

V Bruseli 24. novembra 2022
(OR. en)

15171/22

**Medziinštitucionálny spis:
2021/0018(COD)**

**CODEC 1829
CODIF 28
TRANS 739
SOC 651
PE 142**

INFORMAČNÁ POZNÁMKA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Výbor stálych predstaviteľov/Rada
Predmet:	Návrh SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy (kodifikované znenie) – výsledok prvého čítania v Európskom parlamente (Štrasburg, 21. až 24. novembra 2022)

I. ÚVOD

S cieľom dosiahnuť dohodu o tomto spise v prvom čítaní sa uskutočnilo viacero neformálnych kontaktov medzi Radou, Európskym parlamentom a Komisiou.

Spravodajca Angel DZHAMBAZKI (ECR, BG) predložil v tejto súvislosti v mene Výboru pre právne veci (JURI) správu. Na plenárnom zasadnutí bol predložený jeden pozmeňujúci návrh vo forme dodatku k správe.

II. HLASOVANIE

Plénum hlasovaním 22. novembra 2022 prijalo dodatok k správe v rámci jediného hlasovania.

Prijaté znenie a legislatívne uznesenie predstavujú pozíciu Európskeho parlamentu v prvom čítaní uvedenú v prílohe k tejto poznámke.

Pozícia Parlamentu odráža predchádzajúcu dohodu medzi inštitúciami. Rada by preto mala byť schopná pozíciu Parlamentu schváliť.

Akt by bol potom prijatý v znení zodpovedajúcom pozícii Parlamentu.

P9_TA(2022)0397

Vodiči určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy: základná kvalifikácia a pravidelný výcvik (kodifikované znenie)

Legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu z 22. novembra 2022 o návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy (kodifikované znenie) (COM(2021)0034 – C9-0008/2021 – 2021/0018(COD))

(Riadny legislatívny postup – kodifikácia)

Európsky parlament,

- so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu (COM(2021)0034),
 - so zreteľom na článok 294 ods. 2 a článok 91 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, v súlade s ktorými Komisia predložila návrh Európskemu parlamentu (C9-0008/2021),
 - so zreteľom na článok 294 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
 - so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru z 24. februára 2021¹,
 - so zreteľom na Medziinštitucionálnu dohodu z 20. decembra 1994 o zrýchlenom pracovnom postupe pre úradnú kodifikáciu právnych textov²,
 - so zreteľom na článok 109 a článok 59 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre právne veci (A9-0267/2022),
- A. keďže podľa stanoviska konzultačnej pracovnej skupiny právnych služieb Európskeho parlamentu, Rady a Komisie je predmetom uvedeného návrhu iba jasná a jednoduchá kodifikácia platných textov bez zmeny ich podstaty,
1. prijíma nasledujúcu pozíciu v prvom čítaní;
 2. poveruje svoju predsedníčku, aby postúpila túto pozíciu Rade, Komisii a národným parlamentom.

¹ Ú. v. EÚ C 155, 30.4.2021, s. 78.

² Ú. v. EÚ C 102, 4.4.1996, s. 2.

P9_TC1-COD(2021)0018

Pozícia Európskeho parlamentu prijatá v prvom čítaní 22. novembra 2022 na účely prijatia smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/... o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy

(kodifikované znenie)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom²,

¹ Ú. v. EÚ C 155, 30.4.2021, s. 78.

² Pozícia Európskeho parlamentu z 22. novembra 2022.

keďže:

- (1) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/59/ES¹ bola opakovane podstatným spôsobom zmenená². V záujme jasnosti a prehľadnosti by sa mala uvedená smernica kodifikovať.
- (2) Komisia vo svojej bielej knihe z 28. marca 2011 s názvom „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“ stanovila cieľ súvisiaci s „víziou nulovej nehodovosti“, podľa ktorého by sa Únia mala posunúť do pozície, v ktorej sa do roku 2050 zníži počet smrteľných nehôd v cestnej doprave takmer na nulu.

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/59/ES z 15. júla 2003 o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy, ktorou sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 a smernica Rady 91/439/EHS a zrušuje smernica Rady 76/914/EHS (Ú. v. EÚ L 226, 10.9.2003, s. 4).

² Pozri časť A prílohy IV.

- (3) Komisia vo svojom oznámení o politických usmerneniach pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020 s názvom „Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: politické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020“ navrhla od roku 2010 opäť znížiť celkový počet smrteľných nehôd v cestnej doprave v Únii do roku 2020 o polovicu. Komisia v záujme dosiahnutia tohto cieľa stanovila sedem strategických cieľov vrátane zlepšenia vzdelávania a odbornej prípravy účastníkov cestnej premávky a ochrany zraniteľných účastníkov cestnej premávky.
- (4) Európska rada na zasadnutí 23. až 24. októbra 2014 schválila záväzný cieľ znížiť domáce emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve do roku 2030 v porovnaní s rokom 1990 aspoň o 40 %. Tento cieľ znižovania emisií prispeje k splneniu dlhodobých cieľov Parížskej dohody prijatej v roku 2015 na základe Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy¹ a všetky sektory hospodárstva by mali prispieť k jeho dosiahnutiu. Sektor dopravy si vyžaduje komplexný prístup s cieľom podporiť znižovanie emisií a energetickú efektívnosť. Pokrok so zreteľom na nízkoemisnú mobilitu treba dosiahnuť okrem iného prostredníctvom výskumu a zavádzania už dostupných moderných technických riešení. Vodiči musia byť riadne vyškolení, aby jazdili čo najefektívnejšie.

¹ Ú. v. EÚ L 282, 19.10.2016, s. 4.

- (5) Aby mohli vodiči plniť požiadavky týkajúce sa trhu cestnej dopravy, pravidlá Únie o minimálnej úrovni výcviku pre vodičov cestnej dopravy by sa mali uplatňovať na všetkých vodičov bez ohľadu na to, či jazdia ako samostatne zárobkovo činné osoby alebo platení zamestnanci a či ide o dopravu pre svoje potreby alebo dopravu vykonávanú za poplatok alebo odmenu.
- (6) Pravidlá Únie o minimálnej úrovni výcviku pre vodičov cestnej dopravy by mali byť zamerané na to, aby kvalifikácia vodiča bola štandardom, ktorý bude zabezpečovať prístup k činnosti vedenia vozidiel a jej vykonávanie.

- (7) Osobitne povinnosť mať základnú kvalifikáciu a podrobiť sa pravidelnému výcviku má za cieľ zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky a bezpečnosť vodiča vrátane činností vykonávaných vodičom počas času státia vozidla. Okrem toho moderný charakter profesie vodiča by mal vzbudiť záujem mladých ľudí o toto povolanie, čo prispeje k získaniu nových vodičov v čase ich nedostatku.
- (8) Aby sa zabránilo nerovnakým podmienkam hospodárskej súťaže, táto smernica by sa mala uplatňovať na vedenie vozidiel vykonávané štátnymi príslušníkmi členského štátu, ako aj štátnymi príslušníkmi tretích krajín, ktorí sú zamestnaní v podniku členského štátu alebo tento podnik využíva ich služby
- (9) Aby sa rešpektovali princípy práva Únie, je žiadúce, aby boli vodiči vozidiel používaných na vykonávanie prepráv, ktoré majú menší vplyv na bezpečnosť cestnej premávky alebo u ktorých by požiadavky tejto smernice znamenali neúmerné ekonomické alebo spoločenské zaťaženie, vyňatí z uplatňovania tejto smernice.

- (10) Mali by sa stanoviť určité výnimky týkajúce sa situácií, v ktorých vedenie vozidla nie je hlavnou činnosťou vodiča a kde by vyžadovanie splnenia požiadaviek tejto smernice pre vodičov predstavovalo neúmerne zaťaženie. Všeobecne sa vedenie vozidla nepovažuje za hlavnú činnosť vodiča, pokiaľ zaberá menej ako 30 % mesačného fondu pracovného času.
- (11) Pokiaľ sa jazda neuskutočňuje často, prebieha vo vidieckych oblastiach a vykonávajú ju vodiči pre potreby vlastného podniku, mali by sa uplatňovať výnimky za predpokladu, že bude zaistená bezpečnosť cestnej premávky. Vzhľadom na rozdielne geografické a klimatické podmienky, ako aj podmienky týkajúce sa hustoty obyvateľstva vo vidieckych oblastiach v rámci Únie by členské štáty mali mať možnosť samy určiť, či takéto jazdy možno považovať za príležitostné a či má takéto výnimka vplyv na bezpečnosť cestnej premávky, napríklad na základe typu ciest, objemu dopravy alebo prítomnosti zraniteľných účastníkov cestnej premávky.

- (12) Keďže vzdialenosti, ktoré musia v rámci svojej pracovnej činnosti pokryť osoby pracujúce v poľnohospodárstve, záhradníctve, lesnom hospodárstve, chove a rybárstve, ktoré sú vyňaté z tejto smernice, sa v rámci Únie líšia, malo by sa ponechať na členské štáty, aby vo svojom vnútroštátnom práve stanovili maximálne prípustné vzdialenosti vypočítané od základne podniku, na ktoré sa vzťahujú výnimky.
- (13) Aby sa mohlo preukázať, že si vodič plní svoje povinnosti, mali by členské štáty vydať vodičovi osvedčenie o odbornej spôsobilosti (ďalej len „OOS“), ktoré potvrdzuje jeho základnú kvalifikáciu alebo pravidelný výcvik.
- (14) Členské štáty by si mohli vybrať z niekoľkých možností tak, aby uľahčili vykonávanie ustanovení týkajúcich sa základnej kvalifikácie.

