

Brusel 10. května 2017
(OR. en)

8596/17

Interinstitucionální spis:
2017/0015 (COD)

TRANS 155
CODEC 667
MI 359
EDUC 157
IA 66

ZPRÁVA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Č. předchozího dokumentu:	6813/5/17 REV 5 TRANS 85 CODEC 290 MI 171 EDUC 97
Č. dok. Komise:	5671/17 TRANS 28 CODEC 107 MI 91 EDUC 32 + ADD 1-4
Předmět:	Návrh 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 – obecný přístup

ÚVOD

1. Dne 1. února 2017 Komise předložila výše uvedený návrh Evropskému parlamentu a Radě.
2. I když je podle posouzení Komise směrnice 2003/59/ES prováděna bez větších problémů, a tím patřičně přispívá k bezpečnosti silničního provozu a k mobilitě pracovních sil, cílem návrhu je řešit řadu nedostatků, které byly zjištěny mezi lety 2012 a 2014 v hodnocení *ex post*.

3. Cílem návrhu je

- zlepšení vzájemného uznávání povinného školení profesionálních řidičů,
- modernizace požadavků na školení a vyjasnění jejich souladu s požadavky na školení stanovenými v jiných právních předpisech EU,
- snížení dvojznačnosti, pokud jde o výjimky z povinností vyplývajících ze směrnice, a
- vyjasnění požadavků na minimální věk pro řízení, které vznikají v důsledku používání směrnic 2003/59/ES a 2006/126/ES, aby bylo zajištěno harmonizované uplatňování pravidel EU.

4. Před návrhem, který je předmětem jednání, Komise dne 14. prosince 2016 navrhla změny v souvislosti s regulativním postupem s kontrolou stanoveným v této směrnici a ve směrnici 2006/126/ES jako součást horizontálního návrhu¹.

5. Dne 3. dubna jmenoval Výbor Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) zpravodajem Petera Lundgrena (EFDD, SE). Výbor pro zaměstnanost a sociální věci (EMPL) rozhodl, že stanovisko nevydává.

6. Hospodářský a sociální výbor plánuje přijmout stanovisko dne 31. května 2017. Výbor regionů rozhodl, že stanovisko k tomuto návrhu nevydává.

7. Senát rumunského parlamentu předložil své stanovisko o uplatnění zásad subsidiarity a proporcionality v dopis ze dne 26. dubna 2017².

¹ Viz dokument ST 5623/17 + ADD 1 REV 1.

² Viz dokument ST 8562/17 INIT.

ČINNOST V RÁMCI RADY

8. Pracovní skupina pro pozemní dopravu zahájila posuzování návrhu dne 3. února 2017. Dne 7. února 2017 se zabývala posouzením dopadu vypracovaným Komisí. Delegace obecně uznaly, že tento postup je vhodný k použití jako základ pro návrhy regulačních předpisů. Některé z delegací zdůraznily, že je důležité zvolit politiku za účelem dosažení vzájemného uznávání školení absolvovaného v jiném členském státě. Zazněla žádost o upřesnění administrativních nákladů na vydání kvalifikačních průkazů řidičům z jiných členských států. Některé delegace podotkly, že posouzení dopadu se mohlo důsledněji zabývat srovnáním administrativních požadavků pro řidiče v EU s požadavky pro řidiče z třetích zemí. Některé z delegací vyslovily odlišné názory na pojem „elektronické učení“ a na definici výjimek z požadavků na školení. Ohledně uvedených výjimek předsednictví konstatovalo, že Komise neposkytla podrobný rozbor dopadů vyloučení řidičů přepravujících zemědělské zboží v rámci zemědělského podnikání (počty zasažených řidičů, případné ohrožení cílů směrnice).
9. Mezi 14. březnem a 11. dubnem 2017 předložilo předsednictví řadu kompromisních dokumentů s cílem nalézt společný základ pro některé z navrhovaných změn. Práce odvedená na zasedáních pracovní skupiny je zapracována do znění uvedeného v příloze.
10. Dohodnuté změny se týkají především formulace a výkladu výjimek, postupu a nástrojů, které mají být použity v zájmu usnadnění vzájemného uznávání absolvovaných školení řidičů, pořádání školení řidičů a přechodných ustanovení.

