



Brusel 4. prosince 2023  
(OR. en)

16345/23

---

---

**Interinstitucionální spis:  
2023/0053(COD)**

---

---

**TRANS 572  
CODEC 2384**

## VÝSLEDEK JEDNÁNÍ

---

Odesílatel: Generální sekretariát Rady

Příjemce: Delegace

---

Č. předchozího  
dokumentu: 15808/23

Č. dok. Komise: 6795/1/23 REV1 + ADD1 REV1

---

Předmět: Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o řídičských průkazech, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2561 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724 a zrušuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES a nařízení Komise (EU) č. 383/2012  
– Výsledek jednání

---

Delegace naleznou v příloze pro informaci znění, na jehož základě Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava) na zasedání dne 4. prosince 2023 dosáhla obecného přístupu k výše uvedenému návrhu.

Návrh

**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY**

**o řídičských průkazech, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2561 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724 a zrušuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES a nařízení Komise (EU) č. 383/2012  
(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po předložení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru<sup>1</sup>,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů<sup>2</sup>,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

[POZNÁMKA: body odůvodnění budou upraveny později]

---

<sup>1</sup> Úř. věst. C , , s. .

<sup>2</sup> Úř. věst. C , , s. .

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

### *Článek 1*

#### **Předmět a rozsah působnosti**

1. Tato směrnice stanoví společná pravidla pro:
  - a) vzory, normy a skupiny řidičských průkazů;
  - b) vydávání, platnost, prodlužování a vzájemné uznávání řidičských průkazů;
  - c) některá hlediska výměny, nahrazení, odnětí, omezení, pozastavení a zrušení řidičských průkazů;
  - d) některá hlediska platná pro začínající řidiče.
  
2. Tato směrnice se nevztahuje na kolová nebo pásová vozidla s vlastním pohonem s nejméně dvěma nápravami, jejichž hlavní funkce spočívá v tažné síle a která jsou zvláště navržena, aby tahala, tlačila, vozila nebo pracovala s určitým nářadím, stroji nebo přívěsy používanými při zemědělských nebo lesních pracích, a jejichž použití pro přepravu osob nebo zboží po silnici nebo pro tažení vozidel používaných pro přepravu osob nebo zboží po silnici je pouze jejich vedlejší funkcí.

### *Článek 2*

#### **Definice**

Pro účely této směrnice se rozumí:

- 1) „řidičským průkazem“ doklad, který osvědčuje řidičské oprávnění pro vozidla s vlastním pohonem a uvádí podmínky, na jejichž základě je držitel oprávněn řídit. Tento doklad může mít fyzický nebo digitální formát nebo obojí;

- 2) „fyzickým řidičským průkazem“ řidičský průkaz ve fyzické podobě vydaný v souladu s článkem 4;
- 3) „mobilním řidičským průkazem“ řidičský průkaz v digitální podobě vydaný v souladu s článkem 5;
- 4) „vozidlem s vlastním pohonem“ jakékoli vozidlo s vlastním pohonem pohybující se po komunikaci, a to jiné než kolejové vozidlo;
- 5) „dvoukolovým vozidlem“ vozidlo uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. a) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013<sup>3</sup>;
- 6) „tříkolovým vozidlem“ vozidlo uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení (EU) č. 168/2013;
- 7) „lehkou čtyřkolkou“ vozidlo uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. f) nařízení (EU) č. 168/2013;
- 8) „motocyklem“ dvoukolové vozidlo s postranním vozíkem nebo bez něj uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. c) a d) nařízení (EU) č. 168/2013;
- 9) „motorovou tříkolkou“ vozidlo se třemi symetricky uspořádanými koly uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. e) nařízení (EU) č. 168/2013;
- 10) „motorovým vozidlem“ jakékoli vozidlo s vlastním pohonem běžně používané pro přepravu osob nebo zboží po silnici nebo pro tažení vozidel používaných pro přepravu osob nebo zboží po silnici. Tento pojem zahrnuje trolejbusy, tj. vozidla připojená k elektrickému vodiči, ale nejezdící po kolejích;
- 11) „těžkou čtyřkolkou“ vozidla uvedená v čl. 4 odst. 2 písm. g) nařízení (EU) č. 168/2013;

---

<sup>3</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 52).

12) „zákazem řízení“ jakékoli rozhodnutí, které vede k odnětí, zrušení, omezení nebo pozastavení řidičského průkazu nebo řidičského oprávnění řidiči vozidla s vlastním pohonem a které se stalo vykonatelným. Opatření může představovat buď primární, sekundární nebo doplňkovou sankci, nebo bezpečnostní opatření;

13) „obytným automobilem“ vozidlo zvláštního určení kategorie M uvedené v článku 4 a v příloze I bodě 5.1 nařízení (EU) 2018/858 vyrobené tak, aby zahrnovalo obytný prostor, který obsahuje alespoň toto vybavení:

- sedadla a stůl;
- uspořádání pro spaní, které může být vytvořeno ze sedadel;
- zařízení pro vaření a
- skladové prostory.

Toto vybavení je trvale upevněno v obytném prostoru, stůl však může být konstruován tak, aby bylo možné jej snadno odstranit.

14) „sanitním automobilem“ vozidlo kategorie M určené k přepravě nemocných nebo raněných osob, které má pro tento účel zvláštní vybavení, jak je uvedeno v článku 4 a v bodě 5.3 přílohy I nařízení (EU) 2018/858.

### *Článek 3*

#### **Standardní specifikace Unie pro řidičské průkazy a vzájemné uznávání**

1. Členské státy zajistí, aby jejich vnitrostátní řidičské průkazy byly vydávány v souladu s ustanoveními této směrnice a splňovaly standardní specifikace Unie a další kritéria podle:
  - a) článku 4 v případě fyzických řidičských průkazů;
  - b) článku 5 v případě mobilních řidičských průkazů.
2. Členské státy zajistí, aby fyzické a mobilní řidičské průkazy vydané téže osobě byly vzájemně zcela rovnocenné, pokud jde o práva a podmínky, za nichž je tato osoba oprávněna řídit, a pokud jde o dobu platnosti.

3. Členské státy nevyžadují, aby žadatel při vydání, náhradě, prodloužení nebo výměně řidičského průkazu v jiném formátu musel mít fyzický nebo mobilní řidičský průkaz. Tím není dotčeno nakládání se stávajícími řidičskými průkazy v případě výměny nebo nahrazení v souladu s čl. 11 odst. 3 a 4.
4. Pět let po přijetí prováděcích aktů v souladu s čl. 5 odst. 7 členské státy zajistí, aby byly standardně vydávány pouze mobilní řidičské průkazy. Členské státy se mohou rozhodnout vydávat mobilní řidičské průkazy i před tímto datem.
5. Odchylně od odstavce 4 poskytnou členské státy na žádost žadatele možnost vydat fyzický řidičský průkaz namísto mobilního řidičského průkazu nebo společně s ním.
6. Řidičské průkazy vydané členskými státy jsou vzájemně uznávány. Mobilní řidičské průkazy vydané v souladu s článkem 5 se však vzájemně uznávají po datu uvedeném v odstavci 4.

[...]

#### *Článek 4*

#### **Fyzické řidičské průkazy**

1. Členské státy vydávají fyzické řidičské průkazy na základě standardních specifikací Unie stanovených v příloze I části A1.
2. Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření k zamezení padělání řidičských průkazů, včetně řidičských průkazů vydaných před 19. lednem 2013. Uvědomí o tom Komisi.

Fyzický řidičský průkaz musí být zabezpečen proti padělání pomocí standardních specifikací Unie stanovených v příloze I části A2. Členské státy mohou zavést doplňkové ochranné prvky.

3. Pokud držitel platného fyzického řidičského průkazu bez správních lhůt platnosti získá obvyklé bydliště v jiném členském státě, než který tento řidičský průkaz vydal, může hostitelský členský stát po dvou letech ode dne, kdy držitel získal obvyklé bydliště na jeho území, uplatnit správních lhůt platnosti stanovené v čl. 10 odst. 2 prodloužením řidičského průkazu.
4. Členský stát zajistí, aby do dne 19. ledna 2033 všechny vydávané řidičské průkazy nebo řidičské průkazy, které jsou v oběhu, splňovaly veškeré požadavky této směrnice.
5. Členské státy mohou rozhodnout o zavedení paměťového média (mikročipu) jako součásti fyzického řidičského průkazu. Pokud se členský stát rozhodne zavést jako součást fyzického řidičského průkazu mikročip, může rozhodnout, pokud to jeho vnitrostátní právní předpisy týkající se řidičských průkazů upravují, že na mikročipu budou uloženy i další údaje kromě těch, které jsou uvedeny v příloze I části D.

Pokud členské státy stanoví, že mikročip bude součástí fyzického řidičského průkazu, použijí technické požadavky stanovené v příloze I části B. Členské státy mohou zavést i další bezpečnostní prvky.

Členské státy informují Komisi v případě rozhodnutí o přidání mikročipu do fyzických řidičských průkazů nebo o jakékoli změně týkající se takového rozhodnutí do tří měsíců od jeho přijetí. Členské státy, které již mikročip na svých fyzických řidičských průkazech zavedly, o tom informují Komisi do tří měsíců ode dne vstupu této směrnice v platnost.

6. Členské státy se mohou rozhodnout, že na místo vyhrazené pro mikročip ve fyzických řidičských průkazech, které vydávají, vygravírují QR kód namísto mikročipu nebo společně s ním. QR kód umožňuje ověřit pravost údajů uvedených ve fyzickém řidičském průkazu.

7. Členské státy zajistí, aby ověřovatel neuchovával osobní údaje nezbytné pro ověření informací uvedených ve fyzickém řidičském průkazu, pokud není uchovávání povoleno právem Unie nebo vnitrostátním právem, a aby orgán vydávající řidičský průkaz nebyl o postupu ověřování informován.

Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví podrobná ustanovení týkající se prvků interoperability a bezpečnostních opatření, která musí splňovat QR kódy vygravírované na fyzických řidičských průkazech. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 22 odst. 2.

Členské státy informují Komisi o každém opatření, jehož cílem je zavedení QR kódu na řidičských průkazech, nebo o každé změně daného opatření, a to do tří měsíců od jeho přijetí.

8. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 21, kterými se mění části A, B a D přílohy I, je-li to nezbytné s ohledem na technický, provozní nebo vědecký vývoj.

## *Článek 5*

### **Mobilní řidičské průkazy**

1. Členské státy vydávají mobilní řidičské průkazy na základě standardních specifikací Unie stanovených v části C přílohy I.
2. Aniž jsou dotčena vnitrostátní pravidla vyžadující platbu poplatku za vydání řidičského průkazu, členské státy zajistí, aby osobám, které jsou držiteli mobilního řidičského průkazu, který tyto členské státy vydaly, bylo bezplatně k dispozici elektronické vyhledávání mobilních řidičských průkazů.



Mobilní řidičské průkazy se vydávají v evropských peněženkách digitální identity jakožto elektronické potvrzování atributů v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 910/2014<sup>4</sup>.

3. [...] Členské státy zajistí, aby mobilní řidičské průkazy neobsahovaly více údajů, než je uvedeno v části D přílohy I, a aby za tímto účelem nebyly zpracovávány žádné jiné osobní údaje než ty, které jsou nezbytné pro ověření řidičského oprávnění držitele.
4. [...] Členské státy zajistí, aby ověřovatel neuchovával osobní údaje nezbytné pro ověření řidičského oprávnění držitele mobilního řidičského průkazu, ledaže je uchovávání povoleno právem Unie nebo vnitrostátním právem.
5. Členské státy poskytnou Komisi seznam vydavatelů mobilních řidičských průkazů, který průběžně aktualizují. Komise tyto seznamy bezpečnou cestou zpřístupní veřejnosti, a to ve formě opatřené elektronickým podpisem nebo pečeti a vhodné pro automatické zpracování.
6. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 21, kterými se mění část C přílohy I, je-li to nezbytné s ohledem na technický, provozní nebo vědecký vývoj.
7. Do [datum vstupu v platnost + 18 měsíců] přijme Komise prováděcí akty, kterými stanoví podrobná ustanovení týkající se vizuálního vzhledu, interoperability, norem pro aktualizaci údajů a záznamů, bezpečnosti a organizačních opatření pro zpracování a ochranu osobních údajů, testování a technické a bezpečnostní normy pro výměnu mobilních řidičských průkazů, včetně ověřovacích prvků a rozhraní s vnitrostátními systémy. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 22 odst. 2.

---

<sup>4</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 910/2014 ze dne 23. července 2014 o elektronické identifikaci a službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce na vnitřním trhu (Úř. věst. L 257, 28.8.2014, s. 73).