- (15) Aby si vodič udržal svoju kvalifikáciu, mali by súčasní vodiči podliehať povinnosti absolvovať pravidelný výcvik, ktorým by si obnovili svoje zručnosti a skúsenosti dôležité na výkon ich povolania.
- (16) Od vodičov, na ktorých sa vzťahuje výnimka týkajúca sa požiadavky na základnú kvalifikáciu, by sa však malo pri ďalšom využívaní tejto výnimky vyžadovať, aby absolvovali pravidelný výcvik s cieľom zabezpečiť, aby ich vedomosti o záležitostiach, ktoré sú dôležité pre ich prácu, zostali aktuálne.
- (17) Minimálne požiadavky na základnú kvalifikáciu a pravidelný výcvik sa týkajú bezpečnostných pravidiel, ktoré musia byť dodržiavané pri jazde a počas státia vozidla. Vývoj defenzívneho štýlu jazdy - predvídanie nebezpečenstva a branie ohľadu na ostatných účastníkov premávky - ktorý ide ruka v ruku s racionálnou spotrebou paliva, by mal mať pozitívny dopad na spoločnosť, ako aj na samotný sektor cestnej dopravy.

- (18) Táto smernica by nemala mať vplyv na práva nadobudnuté vodičom, ktorý bol držiteľom vodičského preukazu potrebného na vykonávanie vedenia vozidiel pred dátumom stanoveným na získanie OOS potvrdzujúceho príslušnú základnú kvalifikáciu alebo pravidelný výcvik.
- (19) Organizovať kurzy stanovené na základnú kvalifikáciu a pravidelný výcvik by mohli len školiace strediská, ktoré boli schválené príslušnými orgánmi členských štátov. Na zabezpečenie kvality takýchto schválených stredísk by príslušné orgány mali stanoviť harmonizované kritériá na ich schválenie vrátane vysokej úrovne profesionality.
- (20) Nielen príslušné orgány členských štátov, ale aj každý subjekt nimi určený by mal byť zodpovedný za organizovanie skúšok súvisiacich so základnou kvalifikáciou a pravidelným výcvikom. Vzhľadom na význam tejto smernice pre bezpečnosť cestnej premávky a rovnosť podmienok hospodárskej súťaže, príslušné orgány členských štátov by mali dohliadať na takéto skúšky.

- (21) Členské štáty by mali stanoviť, že prvý kurz pravidelného výcviku sa má ukončiť a príslušné OOS by sa malo vydať, do piatich rokov nasledujúcich buď po dátume vydania OOS potvrdzujúceho základnú kvalifikáciu, alebo po uplynutí lehoty stanovenej pre určitých vodičov na uplatnenie ich nadobudnutých práv. Malo by byť možné aj skrátenie alebo predĺženie uvedených lehôt. Po prvom kurze pravidelného výcviku by mal vodič absolvovať pravidelný výcvik každých päť rokov.
- (22) Aby sa potvrdilo, že vodič, ktorý je štátnym príslušníkom členského štátu, je držiteľom jedného z OOS v zmysle tejto smernice, a aby sa uľahčilo vzájomné uznávanie rôznych OOS, mali by členské štáty buď k vodičskému preukazu alebo ku kvalifikačnej karte vodiča, ktoré by členské štáty vzájomne uznávali, pripojiť harmonizovaný kód Únie stanovený na uvedený účel spolu s dátumom skončenia platnosti kódu, štandardný vzor kvalifikačnej karty je znázornený v prílohe II k tejto smernici. Uvedená karta by mala spĺňať rovnaké bezpečnostné požiadavky ako vodičský preukaz vzhľadom na dôležitosť s tým spojených práv pre bezpečnosť cestnej premávky a rovnaké podmienky hospodárskej súťaže.

- (23) Členské štáty by si v spolupráci s Komisiou mali elektronicky vymieňať informácie o OOS. Mali by vytvoriť nevyhnutnú elektronickú platformu, pričom by mali zohľadniť analýzu nákladov a prínosov vypracovanú Komisiou vrátane možnosti rozšíriť sieť vodičských preukazov EÚ zriadenú podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES¹. Členským štátom to okrem iných výhod prinesie možnosť jednoduchého prístupu k informáciám o ukončenom výcviku, ktoré nie sú zaznamenané na vodičskom preukaze vodiča. Je dôležité, aby členské štáty a Komisia vynaložili úsilie na ďalší rozvoj uvedeného nástroja s cieľom umožniť prístup do platformy v reálnom čase počas cestných kontrol.
- (24) Vo výcvikových kurzoch by sa mali preberať témy týkajúce sa bezpečnosti cestnej premávky, ako sú vnímanie nebezpečenstva, ochrana zraniteľných účastníkov cestnej premávky, najmä chodcov, cyklistov a osôb s obmedzenou mobilitou, palivovo úsporná jazda, jazda v extrémnych poveternostných podmienkach a preprava nadmerného nákladu, vzhľadom na vývoj v oblasti výcviku a vzdelávania a s cieľom zlepšiť príspevok tejto smernice k bezpečnosti cestnej premávky a relevantnosť výcviku pre vodičov. V uvedenej súvislosti by sa kurzy mali týkať aj inteligentných dopravných systémov a mali by sa vyvíjať s cieľom udržať krok s technologickým vývojom.

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES z 20. decembra 2006 o vodičských preukazoch (Ú. v. EÚ L 403, 30.12.2006, s. 18).

- (25) Členským štátom by sa mala poskytnúť jasná možnosť zlepšiť a modernizovať postupy výcviku pomocou nástrojov informačných a komunikačných technológií (ďalej len „IKT“), ako sú elektronické učenie sa a zmiešané učenie, pre časť výcviku, a zároveň zabezpečiť kvalitu výcviku. Pri zlepšovaní a modernizácii postupov výcviku pomocou nástrojov IKT je dôležité zohľadniť skutočnosť, že niektoré špecifické témy, ako napríklad nasadzovanie snehových reťazí alebo zabezpečovanie nákladov, či iné prvky výcviku, pri ktorých je dôležitá praktická stránka, si vyžadujú praktický výcvik a ich zvládnutie nemožno náležite zabezpečiť prostredníctvom takýchto vzdelávacích nástrojov. Praktický výcvik by mohol, ale nemusí zahŕňať samotnú jazdu. Podstatná časť výcviku požadovaného podľa tejto smernice by sa mala vykonať v schválenom výcvikovom stredisku.
- (26) S cieľom zabezpečiť súlad medzi rôznymi formami výcviku požadovanými podľa práva Únie by členské štáty mali mať možnosť kombinovať rôzne druhy relevantného výcviku, napríklad mali by mať možnosť kombinovať výcvik v oblasti prepravy nebezpečného tovaru, informovanosti o zdravotnom postihnutí alebo prepravy zvierat, s výcvikom stanoveným v tejto smernici.

- (27) S cieľom zabrániť tomu, aby rozdiely v metódach členských štátov bránili vzájomnému uznávaniu a obmedzovali právo vodičov absolvovať pravidelný výcvik v členskom štáte, kde pracujú, by sa v prípade, že ukončený výcvik nie je možné vyznačiť na vodičskom preukaze, malo od orgánov členského štátu vyžadovať, aby vydali kvalifikačnú kartu vodiča vo forme určenej štandardným vzorom znázoreným v prílohe II k tejto smernici, prostredníctvom ktorej sa zabezpečí vzájomné uznanie pre každého vodiča, ktorý splní požiadavky tejto smernice.
- (28) Používanie vodičských osvedčení vodičmi z tretích krajín ako dôkazu súladu s požiadavkami na výcvik by mohlo predstavovať prekážku pre vodičov v prípadoch, keď dopravca vráti osvedčenie orgánom, ktoré ho vydali, najmä ak chcú uvedení vodiči nastúpiť do zamestnania v inom členskom štáte. S cieľom predísť situáciám, v ktorých vodiči za takýchto okolností musia opakovať svoj výcvik pri nástupe do nového zamestnania, by sa členské štáty mali nabádať na vzájomnú spoluprácu a výmenu informácií o kvalifikácii vodičov.

- (29) Pre vodičov, na ktorých sa vzťahuje táto smernica a ktorí sú štátnymi príslušníkmi tretích krajín, by sa mali stanoviť osobitné certifikačné ustanovenia.

- (30) S cieľom prispôbiť túto smernicu vedeckému a technickému pokroku by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmenu príloh I a II k tejto smernici. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva¹. Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov, a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

¹ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (31) Keďže cieľ tejto smernice, a to stanovenie celoúniijného štandardu základnej kvalifikácie a pravidelného výcviku pre vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy, nie je možné uspokojuivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu cezhraničného charakteru cestnej dopravy a vzhľadom na otázky, ktoré sa majú riešiť prostredníctvom tejto smernice, ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa v článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (32) Touto smernicou by nemali byť dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt na transpozíciu do vnútroštátneho práva a dátumov uplatňovania smerníc, ktoré sú uvedené v časti B prílohy IV,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Cieľ

Táto smernica sa uplatňuje na vedenie vozidiel vykonávané:

- a) štátnymi príslušníkmi členského štátu, a
- b) štátnymi príslušníkmi tretích krajín, ktorí sú zamestnaní v podniku členského štátu alebo tento podnik využíva ich služby

(ďalej len ako „vodiči“) cestnej dopravy v rámci Únie na cestách otvorených pre verejnosť, ktorí používajú:

- vozidlá, na vedenie ktorých sa požaduje vodičské oprávnenie skupiny C1, C1 + E, C alebo C + E v zmysle smernice 2006/126/ES alebo vodičské oprávnenie uznané ako rovnocenné,
- vozidlá, na vedenie ktorých sa požaduje vodičské oprávnenie skupiny D1, D1 + E, D alebo D + E v zmysle smernice 2006/126/ES alebo vodičské oprávnenie uznané ako rovnocenné.

