



EVROPSKÁ UNIE

EVROPSKÝ PARLAMENT

RADA

Brusel 21. března 2018
(OR. en)

2017/0015 (COD)

PE-CONS 71/17

TRANS 569
MI 976
EDUC 459
CODEC 2108

PRÁVNÍ PŘEDPISY A JINÉ AKTY

Předmět: SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterou se mění směrnice 2003/59/ES o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu a směrnice 2006/126/ES o řidičských průkazech

**SMĚRNICE
EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2018/...**

ze dne ...,

**kterou se mění směrnice 2003/59/ES
o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů
některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu
a směrnice 2006/126/ES o řidičských průkazech**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 91 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem²,

¹ Úř. věst. C 288, 31.8.2017, s. 115.

² Postoj Evropského parlamentu ze dne 13. března 2018 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Ve své bílé knize ze dne 28. března 2011 nazvané „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ Komise vytyčuje cíl spočívající ve „vizi nula“, podle kterého by se měla Unie dostat do situace, kdy se počet obětí nehod v silniční dopravě do roku 2050 sníží téměř na nulu.
- (2) Komise ve svém sdělení o směrech politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020 nazvaném „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020“ navrhla cíl snížit do roku 2020 počet smrtelných nehod na silnicích na území Unie o polovinu, počínaje rokem 2010. S ohledem na dosažení tohoto záměru Komise stanovila sedm strategických cílů včetně zlepšení vzdělávání a výcviku účastníků silničního provozu a ochrany zranitelných účastníků silničního provozu.
- (3) Evropská rada podpořila ve dnech 23. až 24. října 2014 závazný cíl snížit do roku 2030 ve srovnání s rokem 1990 domácí emise skleníkových plynů z celého hospodářství nejméně o 40 %. Tento cíl napomůže k uskutečnění dlouhodobých cílů Pařížské dohody a k jeho dosažení by měla přispět všechna odvětví ekonomiky. V odvětví dopravy je nutné přistupovat k prosazování snižování emisí a energetické účinnosti komplexně. Na cestě k nízkoemisní mobilitě by mělo být dosaženo pokroku, a to mimo jiné prostřednictvím výzkumu a zavedení technických novinek, které jsou již dostupné. Řidiče je třeba řádně vyškolit, tak aby řídili co nejefektivněji.

- (4) V rámci vyhodnocení provádění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES¹ Komise zjistila řadu nedostatků. Mezi hlavní zjištěné nedostatky patřily obtíže a právní nejistota při výkladu výjimek, obsah školení, který, jak bylo zjištěno, jen částečně odpovídá potřebám řidičů, řidiči obtížně dosahují toho, aby jim bylo uznáno dokončené nebo částečně dokončené školení, které absolvovali v jiném členském státě, a nesrovnalosti ve stanovení požadavků na minimální věkovou hranici mezi směrnicemi Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES a 2006/126/ES².
- (5) Aby se zlepšila právní srozumitelnost ustanovení směrnice 2003/59/ES, všechny odkazy na zrušené nebo nahrazené akty Unie by se měly odstranit nebo změnit.

¹ 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 a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a směrnice Rady 91/439/EHS a zrušení směrnice Rady 76/914/EHS (Úř. věst. L 226, 10.9.2003, s. 4).

² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech (Úř. věst. L 403, 30.12.2006, s. 18).

- (6) Za účelem zajištění jistoty a soudržnosti s jinými akty Unie by měla být provedena řada změn ve výjimkách uvedených ve směrnici 2003/59/ES s ohledem na obdobné výjimky podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006¹. Některé z těchto výjimek se týkají situací, kdy řízení není hlavní činností řidiče a kde by povinnost řidiče splňovat požadavky směrnice 2003/59/ES představovala pro řidiče nepřiměřenou zátěž. Obecně se má za to, že řízení není hlavní činností řidiče, pokud zabírá méně než 30 % pracovní doby za jeden měsíc.
- (7) Není-li řízení časté, jedná-li se o řízení ve venkovských oblastech, a řídí-li řidiči za účelem zásobování vlastního podniku, měly by se uplatňovat výjimky za podmínky, že je zajištěna bezpečnost silničního provozu. Vzhledem k tomu, že v rámci Unie existují ve venkovských oblastech rozdílné geografické a klimatické podmínky i rozdíly v hustotě obyvatelstva, členské státy by měly mít možnost určit, zda lze takové řízení považovat za příležitostné a zda má taková výjimka dopad na bezpečnost silničního provozu, například na základě druhu pozemní komunikace, hustoty provozu nebo přítomnosti zranitelných účastníků silničního provozu.

¹ 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).