## Článek 6

### Skupiny průkazů

1. Řidičský průkaz opravňuje k řízení vozidel s vlastním pohonem těchto skupin:

a) mopedy:

skupina AM:

- dvoukolová nebo tříkolová vozidla s maximální konstrukční rychlostí nejvýše 45 km/h (s výjimkou vozidel s maximální konstrukční rychlostí nižší nebo rovnou 25 km/h),
- lehké čtyřkolky;

b) motocykly a motorové tříkolky:

i) skupina A1:

- motocykly s objemem válců nepřesahujícím 125 cm<sup>3</sup>, s výkonem nepřesahujícím 11 kW a s poměrem výkon/hmotnost nepřesahujícím 0,1 kW/kg,
- tříkolky s pohonem o výkonu nejvýše 15 kW;

ii) skupina A2:

motocykly s výkonem do 35 kW a s poměrem výkon/hmotnost do 0,2 kW/kg a nepocházející z vozidla s výkonem vyšším než 70 kW;

iii) kategorie A:

- motocykly;
- tříkolky s výkonem vyšším než 15 kW;

Motorová vozidla kategorií uvedených v písmenech a) a b) mohou být doplněna o přívěs, jehož maximální přípustná hmotnost nepřesahuje polovinu hmotnosti nenaloženého tažného vozidla. Členské státy mohou na průkazy, které vydaly, uplatnit dodatečné podmínky na základě zohlednění bezpečnosti silničního provozu.

c) motorová vozidla:

i) skupina B1:

- těžké čtyřkolky.

Skupina B1 je nepovinná; v členských státech, které nezavedou tuto skupinu řidičských průkazů, bude k řízení těchto vozidel vyžadován řidičský průkaz skupiny B. Tyto členské státy mohou výměnu řidičského průkazu skupiny B1 odmítnout.

Členské státy mohou rovněž rozhodnout, že pro řízení na svém území zavedou tuto skupinu výhradně pro vozidla uvedená v čl. 9 odst. 4 prvním pododstavci písm. c), za podmínek stanovených v uvedeném odstavci a za dalších podmínek, že v době vydání řidičského průkazu pro tuto skupinu je řidič mladší 21 let, že platnost řidičského průkazu pro tuto skupinu končí pro držitele staršího 21 let a že platnost řidičského průkazu pro tuto skupinu nelze prodloužit. Pokud se tak členský stát rozhodne, vyznačí tuto skutečnost v řidičském průkazu pomocí kódu Unie 60.03;

ii) skupina B:

- motorová vozidla s maximální přípustnou hmotností do 3 500 kg a navržená a zkonstruovaná pro přepravu nejvýše osmi cestujících kromě řidiče,
- motorová vozidla této skupiny mohou být doplněna o přívěs kategorie O1 uvedený v článku 4 nařízení (EU) 2018/858.

Aniž jsou dotčeny předpisy pro schvalování typu platné pro dotyčná vozidla, je možné motorová vozidla v této skupině doplnit o přívěs kategorie O2 uvedený v článku 4 nařízení (EU) 2018/858, nebo se může jednat o obytný automobil s maximální přípustnou hmotností přesahující 3 500 kg, pokud maximální přípustná hmotnost soupravy nebo obytného automobilu nepřesahuje 4 250 kg. V případě, že hmotnost této soupravy nebo obytného automobilu přesáhne 3 500 kg, vyžadují členské státy v souladu s ustanoveními přílohy V, aby byla řízena pouze po:

–

dokončení výcviku, nebo

- po složení zkoušky dovedností a chování.

Členské státy mohou též požadovat jak tento výcvik, tak složení zkoušky dovedností a chování.

Za stejných podmínek a aniž jsou dotčeny předpisy pro schvalování typu platné pro dotyčná vozidla, mohou být motorová vozidla této skupiny tvořena sanitním automobilem s maximální přípustnou hmotností přesahující 3 500 kg, avšak nepřesahující 4 250 kg.

Členské státy uvedou na řidičském průkazu oprávnění k řízení takovéto soupravy, obytného automobilu nebo sanitního automobilu prostřednictvím příslušného kódu Unie uvedeného v části E přílohy I;

iii) skupina BE:

- aniž jsou dotčeny předpisy pro schvalování typu platné pro dotyčná vozidla, souprava vozidel sestávající z tažného vozidla skupiny B a přívěsu kategorie O2 uvedeného v článku 4 nařízení (EU) 2018/858;

iv) skupina C1:

- motorová vozidla jiná než vozidla skupin D1 nebo D, jejichž maximální přípustná hmotnost je vyšší než 3 500 kg, avšak nejvýše 7 500 kg, a která jsou navržena a zkonstruována pro přepravu nejvýše osmi cestujících kromě řidiče;
- motorová vozidla této skupiny mohou být doplněna o přívěs kategorie O1 uvedený v článku 4 nařízení (EU) 2018/858;

v) skupina C1E:

- aniž jsou dotčeny předpisy pro schvalování typu platné pro dotyčná vozidla, soupravy vozidel, kde tažné vozidlo patří do skupiny C1 a jeho přívěs nebo návěs má maximální přípustnou hmotnost vyšší než 750 kg, pokud přípustná hmotnost této soupravy nepřesahuje 12 000 kg;
- aniž jsou dotčeny předpisy pro schvalování typu platné pro dotyčná vozidla, soupravy vozidel, kde tažné vozidlo patří do skupiny B a jeho přívěs nebo návěs má přípustnou hmotnost vyšší než 3 500 kg, pokud přípustná hmotnost této soupravy nepřesahuje 12 000 kg;

- vi) skupina C:
- motorová vozidla jiná než vozidla skupin D1 nebo D, jejichž maximální přípustná hmotnost je vyšší než 3 500 kg a která jsou navržena a zkonstruována pro přepravu nejvýše osmi cestujících kromě řidiče;
  - motorová vozidla této skupiny mohou být doplněna o přívěs kategorie O1 uvedený v článku 4 nařízení (EU) 2018/858;
- vii) skupina CE:
- aniž jsou dotčeny předpisy pro schvalování typu platné pro dotyčná vozidla, soupravy vozidel, kde tažné vozidlo patří do skupiny C a jeho přívěs nebo návěs má maximální přípustnou hmotnost vyšší než 750 kg;
- viii) skupina D1:
- motorová vozidla navržena a zkonstruovaná pro přepravu více než 8 a nejvýše 16 cestujících kromě řidiče a o maximální délce nejvýše 8 metrů;
  - motorová vozidla této skupiny mohou být doplněna o přívěs kategorie O1 uvedený v článku 4 nařízení (EU) 2018/858;
- ix) skupina D1E:
- aniž jsou dotčeny předpisy pro schvalování typu platné pro dotyčná vozidla, soupravy vozidel, kde tažné vozidlo patří do skupiny D1 a jeho přívěs má maximální přípustnou hmotnost vyšší než 750 kg;
- x) skupina D:
- motorová vozidla navržena a zkonstruovaná pro přepravu více než osmi cestujících kromě řidiče. Motorová vozidla, která je možné řídit s průkazem skupiny D, mohou být doplněna o přívěs kategorie O1 uvedený v článku 4 nařízení (EU) 2018/858;
- xi) skupina DE:
- aniž jsou dotčeny předpisy pro schvalování typu pro dotyčná vozidla, soupravy vozidel, kde tažné vozidlo je ve skupině D a jeho přívěs má maximální přípustnou hmotnost přesahující 750 kg.

2. S předchozím souhlasem Komise, která posoudí dopad navrhovaného opatření na bezpečnost silničního provozu, mohou členské státy vyloučit z uplatňování tohoto článku některé zvláštní druhy vozidel s vlastním pohonem, včetně zvláštních vozidel pro osoby se zdravotním postižením.

Členské státy mohou z působnosti této směrnice vyjmout druhy vozidel používaných ozbrojenými silami a civilní obranou nebo vozidla pod jejich kontrolou. Uvědomí o tom Komisi.

## Článek 7

### Minimální věk

1. Minimální věk pro vydání řidičského průkazu je následující:
- a) 16 let pro skupiny AM, A1 a B1;
  - b) 18 let pro skupiny A2, B, BE, C1 a C1E;
  - c) pokud jde o skupinu A:
    - i) 20 let pro motocykly. Avšak řídit motocykly této skupiny je možné pouze po nejméně dvouleté praxi řízení motocyklů, na něž se vztahuje řidičské oprávnění skupiny A2. Požadavek dvouleté praxe může být prominut, pokud je uchazeči alespoň 24 let;
    - ii) 21 let pro motorové tříkolky s výkonem nad 15 kW;
  - d) 21 let pro skupiny C, CE, D1 a D1E;
  - e) 24 let pro skupiny D a DE.
2. Členské státy mohou zvýšit nebo snížit minimální věkovou hranici pro vydání řidičského průkazu:
- a) u skupiny AM snížit až na 14 let nebo zvýšit až na 18 let;

- b) u skupiny B1 zvýšit až na 18 let;
  - c) u skupiny A1 zvýšit až na 18 let, pokud jsou splněny obě následující podmínky:
    - i) mezi minimální věkovou hranicí pro skupinu A1 a minimální věkovou hranicí pro skupinu A2 je rozdíl dvou let;
    - ii) řízení motocyklů skupiny A je možné pouze po nejméně dvouleté praxi řízení motocyklů skupiny A2, podle odst. 1 písm. c) bodu i);
  - d) u skupin B a BE snížit až na 17 let.
3. Členské státy mohou snížit minimální věkovou hranici u skupiny C na 18 let a u skupiny D na 21 let, pokud jde o:
- a) vozidla používaná hasičským sborem a vozidla používaná pro udržování veřejného pořádku;
  - b) vozidla procházející zkušební jízdou v souvislosti s jejich opravou nebo údržbou.
4. Řidičské průkazy vydané v souladu s odstavci 2 a 3 jsou platné pouze na území vydávajícího členského státu, dokud držitel průkazu nedosáhne minimální věkové hranice stanovené v odstavci 1.
- Členské státy mohou uznat na svém území platnost řidičských průkazů vydaných řidičům mladším, než jsou minimální věkové hranice uvedené v odstavci 1.
5. Odchylně od odst. 1 písm. d) a e) tohoto článku, pokud je žadatel držitelem osvědčení o odborné způsobilosti podle článku 6 směrnice (EU) 2022/2561, je minimální věk pro vydání řidičského průkazu následující:
- a) u skupin C a CE minimální věk stanovený v čl. 5 odst. 2 písm. a) bodě i) směrnice (EU) 2022/2561;

- b) u skupin D1 a D1E minimální věk stanovený v čl. 5 odst. 3 písm. a) bodě i) druhém pododstavci uvedené směrnice;
- c) u skupin D a DE minimální věk stanovený v čl. 5 odst. 3 písm. a) bodě i) prvním pododstavci, čl. 5 odst. 3 písm. a) bodě ii) prvním pododstavci a čl. 5 odst. 3 písm. b) uvedené směrnice.

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 (EU) 2022/2561 některý členský stát povolí na svém území řízení vozidel od nižší věkové hranice, je řidičský průkaz platný pouze na území vydávajícího členského státu, dokud držitel průkazu nedosáhne příslušného minimálního věku uvedeného v prvním pododstavci tohoto odstavce a dokud neobdrží osvědčení o odborné způsobilosti.

## *Článek 8*

### **Podmínky a omezení**

1. Členské státy označí řidičské průkazy vydané osobě, na kterou se vztahuje jedna nebo více podmínek, za nichž je oprávněna řídit. Za tímto účelem používají členské státy odpovídající kódy Unie stanovené v části E přílohy I. Mohou rovněž používat vnitrostátní kódy pro podmínky, na které se nevztahuje část E přílohy I.

Pokud je z důvodu tělesné nezpůsobilosti řidič oprávněn řídit pouze určité typy vozidel nebo vozidel upravených za účelem kompenzace této nezpůsobilosti, skládají se zkoušky dovedností a chování podle čl. 10 odst. 1 v takovém vozidle.

2. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 21, kterými se mění část E přílohy I, je-li to nezbytné s ohledem na technický, provozní nebo vědecký vývoj.