Na účely tejto smernice sa odkazy na skupiny vodičských oprávnení so znamienkom plus („+“) vykladajú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe III k tejto smernici.

Článok 2

Výnimky

1. Táto smernica sa neuplatňuje na vodičov vozidiel:
 - a) s maximálnou povolenou rýchlosťou nepresahujúcou 45 km/h;
 - b) používaných ozbrojenými silami, civilnou ochranou, hasičským zborom, orgánmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku a záchrannou zdravotnou službou alebo vozidiel, ktoré sú pod ich kontrolou, keď sa preprava uskutočňuje v dôsledku úloh, ktorými sú tieto služby poverené;
 - c) ktoré sa na účely technického vývoja, opravy alebo údržby podrobujú testom, alebo vodičov nových alebo prestavaných vozidiel, ktoré ešte neboli uvedené do prevádzky;
 - d) v prípade ktorých sa vyžaduje vodičské oprávnenie skupiny D alebo D1 a s ktorými personál údržby jazdí bez cestujúcich do a zo strediska údržby nachádzajúceho sa v blízkosti najbližšej technickej základne, ktorú využíva prevádzkovateľ dopravy, za predpokladu, že vedenie vozidla nie je hlavnou činnosťou vodiča;

- e) používaných v prípadoch núdze alebo určených na plnenie záchranných úloh vrátane vozidiel používaných pri nekomerčnej preprave humanitárnej pomoci;
- f) používaných vo vodičských kurzoch a skúšky pre každú osobu, ktorá chce získať vodičský preukaz alebo osvedčenie o odbornej spôsobilosti (ďalej len „OOS“) v súlade s článkom 6 a článkom 8 ods. 1, za predpokladu, že sa nepoužívajú na komerčnú prepravu tovaru a cestujúcich;
- g) používaných pri nekomerčnej preprave osôb alebo tovaru;
- h) prepravujúcich materiál, zariadenie alebo stroje, ktoré má vodič použiť v priebehu svojej práce, za predpokladu, že vedenie vozidla nie je vodičovou hlavnou činnosťou.

So zreteľom na prvý pododsek písm. f), táto smernica sa neuplatňuje na žiadnu osobu, ktorá chce získať vodičský preukaz alebo OOS v súlade s článkom 6 a článkom 8 ods. 1, keď sa táto osoba podrobuje dodatočnému výcviku vodičov počas školenia v práci pod podmienkou, že je sprevádzaná inou osobou, ktorá má OOS alebo inštruktorom pre danú skupinu vozidiel používaných na účel stanovený v uvedenom písmene.

2. Táto smernica sa neuplatňuje na vodičov, ak sú splnené všetky tieto podmienky:
- a) vodiči využívajú vozidlá vo vidieckych oblastiach pre potreby vlastného podniku;
 - b) vodiči neposkytujú dopravné služby;
 - c) členské štáty sa domnievajú, že ide o občasnú dopravu, ktorá nemá vplyv na bezpečnosť cestnej premávky.
3. Táto smernica sa neuplatňuje na vodičov vozidiel používaných alebo prenajímaných bez vodiča poľnohospodárskymi, záhradníkymi, lesníkymi, chovateľskými alebo rybárskymi podnikmi na prepravu tovaru ako súčasť ich podnikateľskej činnosti, s výnimkou prípadov, keď je vedenie vozidla súčasťou hlavnej činnosti vodiča alebo keď sa pri ňom prekročí vnútroštátnym právom stanovená vzdialenosť od základne podniku, ktorý vozidlo vlastní, prenajíma alebo používa na základe lízingu.

Článok 3
Kvalifikácia a výcvik

1. Vedenie vozidiel uvedené v článku 1 podlieha povinnej základnej kvalifikácii a povinnému pravidelnému výcviku. Na uvedený účel členské štáty zabezpečia:

a) systém základnej kvalifikácie

Členské štáty si zvolia jednu z týchto dvoch možností:

i) možnosť kombinácie účasti na kurze a skúšky

V súlade s oddielom 2 bodom 2.1 prílohy I, tento typ základnej kvalifikácie zahŕňa povinnú účasť na kurze v priebehu stanoveného času trvania. Ukončí sa skúškou. Po úspešnom zložení skúšky sa kvalifikácia potvrdzuje vystavením OOS, ako sa stanovuje v článku 6 ods. 1 písm. a);

- ii) možnosť týkajúca sa len skúšok

V súlade s oddielom 2 bodom 2.2 prílohy I tento typ základnej kvalifikácie nezahŕňa povinnú účasť na kurze, ale len teoretické a praktické skúšky.. Po úspešnom zložení skúšky sa kvalifikácia potvrdzuje vystavením OOS, ako sa stanovuje v článku 6 ods. 1 písm. b);

Členské štáty však môžu vodičovi povoliť jazdu na svojom území bez získania OOS, keď sa podrobuje národnému profesnému výcvikovému kurzu aspoň šesť mesiacov počas maximálne troch rokov. V súvislosti s týmto profesným výcvikovým kurzom sa môžu skúšky uvedené v bodoch i) a ii) ukončiť v etapách;

- b) systém pravidelného výcviku

V súlade s oddielom 4 prílohy I pravidelný výcvik zahŕňa povinnú účasť na kurze. Potvrdzuje sa vystavením OOS ako sa stanovuje v článku 8 ods. 1.

- 2. Členské štáty môžu zaviesť aj systém zrýchlenej základnej kvalifikácie tak, aby vodič mohol viesť vozidlo v prípadoch uvedených v článku 5 ods. 2 písm. a) bod ii) a písm. b), a v článku 5 ods. 3 písm. a) bod i) a písm. b).

V súlade s oddielom 3 prílohy I zrýchlená základná kvalifikácia zahŕňa povinnú účasť na kurze. Ukončí sa skúškou. Po úspešnom zložení skúšky sa kvalifikácia potvrdzuje vystavením OOS ako sa stanovuje v článku 6 ods. 2.

3. Členské štáty môžu vodičov, ktorí získali osvedčenie o odbornej spôsobilosti podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009¹, oslobodiť od povinnosti podrobiť sa skúškam uvedeným v odseku 1 písm. a) bode i) a ii) a v odseku 2 tohto článku v oblastiach vedomostí, ktoré predpisuje uvedené nariadenie, a prípadne od povinnosti zúčastniť sa časti kurzu, ktorá im zodpovedá.

Článok 4

Nadobudnuté práva

Od povinnosti získať základnú kvalifikáciu sú oslobodení títo vodiči:

- a) vodiči, ktorí sú držiteľmi vodičského oprávnenia skupiny D1, D1 + E, D alebo D + E, alebo vodičského oprávnenia uznaného ako rovnocenné, vydaného najneskôr do 9. septembra 2008;
- b) vodiči, ktorí sú držiteľmi vodičského oprávnenia skupiny C1, C1 + E, C alebo C + E, alebo vodičského oprávnenia uznaného ako rovnocenné, vydaného najneskôr do 9. septembra 2009.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 51).

Článok 5
Základná kvalifikácia

1. Prístup k základnej kvalifikácii si nevyžaduje, aby bolo predtým získané zodpovedajúce vodičské oprávnenie.
2. Vodiči vozidiel určených na prepravu tovaru môžu viesť:
 - a) po dovŕšení veku 18 rokov:
 - i) vozidlá patriace do skupín vodičského oprávnenia C a C + E za predpokladu, že sú držiteľmi OOS podľa článku 6 ods. 1;
 - ii) vozidlá patriace do skupín vodičského oprávnenia C1 a C1 + E za predpokladu, že sú držiteľmi OOS podľa článku 6 ods. 2;
 - b) po dovŕšení veku 21 rokov vozidlá patriace do skupín vodičského oprávnenia C a C + E za predpokladu, že sú držiteľmi OOS podľa článku 6 ods. 2.
3. Vodiči vozidiel určených na prepravu osôb môžu viesť:

a) po dovŕšení veku 21 rokov:

- i) vozidlá patriace do skupín vodičského oprávnenia D a D + E určené na prepravu osôb v pravidelnej doprave, keď trasa neprekročí 50 km, a vozidlá patriace do skupín vodičského oprávnenia D1 a D1 + E za predpokladu, že sú držiteľmi OOS podľa článku 6 ods. 2.

Každý členský štát môže vodičom jednej z uvedených skupín povoliť viesť takéto vozidlá na svojom území po dovŕšení veku 18 rokov za predpokladu, že sú držiteľmi OOS podľa článku 6 ods. 1;

- ii) vozidlá patriace do skupín vodičského oprávnenia D a D + E za predpokladu, že sú držiteľmi OOS podľa článku 6 ods. 1.