- (8) Vzhledem k tomu, že vzdálenosti, které musí v rámci své pracovní činnosti pokrýt osoby pracující v zemědělství, zahradnictví, lesnictví, v chovu a rybolovu, jež jsou vyňaty z působnosti této směrnice, se mohou napříč Uníí lišit, mělo by být ponecháno na členských státech, aby ve svém vnitrostátním právu stanovily maximální přípustné vzdálenosti stanovené od místa základny podniku, na něž se budou vztahovat výjimky.
- (9) Při zachování této výjimky by od řidičů, kteří byli osvobozeni od požadavku na výchozí kvalifikaci, přesto mělo být požadováno, aby absolvovali pravidelná školení s cílem zajistit, aby znalosti, které jsou podstatné pro jejich práci, odpovídaly aktuálnímu stavu.
- (10) Členské státy by si ve spolupráci s Komisí měly elektronicky vyměňovat informace o osvědčeních odborné způsobilosti. Měly by zřídit nezbytnou elektronickou platformu, při čemž by měly vzít v potaz analýzu nákladů a přínosů, kterou vypracovala Komise, včetně možnosti rozšířit síť řidičských průkazů EU zavedenou na základě směrnice 2006/126/ES. Členskými státy to, kromě jiných výhod, umožní snadný přístup k informacím o absolvovaném školení, jež není uvedeno v řidičském průkazu řidiče. Je důležité, aby členské státy a Komise vyvinuly úsilí o další rozvoj této funkce, s cílem umožnit přístup do platformy v reálném čase během silničních kontrol.

- (11) Vzhledem k vývoji v oblasti školení a vzdělávání a za účelem zvýšení přínosu směrnice 2003/59/ES k bezpečnosti silničního provozu a relevance školení pro řidiče by měla být ve výcvikových kurzech posílena témata týkající se bezpečnosti silničního provozu, jako je vnímání rizik, ochrana zranitelných účastníků silničního provozu, zejména chodců, cyklistů a osob s omezenou pohyblivostí, palivově úsporné řízení, řízení v extrémních povětrnostních podmínkách a přeprava mimořádného nákladu. V této souvislosti by se kurzy měly týkat rovněž inteligentních dopravních systémů a měly by být aktualizovány v závislosti na technologickém vývoji.
- (12) Členskými státy je nutno poskytnout jasnou možnost zlepšit a modernizovat praxi školení s využitím nástrojů informačních a komunikačních technologií (IKT), jako je e- learning a kombinované učení, pro část školení při současném zajištění jeho kvality. Při zlepšování a modernizaci postupů školení s využitím nástrojů IKT je třeba vzít v potaz skutečnost, že některá specifická témata vyžadují praktický výcvik a pomocí těchto výukových nástrojů je nelze řádně vyložit, například nasazování sněhových řetězů nebo zabezpečování nákladů či jiné prvky školení, při nichž je důležitá praktická část. Praktický výcvik může, ale nemusí, spočívat v řízení. Podstatná část školení požadovaného podle této směrnice by měla probíhat ve schváleném výcvikovém středisku.

- (13) Aby byl zajištěn soulad mezi různými formami školení požadovanými podle právních předpisů Unie, členské státy by měly mít možnost kombinovat různé druhy relevantního školení: například by měly mít možnost spojit školení zaměřené na přepravu nebezpečných věcí, na zvyšování povědomí o problematice zdravotního postižení nebo na přepravu zvířat se školením stanoveným ve směrnici 2003/59/ES.
- (14) Aby rozdílné postupy jednotlivých členských států nebránily vzájemnému uznávání a neomezovaly právo řidičů absolvovat pravidelné školení v členském státě, kde pracují, měly by mít orgány členských států povinnost vydat průkaz kvalifikace řidiče v podobě předepsané standardními vzory, jenž zajistí jeho vzájemné uznání každému řidiči, který splňuje požadavky směrnice 2003/59/ES, pokud dokončené školení nelze vyznačit do řidičského průkazu.
- (15) Používání osvědčení řidiče řidiči ze třetích zemí jako doklad o dodržení požadavků na školení by mohlo představovat překážku pro řidiče v případě, že dopravce vrátí osvědčení vydávajícím orgánům, zejména pokud si řidiči přejí uzavřít pracovní poměr v jiném členském státě. Aby se předešlo situacím, kdy řidiči za takových okolností musí při uzavření nového pracovního poměru svůj výcvik opakovat, členské státy by měly být vybízeny ke spolupráci a k výměně informací o kvalifikaci řidičů.

- (16) Za účelem zajištění hladkého přechodu by platná osvědčení řidiče a platné průkazy kvalifikace řidiče vydané v souladu s předpisy platnými před datem použitelnosti ustanovení pozměněných touto směrnicí měly být uznávány po celou dobu do konce jejich platnosti. Tyto změny nemají za následek neplatnost školení, která byla absolvována, nebo řidičských průkazů, které byly vydány za účelem certifikace takových školení před účinností uvedených změn.
- (17) V zájmu zajištění právní srozumitelnosti a harmonizovaných požadavků na minimální věkovou hranici pro účely stanovené směrnicí 2003/59/ES by měla být ve směrnici 2006/126/ES obsažena jasná výjimka, která stanoví, že řidičské průkazy lze vydávat při dosažení minimálních věkových hranic stanovených ve směrnici 2003/59/ES. Toto vyjasnění se týká obecného minimálního věku pro řidiče některých skupin vozidel, kteří jsou držiteli osvědčení odborné způsobilosti, a nemění stávající možnosti takové požadavky na minimální věk snížit nebo udělovat pro ně výjimky.
- (18) Změny směrnice 2006/126/ES by měly být omezeny na změny přímo související s revizí směrnice 2003/59/ES a na usnadnění používání vozidel s pohonem na alternativní paliva. Provádění a uplatňování směrnice 2006/126/ES, včetně vymezení hranice mezi některými skupinami vozidel, vyžaduje důkladnější analýzu, která by měla být zahrnuta do budoucího přezkumu směrnice 2006/126/ES.