## Článek 9

### Odstupňování a rovnocennost skupin

1. Řidičské průkazy pro skupiny BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D a DE lze vydat pouze řidičům, kteří jsou již oprávněni řídit vozidla skupiny B.
2. Platnost řidičských průkazů je stanovena takto:
  - a) průkazy vydané pro skupiny C1E, CE, D1E nebo DE jsou platné pro soupravy vozidel skupiny BE;
  - b) průkazy vydané pro skupinu CE platí pro skupinu DE, pokud jsou jejich držitelé oprávněni řídit vozidla skupiny D;
  - c) průkazy vydané pro skupinu C1E nebo CE platí pro skupinu D1E, pokud jsou jejich držitelé oprávněni řídit vozidla skupiny D1;
  - c1) průkazy vydané pro skupinu CE platí pro skupiny C a C1 a průkazy vydané pro skupinu DE platí pro skupiny D a D1;
  - d) průkazy vydané pro skupinu CE platí pro soupravy vozidel skupiny C1E a průkazy vydané pro skupinu DE platí pro soupravy vozidel skupiny D1E;
  - d1) průkazy vydané pro skupinu C1E platí pro soupravy vozidel skupiny C1 a průkazy vydané pro skupinu D1E platí pro soupravy vozidel skupiny D1;
  - e) průkazy vydané pro jakoukoliv skupinu platí pro vozidla skupiny AM. Členský stát však může u řidičských průkazů vydaných na svém území omezit rovnocennost u skupiny AM na skupiny A1, A2 a A, pokud tento členský stát uloží jako podmínku pro získání skupiny AM praktickou zkoušku;
  - f) průkazy vydané pro skupinu A2 platí také pro skupinu A1;

- g) průkazy vydané pro skupinu A platí pro skupiny A1 a A2, průkazy vydané pro skupinu B platí pro skupinu B1, průkazy vydané pro skupinu C platí pro skupinu C1 a průkazy vydané pro skupinu D platí pro skupinu D1;
- h) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem uvedených v článku 2 směrnice Rady 96/53/ES<sup>5</sup> s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla.

3. Pro řízení na svém území mohou členské země stanovit tuto rovnocennost:

- a) motorových tříkolek v rámci průkazu skupiny B, pro motorové tříkolky s výkonem vyšším než 15 kW, pokud je držiteli průkazu skupiny B alespoň 21 let,
- b) motocyklů skupiny A1 v rámci průkazu skupiny B.

Rovnocennost stanovená v prvním pododstavci je vzájemně uznávána členskými státy, které ji udělily.

Členské státy uvedou na řidičském průkazu, že držitel je oprávněn řídit vozidla uvedená v prvním pododstavci, pouze prostřednictvím příslušných kódů Unie uvedených v části E přílohy I.

Členské státy neprodleně informují Komisi o rovnocennosti uvedené v prvním pododstavci, která byla udělena na jejich území, včetně vnitrostátních kódů, které mohly být použity před vstupem této směrnice v platnost. Komise tyto informace zpřístupní členským státům za účelem usnadnění uplatňování tohoto odstavce.

---

<sup>5</sup> Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

4. Členské státy mohou na svém území povolit řízení těchto skupin vozidel:
- a) vozidel skupiny D1 s maximální přípustnou hmotností 3 500 kg, do které není zahrnuto případné zvláštní zařízení určené pro přepravu osob se zdravotním postižením, řidičům starším 21 let, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění uděleného pro skupinu B, a to nejméně dva roky poté, co bylo toto řidičské oprávnění vydáno poprvé, pokud jsou vozidla používána neziskovými organizacemi k sociálním účelům a pokud řidič poskytuje své služby jako dobrovolník;
  - b) vozidel s nejvyšší povolenou hmotností převyšující 3 500 kg řidičům starším 21 let, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění uděleného pro skupinu B, a to nejméně dva roky poté, co bylo toto řidičské oprávnění vydáno poprvé, pokud jsou splněny všechny následující podmínky:
    - i) tato vozidla jsou určena k tomu, aby byla používána, pokud stojí, pouze jako výukový nebo rekreační prostor;
    - ii) jsou využívána nekomerčními subjekty pro sociální účely;
    - iii) byla upravena tak, aby nesměla být používána ani pro přepravu více než devíti osob, ani pro přepravu jiného zboží než toho, které je nezbytně nutné pro jejich účely;
  - c) vozidel skupiny B s nejvyšší přípustnou hmotností 2 500 kg a nejvyšší rychlostí technicky omezenou na 45 km/h řidičům, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění uděleného pro skupinu B1, které bylo vydáno za podmínek stanovených v čl. 6 odst. 1 písm. c) bodě i) druhém pododstavci.

Členské státy uvedou v řidičském průkazu, že držitel je oprávněn řídit vozidla uvedená v prvním pododstavci písm. a) a b), pouze prostřednictvím příslušných vnitrostátních kódů.

Členské státy oznámí Komisi veškerá povolení udělená podle tohoto odstavce.

## Článek 10

### Vydávání, platnost a prodlužování platnosti

1. Řidičské průkazy se vydávají pouze žadatelům, kteří splňují následující podmínky:

- a) složili zkoušku dovedností a chování a teoretickou zkoušku a splňují minimální normy fyzické a psychické způsobilosti k řízení, v souladu s ustanoveními příloh II a III;
- b) pokud jde o skupinu AM, složili pouze teoretickou zkoušku; členské státy mohou u této skupiny požadovat, aby žadatelé složili zkoušku dovedností a chování, a uplatnit ustanovení článku 10a.

Pro tříkolová vozidla a čtyřkolky v rámci této skupiny mohou členské státy uložit zvláštní zkoušku dovedností a chování. Pro odlišení vozidel skupiny AM je možné na řidičském průkazu uvádět vnitrostátní kód;

- c) pokud jde o skupinu A2 nebo skupinu A pod podmínkou, že získali minimálně dvouletou praxi na motocyklu skupiny A1 nebo skupiny A2, buď:
  - i) složením pouze zkoušky dovedností a chování, nebo
  - ii) dokončením výcviku podle přílohy VI;
- d) dokončili výcvik nebo složili zkoušku dovedností a chování nebo dokončili výcvik a složili zkoušku dovedností a chování podle přílohy V, pokud jde o skupinu B pro řízení soupravy vozidel, obytného automobilu nebo sanitního automobilu podle čl. 6 odst. 1 písm. c) bodu ii) třetího a pátého pododstavce;
- e) mají obvyklé bydliště na území členského státu vydávajícího průkaz nebo mohou doložit, že v době podání žádosti už tam alespoň šest předchozích měsíců studují.

2. Doba správní platnosti řidičských průkazů vydaných členskými státy je následující:

- a) patnáct let pro skupiny AM, A1, A2, A, B, B1 a BE. Členské státy mohou tuto dobu zkrátit na deset let, pokud jejich vnitrostátní právní předpisy umožňují, aby se řidičský průkaz používal i jako osobní identifikační doklad;
- b) pět let pro skupiny C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E.

Prodloužením platnosti řidičského průkazu může započít nová doba správní platnosti pro jinou skupinu nebo skupiny vozidel, které je držitel průkazu oprávněn řídit, pokud je to v souladu s podmínkami stanovenými v této směrnici.

Přítomnost mikročipu nebo QR kódu podle čl. 4 odst. 5 a 6 není nezbytným předpokladem pro platnost řidičského průkazu. Ztráta nebo nečitelnost mikročipu nebo QR kódu nebo jeho jakékoliv jiné poškození nemá vliv na platnost řidičského průkazu.

Členské státy mohou dobu správní platnosti řidičských průkazů vydaných začínajícím řidičům u jakékoli skupiny omezit, aby na tyto řidiče uplatnily zvláštní opatření s cílem zvýšit v jejich případě bezpečnost silničního provozu.

Členské státy mohou dobu správní platnosti omezit v souladu s čl. 6 odst. 1 písm. c) bodem i) druhým pododstavcem.

Členské státy mohou omezit dobu správní platnosti u jednotlivých řidičských průkazů jakékoli skupiny, pokud se zjistí, že je nezbytné uplatnit častější lékařské prohlídky nebo jiná zvláštní opatření, včetně omezení pro řidiče dopouštějící se dopravních deliktů.

Členské státy mohou zkrátit dobu správní platnosti uvedenou v prvním pododstavci písm.

- a) a b) u řidičských průkazů držitelů pobývajících na jejich území, kteří dosáhli věku alespoň 65 let, za účelem uplatnění častějších lékařských prohlídek, zdravotních sebehodnocení nebo jiných zvláštních opatření, včetně opakovacích kurzů. Tato zkrácená doba správní platnosti se použije pouze při prodloužení platnosti řidičského průkazu.

Členské státy mohou dobu správní platnosti stanovenou v tomto odstavci zkrátit v případě řidičských průkazů osob, kterým bylo uděleno povolení k dočasnému pobytu nebo které na jejich území požívají dočasné ochrany nebo přiměřené ochrany podle vnitrostátního práva. [...]

3. Prodloužení platnosti řidičských průkazů po skončení jejich správní platnosti je podmíněno oběma následujícími podmínkami:

- a) trvalým splňováním minimálních požadavků na tělesnou a duševní způsobilost k řízení podle přílohy III;
- b) obvyklým bydlištěm na území členského státu, který průkaz vydává, nebo doložením, že tam žadatel v době podání žádosti už alespoň šest předcházejících měsíců studuje.

4. [...]

5. Aniž jsou dotčeny vnitrostátní trestní a policejní právní předpisy, mohou členské státy uplatňovat na vydávání řidičských průkazů své vnitrostátní předpisy týkající se jiných podmínek než těch, které byly stanoveny v této směrnici. Uvědomí o tom Komisi.

6. [...]

7. Nikdo nesmí být držitelem více než jednoho řidičského průkazu. Mobilní řidičský průkaz může být uložen na několika mobilních přístrojích. [...]

Členský stát odmítne vydat řidičský průkaz, jestliže zjistí, že žadatel již je držitelem řidičského průkazu vydaného jiným členským státem.

Členské státy přijmou nezbytná opatření pro účely uplatňování předchozího pododstavce. Nezbytná opatření, pokud jde o vydání, náhradu, prodloužení platnosti nebo výměnu řidičského průkazu, zahrnují ověření skutečností u ostatních členských států, pokud existují přiměřené důvody se domnívat, že daný žadatel již je držitelem jiného řidičského průkazu, Za tímto účelem členské státy využívají síť řidičských průkazů EU uvedenou v článku 19.

Aniž je dotčen čl. 3 odst. 6, členský stát vydávající řidičský průkaz s náležitou péčí zajistí, aby osoba splňovala požadavky stanovené v odstavci 1 tohoto článku, a pokud je zjištěno, že průkaz byl vydán, aniž by byly tyto požadavky splněny, použije své vnitrostátní právní předpisy týkající se zrušení nebo odnětí řidičského průkazu nebo řidičského oprávnění.

8. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 21, kterými se mění přílohy II, III, V a VI, je-li to nezbytné s ohledem na technický, provozní nebo vědecký vývoj.

### ***Článek 10a***

#### **Splnění minimálních požadavků na tělesnou a duševní způsobilost**

1. Před tím, než je jim poprvé vydán řidičský průkaz, se žadatelé o jakýkoli řidičský průkaz podrobí lékařskému vyšetření, při němž se uplatní minimální požadavky na tělesnou a duševní způsobilost týkající se všech aspektů zdravotního stavu uvedených v příloze III. Na vydávání řidičských průkazů skupiny AM se toto ustanovení vztahuje pouze tehdy, vyžadují-li to členské státy v souladu s čl. 10 odst. 1 písm. b). Lékařské vyšetření se vyžaduje v případě, že je podána žádost o vydání řidičského průkazu pro skupiny C, CE, C1, C1E, D, D1, DE nebo D1E, a to bez ohledu na to, zda bylo provedeno lékařské vyšetření pro účely jiné skupiny.
2. Před prodloužením platnosti řidičského průkazu podstoupí žadatelé lékařské vyšetření, které se týká všech aspektů zdravotního stavu uvedených v příloze III. Na prodlužování platnosti řidičských průkazů skupiny AM se toto ustanovení vztahuje pouze tehdy, vyžadují-li to členské státy v souladu s čl. 10 odst. 1 písm. b).
3. Odchylně od odstavců 1 a 2, a pokud příloha III nestanoví jinak, mohou členské státy v případě skupin AM, A, A1, A2, B, B1 a BE namísto toho, aby vyžadovaly lékařské vyšetření:
  - a) požadovat, aby žadatel nebo držitel při vydávání řidičského průkazu nebo prodlužování jeho platnosti vyplnil formulář sebehodnocení týkající se všech aspektů zdravotního stavu uvedených v příloze III, nebo

b) zavést vnitrostátní mechanismus, který zajistí, že poté, co bude žadateli v návaznosti na lékařské vyšetření nebo sebehodnocení vydán průkaz způsobilosti, se bude náležitým způsobem reagovat na významné změny v tělesné nebo duševní způsobilosti, tak aby byly splněny minimální požadavky na tělesnou a duševní způsobilost stanovené v příloze III.

Členský stát může použít jedno nebo obě tato alternativní opatření.

4. Členské státy mohou stanovit, jaké důsledky bude mít nedodržení požadavku na vyplnění formuláře sebehodnocení nebo vědomé poskytnutí nesprávných nebo neúplných informací v rámci sebehodnocení.
5. Členské státy mohou alternativní opatření podle odst. 3 písm. b) koncipovat tak, aby umožňovalo sledovat během období prodloužení platnosti způsobilost k řízení.
6. Pokud se na základě informací získaných v rámci uplatňování jednotlivých alternativních opatření uvedených v odstavci 3 ukáže, že je pravděpodobné, že žadatel nebo držitel vykazuje jeden nebo více aspektů zdravotního stavu uvedených v příloze III, členské státy zajistí, aby se žadatel nebo držitel před získáním řidičského průkazu nebo prodloužením jeho platnosti podrobil lékařskému vyšetření.