Každý členský štát môže vodičom jednej z uvedených skupín povoliť viesť takéto vozidlá na svojom území po dovŕšení veku 20 rokov za predpokladu, že sú držiteľmi OOS podľa článku 6 ods. 1. Tento vek sa môže znížiť na 18 rokov, keď vodič vedie také vozidlá bez cestujúcich;

b) po dovŕšení veku 23 rokov vozidlá patriace do skupín vodičského oprávnenia D a D + E za predpokladu, že sú držiteľmi OOS podľa článku 6 ods. 2.

4. Bez toho, aby boli dotknuté vekové limity špecifikované v odseku 2 tohto článku, vodiči nákladnej dopravy, ktorí sú držiteľmi OOS, ako sa stanovuje v článku 6, pre jednu zo skupín uvedených v odseku 2 tohto článku, sú oslobodení od povinnosti získať také OOS na každú inú skupinu vozidiel menovanú v uvedenom odseku.

Tieto ustanovenia sa uplatňujú za rovnakých podmienok na vodičov osobnej dopravy v skupinách uvedených v odseku 3.

5. Vodiči nákladnej dopravy, ktorí rozšíria alebo zmenia svoje činnosti tak, aby mohli prepravovať osoby alebo naopak, a ktorí sú držiteľmi OOS ako sa stanovuje v článku 6, nemusia opakovať spoločnú časť základnej kvalifikácie, ale len časti špecifické na novú kvalifikáciu.

Článok 6

Osvedčenie o odbornej spôsobilosti potvrdzujúce základnú kvalifikáciu

1. OOS sa môže vydať na potvrdenie základnej kvalifikácie, a to za týchto okolností:

a) OOS vydané na základe účasti na kurze a skúšky

V súlade s článkom 3 ods. 1 písm. a) bodom i) členské štáty od uchádzačov vyžadujú, aby sa zúčastnili kurzov vo výcvikovom stredisku schválenom príslušnými orgánmi v súlade s oddielom 5 prílohy I (ďalej len „schválené výcvikové stredisko“). Predmetom uvedených kurzov musia byť všetky oblasti uvedené v oddiele 1 prílohy I. Uvedený výcvik sa ukončí úspešným zložením skúšky stanovenej v oddiele 2 bode 2.1 prílohy I. Uvedenú skúšku organizujú príslušné orgány členských štátov alebo subjekt nimi určený a slúži na to, aby sa zistilo, či uchádzači majú v oblastiach uvedených v oddiele 1 prílohy I úroveň vedomostí požadovanú v uvedenom oddiele. Uvedené orgány alebo subjekty dohliadajú na skúšku a po úspešnom zložení skúšky vydajú vodičom OOS potvrdzujúce základnú kvalifikáciu.

b) OOS vydané na základe skúšok

V súlade s článkom 3 ods. 1 písm. a) bod ii) členské štáty od uchádzačov vyžadujú, aby zložili teoretické a praktické skúšky uvedené v oddiele 2 bode 2.2 prílohy I. Uvedené skúšky organizujú príslušné orgány členských štátov alebo subjekt nimi určený a slúžia na to, aby sa zistilo, či uchádzači majú v oblastiach uvedených v oddiele 1 prílohy I úroveň vedomostí požadovaných v uvedenom oddiele. Uvedené orgány alebo subjekty dohliadajú na skúšky a po úspešnom zložení skúšok vydajú vodičom OOS potvrdzujúce základnú kvalifikáciu.

2. OOS sa môže udeliť na potvrdenie zrýchlenej základnej kvalifikácie.

V súlade s článkom 3 ods. 2 členské štáty musia od uchádzačov vyžadovať, aby sa zúčastnili kurzov v schválenom výcvikovom stredisku. Predmetom uvedených kurzov musia byť všetky oblasti uvedené v oddiele 1 prílohy I.

Uvedený výcvik sa ukončí skúškou stanovenou v oddiele 3 prílohy I. Uvedenú skúšku organizujú príslušné orgány členských štátov alebo subjekt nimi určený a slúži na to, aby sa zistilo, či uchádzači majú v oblastiach uvedených v oddiele 1 prílohy I úroveň vedomostí požadovaných v uvedenom oddiele. Uvedené orgány alebo subjekty dohliadajú na skúšku a po úspešnom zložení skúšky vydajú vodičom OOS potvrdzujúce zrýchlenú základnú kvalifikáciu.

Článok 7

Pravidelný výcvik

Pravidelný výcvik umožní držiteľom OOS aktualizovať si znalosti, ktoré sú pre ich prácu kľúčové, s osobitným dôrazom na bezpečnosť cestnej premávky, bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci a zníženie vplyvu vedenia vozidiel na životné prostredie.

Uvedený výcvik organizuje schválené výcvikové stredisko v súlade s oddielom 5 prílohy I. Výcvik pozostáva z vyučovania v triede, praktického výcviku a pokiaľ je k dispozícii, z výcviku prostredníctvom nástrojov IKT alebo výcviku s použitím výkonných trenažérov. Ak vodič zmení podnik, zohľadní sa pravidelný výcvik, ktorému sa už podrobil.

Pravidelný výcvik slúži na prehĺbenie a zopakovanie poznatkov v niektorých oblastiach uvedených v oddiele 1 prílohy I. Pokrýva širokú škálu tém a vždy zahŕňa aspoň jednu tému týkajúcu sa bezpečnosti cestnej premávky. V témach výcviku sa zohľadní vývoj príslušných právnych predpisov a technológií a v čo najväčšej miere sa v nich zohľadnia osobitné potreby výcviku vodiča.

Článok 8

Osvedčenie o odbornej spôsobilosti potvrdzujúce pravidelný výcvik

1. Keď vodič ukončil pravidelný výcvik uvedený v článku 7, príslušné orgány členských štátov alebo schválené výcvikové stredisko vydá vodičovi OOS potvrdzujúce, že pravidelný výcvik bol ukončený.
2. Držitelia OOS podľa článku 6 musia absolvovať prvý kurz pravidelného výcviku do piatich rokov od vydania uvedeného OOS.

Členské štáty môžu skrátiť alebo predĺžiť lehotu uvedenú v prvom pododseku, okrem iného tak, aby sa zhodovala s dátumom skončenia platnosti vodičského preukazu. Lehota však nesmie byť kratšia než tri roky alebo dlhšia než sedem rokov.

3. Vodič, ktorý ukončil prvý kurz pravidelného výcviku podľa odseku 2 alebo v súlade s článkom 8 ods. 2 prvým pododsekom písm. b) smernice 2003/59/ES, absolvuje pravidelný výcvik každých päť rokov pred skončením platnosti OOS, ktorý potvrdzuje, že pravidelný výcvik bol ukončený.
4. Držitelia OOS podľa článku 6 alebo OOS podľa odseku 1 tohto článku a vodiči uvedení v článku 4, ktorí už viac nevykonávajú svoje povolanie a ktorí nespĺňajú požiadavky odsekov 1, 2 a 3 tohto článku, musia pred tým, než začnú znova vykonávať svoje povolanie, absolvovať kurz pravidelného výcviku.
5. Vodiči cestnej nákladnej alebo osobnej dopravy, ktorí ukončili kurzy pravidelného výcviku na jednu zo skupín vodičského oprávnenia uvedených v článku 5 ods. 2 a 3, sú oslobodení od povinnosti absolvovať ďalší pravidelný výcvik na akékoľvek iné skupiny uvedené v uvedených odsekoch.

Článok 9

Miesto výcviku

Vodiči uvedení v článku 1 písm. a) tejto smernice získajú základnú kvalifikáciu uvedenú v článku 5 tejto smernice v členskom štáte, v ktorom majú svoje obvyklé bydlisko podľa vymedzenia v článku 12 smernice 2006/126/ES.

Vodiči uvedení v článku 1 písm. b) získajú uvedenú základnú kvalifikáciu v členskom štáte, v ktorom je zriadený podnik, alebo v členskom štáte, ktorý im vydal pracovné povolenie.

Vodiči uvedení v článku 1 písm. a) a b) absolvujú pravidelný výcvik uvedený v článku 7 v členskom štáte, v ktorom majú svoje obvyklé bydlisko alebo v členskom štáte, v ktorom pracujú.

Článok 10

Kód Únie

1. Na základe OOS potvrdzujúceho základnú kvalifikáciu a OOS potvrdzujúceho pravidelný výcvik príslušné orgány členských štátov, berúc do úvahy článok 5 ods. 2 a 3 a článok 8 tejto smernice, vyznačia harmonizovaný kód Únie „95“ stanovený v prílohe I k smernici 2006/126/ES vedľa zodpovedajúcich skupín vodičského oprávnenia:
 - na vodičskom preukaze, alebo
 - na kvalifikačnej karte vodiča zhotovenej v súlade so štandardným vzorom znázorneným v prílohe II k tejto smernici.

Ak príslušné orgány členského štátu, v ktorom bolo OOS získané, nemôžu na vodičskom preukaze vyznačiť harmonizovaný kód Únie, vydajú vodičovi kvalifikačnú kartu vodiča.

Kvalifikačná karta vodiča, ktorú vydal členský štát, je vzájomne uznávaná. Pri vydaní kvalifikačnej karty vodiča príslušné orgány skontrolujú platnosť vodičského preukazu pre danú skupinu vozidiel.