- (19) S cílem přispět ke snižování emisí skleníkových plynů a ke zvyšování kvality ovzduší usnadněním využívání vozidel s pohonem na alternativní paliva by členské státy měly mít možnost povolit na svém území držitelům řidičského oprávnění skupiny B řídit některé druhy vozidel s pohonem na alternativní paliva, jejichž maximální přípustná hmotnost je vyšší než 3 500 kg, ale nepřesahuje 4 250 kg. Tato možnost přesáhnout 3 500 kg by měla být podmíněna tím, že je tato dodatečná povolená hmotnost způsobena výlučně překročením hmotnosti v důsledku alternativních pohonných systémů a měla by podléhat omezením a podmínkám, které mají zabránit nepříznivým dopadům na bezpečnost silničního provozu.
- (20) Jelikož cílů této směrnice, totiž zlepšení celounijní úrovně výchozí kvalifikace a pravidelného školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich, z důvodu přeshraniční povahy silniční dopravy a otázek, které má tato směrnice řešit, může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (21) Směrnice 2003/59/ES a 2006/126/ES by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 2003/59/ES se mění takto:

- 1) Článek 1 se nahrazuje tímto:

Článek 1

Oblast působnosti

Tato směrnice se vztahuje na práci řidičů vykonávanou

- a) státními příslušníky členského státu a
- b) státními příslušníky třetích zemí, kteří jsou zaměstnáni nebo využíváni podnikem usazeným v některém členském státě;

(dále jen „řidiči“) provozujícími silniční dopravu v rámci Unie na pozemních komunikacích přístupných veřejnosti, kteří používají:

- „vozidla, pro která je požadováno řidičské oprávnění skupiny C1, C1+E, C nebo C+E podle definice ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES* nebo řidičské oprávnění uznávané jako rovnocenné,

- vozidla, pro která je požadováno řidičské oprávnění skupiny D1, D1+E, D nebo D+E podle definice ve směrnici 2006/126/ES nebo řidičské oprávnění uznávané jako rovnocenné.

Pro účely této směrnice se odkazy na skupiny řidičských oprávnění obsahující znaménko plus („+“) vykládají v souladu se srovnávací tabulkou uvedenou v příloze III.

* Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech (Úř. věst. L 403, 30.12.2006, s. 18).“;

2) Článek 2 se mění takto:

„Článek 2

Výjimky

1. Tato směrnice se nevztahuje na řidiče vozidel:

- a) s nejvyšší povolenou rychlostí nepřevyšující 45 km/h;
- b) používaných nebo kontrolovaných ozbrojenými silami, civilní obranou, požárními sbory, silami odpovědnými za udržování veřejného pořádku a zdravotnickými záchrannými službami, uskutečňuje-li se přeprava v rámci jim svěřených úkolů;“

- c) podrobovaných silničním jízdám pro účely vývoje, opravy nebo údržby, a řidiče nových nebo přestavěných vozidel, která ještě nebyla uvedena do provozu;
- d) pro která je požadováno řídicí oprávnění skupiny D nebo D1 a s nimiž pracovníci údržby jezdí bez cestujících do a ze střediska údržby, které se nachází v blízkosti nejbližší technické základny využívané provozovatelem přepravy, pod podmínkou, že řízení vozidla není hlavní činností řidiče;“;
- e) používaných za mimořádných okolností nebo při záchranných akcích včetně vozidel používaných k neobchodní přepravě humanitární pomoci;
- f) používaných pro výuku řízení a řídicí zkoušky osob, které chtějí získat řídicí průkaz nebo osvědčení odborné způsobilosti podle článku 6 a čl. 8 odst. 1, pokud se tato vozidla nepoužívají k obchodní přepravě zboží a cestujících;
- g) používaných pro neobchodní přepravu cestujících nebo zboží;

- h) přepravujících materiál, vybavení nebo stroje, které mají být použity řidičem při výkonu jeho práce, pokud řízení vozidla není hlavní činností řidiče;

S ohledem na písmeno f) tohoto odstavce se tato směrnice nepoužije v případě žádné osoby, která si přeje získat řidičský průkaz nebo osvědčení odborné způsobilosti v souladu s článkem 6 a čl. 8 odst. 1, pokud tato osoba absolvuje další školení v oblasti řízení během učení v rámci pracovní činnosti a je-li tato osoba doprovázena další osobou s osvědčením odborné způsobilosti nebo instruktorem autoškoly pro skupinu vozidla používaného pro účel stanovený v tomto písmenu;

2. Tato směrnice se nepoužije, pokud jsou splněny tyto podmínky:

- a) řidiči vozidel využívají vozidla ve venkovských oblastech pro zásobování svého vlastního podniku;
- b) řidiči vozidel nenabízejí přepravní služby; a
- c) členské státy se domnívají, že se jedná o příležitostnou dopravu, která nemá vliv na bezpečnost silničního provozu.

3. Tato směrnice se nevztahuje na řidiče vozidel používaných nebo najatých bez řidiče zemědělskými, zahradnickými, lesnickými, chovatelskými nebo rybolovnými podniky pro přepravu zboží v rámci jejich podnikatelské činnosti, s výjimkou případů, kdy je řízení součástí hlavní činnosti řidiče nebo kdy řízení překročí vnitrostátním právem stanovenou vzdálenost od základny podniku, který vozidlo vlastní, najímá nebo najímá s následnou koupí.“;

3) Článek 7 se nahrazuje tímto:

„Článek 7

Pravidelné školení

Pravidelné školení spočívá ve vzdělávání, které držitelům osvědčení odborné způsobilosti umožňuje aktualizovat si znalosti, které mají pro jejich práci zásadní význam, přičemž se klade zvláštní důraz na bezpečnost provozu, zdraví a bezpečnost při práci a na snížení dopadu řízení na životní prostředí.

