy), že bude zahájena přeshraniční činnost.

## **ODDÍL 2. ZVLÁŠTNÍ PRAVIDLA PŘEDPOKLÁDANÁ PRO ČTYŘI POVOLENÉ DRUHY PŘEPRAVY**

### **A. Přeprava bankovek v neopancéřovaném vozidle nebo vozidle s opancéřovanou kabinou, které je vybaveno IBNS**

Společnost, která je držitelem přeshraniční licence CIT, může vykonávat přeshraniční silniční přepravu eurobankovek během denní doby ve vozidle vybaveném IBNS, jsou-li splněny tyto podmínky:

a) Vozidlo buď musí být běžného vzhledu, nebo mít opancéřovanou kabinu a nést velice jasné označení v úředním jazyce či úředních jazycích členského státu (členských států) tranzitu a členského státu (členských států), kde je služba poskytována, svědčící o tom, že je vybaveno IBNS.

b) Inteligentní systém neutralizace bankovek musí splňovat zásady stanovené v [příloze ...] a musí být homologován nejméně v jednom zúčastněném členském státě.

c) V každém vozidle musí být nejméně dva bezpečnostní pracovníci CIT a tito pracovníci nesmí být ozbrojeni; jedná-li se o vozidlo běžného vzhledu, nesmí být bezpečnostní pracovníci oblečeni do uniformy.

d) Členský stát může rozhodnout, že tento [článek] se nevztahuje na přeshraniční silniční přepravu eurohotovosti na jeho území, pokud to neumožňují srovnatelné podmínky přepravy ani pro domácí přepravu CIT. Dotyčný členský stát oznámí své rozhodnutí neuplatňovat tento [článek] Komisi, která zajistí zveřejnění odpovídající informace v *Úředním věstníku Evropské unie*. Oznámení nabude účinku jeden měsíc po zveřejnění.

## B. Přeprava bankovek v plně opancéřovaném vozidle, které není vybaveno IBNS

Společnost, která je držitelem přeshraniční licence CIT, může vykonávat přeshraniční silniční přepravu eurobankovek během denní doby v plně opancéřovaném vozidle nevybaveném IBNS, jsou-li splněny tyto podmínky:

a) Bezpečnostní pracovníci CIT musí dodržovat stávající pravidla členského státu (členských států) tranzitu a členského státu (členských států), kde je služba poskytována, týkající se nošení střelných zbraní a maximální povolené ráže. Při vstupu na území členského státu, který nedovoluje, aby bezpečnostní pracovníci CIT byli ozbrojeni, musí být všechny střelné zbraně v držení bezpečnostních pracovníků CIT umístěny do bezpečnostní schránky na palubě vozidla, která vyhovuje evropské normě [EN 1143-1]. Střelné zbraně musí zůstat pro bezpečnostní pracovníky CIT nedostupné po celou dobu tranzitu přes území dotyčného členského státu. Mohou být z bezpečnostní schránky vyjmuty při vstupu na území členského státu, který dovoluje, aby bezpečnostní pracovníci CIT byli ozbrojeni. K otevření bezpečnostní schránky na střelné zbraně musí být nutný zásah operačního střediska vozidla na dálku a otevření musí být podmíněno ověřením přesné zeměpisné polohy vozidla operačním střediskem.

b) Ozbrojení bezpečnostní pracovníci CIT musí:

**[Varianta 1:** být držiteli „evropského zbrojního pasu pro bezpečnostní pracovníky CIT“. Pas se uděluje tak, že se společnosti vydají dokumenty odpovídající vzoru uvedenému v příloze [...]. Pas se uděluje na žádost bezpečnostnímu pracovníkovi CIT, který je již držitelem zbrojního pasu vydaného podle použitelných vnitrostátních právních předpisů a je zaměstnán ve společnosti, jež vlastní přeshraniční licenci CIT, a musí ho vydat členský stát, který společnosti udělil přeshraniční licenci CIT.

Bezpečnostní pracovníci CIT musí být schopni předložit evropský zbrojní pas policejním orgánům v případě, že se v souvislosti s přeshraniční silniční přepravou eurohotovosti provádí kontrola. Ozbrojení bezpečnostní pracovníci CIT musí předem absolvovat nejméně [30] hodin výcviku v používání střelných zbraní a výcvik v používání střelných zbraní musí následně absolvovat nejméně [jedenkrát ročně].]