NEVYŘEŠENÉ OTÁZKY

11. Pracovní skupina se zabývala všemi otázkami jež delegace vznesly, a vypracovala kompromisní znění, které je patrně přijatelné pro všechny delegace. S ohledem na výjimky, byla pracovní skupina s to poskytnout další objasnění a zároveň umožnit různé výklady některých pojmů s ohledem na odlišné postupy a okolnosti v členských státech.

12. Některé delegace vyjádřily znepokojení nad tím, že by navržené řešení pro zlepšení vzájemného uznávání obnášelo významné administrativní náklady. Jiné delegace by si přály ambicióznější návrh, který by připravil podmínky k elektronické výměně informací.
13. Některé delegace vznesly námitky ohledně zachování odděleného postupu, který umožňuje řidičům třetích zemí přepravujících zboží, aby se i nadále prokazovali svým osvědčením řidiče vydaným v souladu s nařízením (EU) č. 1072/2009 jakožto důkazem o splnění požadavků na školení. Kompromisní znění však má za cíl zlepšit stávající postup prostřednictvím povinného vložení konkrétního kódu osvědčení řidiče.
14. Komise si v této fázi postupu ponechává obecnou výhradu ke změnám svého návrhu, přičemž obecně vítá úsilí Rady zaměřené na dosažení obecného přístupu.

ZÁVĚR

15. Výbor stálých zástupců se vyzývá, aby kompromisní znění posoudil a potvrdil a předložil jej Radě pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava) konající se dne 8. října 2017 s cílem dosažení dohody o obecném přístupu.
16. Rada se vyzývá, aby přijala obecný přístup ve znění uvedeném v příloze tohoto dokumentu.

Návrh

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**

(Text s významem pro EHP)

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,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,

v souladu s řádným legislativním postupem,

¹ Úř. věst. C , , s. .

² Úř. věst. C , , s. .

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Ve své bílé knize ze dne 28. března 2011³ Komise vytyčuje cíl spočívající ve „vizi nula“, podle kterého by se měl počet obětí nehod v silniční dopravě v Unii do roku 2050 snížit téměř na nulu.
- (2) Komise ve sdělení o směrech politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020⁴ navrhla snížit do roku 2020 počet smrtelných nehod na silnicích o polovinu v porovnání s 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) V rámci vyhodnocení provádění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES⁵ Komise zjistila řadu nedostatků. Hlavními nedostatky byly obtíže a právní nejistota výkladu výjimek; bylo shledáno, že obsah školení jen částečně odpovídá potřebám řidičů; řidiči obtížně dosahují vzájemného uznávání dokončeného nebo částečně dokončeného školení, které absolvovali v jiném členském státě; existují nesrovnalosti ve stanovení požadavků na minimální věkovou hranici mezi směrnicí 2003/59/ES a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES⁶.
- (4) Aby se zlepšila právní srozumitelnost ustanovení směrnice 2003/59/ES, všechny odkazy na zrušené nebo nahrazené akty Unie by se měly odstranit nebo změnit.

³ Bílá kniha ze dne 28. března 2011 „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (KOM(2011) 144 v konečném znění).

⁴ Sdělení „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020“ (KOM(2010) 389 v konečném znění).

⁵ 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)

⁶ 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).

- (5) 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. 561/2006⁷. Některé z těchto výjimek se týkají situací, kdy řízení není hlavní činností, například pokud řízení zabírá méně než 30 % měsíční pracovní doby a kde by povinnost takových osob splňovat požadavky směrnice 2003/59/ES představovala nepřiměřenou zátěž.
- (5a) Při zachování této výjimky by od řidičů, kteří byli osvobozeni od výchozí kvalifikace, přesto mělo být požadováno, aby absolvovali pravidelné školení s cílem aktualizovat si znalosti, které jsou podstatné pro jejich práci.
- (6) 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 v kurzech odborné přípravy posílena témata týkající se bezpečnosti silničního provozu, jako je vnímání rizik, ochrana zranitelných účastníků silničního provozu a palivově úsporné řízení.
- (7) Členským státům je nutno poskytnout jasnou možnost zlepšit a modernizovat postupy školení s využitím nástrojů IKT, jako je elektronické a kombinované učení, pro část školení při současném zajištění jeho dostatečné kvality. Podstatná část školení požadovaného podle této směrnice by měla být prováděna schváleným školicím střediskem.
- (8) Aby byl zajištěn soulad mezi různými formami školení požadovanými podle právních předpisů Unie, členské státy by měly mít možnost kombinovat různé druhy relevantního školení, jako je školení zaměřené na přepravu nebezpečných věcí, zvyšování povědomí o problematice zdravotního postižení nebo na přepravu zvířat, se školením stanoveným ve směrnici 2003/59/ES.