Toto školení pořádá schválené výcvikové středisko v souladu s oddílem 5 přílohy I. Školení spočívá ve výuce ve třídě, praktickém výcviku a ve školení prostřednictvím nástrojů informačních a komunikačních technologií (IKT), je-li toto školení k dispozici, nebo ve výcviku na výkonných simulátorech. Pokud řidič přejde do jiného podniku, zohlední se pravidelné školení, kterým již prošel.

Pravidelné školení je určeno k prohloubení a opakování určitých předmětů uvedených v oddíle 1 přílohy I. Pokrývá širokou škálu předmětů a vždy zahrnuje nejméně jeden předmět týkající se bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Předměty školení zohledňují vývoj příslušných právních předpisů a technologií a pokud možno zvláštní potřeby řidiče v oblasti odborné přípravy.“;

4) V článku 9 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Řidiči uvedení v čl. 1 písm. a) této směrnice získají výchozí kvalifikaci uvedenou v článku 5 této směrnice v členském státě, ve kterém mají obvyklé bydliště definované v článku 12 směrnice 2006/126/ES.“;

5) Článek 10 se nahrazuje tímto:

„Článek 10

Kód unie

1. Na základě osvědčení odborné způsobilosti, které potvrzuje výchozí kvalifikaci, a osvědčení odborné způsobilosti, které potvrzuje pravidelné školení, vyznačí příslušné orgány členských států s ohledem na čl. 5 odst. 2 a 3 této směrnice a článek 8 této směrnice kromě odpovídajících skupin řidičského průkazu rovněž harmonizovaný kód Unie 95 stanovený v příloze I směrnice 2006/126/ES:

– do řidičského průkazu,

- nebo do průkazu kvalifikace řidiče zhotoveného podle vzoru uvedeného v příloze II této směrnice.

Pokud příslušné orgány členského státu, kde bylo osvědčení odborné způsobilosti získáno, nemohou na řidičském průkazu vyznačit kód Unie, vydají řidiči průkaz kvalifikace řidiče.

Průkaz kvalifikace řidiče vydaný členským státem je vzájemně uznáván. Při vydávání průkazu příslušné orgány ověří platnost řidičského průkazu pro dotčenou skupinu vozidla.

2. Řidiči uvedenému v čl. 1 písm. b), který řídí vozidla užívaná pro silniční nákladní dopravu, je rovněž povoleno prokázat svou kvalifikaci a výcvik požadované touto směrnicí osvědčením řidiče stanoveným v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009*, pokud je toto osvědčení opatřeno kódem Unie 95. Pro účely této směrnice členský stát, který vydal osvědčení, vyznačí kód Unie 95 v části osvědčení vyhrazené pro poznámky, pokud dotčený řidič splnil požadavky na kvalifikaci a požadavky na školení stanovené v této směrnici.

3. Osvědčení řidiče, jež nejsou opatřena kódem Unie 95 a jež byla vydána před [24 měsíců od data vstupu této pozměňovací směrnice v platnost] v souladu s článkem 5 nařízení (ES) č. 1072/2009, a zejména odstavcem 7 uvedeného článku, za účelem ověření souladu s požadavky na školení podle této směrnice se přijímají jako doklad o kvalifikaci do dne skončení jejich platnosti.

* 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).“;

- 6) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 10a

Síť pro prosazování

1. Pro účely prosazování předpisů si členské státy vyměňují informace o vydaných či odňatých osvědčeních odborné způsobilosti. Za tímto účelem členské státy ve spolupráci s Komisí zřídí elektronickou síť nebo rozšíří síť stávající a zohlední při tom posouzení cenově nejvýhodnější možnosti, které vypracovala Komise.
2. Síť může obsahovat informace uvedené v osvědčeních odborné způsobilosti, jakož i informace ohledně administrativních postupů spojených s těmito osvědčeními.

3. V souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 členské státy zajistí, aby zpracování osobních údajů bylo prováděno pouze pro účely ověření souladu s touto směrnicí, zejména s požadavky na školení stanovenými v této směrnici.
4. Přístup do sítě musí být zabezpečen. Členské státy mohou poskytnout přístup pouze příslušným orgánům, které odpovídají za provádění této směrnice a kontrolu souladu s ní.

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).”;

- 7) Přílohy I a II se mění v souladu s přílohou této směrnice.

Článek 2

Směrnice 2006/126/ES se mění takto:

1) Článek 4 se mění takto:

a) odstavec 4 se mění takto:

i) v písmeni e) se třetí odrážka nahrazuje tímto:

– „minimální věk pro skupiny C1 a C1E se stanoví na 18 let;“;

ii) v písmeni g) se druhá odrážka nahrazuje tímto:

– „minimální věk pro skupiny C a CE se stanoví na 21 let;“;

iii) v písmeni i) se druhá odrážka nahrazuje tímto:

– „minimální věk pro skupiny D1 a D1E se stanoví na 21 let;“;

iv) v písmeni k) se druhá odrážka nahrazuje tímto:

– „minimální věk pro skupiny D a DE se stanoví na 24 let;“;

b) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„7. Odchylně od minimálních věkových hranic stanovených v odst. 4 písm. g), i) a k) tohoto článku je minimální věk pro vydání řidičského průkazu skupin C a CE, D1 a D1E a D a DE stejný jako minimální věk předepsaný pro řízení těchto vozidel držiteli osvědčení odborné způsobilosti podle čl. 5 odst. 2, čl. 5 odst. 3 písm. a) bodu i) prvního pododstavce, čl. 5 odst. 3 písm. a) bodu ii) prvního pododstavce nebo čl. 5 odst. 3 písm. b) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES*, podle toho, co je použitelné.