### ***Článek 10b***

#### **Prodloužení platnosti v případě krize**

1. V případě krize mohou členské státy prodloužit dobu správní platnosti řidičských průkazů, jejichž platnost by jinak skončila, a to maximálně o šest měsíců. Prodloužení může být opakováno, pokud krize trvá.
2. Každé takové prodloužení musí být řádně odůvodněno a neprodleně oznámeno Komisi. Komise tyto informace neprodleně zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie*. Členské státy uznají platnost řidičských průkazů, jejichž správní platnost byla prodloužena podle tohoto článku.



3. Pokud krize zasáhne více členských států, může Komise přijmout prováděcí akty, aby prodloužila dobu správní platnosti všech nebo některých skupin řidičských průkazů, jejichž platnost by jinak skončila. Toto prodloužení nesmí přesáhnout šest měsíců a může být opakováno, pokud krize trvá. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 22 odst. 3.
4. Pokud členský stát není a pravděpodobně nebude postižen obtížemi, které by znemožnily prodloužení řidičských průkazů v důsledku krize uvedené ve třetím odstavci, nebo pokud přijal vhodná vnitrostátní opatření ke zmírnění dopadu krize, může se tento členský stát rozhodnout neuplatnit prodloužení zavedené prováděcím aktem uvedeným ve třetím odstavci poté, co o tom předem informuje Komisi. Komise o tom informuje ostatní členské státy a zveřejní oznámení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
5. Pro účely tohoto článku se krizí rozumí výjimečná, neočekávaná a náhlá přírodní nebo člověkem způsobená událost mimořádné povahy a rozsahu, která se děje v Unii nebo mimo ni, má významný přímý nebo nepřímý dopad na oblast silniční dopravy a která rovněž brání držitelům řidičských průkazů nebo příslušným vnitrostátním orgánům v provádění postupů nezbytných pro jejich prodloužení nebo jim to významným způsobem ztěžuje.

### *Článek 11*

#### **Výměna a nahrazování řidičských průkazů vydaných členskými státy**

1. Pokud držitel platného řidičského průkazu vydaného jedním členským státem převede obvyklé bydliště do jiného členského státu, může požádat o výměnu svého řidičského průkazu za rovnocenný průkaz. Členský stát provádějící výměnu zkontroluje, pro kterou skupinu je předkládaný řidičský průkaz ve skutečnosti stále platný.

2. S výhradou zachování zásady teritoriality trestních a policejních právních předpisů mohou členské státy, v nichž mají držitelé řidičských průkazů obvyklé bydliště, uplatňovat své vnitrostátní právní předpisy týkající se omezení, pozastavení, odnětí nebo zrušení řidičského oprávnění na držitele řidičského průkazu vydaného jiným členským státem a v případě potřeby řidičský průkaz za tímto účelem vyměnit.

3. Členský stát provádějící výměnu fyzického řidičského průkazu vrátí starý průkaz orgánům členského státu, který jej vydal, a uvede důvody výměny.

Členský stát provádějící výměnu mobilního řidičského průkazu informuje orgány členského státu vydání a uvede důvody výměny; orgány členského státu vydání zajistí, aby předchozí mobilní průkaz již nemohl být zobrazen prostřednictvím mobilního zařízení používaného držitelem k tomuto účelu. Členské státy využívají ke komunikačním účelům síť řidičských průkazů EU uvedenou v čl. 19 odst. 1.

4. Náhradu za fyzický řidičský průkaz, který byl poškozen, ztracen nebo odcizen, a náhradu za fyzický nebo mobilní řidičský průkaz, který byl podvodně použit, je možné získat pouze od příslušných orgánů členského státu, ve kterém má držitel obvyklé bydliště. Tyto orgány vydají náhradní průkaz na základě údajů, které mají k dispozici, nebo případně na základě dokladů poskytnutých příslušnými orgány členského státu, který vydal původní průkaz. V případě, že byl řidičský průkaz nahrazen jiným členským státem, než který jej vydal, a nahrazený řidičský průkaz je stále v držení držitele nebo jím může být zobrazen, použijí se postupy stanovené v odstavci 3.

## *Článek 12*

### **Výměna řidičských průkazů vydaných třetími zeměmi**

1. Pokud členský stát stanoví pro držitele, který se usadil na jeho území, výměnu řidičského průkazu vydaného třetí zemí, vymění tento členský stát řidičský průkaz v souladu s ustanoveními tohoto článku.

2. Pokud členský stát vymění řidičský průkaz vydaný třetí zemí, která nebyla předmětem prováděcího rozhodnutí uvedeného v odstavci 7, zaznamená se tato výměna v řidičském průkazu vydaném tímto členským státem vyznačením příslušného kódu z části E přílohy I, stejně jako každé následné prodloužení platnosti nebo nahrazení. Pokud držitel tohoto průkazu převede své obvyklé bydliště do jiného členského státu, nemusí tento stát použít zásadu vzájemného uznávání stanovenou v čl. 3 odst. 6.

Členské státy použijí pro tyto výměny ustanovení svých vnitrostátních právních předpisů v souladu s podmínkami stanovenými v tomto odstavci.

3. Pokud je řidičský průkaz vydán pro určitou skupinu a určitou třetí zemí, která byla předmětem prováděcího rozhodnutí uvedeného v odstavci 7, tato výměna se do řidičského průkazu vydaného dotyčným členským státem zaznamená za použití příslušného kódu z části E přílohy I. V těchto případech členské státy vymění řidičský průkaz v souladu s podmínkami stanovenými v příslušném prováděcím rozhodnutí.

4. Pokud byl řidičský průkaz vydaný členským státem vyměněn za řidičský průkaz vydaný třetí zemí, členské státy nevyžadují splnění žádných dalších podmínek kromě těch, které jsou stanoveny v čl. 10 odst. 3 písm. a), ani nevidují žádné další informace pro výměnu tohoto řidičského průkazu za řidičský průkaz jimi vydaný, pokud jde o skupiny původního řidičského průkazu.

V situaci uvedené v prvním pododstavci, kdy žadatel žádá o výměnu řidičského průkazu, který je platný i pro skupiny, pro které získal řidičské oprávnění ve třetí zemi, se použijí následující pravidla:

- a) pokud byl řidičský průkaz vydán pro určitou skupinu a určitou třetí zemí, která byla předmětem prováděcího rozhodnutí uvedeného v odstavci 7, použije se odstavec 3;
- b) pokud takové prováděcí rozhodnutí neexistuje, použije se odstavec 2.

5. Výměna uvedená v odstavcích 2, 3 a 4 se provede pouze tehdy, jestliže byl řidičský průkaz vydaný třetí zemí vrácen příslušným orgánům členského státu, který výměnu provádí.
6. Komise může zjistit, že některá třetí země má zaveden rámec silniční dopravy, který zcela nebo částečně zaručuje úroveň bezpečnosti silničního provozu srovnatelnou s rámcem Unie, což umožňuje výměnu řidičských průkazů vydaných touto třetí zemí v souladu s odstavcem 3, pokud je to nezbytné po splnění určitých předem stanovených podmínek.

Pokud Komise tuto třetí zemi zjistí, může ve spolupráci s členskými státy posoudit její rámec pro silniční dopravu. Komise poskytne členským státům alespoň šest měsíců na to, aby předložily své stanovisko k rámci pro silniční dopravu zavedenému ve zjištěné třetí zemi. Komise provede posouzení, jakmile obdrží stanoviska všech členských států nebo jakmile uplyne lhůta pro zaslání stanovisek, podle toho, co nastane dříve.

Při posuzování rámce silniční dopravy ve třetí zemi Komise zohlední přinejmenším tyto prvky:

- a) platné požadavky na řidičské průkazy, například klasifikaci skupin řidičských průkazů, požadavky na minimální věk, požadavky na výcvik a řidičské zkoušky a jejich podmínky a zdravotní požadavky pro vydávání řidičského průkazu;
- b) zda třetí země vydává mobilní řidičské průkazy, a pokud ano, příslušné technické a strukturální podrobnosti pro provoz systému;
- c) do jaké míry jsou v oběhu padělané řidičské průkazy a jaká opatření jsou přijímána k zabránění padělání řidičských průkazů a korupci s nimi související;
- d) dobu správně platnosti řidičských průkazů vydaných třetí zemí;
- e) dopravní podmínky ve třetí zemi a zda jsou srovnatelné s dopravními podmínkami v silniční síti Unie;

- f) bezpečnost silničního provozu ve třetí zemi;
- g) praxi třetí země, pokud jde o výměnu řidičských průkazů EU.

7. Komise může po provedení posouzení uvedeného v odstavci 6 a prostřednictvím prováděcích rozhodnutí rozhodnout, že určitá třetí země má zaveden rámec silniční dopravy, který zcela nebo částečně zaručuje úroveň bezpečnosti silničního provozu srovnatelnou s úrovní bezpečnosti silničního provozu v Unii tak, že je možné vyměňovat řidičské průkazy vydané touto třetí zemí v souladu s odstavcem 3.

Prováděcí rozhodnutí musí obsahovat alespoň:

- a) skupiny řidičských průkazů uvedené v článku 6, u nichž může být výměna provedena v souladu s odstavcem 3;
- b) data vydání řidičských průkazů třetí země, u nichž může být výměna provedena v souladu s odstavcem 3;
- c) veškeré obecné podmínky, které je třeba dodržet pro účely ověření pravosti vyměňovaného úředního dokladu;
- d) veškeré obecné podmínky, které musí žadatel splnit, aby prokázal splnění zdravotních požadavků stanovených v příloze III před výměnou.

Pokud řidičský průkaz žadatele neumožňuje splnit druhý pododstavec písm. a) nebo b) tohoto odstavce, mohou členské státy rozhodnout o výměně řidičského průkazu v souladu s odstavcem 2. Pokud žadatel není schopen splnit druhý pododstavec písm. c) nebo d) tohoto odstavce, členské státy výměnu řidičského průkazu odmítnou. Jakákoli další podmínka, kterou může prováděcí rozhodnutí obsahovat, stanoví buď použitelnost vnitrostátních předpisů členského státu v souladu s odstavcem 2, nebo zamítnutí výměny řidičského průkazu, pokud žadatel tyto podmínky nesplňuje.

Prováděcí rozhodnutí se přijímají přezkumným postupem podle čl. 22 odst. 2.

8. Prováděcí rozhodnutí uvedené v odstavci 7 stanoví pravidelný přezkum situace v oblasti bezpečnosti silničního provozu v dotyčné třetí zemi a dalších prvků uvedených v odstavci 6, který nejméně jednou za čtyři roky vypracuje Komise ve spolupráci s členskými státy. V závislosti na závěrech přezkumu Komise prováděcí rozhodnutí uvedené v odstavci 7 zachová, změní či pozastaví v nezbytném rozsahu nebo jej zruší.
9. Komise zveřejní v Úředním věstníku Evropské unie a na svých internetových stránkách seznam třetích zemí, na které se vztahuje prováděcí rozhodnutí podle odstavce 7, a rovněž odpovídajícím způsobem zveřejní všechny příslušné změny provedené podle odstavce 8.
10. Komise zřídí síť znalostí, která bude shromažďovat, zpracovávat a šířit znalosti a informace o osvědčených postupech při začleňování zahraničních profesionálních řidičů na vnitřním trhu. Síť zahrnuje příslušné orgány členských států, střediska excelence, univerzity a výzkumné pracovníky, sociální partnery a další příslušné subjekty v odvětví silniční dopravy.

### *Článek 13*

#### **Účinky omezení, pozastavení, odnětí nebo zrušení řídičského oprávnění nebo řídičského průkazu<sup>6</sup>**

1. Členský stát odmítne vydat řídičský průkaz žadateli, jehož řídičský průkaz byl v jiném členském státě omezen, pozastaven, odňat nebo zrušen.
2. Členský stát odmítne uznat platnost každého řídičského průkazu, který jiný členský stát vydal osobě, jejíž řídičský průkaz nebo řídičské oprávnění jsou na území tohoto jiného členského státu omezeny, pozastaveny, odňaty nebo zrušeny.

---

<sup>6</sup> **POZNÁMKA:** Tento článek bude třeba znovu posoudit poté, co pokročí práce na návrhu týkajícím se zákazu řízení.

3. Řidičský průkaz nebo řidičské oprávnění se pro účely tohoto článku považují za omezené, pozastavené, odňaté nebo zrušené, dokud dotyčná osoba nesplní podmínky uložené členským státem, kterým musí vyhovět, aby mohla znovu získat své řidičské oprávnění nebo řidičský průkaz nebo aby mohla požádat o nový.