⁷ 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).

- (9) 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 příslušný doklad každému řidiči, který splňuje požadavky směrnice 2003/59/ES. Dokument by měl být vzájemně uznáván, a to i v rámci silničních kontrol. Tyto minimální požadavky na dokumentaci by neměly omezovat další rozvoj spolupráce členských států v této oblasti prostřednictvím elektronického zaznamenávání a výměny informací.
- (9a) Používání osvědčení řidiče řidiči ze třetích zemí jako doklad o dodržení požadavků na odbornou přípravu by mohlo představovat překážku pro řidiče v případě, že podnikatel v silniční nákladní dopravě vrátí osvědčení vydávajícím orgánům, zejména pokud si tito řidiči přejí uzavřít pracovní poměr v jiném členském státě. Aby se předešlo situacím, kdy by řidiči za takových okolností byli při uzavření nového pracovního poměru nuceni svůj výcvik opakovat, členské státy by měly být vybízeny k tomu, aby spolupracovaly a vyměňovaly si informace o odborné kvalifikace řidičů.
- (9b) Za účelem zajištění hladkého přechodu by platná osvědčení řidiče a platné průkazy kvalifikace řidiče vydané v souladu s předpisy platnými před datem použitelnosti pozměněných ustanovení měly být uznávány až do skončení jejich platnosti. Tyto změny nemají za následek neplatnost odborné přípravy nebo, u řidičských průkazů vydaných za účelem certifikace odborné přípravy, před jejich zavedením.
- (10) 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 kategorií vozidel, kteří jsou držiteli osvědčení odborné způsobilosti, a nemění stávající možnosti takové požadavky na minimální věk snížit nebo udělovat pro ně výjimky.

- (10a) Změny směrnice 2006/126/ES, by měly být omezeny na změny přímo související s revizí směrnice 2003/59/ES. Provádění a uplatňování směrnice 2006/126/ES, včetně vymezení hranice mezi některými kategoriemi vozidel, vyžaduje důkladnější analýzu, která by měla být zahrnuta do nadcházejícího přezkumu směrnice 2006/126/ES.
- (11) Jelikož cíle této směrnice, jmenovitě zlepšení celounijní úrovně výchozí kvalifikace a pravidelného školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu, nelze uspokojivě dosáhnout na úrovni členských států, nýbrž jej lze vzhledem k přeshraniční povaze silniční dopravy a problémů, které má tato směrnice řešit, lépe dosáhnout 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 výše uvedených cílů.
- (12) Směrnice 2003/59/ES a 2006/126/ES by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny,
- PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 2003/59/ES se mění takto:

- 1) v článku 1 se první a druhý pododstavec nahrazují tímto:

- „— 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 kategorie řidičských průkazů 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:

a) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) vozidel 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;“

b) písmena d) až g) se nahrazují tímto:

„d) vozidel používaných za mimořádných okolností nebo při záchranných akcích včetně vozidel používaných k neobchodní přepravě humanitární pomoci;

e) vozidel používaných pro výuku řízení a řidičské zkoušky osob, které chtějí získat řidičský průkaz nebo osvědčení odborné způsobilosti podle článku 6 a čl. 8 odst. 1, pokud se tato vozidla nepoužívají k obchodní přepravě zboží a cestujících.