Pokud v souladu s čl. 5 odst. 3 písm. a) bodem i) druhým pododstavcem nebo čl. 5 odst. 3 písm. a) bodem ii) druhým pododstavcem směrnice 2003/59/ES některý členský stát povolí na svém území řízení vozidel od nižší věkové hranice, je řidičský průkaz platný pouze na území vydávajícího členského státu, dokud držitel průkazu nedosáhne příslušného minimálního věku uvedeného v prvním pododstavci tohoto odstavce a dokud neobdrží osvědčení odborné způsobilosti.

* 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 a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a směrnice Rady 91/439/EHS a zrušení směrnice Rady 76/914/EHS (Úř. věst. L 226, 10.9.2003, s. 4).“;

2) V čl. 6 odst. 4 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„c) vozidel na alternativní pohon uvedených v článku 2 směrnice Rady 96/53/ES* s maximální přípustnou hmotností vyšší než 3 500 kg, avšak nepřesahující 4 250 kg, pro přepravu zboží, která jsou provozována bez přívěsu, držitelům řidičského průkazu skupiny B, jenž byl vydán nejméně před dvěma lety, za předpokladu, že hmotnost vyšší než 3 500 kg je výlučně způsobena překročením hmotnosti pohonného systému ve vztahu k pohonnému systému vozidla stejných rozměrů, které je vybaveno klasickým zážehovým nebo vznětovým spalovacím motorem, a za předpokladu, že nákladní kapacita není oproti stejnému vozidlu zvýšena.

* 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 (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).“;

3) Článek 15 se nahrazuje tímto:

„Článek 15

Vzájemná pomoc

1. Členské státy si vzájemně pomáhají při provádění této směrnice a vyměňují si informace o řidičských průkazech, které vydaly, vyměnily, nahradily, prodloužily nebo zrušily. Využívají síť řidičských průkazů EU vytvořené pro tyto účely, a to od okamžiku jejího zprovoznění.
2. Síť lze použít také pro výměnu informací pro kontrolní účely stanovené v právních předpisech Unie.
3. Členské státy zajistí, aby zpracování osobních údajů podle této směrnice bylo prováděno pouze pro účel provádění této směrnice a směrnic Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES a (EU) 2015/413*. Veškeré zpracování osobních údajů v rámci této směrnice musí být v souladu s nařízeními Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679** a (ES) č. 45/2001***.

4. Přístup k síti musí být zabezpečen. Členské státy mohou poskytnout přístup pouze příslušným orgánům, které odpovídají za provádění a kontrolu dodržování této směrnice a směrnic 2003/59/ES a (EU) 2015/413.

* Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu (Úř. věst. L 68, 13.3.2015, s. 9).;

** Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).;

*** Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ze dne 18. prosince 2000 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány a institucemi Společenství a o volném pohybu těchto údajů (Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1).“.

Článek 3

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do [24 měsíců po vstupu této pozměňovací směrnice v platnost], kromě právních a správních předpisů nezbytných pro dosažení souladu s čl. 1 bodem 6 této směrnice, které uvedou v účinnost do ... [36 měsíců po vstupu v této pozměňovací směrnice v platnost]. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 4

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

Článek 5

Tato směrnice je určena členskými státy.

V ... dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda nebo předsedkyně*

PŘÍLOHA

Přílohy směrnice 2003/59/ES se mění takto:

1) příloha I se mění takto:

a) oddíl 1 se mění takto:

i) druhý pododstavec se nahrazuje tímto:

„Minimální úroveň kvalifikace musí být srovnatelná alespoň s úrovní 2 evropského rámce kvalifikací stanovenou v příloze II doporučení Evropského parlamentu a Rady ze dne 23. dubna 2008(*).

* Doporučení Evropského parlamentu a Rady ze dne 23. dubna 2008 o zavedení evropského rámce kvalifikací pro celoživotní učení (2008/C111/01) (Úř. věst. C 111, 6.5.2008, s. 1).“;

ii) bod 1.2 se nahrazuje tímto:

„1.2. Cíl: znát technické charakteristiky a obsluhu bezpečnostních ovládacích prvků pro řízení vozidla, umět minimalizovat jeho opotřebení a předcházet poruchám jeho funkcí:

meze použití brzd a zpomalovače, kombinované použití brzd a zpomalovače, lepší využívání vztahu mezi rychlostí a převodovým poměrem, využívání setrvačnosti vozidla, využívání způsobů zpomalení a brzdění na svazích, zásahy v případě poruchy, využívání elektronických a mechanických zařízení, jako jsou elektronický stabilizační program (ESP), vyspělé systémy nouzového brzdění (AEBS), protiblokovací brzdový systém (ABS), systémy kontroly trakce (TCS) a palubní monitorovací systémy (IVMS) a další asistenční nebo automatizační zařízení, která jsou schválena k používání.“;

iii) bod 1.3 se nahrazuje tímto:

„1.3. Cíl: schopnost optimalizovat spotřebu pohonných hmot:

optimalizace spotřeby pohonných hmot uplatňováním poznatků uvedených v bodech 1.1 a 1.2, důležitost předvídání dopravního toku, dodržování přiměřené vzdálenosti od ostatních vozidel a využívání hybnosti vozidla, ustálená rychlost jízdy, plynulý styl jízdy a náležitý tlak v pneumatikách a obeznámenost s inteligentními dopravními systémy, které zlepšují účinnost řízení a pomáhají při plánování trasy.“;

- iv) před nadpis „Skupiny řídicích oprávnění C, C+E, C1, C1+E“ se vkládá nový bod, který zní:

„1.3a. Cíl: schopnost předvídat, vyhodnocovat rizika v silničním provozu a přizpůsobit se jim:

uvědomovat si různé stavy vozovky, dopravní a povětrnostní podmínky a přizpůsobovat jim způsob řízení, předvídat blížící se události, porozumět tomu, jak připravovat a plánovat cesty během mimořádných povětrnostních podmínek; být obeznámen s používáním příslušného bezpečnostního vybavení a chápat, kdy cesta musí být v důsledku extrémních povětrnostních podmínek odložena nebo zrušena; přizpůsobovat způsob řízení rizikům provozu, včetně nebezpečného chování v dopravě nebo rozptýlení při jízdě (v důsledku používání elektronických zařízení, jídla, pití apod.); umět rozpoznat nebezpečné situace a být schopen zvládat stres, který z toho vyplývá, zejména ve vztahu k velikosti a hmotnosti vozidel a zranitelných účastníků silničního provozu, jako jsou chodci, cyklisté a řidiči dvoukolových motorových vozidel a přizpůsobovat jim způsob řízení;

identifikovat možné nebezpečné situace a správně interpretovat, jak se tyto potenciálně nebezpečné situace mohou proměnit v situace, za kterých již nelze předejít srážce nebo nárazu, a volit a provádět taková opatření, která zvyšují bezpečnost do té míry, aby v případě, že potenciálně nebezpečná situace nastane, bylo možno hrozící srážce nebo nárazu ještě předejít.“;

v) bod 1.4 se nahrazuje tímto:

„1.4. Cíl: schopnost naložit vozidlo s patřičným ohledem na pravidla bezpečnosti a řádné užívání vozidla:

síly působící na vozidlo v pohybu, užití převodového poměru odpovídajícího nákladu vozidla a profilu silnice, používání automatických převodových soustav, výpočet užitečného zatížení vozidla nebo kombinace vozidel, výpočet užitečného objemu, rozložení nákladu, důsledky přetížení nápravy, stabilita vozidla a jeho těžiště, typy obalů a palet;

hlavní skupiny věcí vyžadující zabezpečení, upínací a zajišťovací technika, užití zajišťovacích popruhů, kontrola zajišťovacích zařízení, užití manipulačního vybavení, přikrytí plachtovinou a její odstranění.“;

vi) bod 1.5 se nahrazuje tímto:

„1.5. Cíl: schopnost zajistit cestujícím pohodlí a bezpečnost:

přizpůsobení jízdy podélným a bočním výkyvům vozidla, ohled na ostatní uživatele silnice, výhodná pozice vozidla na silnici, plynulé brždění, ohled na přečnívání vozidla, užívání specifických dopravních cest (veřejných prostor, dopravních cest vyhrazených pro určité uživatele), zvládnutí možných rozporů mezi požadavkem na bezpečné řízení a ostatními úlohami, které řidič musí plnit, jednání s cestujícími, zvláštnosti určitých skupin cestujících (osoby zdravotně znevýhodněné, děti).

vii) bod 1.6 se nahrazuje tímto:

„1.6. Cíl: schopnost naložit vozidlo s patřičným ohledem na pravidla bezpečnosti a řádné užívání vozidla:

síly působící na vozidlo v pohybu, užití převodového poměru odpovídajícího nákladu vozidla a profilu silnice, používání automatických převodových soustav, výpočet užitečného zatížení vozidla nebo kombinace vozidel, rozložení nákladu, důsledky přetížení nápravy, stabilita vozidla a jeho těžiště.“;

viii) bod 2.1 se nahrazuje tímto:

„2.1. Cíl: znát sociálně-právní prostředí a odpovídající předpisy pro silniční dopravu:

nejdelší přípustné pracovní doby v odvětví dopravy; zásady, uplatňování a důsledky nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006(*) a (EU) č. 165/2014(**); sankce v případě, že není užit tachograf nebo není užit správně a jsou v něm prováděny nedovolené změny; znalosti sociálně-právních podmínek silniční dopravy: práva a povinnosti řidičů, co se týče výchozí kvalifikace a pravidelného školení.

* 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).