Členské státy zajistí, aby veškeré podmínky, které stanoví pro to, aby držitel mohl znovu získat své řidičské oprávnění nebo řidičský průkaz nebo aby mohl požádat o nový, byly přiměřené, nediskriminační vůči držitelům řidičských průkazů vydaných jiným členským státem a aby samy o sobě nevedly k odmítnutí na dobu neurčitou vydat nebo uznat řidičský průkaz vydaný jiným členským státem.

4. Je-li to odůvodněno chováním nebo tělesnou či duševní způsobilostí určité osoby, mohou členské státy této osobě zakázat řízení na jejich území na dobu neurčitou, aniž by jí umožnily znovu získat řidičské oprávnění nebo řidičský průkaz nebo požádat o nový řidičský průkaz.

Odchylně od odstavce 1 mohou ostatní členské státy po konzultaci s členským státem, který zákaz řízení na dobu neurčitou uvedený v tomto odstavci uložil, vydat této osobě řidičský průkaz. Posledně uvedený členský stát však může odmítnout uznat na svém území na dobu neurčitou platnost jakéhokoli řidičského průkazu, který vydal jiný členský stát.

#### *Článek 14*

#### **Systém řízení s doprovodem**

1. Odchylně od čl. 7 odst. 1 písm. b) vydávají členské státy v souladu s čl. 10 odst. 1 řidičské průkazy skupiny B označené kódem Unie 98.02 uvedeným v části E přílohy I žadatelům, kteří dosáhli věku 17 let.

- 1a. Odchylně od čl. 7 odst. 1 písm. b) a d) mohou členské státy pro řízení na svém území vydávat řidičské průkazy pro skupiny C1 nebo C v souladu s čl. 10 odst. 1 žadatelům, kteří dosáhli věku 17 let, pokud je řidič držitelem osvědčení o odborné způsobilosti vydaného v souladu s článkem 6 směrnice (EU) 2022/2561 s kódem Unie 98.02 uvedeným v části E příloze I.

Průkazy vydané v souladu s prvním pododstavcem jsou vzájemně uznávány členskými státy, které takové průkazy vydávají.

2. Držitelé řidičského průkazu označeného kódem Unie 98.02, kteří nedosáhli věku 18 let, mohou řídit pouze v doprovodu osoby na předním sedadle spolujezdce, která je během řízení schopna poskytovat pokyny. Doprovázející osoba dodržuje pravidla pro řízení pod vlivem alkoholu nebo drog. Doprovázející osoba splňuje následující podmínky:

- a) má minimální věk 24 let;
- b) je držitelem řidičského průkazu příslušné skupiny vydaného před více než pěti lety;
- c) nebyla v posledních pěti letech potrestána zákazem řízení v členském státě vydání<sup>7</sup>.  
[...]

3. Členské státy mohou požadovat identifikaci doprovázejících osob uvedených v odstavci 2 s cílem zajistit dodržování tohoto článku. Členské státy mohou omezit počet možných doprovázejících osob.

Členské státy mohou na svém území uplatňovat dodatečné podmínky, které musí splnit osoba doprovázející držitele řidičského průkazu, který vydaly. Uvědomí o tom Komisi. Komise tyto informace zveřejní.

---

<sup>7</sup> POZNÁMKA: V písmenu c) může po dohodě o směrnici o celounijních účincích některých zákazů řízení být k podmínce doplněn zákaz řízení provedený jiným členským státem.



4. Členské státy mohou uplatňovat dodatečné podmínky pro vydání řidičského průkazu označeného kódem Unie 98.02 žadatelům, kteří nedosáhli věku 18 let. Uvědomí o tom Komisi. Komise tyto informace zveřejní.

**Změny 28. bodu odůvodnění:**

„(28) V zájmu zvýšení bezpečnosti silničního provozu by měl být pro určité skupiny řidičských průkazů zaveden v celé Unii systém řízení s doprovodem. Pravidla tohoto systému by měla umožnit žadatelům získat řidičské průkazy příslušných skupin ještě předtím, než dosáhnou požadované minimální věkové hranice. Užívání těchto řidičských průkazů by však mělo být podmíněno doprovodem zkušeného řidiče, například rodinného příslušníka. V těchto situacích by mělo být členskými státy umožněno, aby z důvodu bezpečnosti silničního provozu stanovily na svém území přísnější podmínky a pravidla týkající se řidičských průkazů, které vydaly.“

**Nový bod odůvodnění:**

„(29a) Režim řízení vozidel s doprovodem neomezuje stávající možnosti členských států snížit minimální věk pro skupinu B a uplatňovat na vnitrostátní úrovni související podmínky.“

*Článek 15*

**Zkušební doba**

1. Řidičský průkaz vydaný po složení řidičské zkoušky podle čl. 10 odst. 1 písm. a) podléhá zkušební době. Pokud držitel řidičského průkazu již má platný řidičský průkaz pro jinou skupinu, zahrnuje zkušební doba pouze to, co zůstává ze zkušební doby pro stávající řidičský průkaz, ledaže je stávající řidičský průkaz vydán pouze pro skupinu AM.

Délku zkušební doby stanoví členský stát vydávající řidičský průkaz a nesmí být kratší než dva roky.

2. Členské státy stanoví pro řízení pod vlivem alkoholu přísnější pravidla nebo sankce nebo obojí pro začínající řidiče než pro zkušené řidiče a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování.

Členské státy přijmou opatření s cílem omezit řízení pod vlivem drog mezi začínajícími řidiči.

**Změny 30. bodu odůvodnění:**

„(30) Mělo by být zajištěno, aby řidiči, kteří získají řidičský průkaz poprvé, neohrožovali bezpečnost silničního provozu. Pro tyto začínající řidiče by měla být stanovena nejméně dvouletá zkušební doba, během níž by se na ně měla vztahovat přísnější pravidla nebo sankce za řízení pod vlivem alkoholu, aniž by byla dotčena pravomoc členských států regulovat chování řidičů. Tato přísnější pravidla by mohla zahrnovat zvláštní školení začínajících řidičů, v jehož rámci obdrží další informace o rizicích a mohli by se zamýšlet nad svým chováním. Měla by být rovněž zavedena zvláštní opatření k zajištění omezení případů řízení pod vlivem drog u začínajících řidičů. Tato opatření by mohla zahrnovat přísnější pravidla nebo sankce, zvláštní školení pro začínající řidiče v oblasti informovanosti o rizicích, konkrétně cílené prosazování pravidel a kampaně. Členské státy by měly mít možnost volně uplatňovat na svém území dodatečná pravidla pro začínající řidiče s cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu.“

3. Členské státy mohou stanovit dodatečná pravidla, která se budou na jejich území vztahovat na začínající řidiče, s cílem zlepšit bezpečnost silničního provozu, což může zahrnovat zavedení druhé zkušební doby pro jinou skupinu. Uvědomí o tom Komisi.
- 3a. Pokud se příslušný orgán členského státu obvyklého bydliště rozhodne prodloužit zkušební dobu z důvodu protiprávního jednání, zajistí, aby nová doba byla zaznamenána v řidičském průkazu.
4. Členské státy označí řidičské průkazy vydané ve zkušební době kódem Unie 98.01 uvedeným v části E přílohy I.

[...]

## Článek 16

### Zkušební komisaři

1. Zkušební komisaři musí splňovat minimální normy stanovené v příloze IV.

Na zkušební komisaře, kteří v této funkci pracovali již před 19. lednem 2013, se vztahují pouze požadavky týkající se opatření v oblasti zabezpečování kvality a pravidelných školení.

2. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 21, kterými se mění příloha IV, je-li to nezbytné s ohledem na technický, provozní nebo vědecký vývoj.

## Článek 17

### Obvyklé bydliště

1. Pro účely této směrnice se „obvyklým bydlištěm“ rozumí místo, kde se určitá osoba obvykle zdržuje, tj. nejméně 185 dní za posledních 365 dní, z důvodů osobních a profesních vazeb nebo v případě osob bez profesních vazeb z důvodu osobních vazeb vyplývajících z úzkých vztahů mezi touto osobou a místem, kde bydlí.

Za obvyklé bydliště osoby, jejíž profesní vazby jsou jinde než osobní vazby a která tedy střídavě pobývá na různých místech ve dvou nebo více členských státech, se však považuje místo jejich osobních vazeb, pokud se tam pravidelně vrací. Tato poslední podmínka se nepožaduje, pokud osoba pobývá v některém členském státě, aby zde vykonávala časově omezený úkol. Docházka na vysokou školu nebo do školy nemá za následek změnu obvyklého bydliště.

2. Pro účely čl. 10 odst. 3 písm. b) a čl. 11 odst. 4 se za obvyklé bydliště zaměstnanců diplomatických služeb Unie nebo jejich členských států nebo jejich rodinných příslušníků, kteří jsou součástí jejich domácnosti, pověřených ve třetích zemích, považuje území členských států, které vydaly řidičské průkazy, jejichž platnost se prodlužuje nebo které se nahrazují.

Pro účely tohoto článku se za „diplomatické služby Unie“ považují úředníci příslušných útvarů generálního sekretariátu Rady a Komise, jakož i zaměstnanci vyslaní z vnitrostátních diplomatických služeb členských států a všichni ostatní zaměstnanci nebo smluvní partneři pracující pro orgány, instituce a jiné subjekty Unie v oblasti vnějšího zastoupení, kteří za účelem plnění svých smluvních povinností pobývali nejméně 181 dní za posledních 365 dní mimo EU.

3. Pokud ve výjimečných případech držitel řidičského průkazu nemůže prokázat, že má v daném členském státě obvyklé bydliště podle odstavce 1, může si nechat prodloužit nebo nahradit řidičský průkaz v členském státě, který jej původně vydal.
4. Odchylně od čl. 10 odst. 1 písm. e) a pro zvláštní účely prvního vydání řidičského průkazu skupiny B může žadatel, jehož členský stát obvyklého bydliště je jiný než členský stát jeho občanství, složit teoretickou zkoušku v tomto členském státě, pokud členský stát obvyklého bydliště nestanovuje možnost složit teoretické zkoušky v jednom z úředních jazyků členského státu občanství nebo s tlumočnickem. Na žádost orgánů vydávajících řidičské průkazy členského státu, v němž má žadatel obvyklé bydliště, informuje členský stát, jehož je žadatel občanem a v němž složil teoretickou zkoušku, o provedené a úspěšné zkoušce, a to prostřednictvím sítě řidičských průkazů EU uvedené v čl. 19 odst. 1. Přijímající členský stát nevyžaduje další testování teoretických znalostí žadatele.

## Článek 18

### **Rovnocennost řidičských průkazů, které neodpovídají standardnímu vzoru Unie**

1. Členské státy použijí rovnocennost stanovenou rozhodnutím Komise (EU) 2016/1945<sup>8</sup> mezi oprávněními získanými před 19. lednem 2013 a skupinami uvedenými v článku 6 této směrnice.
2. Žádné řidičské oprávnění udělené před 19. lednem 2013 nebude odebráno nebo jakýmkoliv způsobem podmiňováno ustanoveními této směrnice.

## Článek 19

### **Vzájemná pomoc**

1. Členské státy si jsou při provádění této směrnice vzájemně nápomocny. Vyměňují si informace o řidičských průkazech, které vydaly, vyměnily, nahradily, prodloužily, omezily, pozastavily, odňaly nebo zrušily, o zákazech řízení, které uložily [nebo plánují uložit]<sup>9</sup>, a vzájemně spolu konzultují, pokud existuje důvodné podezření, že se na žadatele o řidičský průkaz vztahuje v jakémkoli jiném členském státě zákaz řízení motorových vozidel. Využívají sítě řidičských průkazů EU vytvořené pro tyto účely.
2. Členské státy mohou rovněž využívat k výměně informací síť řidičských průkazů EU, a to pro tyto účely:
  - a) umožnit svým orgánům ověřit platnost a pravost řidičského průkazu při silničních kontrolách, vyšetřování nebo v rámci opatření proti padělání;

---

<sup>8</sup> Rozhodnutí Komise (EU) 2016/1945 ze dne 14. října 2016 o rovnocennosti skupin řidičských průkazů (Úř. věst. L 302, 9.11.2016, s. 62).

<sup>9</sup> POZNÁMKA: Text v závorkách může být doplněn později v závislosti na pokroku ohledně návrhu o zákazu řízení.