2. Vodič uvedený v článku 1 písm. b) tejto smernice, ktorý vedie vozidlá používané na cestnú prepravu tovaru, takisto musí mať možnosť preukázať, že má kvalifikáciu a výcvik stanovené touto smernicou aj prostredníctvom osvedčenia vodiča podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009¹ pod podmienkou, že je označené kódom Únie „95“. Na účely tejto smernice členský štát, ktorý osvedčenie vydáva, uvedie kód Únie „95“ v časti osvedčenia „Poznámky“, ak dotknutý vodič splnil požiadavky na kvalifikáciu a na výcvik stanovené v tejto smernici.
3. Na účely potvrdenia súladu s požiadavkami na výcvik podľa tejto smernice sa ako dôkaz kvalifikácie akceptujú osvedčenia vodiča, ktoré nie sú označené kódom Únie „95“ a boli vydané v súlade s článkom 5 nariadenia (ES) č. 1072/2009, najmä jeho odsekom 7 pred 23. májom 2020, a to do skončenia ich platnosti.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 72).

Článok 11

Sieť na presadzovanie práva

1. Na účely presadzovania práva si členské štáty vymieňajú informácie o vydaných alebo odobratých OOS. Na uvedený účel členské štáty v spolupráci s Komisiou zriadia elektronickú sieť alebo rozšíria existujúcu sieť, pričom zohľadnia posúdenie Komisie týkajúce sa nákladovo najefektívnejšej možnosti.
2. Elektronická sieť môže obsahovať informácie uvedené v OOS, ako aj informácie týkajúce sa administratívnych postupov súvisiacich s OOS.
3. V súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679¹ členské štáty zabezpečia, aby sa spracúvanie osobných údajov uskutočňovalo výlučne na účely overenia súladu s touto smernicou, najmä pokiaľ ide o požiadavky na výcvik stanovené v tejto smernici.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).

4. Prístup do siete musí byť zabezpečený. Členské štáty môžu poskytnúť prístup len príslušným orgánom zodpovedným za vykonávanie a kontrolu dodržiavania tejto smernice.

Článok 12

Prispôsobenie vedeckému a technickému pokroku

Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 13, pokiaľ ide o zmenu príloh I a II s cieľom prispôbiť ich vedeckému a technickému pokroku.

Článok 13

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 12 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 26. júla 2019. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 12 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s expertmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.
5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 12 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 14

Zrušenie

Smernica 2003/59/ES, zmenená aktmi uvedenými v časti A prílohy IV sa zrušuje bez toho, aby boli doktnuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt na transpozíciu do vnútroštátneho práva a dátumov uplatňovania smerníc, ktoré sú uvedené v časti B prílohy IV.

Odkazy na zrušenú smernicu sa považujú za odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe V.

Článok 15

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 16

Adresáti

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

V ...

*Za Európsky parlament
predsedníčka*

*Za Radu
predseda*

PRÍLOHA I

MINIMÁLNA KVALIFIKÁCIA A POŽIADAVKY NA VÝCVIK

ODDIEL 1: ZOZNAM OBLASTÍ VEDOMOSTÍ

Vedomosti zohľadňované členskými štátmi pri stanovovaní základnej kvalifikácie vodiča a pravidelnom výcviku musia obsahovať aspoň oblasti vedomostí uvedené v tomto zozname. Uchádzači musia dosiahnuť úroveň vedomostí a praktickej zručnosti potrebnej na bezpečné vedenie vozidiel príslušnej skupiny vodičského oprávnenia.

Minimálna úroveň kvalifikácie musí byť porovnateľná prinajmenšom s úrovňou 2 európskeho kvalifikačného rámca, ako sa stanovuje v prílohe II k odporúčaniu Európskeho parlamentu a Rady z 23. apríla 2008¹.

1. Zlepšenie racionálneho jazdného správania na základe bezpečnostných predpisov

Všetky vodičské oprávnenia

1.1. Cieľ: poznať charakteristiky prevodového systému, aby sa najlepšie využili:

krivky týkajúce sa momentu zotrvačnosti, výkonu a špecifickej spotreby motora, oblasti optimálneho využitia počítadla otáčok, optimálna oblasť otáčok pri radení.

1.2. Cieľ: poznať technické charakteristiky a činnosť bezpečnostných ovládačov na ovládanie vozidla a s cieľom minimalizovať opotrebenie a zabrániť chybnej funkcii:

obmedzenia pri používaní brzd a odľahčovacej brzdy (retardéra), kombinované používanie brzd a odľahčovacej brzdy, lepšie využívanie pomeru medzi otáčkami a prevodovým stupňom, využívanie zotrvačného momentu vozidla, využívanie spôsobov spomaľovania a brzdenia pri klesaní, činnosti v prípade poruchy, používanie elektronických a mechanických zariadení, ako je elektronický stabilizačný program (ESP), zdokonalené systémy núdzového brzdenia (AEBS), protiblokovací brzdový systém (ABS), systémy

¹ Odporúčanie Európskeho parlamentu a Rady z 23. apríla 2008 o vytvorení európskeho kvalifikačného rámca pre celoživotné vzdelávanie (Ú. v. EÚ C 111, 6.5.2008, s. 1).

kontroly trakcie (TCS) a palubné monitorovacie systémy (IVMS) a iné, ktoré sú schválené na používanie, asistenčné systémy pre vodičov alebo automatizované zariadenia.

1.3. Cieľ: schopnosť optimalizácie spotreby paliva:

optimalizácia spotreby paliva používaním know-how podľa bodov 1.1 a 1.2, význam predvídania dopravného toku, primeraná vzdialenosť od ostatných vozidiel a využívanie hybnosti vozidla, rovnomerná rýchlosť, plynulý štýl jazdy a vhodný tlak v pneumatikách a znalosť inteligentných dopravných systémov, ktoré zvyšujú efektívnosť jazdy a pomáhajú pri plánovaní cesty.

1.4. Cieľ: schopnosť predvídať a posúdiť riziká v premávke a prispôsobiť sa im:

vedomovať si rôzne cestné, dopravné a poveternostné podmienky a prispôsobiť sa im, predvídať budúce udalosti; vedieť, ako pripraviť a naplánovať cestu v mimoriadnych poveternostných podmienkach; byť oboznámený s používaním príslušného bezpečnostného vybavenia a vedieť, kedy treba cestu pre extrémne poveternostné podmienky odložiť alebo zrušiť; prispôsobiť sa rizikám premávky vrátane nebezpečného správania v premávke alebo rozptyľovania vodiča (prostredníctvom elektronických zariadení, požívaním jedla, pitím nápojov atď.); rozpoznať nebezpečné situácie a prispôsobiť sa im a byť schopný zvládať z nich vyplývajúci stres, najmä pokiaľ ide o rozmery a hmotnosť vozidiel a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, akými sú chodci, cyklisti a dvojkolesové motorové vozidlá;

identifikovať možné nebezpečné situácie a primerane vyhodnotiť ako môžu vyústiť do situácií, v ktorých sa už nedá zabrániť nehodám, a zvoliť a vykonať kroky, ktoré zvyšujú bezpečnosť do takej miery, aby bolo možné zabrániť nehode v prípade, že nastanú možné nebezpečné situácie.

Vodičské oprávnenia C, C + E, C1, C1 + E

1.5. Cieľ: schopnosť zaručiť bezpečnosť nákladu pri uplatnení bezpečnostných predpisov a správneho využitia vozidla:

sily pôsobiace na vozidlo pri pohybe, používanie prevodových stupňov podľa zaťaženia vozidla a profilu cesty, používanie automatických prevodových systémov, výpočet užitočného zaťaženia vozidla alebo jazdnej súpravy, výpočet celkového objemu, rozloženie

nákladu, dôsledky preťaženia na nápravu, stabilita vozidla a ťažisko, druhy balenia a palety;

hlavné kategórie tovaru, ktoré si vyžadujú zabezpečenie nákladu, techniky upínania a zabezpečenia, používanie pripevňovacích pásov, kontrola zabezpečovacích zariadení, používanie prekladacích zariadení, umiestňovanie a odstraňovanie plachiet.

Vodičské oprávnenia D, D + E, DI, DI + E

1.6. Cieľ: schopnosť zaručiť pohodlie a bezpečnosť cestujúcich:

správne posúdenie pozdĺžnych a bočných pohybov vozidla, ohľaduplné správanie sa na ceste, poloha na vozovke, hladké brzdenie, zohľadňovanie prečnievania, používanie špecifických infraštruktúr (verejné dopravné plochy, vyhradené dopravné pruhy), zvládanie konfliktov medzi bezpečnou jazdou a inými úlohami vodiča, zaobchádzanie s cestujúcimi, špecifiká určitých skupín cestujúcich (osoby so zdravotným postihnutím, deti).

1.7. Cieľ: schopnosť zaručiť bezpečnosť nákladu pri uplatnení bezpečnostných predpisov a správneho využitia vozidla:

sily pôsobiace na vozidlo pri pohybe, používanie prevodových stupňov podľa zaťaženia vozidla a profilu cesty, používanie automatických prevodových systémov, výpočet užitočného zaťaženia vozidla alebo jazdnej súpravy, rozloženie nákladu, dôsledky preťaženia na nápravu, stabilita vozidla a ťažisko.

2. Uplatňovanie predpisov

Všetky vodičské oprávnenia

2.1. Cieľ: poznať sociálne prostredie cestnej dopravy a predpisy, ktorými sa riadi:

maximálne povolené pracovné časy pre sektor dopravy; zásady, uplatňovanie a dôsledky nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006¹ a (EÚ) č. 165/2014¹; pokuty

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej

za nepoužívanie, nesprávne používanie tachografov a neoprávnené zásahy do tachografov; vedomosti o sociálnom prostredí cestnej dopravy: práva a povinnosti vodičov z hľadiska základnej kvalifikácie a pravidelného výcviku.