Kromě toho se tato směrnice nepoužije pro osobu, která si přeje získat řidičský průkaz nebo osvědčení odborné způsobilosti v souladu s článkem 6 a čl. 8 odst. 1, pokud tato osoba podstupuje další školení v oblasti řízení v rámci výuky na pracovišti, je-li tato osoba doprovázena další osobou s osvědčením odborné způsobilosti nebo instruktorem autoškoly pro kategorii vozidla používaného pro tento účel;

f) vozidel používaných pro neobchodní přepravu cestujících nebo zboží;

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

c) Doplnují se nové odstavce, které zní:

„Členské státy mohou udělit výjimku řidičům vozidel používaných nebo najatých bez řidiče zemědělskými, pěstitelskými, lesnickými, chovatelskými nebo rybolovnými podniky pro přepravu zboží v rámci jejich podnikatelské činnosti, pokud řízení vozidla není hlavní činností řidiče. Členské státy mohou tyto výjimky podmínit individuálními podmínkami na svém území a se souhlasem dotčeného členského státu na území jiného členského státu.

Členské státy uvědomí Komisi o výjimkách udělených podle odstavce 1 a Komise o nich uvědomí ostatní členské státy.“;

3) článek 7 se mění takto:

a) první pododstavec se nahrazuje tímto:

„Pravidelné školení spočívá ve školení, které držitelům osvědčení odborné způsobilosti umožňuje aktualizovat si znalosti, které mají pro jejich práci zásadní význam, přičemž se klade zvláštní důraz na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a hospodárnou spotřebu pohonných hmot.“;

b) třetí pododstavec se nahrazuje tímto:

„Pravidelné školení je určeno k prohloubení a revizi určitých předmětů uvedených v oddíle 1 přílohy I. Musí vždy zahrnovat alespoň jeden předmět související s bezpečností silničního provozu a zahrnuje řadu různých předmětů. Předměty školení zohledňují vývoj příslušných právních předpisů a technologií a měly by pokud možno zohlednit zvláštní potřeby řidiče v oblasti školení.“;

4) v článku 9 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Řidiči uvedení v čl. 1 písm. a) získají výchozí kvalifikaci uvedenou v článku 5 ve 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 podle článku 6 a osvědčení odborné způsobilosti podle čl. 8 odst. 1 vyznačí příslušné orgány členských států s ohledem na čl. 5 odst. 2 a 3 a článek 8 kromě odpovídajících skupin řidičského průkazu také harmonizovaný kód Evropské unie 95 stanovený v příloze I směrnice 2006/126/ES:

- v řidičském průkazu, nebo
- v průkazu kvalifikace řidiče zhotoveného podle vzoru uvedeného v příloze II.

Pokud příslušné orgány členského státu, v němž bylo získáno osvědčení odborné způsobilosti, 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 kategorii 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 vyhrazeném pro poznámky, pokud dotyčný řidič splnil požadavky na kvalifikaci a školení stanovené v této směrnici.

Osvědčení řidiče vydaná před [Úř. věst: vložte datum uvedené v čl. 3 odst. 1] v souladu s článkem 5 nařízení (ES) č. 1072/2009, a zejména jeho odstavce 7, za účelem ověření souladu s požadavky na školení podle této směrnice, které nejsou opatřeny kódem 95, 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) 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) vkládá se odstavec, který zní:

„7. Odchylně od minimálních věkových hranic stanovených v čl. 4 odst. 4 písm. g), i) a k) této směrnice je minimální věk pro vydání řidičského průkazu skupiny C, CE, D1, D1E, D nebo 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 2003/59/ES.

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 daný 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.“

2) V článku 15 se dosavadní znění označuje jako odstavec 1 a doplňuje se nový odstavec, který zní:

„2. Síť řidičských průkazů EU lze použít také pro výměnu informací o řidičských průkazech pro účely stanovené v jiných právních předpisech Unie.“

Článek 3

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do [OP: vložte prosím DATUM: 24 měsíců po vstupu v platnost]. Neprodleně sdělí Komisi znění těchto předpisů.

Tyto předpisy přijaté 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 Bruselu dne

Za Evropský parlament

předseda

Za Radu

předseda nebo předsedkyně

A. Přílohy I a II směrnice 2003/59/ES se mění takto:

1) příloha I se mění takto:

A) oddíl 1 se mění takto:

a) 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 2008/C 111/01(*).