- b) usnadnit vyšetřování v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413<sup>10</sup>,
  - c) předcházet trestným činům, odhalovat je a vyšetřovat za účely uvedenými v článku 2 [ODKAZ NA PRŮM II];
  - d) prosazovat směrnici (EU) 2022/2561 a ověřovat platnost a pravost řidičského průkazu při prosazování nařízení (ES) č. 561/2006 a nařízení (EU) č. 165/2014;
  - [ e) provádět a prosazovat [NOVOU SMĚRNICI O CELOUNIJNÍCH ÚČINCÍCH NĚKTERÝCH ZÁKAZŮ ŘÍZENÍ] ]<sup>10</sup>.
3. Přístup k síti musí být zabezpečen. Síť umožňuje synchronní (v reálném čase) i asynchronní výměnu informací a odesílání a přijímání zabezpečených zpráv, oznámení a příloh.
- Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření, aby zajistily aktuálnost informací vyměňovaných prostřednictvím sítě.
- Členské státy mohou povolit přístup do sítě pouze orgánům příslušným pro účely uvedené v odstavcích 1 a 2.
4. Členské státy si rovněž vzájemně pomáhají při zavádění mobilního řidičského průkazu, zejména s cílem zajistit bezproblémovou interoperabilitu mezi aplikacemi a ověřovacími funkcemi uvedenými v části C přílohy I.

---

<sup>10</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu (Úř. věst. L 68, 13.3.2015, s. 9).

5. Za účelem zajištění interoperability mezi vnitrostátními systémy připojenými k síti řídičských průkazů EU a ochrany osobních údajů vyměňovaných v této souvislosti přijme Komise do 6. června 2026 prováděcí akty, kterými stanoví podrobné provozní a technické požadavky a požadavky na rozhraní sítě řídičských průkazů EU. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 22 odst. 2.
6. Členské státy mohou při prosazování jakéhokoli částečného omezení, pozastavení, odnětí nebo zrušení řídičského oprávnění nebo řídičského průkazu spolupracovat, obzvláště pokud jsou příslušná opatření omezena na určité skupiny řídičských průkazů nebo na území některých členských států, a to zejména prostřednictvím údajů v řídičských průkazech, které vydaly.

## *Článek 20*

### **Přezkum**

Členské státy každoročně informují Komisi o počtu vydaných, prodloužených, nahrazených, odňatých a vyměněných řídičských průkazů pro každou skupinu. Údaje se poskytují zvláště pro mobilní řídičské průkazy a fyzické řídičské průkazy.

Do [vstup v platnost + 5 let] a každých pět let poté předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění této směrnice, včetně jejího dopadu na bezpečnost silničního provozu.

## Článek 21

### Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 4 odst. 8, čl. 5 odst. 6, čl. 8 odst. 2, čl. 10 odst. 8 a čl. 16 odst. 2 je svěřena Komisi na dobu pěti let ode dne [*datum vstupu směrnice v platnost*]. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomocí se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitku proti takovému prodloužení nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 8, čl. 5 odst. 6, čl. 8 odst. 2, čl. 10 odst. 8 a čl. 16 odst. 2 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti žádných již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.



6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 4 odst. 8, čl. 5 odst. 6, čl. 8 odst. 2, čl. 10 odst. 8 a čl. 16 odst. 2 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

## *Článek 22*

### **Postup projednávání ve výboru**

1. Komisi je nápomocen Výbor pro řidičské průkazy. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Má-li být o stanovisku výboru rozhodnuto písemným postupem, ukončuje se tento postup bez výsledku, pokud o tom ve lhůtě pro vydání stanoviska rozhodne předseda výboru nebo pokud o to požádá prostá většina členů výboru.

Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 8 nařízení (EU) č. 182/2011.

### *Článek 23*

#### **Změny směrnice (EU) 2022/2561**

V čl. 5 odst. 2 směrnice (EU) 2022/2561 se vkládá nové písmeno c), které zní:

„c) od 17 let věku vozidlo skupiny řidičského oprávnění C1 nebo C, pokud jsou držiteli průkazu ZTP podle čl. 6 odst. 1 a pouze za podmínek stanovených v čl. 14 odst. 1a a 2 směrnice [ODKAZ NA TUTO SMĚRNICI];“.

### *Článek 24*

#### **Změny nařízení (EU) 2018/1724**

Příloha II nařízení (EU) 2018/1724 se mění takto:

- a) ve druhém sloupci náležejícím k řádku „Přestěhování“ se přidá následující kolonka:  
„Získání řidičského průkazu a prodloužení jeho platnosti“;
- b) ve třetím sloupci náležejícím k řádku „Přestěhování“ se přidá následující kolonka:  
„Vydávání, výměna a nahrazování řidičských průkazů EU“.

## *Článek 25*

### **Provedení**

1. Členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do [datum vstupu v platnost + 3 roky]. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.

Tyto předpisy použijí od [datum vstupu v platnost + 4 roky].

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

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

## *Článek 26*

### **Zrušení**

1. Směrnice 2006/126/ES se zrušuje s účinkem ode [datum vstupu v platnost + 4 roky].

Odkazy učiněné na směrnici 2006/126/ES se považují za odkazy na tuto směrnici v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze VII.

2. Nařízení (EU) č. 383/2012 se zrušuje s účinkem ode dne [datum vstupu v platnost + 4 roky].
3. Odkazy na nařízení (EU) č. 383/2012 se považují za odkazy na část B přílohy I této směrnice v souladu se srovnávací tabulkou v příloze VII.

*Článek 27*

**Vstup v platnost**

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

*Článek 28*

**Určení**

Tato směrnice je určena členskými státy.

## PŘÍLOHA I

### USTANOVENÍ TÝKAJÍCÍ SE ŘIDIČSKÝCH PRŮKAZŮ VYDÁVANÝCH ČLENSKÝMI STÁTY

#### ČÁST A1: OBECNÉ SPECIFIKACE PRO FYZICKÝ ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ

- 1) Fyzické vlastnosti karty vzoru řidičského průkazu Unie musí být v souladu s normami ISO 7810 a ISO 7816-1.

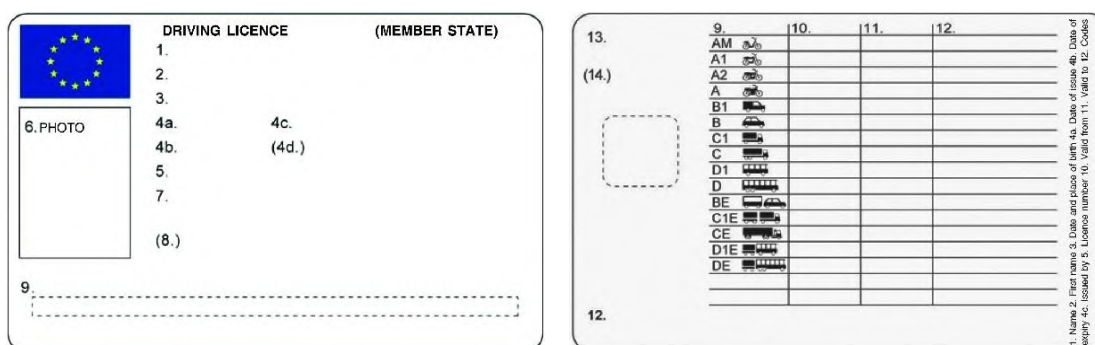
Karta je vyrobena z polykarbonátu.

Metody posuzování vlastností řidičských průkazů pro účely potvrzení jejich souladu s mezinárodními normami musí odpovídat normě ISO 10373.

- 2) Průkaz musí mít dvě strany a musí odpovídat vzoru na obrázku 1.

*Strana 1*

*Strana 2*



*Obrázek 1: Vzor řidičského průkazu EU*

- 3) Průkaz obsahuje informace uvedené v části D, a to následovně:

Strana 1 obsahuje:

- slova „řidičský průkaz“ vytištěná velkými písmeny v jazyce nebo jazycích členského státu, který průkaz vydává,
- název členského státu, který průkaz vydává (nepovinné),
- rozlišovací značku členského státu vydávajícího průkaz, vytištěnou inverzně v modrém pravoúhlém čtyřúhelníku a obkrouženou 12 žlutými hvězdami; jak je stanoveno v části D bodě 1,
- informace specifické pro vydaný průkaz (pole 1 až 9), jak je stanoveno v části D bodě 3,

- e) slova „Vzor Evropské unie“ v jazyce (jazycích) členského státu vydávajícího průkaz a slova „řidičský průkaz“ v ostatních jazycích Evropské unie vytištěná růžově na pozadí řidičského průkazu, jak je stanoveno v části D bodě 2.

Strana 2 obsahuje:

- f) informace specifické pro skupiny vydaného průkazu (pole 9 až 12), jak je stanoveno v části D bodě 4,
- g) vysvětlivky specifické pro správu průkazu (pole 13 a 14), jak je stanoveno v části D bodě 5,
- h) vysvětlení k následujícím očíslovaným polím uvedeným na stranách 1 a 2 průkazu: 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 a 12.

Pokud si členský stát přeje provést záznamy v národním jazyce jiném než v jednom z těchto jazyků: anglicky, bulharsky, česky, dánsky, estonsky, finsky, francouzsky, irsky, italsky, chorvatsky, litevsky, lotyšsky, maďarsky, maltsky, německy, nizozemsky, polsky, portugalsky, rumunsky, řecky, slovensky, slovinsky, španělsky nebo švédsky, vypracuje dvojjazyčnou verzi průkazu v jednom z výše uvedených jazyků, aniž jsou dotčena ostatní ustanovení této přílohy;

na vzoru řidičského průkazu Unie je vyhrazen prostor pro případné použití mikročipu nebo podobného počítačového zařízení nebo pro případný tisk QR kódu.

Použité barvy jsou následující:

- modrá: Pantone Reflex Blue,
- žlutá: Pantone yellow.

#### 4) Zvláštní ustanovení

- a) Má-li držitel řidičského průkazu vydaného členským státem v souladu s touto přílohou obvyklé bydliště v jiném členském státě, může tento členský stát do průkazu zapsat informace, které jsou nezbytně nutné pro jeho správu, pokud tento druh informací zapisuje i do průkazů, které vydává, a pokud je tam pro tento účel dostatek místa.

- b) Členské státy mohou použít další barvy nebo označení, jako například čárové kódy a státní symboly, aniž jsou dotčena ostatní ustanovení této přílohy. Členské státy o tom uvědomí Komisi.

V souvislosti se vzájemným uznáváním řidičských průkazů nesmí čárový kód obsahovat jiné informace než ty, které již lze přečíst na řidičském průkazu, nebo ty, které jsou nezbytně nutné pro postup vydávání průkazu.

- c) Informace obsažené na přední a zadní straně karty musí být čitelné okem, přičemž pro pole 9 až 12 na straně 2 se použije minimální výška písma 5 bodů.

## **ČÁST A2: SPECIFIKACE PROTI PADĚLÁNÍ FYZICKÉHO ŘIDIČSKÉHO PRŮKAZU**

- 1) Fyzickou ochranu řidičských průkazů může ohrozit:
- a) výroba falešných karet: vytváření nového objektu, který je velice podobný původnímu dokladu, buď jeho vytvořením od základu, nebo kopií původního dokladu;
  - b) věcná změna: změna některé z náležitostí původního dokladu, například pozměněním některých údajů vytištěných na dokladu.
- 2) Celková ochrana se týká systému jako celku, který sestává z podávání žádostí, přenosu údajů, materiálu samotné karty, techniky tisku a minimálního množství různých ochranných prvků a procesu personalizace.
- 3) Materiál používaný na řidičské průkazy je třeba proti padělání zabezpečit použitím těchto technik (povinné ochranné prvky):
- a) materiál karty musí být bez optických zjasňovačů;
  - b) pozadí s ochranným vzorem navrženým tak, aby byl odolný proti padělání skenováním, tiskem nebo kopírováním, s použitím vícebarevného ochranného tisku s duhovým přechodem a pozitivního a negativního gilošového tisku. Vzor nesmí být tvořen základními barvami (CMYK), musí obsahovat složitý kresebný motiv v minimálně dvou speciálních barvách a musí zahrnovat mikropísma,
  - c) opticky proměnlivé prvky poskytující přiměřenou ochranu před kopírováním a manipulací s fotografií;
  - d) laserové rytí;
  - e) v oblasti fotografie se pozadí s ochranným vzorem a fotografie překrývají alespoň na jejím okraji (vytrácení vzoru).

- 4) Materiál používaný na řidičské průkazy je navíc třeba zabezpečit proti padělání použitím nejméně tří z těchto technik (doplňkové ochranné prvky):
- a) tiskové barvy závisující na úhlu pohledu\*;
  - b) termochromní tisková barva\*;
  - c) zakázkové hologramy\*;
  - d) proměnlivé laserové obrazy\*;
  - e) tisková barva fluoreskující v ultrafialovém osvětlení, viditelná a transparentní,
  - f) tisk s duhovým přechodem;
  - g) digitální vodoznak na pozadí;
  - h) infračervená nebo fosforeskující barviva;
  - i) hmatové znaky, symboly nebo vzory\*.
- 5) Členské státy mohou zavést doplňkové ochranné prvky. Techniky označené hvězdičkami jsou zásadně upřednostňovány, protože umožňují kontrolním orgánům ověřovat platnost karty bez jakýchkoliv zvláštních prostředků.