Vodičské oprávnenia C, C + E, C1, C1 + E

2.2. Cieľ: poznať predpisy, ktorými sa riadi preprava tovaru:

dopravné prevádzkové licencie, doklady, ktoré musia byť vo vozidle, zákazy používania určitých ciest, poplatky za používanie ciest, povinnosti v rámci štandardných zmlúv na prepravu tovaru, zhotovovanie dokumentov, ktoré tvoria prepravnú zmluvu, povolenia v medzinárodnej doprave, povinnosti vyplývajúce z Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej nákladnej doprave, zhotovovanie medzinárodných nákladných listov, prekračovanie hraníc, špeditéri, špeciálne sprievodné dokumenty na tovar.

Vodičské oprávnenia D, D + E, D1, D1 + E

2.3. Cieľ: poznať predpisy, ktorými sa riadi preprava osôb:

preprava špecifických skupín cestujúcich, bezpečnostné zariadenia v autobusoch, bezpečnostné pásy, zaťaženie vozidla.

3. Zdravie, cestná a environmentálna bezpečnosť, služby, logistika

Všetky vodičské oprávnenia

3.1. Cieľ: uvedomenie si rizík v cestnej premávke a rizík pracovných úrazov u vodičov:

dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1).

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1).

druhy pracovných úrazov v sektore dopravy, štatistika cestných nehôd, účasť nákladných vozidiel/autobusov, ľudské, materiálne a finančné následky.

3.2. Cieľ: schopnosť zabrániť kriminalite a pašovaniu nelegálnych príst'ahovalcov:

všeobecné informácie, dôsledky pre vodičov, preventívne opatrenia, kontrolný zoznam, právne predpisy týkajúce sa zodpovednosti prevádzkovateľov dopravy.

3.3. Cieľ: schopnosť zabrániť poškodeniu zdravia:

ergonomické princípy, pohyby a polohy, ktoré predstavujú riziko, fyzická kondícia, cvičenia vzťahujúce sa na manipuláciu s nákladom, osobná ochrana.

3.4. Cieľ: uvedomenie si významu dobrého fyzického a duševného stavu:

zásady zdravej a vyváženej výživy, vplyv alkoholu, drog alebo akýchkoľvek iných látok schopných ovplyvniť správanie, symptómy, príčiny, vplyvy únavy a stresu, základná úloha cyklu práce a odpočinku.

3.5. Cieľ: schopnosť posúdiť núdzové situácie:

správanie v núdzových situáciách, posúdenie situácie, zabránenie komplikáciám pri nehode, zavolanie pomoci, pomoc zraneným a poskytnutie prvej pomoci, reakcia v prípade požiaru, evakuácia spolujazdcov z nákladného vozidla/cestujúcich autobusu, zaručenie bezpečnosti všetkých cestujúcich, reakcia v prípade násilných činov, základné princípy vypracovania správy o nehode.

3.6. Cieľ: schopnosť správať sa tak, aby to prispelo k zvýšeniu imidžu podniku:

správanie sa vodiča a imidž podniku: význam kvality služieb poskytovaných vodičom pre podnik, rôzne úlohy vodiča, ľudia, s ktorými bude vodič v styku, údržba vozidla, organizácia práce, obchodné a finančné dôsledky právneho sporu.

Vodičské oprávnenia C, C + E, CI, CI + E

3.7. Cieľ: poznať ekonomické prostredie nákladnej cestnej dopravy a organizáciu trhu:

cestná nákladná doprava vo vzťahu k ostatným druhom dopravy (hospodárska súťaž, odosielatelia), rôzne činnosti cestnej dopravy (doprava vykonávaná za poplatok alebo

odmenu, doprava pre vlastné potreby, pomocné dopravné činnosti) organizácia hlavných typov dopravnej spoločnosti a pomocných dopravných činností, rôzne dopravné špecializácie, (cisternové vozidlá, regulovaná teplota, nebezpečný tovar, preprava zvierat atď.), zmeny v sektore dopravy (diverzifikácia poskytovaných služieb, kombinovaná doprava železnica – cesta, subdodávateľ atď.).

Vodičské oprávnenia D, D + E, DI, DI + E

3.8. Cieľ: poznať ekonomické prostredie osobnej cestnej dopravy a organizáciu trhu:

cestná osobná doprava vo vzťahu k ostatným druhom osobnej dopravy (železnica, súkromné automobily), rôzne činnosti zahŕňajúce prepravu osôb po ceste, informovanosť o zdravotnom postihnutí, prekračovanie hraníc (medzinárodná doprava), organizácia hlavných typov dopravných spoločností vykonávajúcich osobnú cestnú prepravu.

ODDIEL 2: POVINNÁ ZÁKLADNÁ KVALIFIKÁCIA PODĽA ČLÁNKU 3 ODS. 1 PÍSM. A)

2.1. Možnosť kombinácie účasti na kurze a skúšky

Základná kvalifikácia musí zahŕňať výučbu všetkých tém uvedených v zozname podľa oddielu 1. Čas trvania tejto základnej kvalifikácie musí byť 280 hodín.

Každý uchádzač musí osobne viesť aspoň 20 hodín vozidlo príslušnej skupiny, ktoré spĺňa minimálne požiadavky skúšobných vozidiel stanovené v smernici 2006/126/ES.

Počas osobného vedenia vozidla musí uchádzača sprevádzať inštruktor, ktorý je zamestnancom schváleného výcvikového strediska. Z 20 hodín osobného vedenia vozidla smie každý uchádzač viesť vozidlo maximálne osem hodín v špeciálnom teréne alebo na výkonnom trenažéri tak, aby sa mohol zhodnotiť jeho výcvik v racionálnom vedení vozidla na základe bezpečnostných predpisov, najmä z hľadiska ovládania vozidla v rôznych podmienkach cestnej premávky a pri rôznom stave vozovky v závislosti od poveternostných podmienok, denného alebo nočného času, ako aj schopnosť optimalizácie spotreby paliva.

Členské štáty môžu povoliť, aby schválené výcvikové stredisko poskytlo časť výcviku prostredníctvom nástrojov IKT, ako je elektronické učenie sa, pričom sa zabezpečí zachovanie vysokej kvality a účinnosti výcviku a určia témy, v rámci ktorých možno nástroje IKT využiť čo najúčinnejšie. Členské štáty musia predovšetkým vyžadovať spoľahlivú identifikáciu používateľa

a vhodné prostriedky kontroly. Členské štáty môžu do výcviku zahrnúť špecifický výcvik požadovaný podľa iných právnych predpisov Únie. To zahŕňa, ale neobmedzuje sa na výcvik požadovaný podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES¹ na prepravu nebezpečného tovaru, odbornú prípravu v oblasti informovanosti o zdravotnom postihnutí podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 181/2011² a školenie v oblasti prepravy zvierat podľa nariadenia Rady (ES) č. 1/2005³.

Pre vodičov uvedených v článku 5 ods. 5 musí základná kvalifikácia trvať 70 hodín vrátane piatich hodín osobného vedenia vozidla.

Po skončení uvedeného výcviku príslušné orgány členských štátov alebo subjekty nimi určené podrobia vodiča písomnej alebo ústnej skúške. Skúška musí obsahovať aspoň jednu otázku z každého z cieľov uvedených v zozname tém podľa oddielu 1.

2.2. Možnosť skúšok

Príslušné orgány členských štátov alebo subjekty nimi určené organizujú teoretické a praktické skúšky uvedené v článku 3 ods. 1 písm. a) bode ii), aby overili, či má uchádzač úroveň vedomostí požadovanú v oddiele 1 vzhľadom na všetky oblasti a ciele tam uvedené.

- a) Teoretická skúška sa skladá z dvoch častí:
- i) otázky s viacerými možnosťami odpovedí, otázky vyžadujúce priamu odpoveď alebo kombinácia oboch;
 - ii) prípadové štúdie.

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (Ú. v. EÚ L 260, 30.9.2008, s. 13).

² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 181/2011 zo 16. februára 2011 o právach cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 2006/2004 (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 1).

³ Nariadenie Rady (ES) č. 1/2005 z 22. decembra 2004 o ochrane zvierat počas prepravy a s ňou súvisiacich činností a o zmene a doplnení smerníc 64/432/EHS a 93/119/ES a nariadenia (ES) č. 1255/97 (Ú. v. EÚ L 3, 5.1.2005, s. 1).

Minimálny čas trvania teoretickej skúšky musí byť štyri hodiny.

- b) Praktická skúška sa skladá z dvoch častí:
- i) vodičská skúška zameraná na posúdenie racionálneho vedenia vozidla založeného na bezpečnostných predpisoch. Skúška sa musí uskutočniť podľa možností na ceste mimo zastavanej oblasti, na rýchlostných cestách alebo diaľniciach (alebo podobných cestách) a na všetkých druhoch miest v zastavanej oblasti s rôznymi druhmi ťažkostí, s ktorými sa môže vodič stretnúť. Bolo by žiaduce, aby skúška prebiehala v podmienkach rôznej hustoty premávky. Čas vedenia vozidla na ceste sa musí optimálne využiť s cieľom posúdiť uchádzača vo všetkých rôznych oblastiach premávky, s ktorými sa môže stretnúť. Minimálny čas trvania tejto skúšky musí byť 90 minút;
 - ii) praktická skúška, ktorá sa týka aspoň bodov 1.5, 1.6, 1.7, 3.2, 3.3 a 3.5. Minimálny čas trvania tejto skúšky musí byť 30 minút.