** 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).“;

ix) bod 2.2 se nahrazuje tímto:

„2.2. Cíl: znát předpisy upravující nákladní dopravu:

oprávnění k provozování dopravy, dokumenty, které se musí nacházet ve vozidle, zákaz používání určitých silnic, poplatky za užívání silnic, povinnosti podle vzorových smluv pro nákladní dopravu, navrhování dokladů tvořících smlouvu o přepravě, povolení mezinárodní dopravy, povinnosti podle Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě, navrhování mezinárodních nákladních listů, přejíždění hranice, zástupci zasilatelských společností, zvláštní doklady doprovázející přepravované věci.“

x) bod 3.7 se nahrazuje tímto:

„3.7. Cíl: znát hospodářské prostředí silniční nákladní dopravy a organizaci trhu:

vztah silniční dopravy k ostatním druhům dopravy (hospodářská soutěž, přepravci), různé dopravní činnosti (doprava na zakázku a vnitropodniková doprava, pomocné dopravní činnosti), organizace hlavních druhů dopravních podniků a pomocných dopravních činností, různé dopravní specializace (autocisterny, přeprava s kontrolovanou teplotou, nebezpečné věci, přeprava zvířat atd.), změny v odvětví (diverzifikace poskytovaných služeb, kombinovaná doprava s železnicí, subdodávky atd.).“;

xi) bod 3.8 se nahrazuje tímto:

„3.8. Cíl: znát hospodářské prostředí silniční osobní dopravy a organizaci trhu:

vztah silniční osobní dopravy k ostatním druhům osobní dopravy (železnice, soukromý automobil), různé činnosti související se silniční osobní dopravou, povědomí o problematice zdravotního postižení, přeježdění hranic (mezinárodní doprava), organizace hlavních druhů podniků pro silniční osobní dopravu.“;

b) Oddíl 2 se mění takto:

i) bod 2.1 se nahrazuje tímto:

„2.1. Možnost kombinující návštěvu kurzu a zkoušku

Výchozí kvalifikace musí zahrnovat výuku všech předmětů uvedených na seznamu v oddílu 1. Výuka u této výchozí kvalifikace musí trvat 280 hodin.

Každý účastník řídicího výcviku musí osobně odřídit alespoň 20 hodin ve vozidle příslušné skupiny, které vyhovuje alespoň požadavkům na zkušební vozidla stanoveným ve směrnici 2006/126/ES.

Během osobního řízení vozidla musí být účastník řídičského výcviku doprovázen instruktorem, který je zaměstnán schváleným výcvikovým střediskem. Z 20 hodin osobního řízení smí každý účastník řídičského výcviku nejvýše osm hodin řídit vozidlo na zvláštním pozemku nebo na výkonném simulátoru, aby mohlo být posouzeno jeho zlepšení v racionálním řízení na základě bezpečnostních předpisů, zejména s ohledem na vedení vozidla za různých stavů vozovky a na způsob, jakým se tento stav mění za různých povětrnostních podmínek a v závislosti na denní nebo noční době, a aby mohla být posouzena jeho schopnost optimalizovat spotřebu pohonných hmot.

Členské státy mohou povolit, aby část školení zajišťovaného schváleným výcvikovým střediskem byla poskytována prostřednictvím nástrojů IKT, jako je e-learning, přičemž zajistí udržování řádné kvality školení, a za tímto účelem určí předměty, v nichž lze nástrojů IKT nejúčinněji využít. Členské státy zejména požadují spolehlivé určení totožnosti uživatele a vhodné prostředky kontroly. Členské státy mohou do školení započítávat zvláštní školení požadovaná podle jiných právních předpisů Unie. Sem patří mimo jiné školení o přepravě nebezpečných věcí požadované podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES(*), školení zaměřené na zvyšování povědomí o problematice zdravotního postižení podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011(**) a školení o přepravě zvířat podle nařízení Rady (ES) č. 1/2005(***)

Pro řidiče uvedené v čl. 5 odst. 5 musí výuka v rámci výchozí kvalifikace trvat 70 hodin včetně pěti hodin osobního řízení.

Ke konci této výuky příslušné orgány členských států nebo subjekt jimi jmenovaný podrobí řidiče písemné nebo ústní zkoušce. Zkouška musí zahrnovat alespoň jednu otázku z každého cíle uvedeného na seznamu předmětů v oddílu 1.

* Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES ze dne 24. září 2008 o pozemní přepravě nebezpečných věcí (Úř. věst. L 260, 30.9.2008, s. 13).

** Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 1).

*** Nařízení Rady (ES) č. 1/2005 ze dne 22. prosince 2004 o ochraně zvířat během přepravy a souvisejících činností a o změně směrnic 64/432/EHS a 93/119/ES a nařízení (ES) č. 1255/97 (Úř. věst. L 3, 5.1. 2005, s. 1).“;

ii) v bodě 2.2 písm. b) se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Vozidlo užitá pro praktickou zkoušku musí vyhovovat alespoň požadavkům na zkušební vozidla stanoveným ve směrnici 2006/126/ES.“;

c) oddíly 3 a 4 se nahrazují tímto:

„Oddíl 3: Zrychlená výchozí kvalifikace stanovená v čl. 3 odst. 2

Zrychlená výchozí kvalifikace musí zahrnovat výuku všech předmětů uvedených na seznamu v oddílu 1. Musí trvat 140 hodin.

Každý účastník řídicího výcviku musí osobně odřídit alespoň 10 hodin ve vozidle příslušné skupiny, které vyhovuje alespoň požadavkům na zkušební vozidla stanoveným ve směrnici 2006/126/ES.