**[Varianta 2:** požádat o zbrojní pas vnitrostátní orgány členského státu (členských států) tranzitu a/nebo členského státu, kde je služba poskytována, pokud tyto členské státy dovolují, aby bezpečnostní pracovníci CIT byli ozbrojeni.]

c) V každém vozidle musí být nejméně tři bezpečnostní pracovníci CIT. Musí mít na sobě neprůstřelné vesty s balistickou odolností přinejmenším proti ráži .44 Magnum, které vyhovují normě [NIJ třídy IIIA] nebo rovnocenné normě.

d) Části vozidla, v nichž se pohybují bezpečnostní pracovníci CIT, musí být opancéřovány tak, aby odolaly přinejmenším palbě ze střelných zbraní typu Kalašnikov/AK-47, a musí vyhovovat normě [EN 1522 třída FB4 a vyšší] nebo rovnocenné normě.

## C. Přeprava bankovek v plně opancéřovaném vozidle, které je vybaveno IBNS

Společnost, která je držitelem přeshraniční licence CIT, může vykonávat přeshraniční silniční přepravu eurobankovek během denní doby v plně opancéřovaném vozidle vybaveném IBNS, jsou-li splněny podmínky uvedené v oddíle 2 bodě B a bodě A písm. b). Vozidlo navíc musí nést velice jasné označení v úředním jazyce či úředních jazycích členského státu (členských

států) tranzitu a členského státu (členských států), kde je služba poskytována, svědčící o tom, že je vybaveno IBNS.

V každém vozidle musí být nejméně dva bezpečnostní pracovníci CIT.

#### **D. Přeprava mincí**

Společnost, která je držitelem přeshraniční licence CIT, může vykonávat přeshraniční silniční přepravu euromincí během denní doby ve vozidle převážejícím pouze mince, jsou-li splněny tyto podmínky:

a) Vozidlo musí být opancřované a nést velice jasné označení v úředních jazycích členského státu (členských států) tranzitu a členského státu (členských států), kde je služba poskytována, že se přepravují pouze mince.

b) V každém vozidle musí být nejméně dva bezpečnostní pracovníci CIT [a tito pracovníci nesmí být ozbrojeni].

Na zásilky obsahující jak mince, tak bankovky, se vztahují články 8, 9 a 10 v závislosti na druhu použitého vozidla.

### **ODDÍL 3. RŮZNÉ**

#### **A. Definice**

a) „Přeshraniční silniční přepravou eurohotovosti“ se rozumí profesionální přeprava bankovek a/nebo mincí vozidlem ze zúčastněného členského státu, který udělil přeshraniční licenci pro přepravu hotovosti („cash-in-transit“ – CIT) definovanou v tomto [nařízení], za účelem dodávky eurobankovek a/nebo euromincí jednomu nebo více klientům nebo vyzvednutí eurobankovek a/nebo euromincí od jednoho nebo více klientů na území jednoho nebo více zúčastněných členských států, jakož i v členském státě původu.

b) „Inteligentním systémem neutralizace bankovek (IBNS)“ se rozumí schránky na bankovky k použití v režimu „end-to-end“ (tzn. nepřetržitá ochrana bankovek systémem pro znehodnocení hotovosti při převozu z jednoho zabezpečeného místa do jiného), které jsou vybaveny mechanismem pro trvalou neutralizaci bankovek, dojde-li k neoprávněnému pokusu o otevření schránky.

c) „Členským státem původu“ se rozumí členský stát, na jehož území je společnost CIT usazena a který je počátečním a konečným bodem cesty vozidla přepravujícího hotovost. Společnost CIT se považuje za usazenou, pokud skutečně provozuje výdělečnou činnost ve smyslu článku 43 Smlouvy po neurčitou dobu a prostřednictvím stálé infrastruktury, v jejímž rámci je činnost poskytování služby skutečně vykonávána.

d) „Přeshraniční licencí CIT“ se rozumí licence, jež splňuje formální náležitosti stanovené v příloze [...] tohoto [nařízení] a opravňuje držitele k výkonu přeshraniční silniční přepravy eurohotovosti mezi zúčastněnými členskými státy v souladu s podmínkami stanovenými tímto [nařízením].

e) „Běžným vozidlem“ se rozumí vozidlo, jež má obvyklý vzhled a nevykazuje žádné zvláštní znaky svědčící o skutečnosti, že náleží společnosti přepravující hotovost nebo že se používá za účelem přepravy hotovosti.



f) „Bezpečnostními pracovníky CIT“ se rozumí zaměstnanci pověřeni řízením vozidla, v němž se přepravuje hotovost, nebo ochranou jeho nákladu.

g) „Členským státem tranzitu“ se rozumí jeden nebo několik členských států mimo členský stát původu společnosti, kterými musí vozidlo převážející hotovost projet, aby dosáhlo členského státu (členské státy), kde je služba poskytována.

h) Jazykovými znalostmi na úrovni „A2“ a „B1“ se rozumí úrovně stanovené Radou Evropy ve společném evropském referenčním rámci pro jazyky.

i) Přepravou během „denní doby“ se rozumí přeprava prováděná mezi [6:00] hodin a [22:00] hodin.

j) „Přepravou z bodu do bodu“ se rozumí přeprava z jednoho zabezpečeného místa na jiné zabezpečené místo bez jakýchkoli mezizastávek.

k) „Úředním jazykem“ se rozumí úřední jazyk či jazyky Společenství používané místními orgány a obyvatelstvem v oblastech, kde se provádí přeprava CIT.