Vozidlo použité na praktické skúšky musí spĺňať minimálne požiadavky na skúšobné vozidlá stanovené v smernici 2006/126/ES.

Praktická skúška môže byť doplnená treťou časťou skúšky, ktorá sa uskutoční v špeciálnom teréne alebo na trenažéri tak, aby sa mohlo zhodnotiť racionálne vedenie vozidla založené na bezpečnostných predpisoch, najmä z hľadiska ovládania vozidla v rôznych podmienkach cestnej premávky a pri rôznom stave vozovky v závislosti od poveternostných podmienok, denného a nočného času.

Čas trvania tejto nepovinnej skúšky nie je stanovený. Ak by sa vodič podrobil takejto skúške, jej trvanie sa môže odvodiť z 90 minút vodičskej skúšky uvedenej v bode i), no odvodený čas nesmie prekročiť 30 minút.

Pre vodičov uvedených v článku 5 ods. 5 musí byť teoretická skúška obmedzená na oblasti vedomostí uvedené v oddiele 1 vzťahujúce sa na vozidlá, ktoré sú predmetom novej základnej kvalifikácie. Takí vodiči sa však musia podrobiť celej praktickej skúške.

ODDIEL 3: ZRÝCHLENÁ ZÁKLADNÁ KVALIFIKÁCIA PODĽA ČLÁNKU 3 ODS. 2

Zrýchlená základná kvalifikácia musí zahŕňať výučbu všetkých tém uvedených v zozname podľa oddielu 1. Čas trvania musí byť 140 hodín.

Každý uchádzač musí osobne viesť aspoň 10 hodín vozidlo príslušnej skupiny, ktoré spĺňa minimálne požiadavky skúšobných vozidiel vymedzené v smernici 2006/126/ES.

Počas osobného vedenia vozidla musí uchádzača sprevádzať inštruktor, ktorý je zamestnancom schváleného výcvikového strediska. Z 10 hodín osobného vedenia vozidla smie každý uchádzač viesť vozidlo maximálne štyri hodiny v špeciálnom teréne alebo na výkonnom trenažeri tak, aby sa mohol zhodnotiť jeho výcvik v racionálnom vedení vozidla na základe bezpečnostných predpisov, najmä z hľadiska ovládania vozidla v rôznych podmienkach cestnej premávky a pri rôznom stave vozovky v závislosti od poveternostných podmienok, denného alebo nočného času, ako aj schopnosť optimalizácie spotreby paliva.

Ustanovenia štvrtého odseku bodu 2.1 sa vzťahujú aj na zrýchlenú základnú kvalifikáciu.

Pre vodičov uvedených v článku 5 ods. 5 musí zrýchlená základná kvalifikácia trvať 35 hodín vrátane 2,5 hodiny osobného vedenia vozidla.

Po skončení uvedeného výcviku príslušné orgány členských štátov alebo subjekty nimi určené podrobia vodiča písomnej alebo ústnej skúške. Skúška musí obsahovať aspoň jednu otázku z každého z cieľov uvedených v zozname tém podľa oddielu 1.

ODDIEL 4: POVINNÝ PRAVIDELNÝ VÝCVIK PODĽA ČLÁNKU 3 ODS. 1 PÍSM. B)

Kurzy povinného pravidelného výcviku musí organizovať schválené výcvikové stredisko. Ich trvanie musí byť 35 hodín každých päť rokov, minimálne v sedemhodinových časových úsekoch, ktoré môžu byť rozdelené do dvoch po sebe idúcich dní. Vždy, keď sa využíva elektronické učenie sa, schválené výcvikové stredisko zabezpečí náležitú kvalitu výcviku vrátane určenia tém, v rámci ktorých možno nástroje IKT využiť čo najúčinnejšie. Členské štáty predovšetkým vyžadujú spoľahlivú identifikáciu používateľa a vhodné prostriedky kontroly. Maximálne trvanie elektronického učenia sa nesmie presiahnuť 12 hodín. Témou súvisiacou s bezpečnosťou cestnej premávky by sa mal zaoberať aspoň jeden z úsekov výcvikového kurzu. V obsahu výcviku sa zohľadnia špecifické potreby výcviku, pokiaľ ide o dopravné operácie, ktoré vodič vykonáva, a príslušný právny a technický vývoj, a mali by sa v ňom v čo najväčšej miere zohľadniť osobitné

potreby výcviku vodiča. V priebehu 35 hodín by sa mala pokryť škála rôznych oblastí vedomostí vrátane opakovaného výcviku, ak sa ukáže, že vodič potrebuje špecifický výcvik na odstránenie nedostatkov.

Členské štáty môžu dokončený špecifický výcvik požadovaný podľa iných právnych predpisov Únie považovať najviac za jeden zo stanovených sedemhodinových úsekov. To zahŕňa, ale neobmedzuje sa na výcvik požadovaný podľa smernice 2008/68/ES o preprave nebezpečného tovaru, školenie v oblasti prepravy zvierat podľa nariadenia (ES) č. 1/2005 a výcvik týkajúci sa prepravy cestujúcich zameraný na oblasť informovanosti o zdravotnom postihnutí podľa nariadenia (EÚ) č. 181/2011. Členské štáty však môžu rozhodnúť, že dokončený špecifický výcvik požadovaný podľa smernice 2008/68/ES o preprave nebezpečného tovaru sa počíta ako dva zo sedemhodinových úsekov, za predpokladu, že ide o jediný iný výcvik, ktorý sa započítava do pravidelného výcviku.

ODDIEL 5: SCHVÁLENIE ZÁKLADNEJ KVALIFIKÁCIE A PRAVIDELNÉHO VÝCVIKU

- 5.1. Výcvikové strediská zabezpečujúce základnú kvalifikáciu a pravidelný výcvik musia schváliť príslušné orgány členských štátov. Schválenie sa môže udeliť len na písomnú žiadosť. K žiadosti musia byť priložené tieto dokumenty:
 - 5.1.1. primeraný program kvalifikácie a výcviku, v ktorom budú špecifikované oblasti vyučovaných tém, ako aj vykonávací plán a učebné metódy;
 - 5.1.2. kvalifikácie inštruktorov a oblasti činnosti;
 - 5.1.3. informácie o prevádzkových priestoroch, v ktorých sa kurzy uskutočnia, o učebnom materiáli, zdrojoch, ktoré sú k dispozícii na praktickú prácu a o použitom vozovom parku;
 - 5.1.4. podmienky týkajúce sa účasti na kurzoch (počet účastníkov).
- 5.2. Príslušný orgán musí udeliť schválenie písomne a za týchto podmienok:
 - 5.2.1. výcvik sa musí uskutočniť v súlade s dokumentmi priloženými k žiadosti;
 - 5.2.2. príslušný orgán musí mať možnosť posielat' splnomocnené osoby, ktoré sa budú zúčastňovať výcvikových kurzov v schválených strediskách, a musí byť oprávnený

monitorovať také strediská z hľadiska použitých zdrojov a riadneho priebehu
výchovných kurzov a skúšok;

5.2.3. schválenie sa môže odobrať alebo pozastaviť jeho platnosť, ak už naďalej nie sú
plnené podmienky schválenia.

Schválené stredisko musí zaručiť, aby inštruktori mali dobré vedomosti o najnovších
predpisoch a výchovných požiadavkách. Inštruktori musia v rámci špecifického
výberového postupu preukázať didaktické a vyučovacie vedomosti. Pokiaľ ide o praktickú
skúšku, musia inštruktori preukázať skúsenosti ako profesionálni vodiči alebo podobné
vodičské skúsenosti napríklad ako inštruktori na vedenie ťažkých vozidiel.

Vyučovací program musí byť v súlade so schválením a musí obsahovať oblasti vedomostí
uvedené v zozname v oddiele 1.

PRÍLOHA II

USTANOVENIA TÝKAJÚCE SA VZORU EURÓPSKEJ ÚNIE PRE KVALIFIKAČNÚ KARTU VODIČA

1. FYZICKÉ CHARASTERISTIKY KVALIFIKAČNEJ KARTY VODIČA

Fyzické charakteristiky kvalifikačnej karty vodiča musia zodpovedať normám ISO 7810 a 7816-1.

Metódy overenia fyzických charakteristík karty, ktorými sa zabezpečí ich zhoda s medzinárodnými normami, musia zodpovedať norme ISO 10373.

2. INFORMÁCIE UVEDENÉ NA KVALIFIKAČNEJ KARTE VODIČA

Kvalifikačná karta vodiča má dve strany.