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

b) 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 řízení trakce (TCS)
a palubní monitorovací systémy (IVMS) a další asistenční nebo automatizační
zařízení, která jsou schválena k používání.“;

c) 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 a využívání hybnosti vozidla, ustálená rychlost jízdy, plynulý styl jízdy a náležitý tlak v pneumatikách.“;

d) před nadpis „Skupiny řidičských oprávnění C, C+E, C1, C1+E“ se vkládá nový bod, který zní:

„1.3a Cíl: schopnost předvídát a vyhodnocovat rizika v silničním provozu a přizpůsobovat jim způsob řízení:

uvědomovat si různé stavy vozovky, dopravní a povětrnostní podmínky a přizpůsobovat jim způsob řízení, předvídát blížící se události, přizpůsobovat způsob řízení rizikům provozu a umět rozpoznat nebezpečné situace, 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.“;

e) 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.“;

f) 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.“;

g) 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; znalost sociálního prostředí 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).“;

h) 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.).“;

i) 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, přejíždění hranic (mezinárodní doprava), organizace hlavních druhů podniků pro silniční osobní dopravu.“;

B) oddíl 2 se mění takto:

a) bod 2.1 se nahrazuje tímto:

„2.1 *Možnost kombinovat 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 dané 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 20 hodin osobního řízení smí každý řidič 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 schopnost optimalizovat spotřebu pohonných hmot.

Členské státy mohou povolit, aby část školení zajišťovaného schváleným výcvikovým střediskem byla poskytována prostřednictvím nástrojů informačních a komunikačních technologií, jako je elektronické učení, přičemž zajistí udržování řádné kvality školení, a za tímto účelem určí předměty, v nichž lze nástrojů informačních a komunikačních technologií nejúčinněji využít. Členské státy zejména požadují spolehlivé určení totožnosti uživatele a vhodné prostředky kontroly.

Členské státy mohou do školení započítávat zvláštní školení požadované 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 vozidla.

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).“;

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

„Vozidlo užívané pro praktickou zkoušku musí vyhovovat alespoň požadavkům na zkušební vozidla definovaným 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 dané skupiny, které vyhovuje alespoň požadavkům na zkušební vozidla stanoveným definovaným 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 řidič 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 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. Schválené výcvikové středisko může poskytovat takové pravidelné školení zčásti na výkonných simulátorech a za použití nástrojů informačních a komunikačních technologií, jako je elektronické učení, přičemž zajistí udržování řádné kvality odborné přípravy, a za tímto účelem určí předměty, v nichž lze nástrojů informačních a komunikačních technologií nejúčinněji využít. Členské státy zejména požadují spolehlivé určení totožnosti uživatele a vhodné prostředky kontroly. Nejméně jeden ze sedmihodinových časových úseků je věnován předmětu souvisejícímu s bezpečností provozu na pozemních komunikacích. Obsah školení musí zohlednit příslušný právní a technický rozvoj a měl by, pokud možno, zohlednit zvláštní potřeby řidiče v oblasti odborné přípravy. V průběhu 35 hodin by se měla probrat řada různých předmětů, a pokud se ukáže, že řidič potřebuje zvláštní nápravné školení, mělo by zahrnovat i opakování školení.

Členské státy mohou zvážit započítání dokončeného zvláštního školení požadovaného podle jiných právních předpisů Unie, pro jedno 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.“;

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:

a) pokud jde o stranu 1 průkazu kvalifikace řidiče:

i) v písmenu d) se bod 9 nahrazuje tímto:

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

ii) 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:“;

b) 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 Evropské unie 95 stanovený v příloze I směrnice 2006/126/ES“;

C) V oddíle 4 se záhlaví vzoru průkazu kvalifikace řidiče nahrazuje tímto: „PRŮKAZ KVALIFIKACE ŘIDIČE – VZOR EVROPSKÉ UNIE“. Na straně 2 vzoru se pod číslem 10 nahrazují slova „Kód Společenství“ slovy „Kód Unie“.

D) Doplnuje se se tato část:

„5. Přejížděná ustanovení

Průkazy způsobilosti řidiče vydané do [Úř. věst: vložte datum uvedené v čl. 3 odst. 1] zůstávají v platnosti až do skončení jejich platnosti.“

B. Doplňuje se nová příloha, která zní:

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

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

“