## **ČÁST B: SPECIFIKACE PRO MIKROČIP ZAVEDENÝ JAKO SOUČÁST FYZICKÉHO ŘIDIČSKÉHO PRŮKAZU**

- 1) Mikročip a údaje obsažené v mikročipu, včetně dodatečných informací stanovených vnitrostátními právními předpisy týkajícími se řidičských průkazů, musí být v souladu s ustanoveními části B1.
- 2) Seznam platných norem pro řidičské průkazy, které obsahují mikročip, je uveden v části B2.
- 3) Řidičské průkazy, které obsahují mikročip, podléhají postupu EU schválení typu podle ustanovení části B3.
- 4) Po splnění všech příslušných ustanovení o EU schválení typu, pokud jde o řidičský průkaz obsahující mikročip, podle odstavců 1 až 3, vydávají členské státy výrobci nebo jeho zástupci certifikát EU schválení typu.
- 5) V případě potřeby, zejména v zájmu zajištění souladu s ustanoveními této části, může členský stát odebrat certifikát EU schválení typu, který vydal.



- 6) Certifikáty EU schválení typu a oznámení o jejich odebrání musí být v souladu se vzorem uvedeným v části B4.
- 7) Komise je informována o všech vydaných nebo odebraných certifikátech EU schválení typu. V případě odebrání se uvádí podrobné zdůvodnění.

Komise informuje členské státy o každém odebrání EU schválení typu.

- 8) Certifikáty EU schválení typu vydané členskými státy jsou vzájemně uznávány.
- 9) Pokud členský stát zjistí, že značný počet řídičských průkazů, které obsahují mikročip, je opakovaně shledán v rozporu s touto částí přílohy I, sdělí tento členský stát tuto skutečnost Komisi. Uvádí se číslo příslušného certifikátu EU schválení typu v souvislosti s těmito řídičskými průkazy a rovněž popis neshody. Komise bez zbytečného odkladu informuje všechny ostatní členské státy o skutečnostech, které jí byly sděleny podle tohoto odstavce.
- 10) Členský stát, který tyto řídičské průkazy vydal, bez prodlení problém prozkoumá a přijme vhodná nápravná opatření, v případě potřeby včetně odebrání certifikátu EU schválení typu.

### **ČÁST B1: Obecné požadavky na řídičské průkazy, které obsahují mikročip**

Obecné požadavky na řídičské průkazy obsahující mikročip popisované v této příloze vycházejí z mezinárodních norem, zejména z norem řady ISO/IEC 18013. Vztahují se na:

- a) specifikace pro mikročip a logickou datovou strukturu mikročipu;
- b) specifikace pro harmonizované a doplňkové údaje uložené v mikročipu;
- c) specifikace týkající se mechanismů ochrany digitálních údajů uložených na mikročipu.

#### 1. ZKRATKY

<b>Zkratka</b>	<b>Význam</b>
AID	Application Identifier (identifikátor aplikace)
BAP	Basic Access Protection (základní ochrana přístupu)
DG	Data Group (datová skupina)
EAL 4+	Evaluation Assurance Level 4 Augmented (úroveň hodnocení záruky 4+)

EF	Elementary File (základní soubor)
EFID	Elementary File Identifier (identifikátor základního souboru)
eMRTD	Machine Readable Travel Documents (strojově čitelné cestovní doklady)
MTS	Integrated Circuit Card (karta s integrovaným obvodem)
ISO	International Standard Organisation (Mezinárodní organizace pro normalizaci)
LDS	Logická datová struktura
PICC	Proximity Integrated Circuit Card (bezkontaktní karta s integrovanými obvody)
PIX	Proprietary Application Identifier Extension (proprietární rozšíření identifikátoru aplikace)
RID	Registered Application Identifier (registrovaný identifikátor aplikace)
SOd	Document Security Object (objekt zabezpečení dokumentu)

## 2. ÚDAJE ULOŽENÉ NA MIKROČIPU

### 1) Harmonizované povinné a nepovinné údaje v řidičském průkazu

Mikročip uchovává harmonizované údaje o řidičském průkazu uvedené v části D. Pokud se členský stát rozhodne zahrnout do údajů o řidičském průkazu položky označené v části D jako nepovinné, uloží se tyto položky do mikročipu.

### 2) Další údaje

Členské státy mohou na mikročip ukládat další údaje, které stanoví jejich vnitrostátní právní předpisy týkající se řidičských průkazů. Uvědomí o tom Komisi.

### 3. MIKROČIP

#### 1) Typ paměťového média

Paměťové médium pro řídičský průkaz je mikročip s kontaktním, bezkontaktním nebo kombinovaným kontaktním a bezkontaktním (duálním) rozhraním, jak je uvedeno v části B2 bodě 1.

#### 2) Aplikace

Veškeré údaje na mikročipu se ukládají v elektronických aplikacích. Všechny aplikace na mikročipu jsou určeny jedinečným kódem, tzv. identifikátorem aplikace (AID), jak je uvedeno v části B2 bodě 2.

##### a) Aplikace řídičského průkazu EU

Povinné a nepovinné údaje v řídičském průkazu uvedené v části D přílohy I jsou uloženy ve vyhrazené aplikaci řídičského průkazu EU. Identifikátor pro aplikaci řídičského průkazu EU je

„A0 00 00 04 56 45 44 4C 2D 30 31“,

sestavající z obou následujících položek:

- registrovaný identifikátor aplikace (RID) pro Evropskou komisi: „A0 00 00 04 56“;
- proprietární rozšíření identifikátoru aplikace (PIX) pro aplikaci řídičského průkazu EU: „45 44 4C 2D 30 31“ (EDL-01).

Údaje jsou seskupeny v datových skupinách (DG) jako součást logické datové struktury (LDS).

Datové skupiny jsou uloženy jako základní soubory (EF) v aplikaci řídičského průkazu EU a jsou zabezpečeny podle části B2 bodě 3.

##### b) Další aplikace

Další doplňkové údaje jsou uloženy v jedné nebo více vyhrazených aplikacích kromě aplikace pro řídičské průkazy EU. Každá tato aplikace je určena jedinečným identifikátorem AID.

#### 4. LOGICKÁ DATOVÁ STRUKTURA APLIKACE ŘIDIČSKÉHO PRŮKAZU EU

##### 1) Logická datová struktura

Údaje v řidičském průkazu jsou uloženy na mikročipu v logické datové struktuře (LDS) uvedené v části B2 bodě 4. Uvedený bod stanoví dodatečné požadavky pro povinné a doplňkové datové skupiny.

Každá datová skupina je uložena v jednom základním souboru. Základní soubory používané pro aplikaci řidičského průkazu EU jsou určeny identifikátory základního souboru (EFID) a krátkými identifikátory základního souboru, jak je uvedeno v části B2 bodě 5.

##### 2) Povinné datové skupiny

Povinné a nepovinné datové prvky jsou uloženy v následujících datových skupinách (DG):

- a) DG 1: všechny povinné a nepovinné datové prvky vytištěné na dokladu, kromě snímku obličeje a snímku podpisu;
- b) DG 5: snímek podpisu držitele průkazu;
- c) DG 6: snímek obličeje držitele průkazu.

Údaje DG 1 jsou uspořádány tak, jak je uvedeno v bodě 6 a v části B2 bodě 6. Údaje obsažené v DG 5 a DG 6 jsou ukládány v souladu se specifikacemi části B2 bodu 7.

##### 3) Doplňkové datové skupiny

Další datové prvky, pokud tak stanoví vnitrostátní právní předpisy členských států týkající se řidičských průkazů, se ukládají v těchto datových skupinách:

- a) DG 2: údaje o držiteli průkazu, s výjimkou biometrických údajů;
- b) DG 3: údaje o vydávajícím orgánu;
- c) DG 4: portrétní snímek;
- d) DG 7: biometrické údaje týkající se otisku prstů držitele průkazu;
- e) DG 8: biometrické údaje týkající se oční duhovky držitele průkazu;
- f) DG 11: další údaje, např. celé jméno držitele písmem národního jazyka.

Údaje obsažené v těchto datových skupinách jsou ukládány v souladu se specifikacemi části B2 bodu 8.

## 5. MECHANISMY OCHRANY ÚDAJŮ

Pro potvrzení pravosti a neporušenosti mikročipu a údajů v něm obsažených a pro omezení přístupu k údajům v řidičském průkazu se používají příslušné mechanismy.

Údaje na mikročipu musí být chráněny v souladu s požadavky uvedenými v části B2 bodě 3. Uvedený bod stanovuje dodatečné požadavky, které se dodržují.

### 1) Ověření pravosti

#### a) Povinná pasivní autentizace

Všechny datové skupiny uložené v aplikaci řidičského průkazu EU musí být chráněny pasivní autentizací.

Údaje spojené s pasivní autentizací musí splňovat požadavky uvedené v části B2 bodě 9.

#### b) Nepovinná aktivní autentizace

Jsou používány mechanismy nepovinné aktivní autentizace s cílem zajistit, že nedojde k výměně původního mikročipu.

### 2) Omezení přístupu

#### a) Povinná základní ochrana přístupu

Pro všechny údaje v aplikaci řidičského průkazu EU je uplatňován mechanismus základní ochrany přístupu (BAP). V zájmu interoperability se stávajícími systémy, např. systémem používajícím strojově čitelné cestovní doklady (eMRTD), je povinné používat jednořádkovou strojově čitelnou zónu (MRZ), jak je uvedeno v části B2 bodě 10.

Klíč dokumentu Kdoc používaný pro přístup k údajům čipu je generován z jednořádkové strojově čitelné zóny, kterou lze zadat ručně nebo pomocí čtečky s technologií optického rozpoznávání znaků (OCR). Pro jednořádkovou strojově čitelnou zónu se použije nastavení BAP 1, jak je definováno v části B2 bodě 10.

b) Podmíněné rozšířené řízení přístupu

Pokud jsou na mikročipu uloženy osobní údaje uvedené v čl. 9 odst. 1 nařízení (EU) 2016/679, musí být přístup k těmto údajům chráněn dodatečnými opatřeními.

Mechanismy rozšířeného řízení přístupu musí být v souladu s požadavky části B2 bodu 11.

c) Infrastruktura veřejných klíčů (PKI) pro řidičské průkazy obsahující mikročip

Členské státy stanoví potřebná vnitrostátní opatření pro správu veřejných klíčů v souladu s přílohou A normy ISO 18013\_3.

6. **UVEDENÍ ÚDAJŮ**

1) Formátování údajů v DG 1

Tag	L	Hodnota				Kódování	Povinné/ Nepovinné
61	V	Datové prvky v DG 1 (vnořené)					
		Tag	L	Hodnota			
		5F 01	V	Číslo schválení typu		ans	M
		5F 02	V	Složený datový objekt demografických datových prvků			M
				Tag	L	Hodnota	
				5F 03	3	Vydávající členský stát	
				5F 04	V	Příjmení držitele	
				5F 05	V	Další jméno (jména) držitele	
				5F 06	4	Datum narození (ddmmrrrr)	
				5F 07	V	Místo narození	
				5F 08	3	Státní příslušnost	
				5F 09	1	Pohlaví	
				5F 0A	4	Datum vydání řidičského průkazu (ddmmrrrr)	
				5F 0B	4	Datum ukončení platnosti řidičského průkazu (ddmmrrrr)	
				5F 0C	V	Vydávající orgán	
				5F 0D	V	Administrativní číslo (jiné než číslo dokumentu)	
				5F 0E	V	Číslo dokumentu	
				5F 0F	V	Místo trvalého bydliště nebo poštovní adresa	
		7F 63	V	Složený datový objekt skupin vozidel/omezení/podmínek			M
				Tag	L	Hodnota (kódovaná, jak je uvedeno níže)	

				02	1	Počet skupin/omezení/podmínek	N	M
				87	V	Skupina/omezení/podmínka	ans	M
				87	V	Skupina/omezení/podmínka	ans	O
				...	...	...	...	...
				87	V	Skupina/omezení/podmínka	ans	O

## 2) Formát logického záznamu

Skupiny vozidel, omezení nebo podmínek jsou shrnuty v datovém objektu, který má strukturu uvedenou v následující tabulce:

Kód skupiny vozidel	Datum vydání	Datum ukončení platnosti	Kód	Znak	Hodnota
---------------------	--------------	--------------------------	-----	------	---------

kde:

- kódy skupin vozidel jsou uvedeny tak, jak je stanoveno v článku 6 (například AM, A1, A2, A, B1, B atd.);
- datum vydání se uvádí ve formátu DDMMRRRR (den – dvě číslice, měsíc – dvě číslice, rok – čtyři číslice) pro skupinu vozidel;
- datum ukončení platnosti se uvádí ve formátu DDMMRRRR (den – dvě číslice, měsíc – dvě číslice, rok – čtyři číslice) pro skupinu vozidel;
- kód, znak a hodnota odkazují na dodatečné informace nebo omezení týkající se skupiny vozidel nebo řidiče.