Strana 1 musí obsahovať:

- a) názov „kvalifikačná karta vodiča“ vytlačený veľkými písmenami v úradnom jazyku alebo jazykoch členského štátu, ktorý kartu vydáva;
- b) názov členského štátu, ktorý kvalifikačnú kartu vodiča vydáva (nepovinný);
- c) rozlišovací znak členského štátu, ktorý kvalifikačnú kartu vodiča vydáva, vytlačený ako negatív v modrom obdĺžniku a obklopený dvanástimi žltými hviezdikami; rozlišovacie znaky sú tieto:

B	:	Belgicko
BG	:	Bulharsko
CZ	:	Česko
DK	:	Dánsko
D	:	Nemecko
EST	:	Estónsko
IRL	:	Írsko
GR	:	Grécko
E	:	Španielsko

F	:	Francúzsko
HR	:	Chorvátsko
I	:	Taliansko
CY	:	Cyprus
LV	:	Lotyšsko
LT	:	Litva
L	:	Luxembursko
H	:	Maďarsko
M	:	Malta
NL	:	Holandsko
A	:	Rakúsko
PL	:	Poľsko
P	:	Portugalsko
RO	:	Rumunsko
SLO	:	Slovinsko
SK	:	Slovensko
FIN	:	Fínsko
S	:	Švédsko

- d) informácie špecifické pre kvalifikačnú kartu vodiča, číslované takto:
1. priezvisko držiteľa;
 2. meno držiteľa;
 3. dátum a miesto narodenia držiteľa;
 4.
 - a) dátum vydania;
 - b) dátum skončenia platnosti;
 - c) názov vydávajúceho orgánu (môže byť vytlačený na strane 2);

- d) iné číslo než je číslo vodičského preukazu na administratívne účely (nepovinné);
 - 5. a) číslo vodičského preukazu;
 - b) sériové číslo;
 - 6. fotografia držiteľa;
 - 7. podpis držiteľa;
 - 8. bydlisko alebo poštová adresa držiteľa (nepovinné);
 - 9. skupiny vozidiel, na ktoré vodič spĺňa požiadavky na základnú kvalifikáciu a pravidelný výcvik;
- e) nadpis „Vzor Európskej únie“ v jazyku alebo v jazykoch členského štátu vydávajúceho kvalifikačnú kartu vodiča a záhlavie „kvalifikačná karta vodiča“ v ostatných úradných jazykoch Únie vytlačené modrou farbou tak, aby tvorili pozadie karty:

tarjeta de cualificación del conductor

карта за квалификация на водача

osvědčení profesní způsobilosti řidiče

chaufføruddannelsesbevis

Fahrerqualifizierungsnachweis

juhi pädevustunnistus

δελτίο επιμόρφωσης οδηγού

driver qualification card

carte de qualification de conducteur

cárta cáilíochta tiománaí

kvalifikacijska kartica vozača

carta di qualificazione del conducente

vadītāja kvalifikācijas apliecība

vairuotojo kvalifikacinē kortelē

gépjarművezetői képesítési igazolvány

karta ta' kwalifika tas-sewwieg

kwalificatiekaart bestuurder

karta kwalifikacji kierowcy

carta de qualificação de motorista

cartelă de pregătire profesională a conducătorului auto

kvalifikačná karta vodiča

kartica o usposobljenosti voznika

kuljettajan ammattipätevyyskortti

yrkeskompetensbevis för förare

f) Referenčné farby:

- modrá: reflexná modrá, systém farieb pantone,
- žltá: žltá, systém farieb pantone.

Strana 2 musí obsahovať:

- a) 9. skupiny vozidiel, na ktoré vodič spĺňa požiadavky na základnú kvalifikáciu a pravidelný výcvik;
10. harmonizovaný kód Únie „95“ stanovený v prílohe I k smernici 2006/126/ES;
11. priestor vyhradený na možný záznam členského štátu vydávajúceho kvalifikačnú kartu vodiča, ktorý sa týka dôležitých administratívnych údajov alebo údajov vzťahujúcich sa na bezpečnosť cestnej premávky (nepovinné). Ak sa údaje vzťahujú

k bodom stanoveným v tejto prílohe, pred takými údajmi musí byť uvedené príslušné číslo bodu;

- b) vysvetlivky k očíslovaným záznamom uvedeným na strane 1 a 2 kvalifikačnej karty vodiča (minimálne k bodom 1, 2, 3, 4 a), 4 b), 4 c), 5 a), 5 b) a 10).

Ak si členský štát želá uviesť tieto údaje v inom národnom jazyku ako v jednom z týchto jazykov: anglickom, bulharskom, českom, dánskom, estónskom, fínskom, francúzskom, gréckom, holandskom, chorvátskom, litovskom, lotyšskom, maďarskom, maltskom, nemeckom, poľskom, portugalskom, rumunskom, slovenskom, slovinskom, španielskom, švédskom a talianskom jazyku, vystaví dvojazyčnú verziu kvalifikačnej karty vodiča, pričom použije jeden z uvedených jazykov, bez toho, aby boli dotknuté ostatné ustanovenia tejto prílohy.

3. BEZPEČNOSŤ VRÁTANE OCHRANY ÚDAJOV

Cieľom rôznych prvkov kvalifikačnej karty vodiča je vylúčiť akékoľvek falšovanie alebo neoprávnený zásah a odhaliť každý taký pokus.

Členské štáty musia zabezpečiť, aby bola úroveň bezpečnosti kvalifikačnej karty vodiča minimálne porovnateľná s úrovňou bezpečnosti vodičského preukazu.

4. OSOBITNÉ USTANOVENIA

Po konzultácii s Komisiou môže členský štát doplniť farby alebo značky, ako sú stĺpcové kódy, národné symboly a bezpečnostné prvky, bez dosahu na iné ustanovenia tejto prílohy.


V súvislosti so vzájomným uznávaním kvalifikačných kariet vodiča, stĺpcový kód nesmie obsahovať informácie iné než tie, ktoré sú už uvedené v kvalifikačnej karte vodiča alebo ktoré sú dôležité v procese vydávania karty.

5. PRECHODNÉ USTANOVENIA

Kvalifikačné karty vodiča vydané pred 23. májom 2020 sú platné do skončenia ich platnosti.

6. VZOR EURÓPSKEJ ÚNIE PRE KVALIFIKAČNÚ KARTU VODIČA

Strana 1

	KVALIFIKAČNÁ KARTA VODIČA		(ČLENSKÝ STÁT)
	6. FOTOGRAFIA	1.	2.
	3.	4a.	4b.
	4c.	(4d.)	
	5a.	5b.	
	7.		
	(8.)		
	9.		

Strana 2

11.	9.	10.
	C1	
	C	
	D1	
	D	
	C1E	
	CE	
	D1E	
	DE	

1. Priezvisko
 2. Meno
 3. Dátum a miesto narodenia
 4a. Dátum vydania
 4b. Dátum skončenia platnosti
 4c. Vydal
 5a. Číslo vodičského preukazu
 5b. Sériové číslo
 10. ►⁽¹⁾ Kód Únie ◀

PRÍLOHA III

TABUĽKA ZHODY PRE ODKAZY NA URČITÉ SKUPINY VODIČSKÝCH PREUKAZOV

Odkaz v tejto smernici	Odkaz v smernici 2006/126/ES
C+E	CE
C1+E	C1E
D+E	DE
D1+E	D1E

PRÍLOHA IV

Časť A

**Zrušené smernice so zoznamom neskorších zmien
(uvedené v článku 14)**

Smernica Európskeho parlamentu

a Rady 2003/59/ES

(Ú. v. EÚ L 226, 10.9.2003, s. 4)

Smernica Rady 2004/66/ES

(Ú. v. EÚ L 168, 1.5.2004, s. 35)

iba oddiel IV bod 2 prílohy

Smernica Rady 2006/103/ES

(Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 344)

iba oddiel A bod 6 prílohy

Nariadenie Európskeho parlamentu

a Rady (ES) č. 1137/2008

(Ú. v. EÚ L 311, 21.11.2008, s. 1)

iba oddiel 9 bod 11 prílohy

Smernica Rady 2013/22/EÚ

(Ú. v. EÚ L 158, 10.6.2013, s. 356)

iba oddiel A bod 4 prílohy

Smernica Európskeho parlamentu

a Rady (EÚ) 2018/645

(Ú. v. EÚ L 112, 2.5.2018, s. 29)

iba Článok 1 a príloha

Nariadenie Európskeho parlamentu

a Rady (EÚ) 2019/1243

(Ú. v. EÚ L 198, 25.7.2019, s. 241)

iba oddiel IX bod 5 prílohy

Časť B

**Lehoty na transpozíciu do vnútroštátneho práva
(uvedené v článku 14)**

Smernica	Lehota na transpozíciu	Dátum uplatňovania
2003/59/ES	10. septembra 2006	10. septembra 2008 pokiaľ ide o základnú kvalifikáciu vyžadovanú na vedenie vozidiel patriacich do skupín vodičského oprávnenia D1, D1+E, D a D+E
(EÚ) 2018/645	23. mája 2020, s výnimkou článku 1 bodu 6 23. mája 2021, pokiaľ ide o článok 1 bod 6	10. septembra 2009, pokiaľ ide o základnú kvalifikáciu vyžadovanú na vedenie vozidiel patriacich do skupín vodičského oprávnenia C1, C1+E, C a C+E

PRÍLOHA V

TABUĽKA ZHODY

Smernica 2003/59/ES	Táto smernica
články 1 a 7	články 1 a 7
článok 8 ods. 1	článok 8 ods. 1
článok 8 ods. 2, prvý pododsek, úvodné slová a písmeno a)	článok 8 ods. 2, prvý pododsek
článok 8 ods. 2, prvý pododsek, písm. b)	–
článok 8 ods. 2, druhý pododsek	článok 8 ods. 2, druhý pododsek
článok 8 ods. 3, 4 a 5	článok 8 ods. 3, 4 a 5
články 9 a 10	články 9 a 10
článok 10a	článok 11
článok 11	článok 12
článok 11a	článok 13
článok 13	–
článok 14	–
článok 15	článok 14
článok 16	článok 15
článok 17	článok 16
príloha I	príloha I
príloha II	príloha II
príloha III	príloha III
–	príloha IV
–	príloha V