## **B. Sankce**

Pokud příslušné vnitrostátní orgány zjistí, že došlo k porušení jedné z podmínek, za nichž byla udělena přeshraniční licence CIT, rozhodne udělující orgán v závislosti na povaze a závažnosti porušení, zda dotyčné společnosti zašle upozornění, zda licenci pozastaví na dobu od [dvou týdnů] do [dvou měsíců] nebo zda licenci zcela odejme. Udělující orgán může dotyčné společnosti rovněž udělit zákaz podat žádost o novou licenci na dobu až [pět let].

Členský stát tranzitu nebo členský stát, kde je služba poskytována, oznámí jakékoli porušení tohoto [nařízení] příslušným vnitrostátním orgánům členského státu původu. Pokud nebyla dodržena ustanovení tohoto [nařízení] týkající se minimálního počtu bezpečnostních pracovníků CIT ve vozidle nebo střelných zbraních, může členský stát tranzitu nebo členský stát, kde je služba poskytována, dokud udělující orgán členského státu původu nevydá rozhodnutí, na dobu nejvýše [jednoho měsíce] pozastavit právo společnosti provozovat silniční přepravu eurohotovosti na jeho území.

## **C. Přezkum**

Komise podá Radě zprávu o provádění tohoto [nařízení] nejpozději do [dvou let po jeho vstupu v platnost] a poté každých pět let.

## **D. Naléhavá bezpečnostní opatření**

a) Odchylně od základního pravidla může členský stát rozhodnout o zavedení dočasných bezpečnostních opatření nad rámec opatření předpokládaných těmito pravidly, pokud vyvstane naléhavý problém, který podstatným způsobem ovlivňuje bezpečnost operací CIT. Tato dočasná opatření se vztahují na veškerou přepravu CIT, použijí se po dobu nejvýše čtyř týdnů a jsou neprodleně oznámena Komisi. Komise zajistí jejich rychlé zveřejnění.

b) Prodloužení dočasných opatření uvedených v písmenu a) na dobu delší než čtyři týdny musí předem schválit Komise.

## **E. Jiné právní předpisy Společenství**

Tímto [nařízením] není dotčeno použití stávajících právních předpisů Společenství, zejména v oblasti pracovních podmínek, bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a v oblasti dopravy.

## **F. Inteligentní systém neutralizace bankovek (IBNS)**

Pokud neexistuje zvláštní evropská norma, musí být IBNS homologován v jednom ze zúčastněných členských států. Dále musí splňovat tyto minimální podmínky:

- IBNS musí být vybaven zařízením schopným nepřetržitě sledovat, zda se dodržují předem naprogramované pokyny a detekují nestandardní situace. Bezpečnostní pracovníci CIT nesmí mít možnost otevřít IBNS mimo předem naprogramovaný čas a/nebo místo.
- IBNS musí být v případě neoprávněného pokusu o otevření schránky schopen trvale neutralizovat (tzn. znehodnotit pro účely hotovostních transakcí) nejméně 20 % povrchu obou stran každé bankovky nesmazatelným neprůhledným barvivem nebo jinými prostředky. Použije-li se barvivo, nesmí viditelně vyblednout působením času, tepla nebo světla.

## **G. Společné referenční úrovně jazykových znalostí podle Rady Evropy**

Uživatel B1: Rozumí hlavním myšlenkám srozumitelné standardní vstupní informace týkající se běžných témat, se kterými se pravidelně setkává v práci, ve škole, ve volném čase atd. Umí si poradit s většinou situací, jež mohou nastat při cestování v oblasti, kde se tímto jazykem mluví. Umí napsat jednoduchý souvislý text na témata, která dobře zná nebo která ho osobně zajímají. Dokáže popsat své zážitky a události, sny, naděje a cíle a umí stručně vysvětlit a odůvodnit své názory a plány.

Uživatel A2: Rozumí větám a často používaným výrazům vztahujícím se k oblastem, které se ho bezprostředně týkají (např. základní informace o něm a jeho rodině, nakupování, místopisu a zaměstnání). Dokáže komunikovat v jednoduchých a běžných situacích, jež vyžadují jednoduchou a přímou výměnu informací o známých a běžných skutečnostech. Umí jednoduchým způsobem popsat svou rodinu a minulost, bezprostřední okolí a záležitosti týkající se jeho nejnaléhavějších potřeb.