Během osobního řízení vozidla musí být účastník řídicího výcviku doprovázen instruktorem, který je zaměstnán schváleným výcvikovým střediskem. Z 10 hodin osobního řízení smí každý účastník řídicího výcviku nejvýše čtyři hodiny řídit vozidlo na zvláštním pozemku nebo na výkonném simulátoru, aby mohlo být posouzeno jeho zlepšení v racionálním řízení na základě bezpečnostních předpisů, zejména s ohledem na vedení vozidla za různých stavů vozovky a na způsob, jakým se tento stav vozovky mění za různých povětrnostních podmínek a v závislosti na denní nebo noční době, a schopnost optimalizovat spotřebu pohonných hmot.

Na zrychlenou výchozí kvalifikaci se vztahují rovněž ustanovení bodu 2.1 čtvrtého pododstavce.

Pro řidiče uvedené v čl. 5 odst. 5 musí výuka v rámci zrychlené výchozí kvalifikace trvat 35 hodin včetně dvou a půl hodiny osobního řízení.

Ke konci této výuky příslušné orgány členských států nebo subjekt jimi jmenovaný podrobí řidiče písemné nebo ústní zkoušce. Zkouška musí zahrnovat alespoň jednu otázku z každého cíle uvedeného na seznamu předmětů v oddílu 1.

Oddíl 4: Povinné pravidelné školení stanovené v čl. 3 odst. 1 písm. b)

Povinné kurzy pravidelného školení pořádají schválená výcviková střediska. Musí trvat 35 hodin jednou za pět let a být rozděleny do časových úseků trvajících vždy alespoň sedm hodin, které mohou být rozděleny na dva po sobě následující dny. V případě e-learningu musí schválené výcvikové středisko zajistit zachování řádné kvality školení, včetně výběru předmětů, pro něž je možné nejúčinněji použít nástroje IKT. Členské státy musí zejména požadovat spolehlivé určení totožnosti uživatele a vhodné prostředky kontroly. Maximální délka školení prostřednictvím elektronického učení nesmí přesáhnout 12 hodin. Nejméně jeden ze školících kurzů je věnován předmětu souvisejícímu s bezpečností provozu na pozemních komunikacích. Obsah školení zohledňuje potřeby v oblasti odborné přípravy odpovídající konkrétním přepravním operacím prováděným řidičem a vývoji příslušných právních předpisů a techniky a měl by pokud možno odpovídat zvláštním potřebám řidiče v oblasti odborné přípravy. V průběhu uvedených 35 hodin by měla být probrána řada různých témat, a mělo by být zahrnuto i opakování školení, pokud se ukáže, že řidič potřebuje zvláštní dodatečné školení.

Členské státy mohou zvážit započítání dokončeného zvláštního školení požadovaného podle jiných právních předpisů Unie pro maximálně jeden ze stanovených sedmihodinových časových úseků. Sem patří mimo jiné školení o přepravě nebezpečných věcí požadované podle směrnice 2008/68/ES, školení o přepravě zvířat podle nařízení (ES) č. 1/2005 a v případě přepravy osob rovněž školení zaměřené na zvyšování povědomí o problematice zdravotního postižení podle nařízení Rady (EU) č. 181/2011. Členské státy však mohou rozhodnout, že dokončené zvláštní školení podle požadavků směrnice 2008/68/ES o přepravě nebezpečných věcí může být započteno jako dvě ze sedmihodinových období, za předpokladu, že se jedná o jediné jiné školení, které je zohledněno v rámci pravidelného školení.“

2) příloha II se mění takto:

a) Název se nahrazuje tímto:

„STANOVENÍ VZORU EVROPSKÉ UNIE PRO PRŮKAZ KVALIFIKACE
ŘIDIČE“;

b) Oddíl 2 se mění takto:

i) ustanovení týkající se strany 1 průkazu kvalifikace řidiče:

– v písmenu d) se bod 9 nahrazuje tímto:

„9. skupiny vozidel, pro které řidič splňuje požadavky na výchozí kvalifikaci a pravidelné školení;“;

– v písmenu e) se první věta nahrazuje tímto:

„nápis „vzor Evropské unie“ v jazyce nebo jazycích členského státu vydávajícího průkaz a nápis „průkaz kvalifikace řidiče“ v ostatních úředních jazycích Unie vytištěný v modré barvě tak, aby tvořil pozadí průkazu:“;

ii) pokud jde o stranu 2 průkazu kvalifikace řidiče, v písm. a) se body 9 a 10 nahrazují tímto:

„9. skupiny vozidel, pro které řidič splňuje požadavky na výchozí kvalifikaci a pravidelné školení;

10. harmonizovaný kód Unie „95“ stanovený v příloze I směrnice 2006/126/ES;“.

c) Oddíl 4 se mění takto:

i) záhlaví se nahrazuje tímto:

„PRŮKAZ KVALIFIKACE ŘIDIČE – VZOR EVROPSKÉ UNIE“;

ii) na straně 2 vzoru se pod číslem 10 slova „Kód Společenství“ nahrazují slovy „Kód Unie“.

d) Doplnuje se tento oddíl:

„5. Přejícná ustanovení

Průkazy kvalifikace řidiče vydané do ... [24 měsíců po vstupu této pozměňovací směrnice v platnost] zůstávají v platnosti až do skončení jejich platnosti.“;

3) Doplňuje se nová příloha, která zní:

„Příloha III – Srovnávací tabulka s odkazy na některé skupiny řídičských průkazů

Odkaz v této směrnici	Odkaz ve směrnici 2006/126/ES
C+E	CE
C1+E	C1E
D+E	DE
D1+E	D1E

“