## ČÁST B2: Seznam platných norem pro řídičské průkazy obsahující paměťové médium

Položka	Předmět	Požadavek	Platné pro
1	Rozhraní paměťového média, organizace a příkazy	Řada ISO/IEC 7816 (kontaktní), řada ISO/IEC 14443 (bezkontaktní), jak je uvedeno v ISO/IEC 18013-2:2008, příloze C	Část B1 bod 3 podbod 1
2	Identifikátor aplikace	ISO/IEC 7816-5:2004	Část B1 bod 3 podbod 2
3	Mechanismus ochrany údajů	ISO/IEC 18013-3:2009	Část B1 bod 3 podbod 2 písm. a)  Část B1 bod 5
4	Logická datová struktura	ISO/IEC 18013-2:2008	Část B1 bod 4 podbod 1
5	Identifikátory základního souboru	ISO/IEC 18013-2:2008, tabulka C.2	Část B1 bod 4 podbod 1
6	Uvedení údajů pro DG 1	ISO 18013-2:2008, příloha C.3.8	Část B1 bod 4 podbod 2  Část B1 bod 6 podbod 1
7	Uvedení povinných údajů pro DG 5 a DG 6	ISO/IEC 18013-2:2008, příloha C.6.6 a příloha C.6.7, snímek obličeje a snímek podpisu se ukládá ve formátu JPEG nebo JPEG2000	Část B1 bod 4 podbod 2
8	Uvedení nepovinných a doplňkových údajů	ISO/IEC 18013-2:2008, příloha C	Část B1 bod 4 podbod 3
9	Pasivní autentizace	ISO/IEC 18013-3:2009, odstavec 8.1, údaje se ukládají do základního souboru EF.SOd (objekt zabezpečení dokumentu) v LDS	Část B1 bod 5 podbod 1 písm. a)

10	Základní omezení přístupu	ISO/IEC 18013-3:2009 a její změna 1	Část B1 bod 5 podbod 2 písm. a)
	Nastavení základního omezení přístupu	ISO/IEC 18013-3:2009, příloha B.8	
11	Rozšířené omezení přístupu	Technická norma TR-03110, pokročilé bezpečnostní mechanismy pro strojově čitelné cestovní doklady – rozšířené řízení přístupu (EAC), verze 1.11	Část B1 bod 5 podbod 2 písm. b)
12	Metody testování	Odkaz na normu ISO 18013-4:2011	Část B3 bod 1.
13	Osvědčení o bezpečnosti	Úroveň hodnocení záruky 4+ (EAL 4+) nebo obdobná	Část B3 bod 2.
14	Osvědčení o funkčnosti	Testování čipových karet podle řady ISO 10373	Část B3 bod 3.

## ČÁST B3: Postup EU schválení typu pro řidičské průkazy obsahující mikročip

### 1. OBECNÁ USTANOVENÍ

Výrobci žádající o EU schválení typu řidičských průkazů, které obsahují mikročip, předkládají osvědčení o bezpečnosti a osvědčení o funkčnosti.

Jakákoli zamýšlená změna výrobního procesu včetně softwaru podléhá předchozímu oznámení orgánu, který schválení typu udělil. Tento orgán může před přijetím změny požadovat další informace a testy.

Testy se provádějí metodami uvedenými v bodě 12 části B2.

## **2. OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI**

Hodnocení bezpečnosti mikročipů v řidičských průkazech se provádí v souladu s kritérii uvedenými v části B2 bodě 13.

Osvědčení o bezpečnosti se vydává pouze tehdy, je-li úspěšně prokázána odolnost mikročipu vůči pokusům manipulovat s údaji nebo je pozměňovat.

## **3. OSVĚDČENÍ O FUNKČNOSTI**

Funkčnost řidičských průkazů obsahujících mikročip se prověřuje laboratorními zkouškami podle kritérií uvedených v bodě 14 části B2.

Členské státy zavádějící do řidičských průkazů mikročip musí zajistit soulad s příslušnými funkčními normami a požadavky uvedenými v části B1.

Osvědčení o funkčnosti se vydá výrobci, pokud jsou splněny všechny následující podmínky:

- je vydáno platné osvědčení o bezpečnosti mikročipu,
- je prokázán soulad s požadavky části B2,
- úspěšně proběhnou funkční zkoušky.

Za vydání osvědčení o funkčnosti je zodpovědný příslušný orgán členského státu. Osvědčení o funkčnosti uvádí informace o vydávajícím orgánu, totožnost žadatele, identifikaci mikročipu a podrobný seznam zkoušek a jejich výsledků.

## **4. CERTIFIKÁT EU SCHVÁLENÍ TYPU**

### **1) Vzor certifikátu**

Členské státy vydávají certifikát EU schválení typu po předložení osvědčení o bezpečnosti a osvědčení o funkčnosti, jak jsou uvedena v této příloze. Certifikáty EU schválení typu musí odpovídat vzoru v části B4.

2) Systém číslování

Číslo EU schválení typu je tvořeno:

a) malým písmenem „e“, po němž následuje rozlišovací číslo členského státu, který EU schválení typu udělil:

1 pro Německo;

2 pro Francii;

3 pro Itálii;

4 pro Nizozemsko;

5 pro Švédsko;

6 pro Belgii;

7 pro Maďarsko;

8 pro Českou republiku;

9 pro Španělsko;

12 pro Rakousko;

13 pro Lucembursko;

17 pro Finsko;

18 pro Dánsko;

19 pro Rumunsko;

20 pro Polsko;

21 pro Portugalsko;

23 pro Řecko;

24 pro Irsko;

25 pro Chorvatsko;

26 pro Slovinsko;

27 pro Slovensko;

29 pro Estonsko;

32 pro Lotyšsko;

34 pro Bulharsko;

36 pro Litvu;

49 pro Kypr;

50 pro Maltu;

- b) písmeny DL za spojovníkem a dále dvěma číslicemi, které označují pořadové číslo přidělené této příloze nebo poslední významné technické změně této přílohy. Pořadové číslo této přílohy je 00;
- c) jedinečným identifikačním číslem pro EU schválení typu přiděleným vydávajícím členským státem.

Příklad čísla EU schválení typu: e50-DL00 12345

Číslo schválení se ukládá na mikročip v DG 1 pro každý řídičský průkaz, který takový mikročip obsahuje.

#### **ČÁST B4: Vzor certifikátu EU schválení typu pro řídičské průkazy obsahující mikročip**

Název příslušného orgánu: ...

Oznámení týkající se (\*):

— schválení

— odebrání schválení

řidičského průkazu EU s mikročipem

Schválení č.: ...

1. Výrobní nebo obchodní značka: ...

2. Název modelu: ...

3. Jméno výrobce, případně jeho zástupce: ...

...

4. Adresa výrobce, případně jeho zástupce: ...

...

5. Protokoly o laboratorních zkouškách:

5.1 Osvědčení o bezpečnosti č.: ... Datum: ...

Vydal: ...

5.2 Osvědčení o funkčnosti č.: ... Datum: ...

Vydal: ...

6. Datum schválení: ...

7. Datum odebrání schválení: ...

8. Místo: ...

9. Datum: ...

10. Popisné dokumenty v příloze: ...

11. Podpis: ...

(\*) Zaškrtněte příslušné políčko.

## ČÁST C: SPECIFIKACE PRO MOBILNÍ ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ

- 1) V souladu s nařízením (EU) 910/2014 poskytují evropské peněženky digitální identity oprávněným osobám alespoň tyto prvky:
  - a) vyhledávání a uchovávání údajů umožňujících prokázat řidičské oprávnění osoby;
  - b) zobrazení a přenos těchto údajů.
- 2) Mobilní řidičské průkazy a další relevantní systémy musí být v souladu s normou ISO/IEC 18013-5 o mobilních řidičských průkazech a s nařízením (EU) č. 910/2014.
- 3) Pro účely této přílohy se držitel mobilního řidičského průkazu vydaného v souladu s touto směrnicí považuje za jeho oprávněného uživatele pouze tehdy, je-li jako takový identifikován. [...]
- 4) [...]
- 5) Členské státy umožní držiteli řidičského průkazu získat mobilní řidičský průkaz do své evropské peněženky digitální identity. [...]

Evropská peněženka digitální identity obsahující mobilní řidičský průkaz umožňuje automaticky nebo na požádání aktualizaci nebo opětovné vydání mobilního řidičského průkazu.

Evropské peněženky digitální identity umožní držiteli řidičského průkazu zobrazit nebo předat třetí straně všechny údaje obsažené v mobilním řidičském průkazu nebo jejich část. Příslušné orgány členských států jsou oprávněny vyžádat si z evropských peněženek digitální identity údaje obsažené v mobilních řidičských průkazech s cílem zjistit řidičské oprávnění držitele řidičského průkazu (ověření).

[...]

Informace předané přímo z elektronického osvědčení o mobilním řidičském průkazu uloženém v evropské peněžence digitální identity umožní příslušným orgánům určit řidičská práva držitele mobilního řidičského průkazu (ověření), včetně všech omezení platných v Unii nebo na území členského státu. Po uplynutí doby platnosti mobilního řidičského průkazu nebo po jeho odnětí jej členské státy nepovažují za platný. Pokud se členský stát rozhodne mobilní řidičský průkaz odejmout, zadá informace o tomto rozhodnutí na seznam odebraných řidičských průkazů spravovaný tímto členským státem nebo je zpřístupní jiným členským státům za účelem ověření jiným způsobem, bezplatně a interoperabilním způsobem. Jiný členský stát než členský stát vydávající řidičský průkaz, jenž ukládá zákaz řízení, o tom neprodleně uvědomí členský stát, který řidičský průkaz vydal.

- 6) [...]
- 7) [...]
- 8) [...]

## ČÁST D: ÚDAJE, KTERÉ MAJÍ BÝT ZAVEDENY DO ŘIDIČSKÉHO PRŮKAZU EU

1) Rozlišovací značky členského státu vydávajícího průkaz jsou tyto:

B: Belgie

BG: Bulharsko

CZ: Česká republika

DK: Dánsko

D: Německo

EST: Estonsko

GR: Řecko

E: Španělsko

F: Francie

HR: Chorvatsko

IRL: Irsko

I: Itálie

CY: Kypr

LV: Lotyšsko

LT: Litva

L: Lucembursko

H: Maďarsko

M: Malta



NL: Nizozemsko

A: Rakousko

PL: Polsko

P: Portugalsko

RO: Rumunsko

SLO: Slovinsko

SK: Slovensko

FIN: Finsko

S: Švédsko

- 2) Slova „řidičský průkaz“, která mají být vytištěna na řidičských průkazech v jazyce (jazycích) členských států, jsou následující:

Свидетелство за управление на МПС

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Permis de conduire

Ceadúas Tiomána

Vozačka dozvola

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Ličenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Permis de conducere

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Ajokortti

Körkort,

3)

Informace týkající se vydávaného průkazu jsou následující:

Pole	Informace
1	příjmení držitele
2	další jméno (jména) držitele
3	datum a místo narození
4a	datum vydání průkazu
4b	datum ukončení platnosti průkazu [...]
4c	název vydávajícího orgánu
4d	číslo odlišné od čísla v poli 5, určené pro správní účely (nepovinné),
5	číslo průkazu
6	fotografie držitele
7	podpis držitele
8	trvalé bydliště nebo poštovní adresa (nepovinné),
9	skupina vozidel, které je držitel oprávněn řídit (skupiny podle vnitrostátních předpisů jsou vytištěny jiným písmem než harmonizované skupiny)

4) Informace specifické pro skupiny vydaného průkazu jsou následující:

Pole	Informace
9	skupina vozidel, které je držitel oprávněn řídit (skupiny podle vnitrostátních předpisů jsou vytištěny (nebo v případě mobilních řidičských průkazů zobrazeny) jiným písmem než harmonizované skupiny)

10	datum prvního vydání u jednotlivých skupin, je-li k dispozici (toto datum je třeba zopakovat na novém průkazu v případě následného nahrazení nebo výměny); každé pole data se napíše dvěma číslicemi v tomto pořadí: den.měsíc.rok (DD.MM.RR)
11	datum ukončení platnosti pro jednotlivé skupiny; každé pole data se napíše dvěma číslicemi v tomto pořadí: den.měsíc.rok (DD.MM.RR)
12	další informace nebo omezení v podobě kódu u dané (pod)skupiny, jak je uvedeno v části E

Pokud se kód uvedený v části E vztahuje na všechny skupiny, pro které byl průkaz vydán, lze jej vytisknout v polích 9, 10 a 11.

5) Informace týkající se správy vydaného průkazu jsou následující:

Pole	Informace
13	případné zadání informací hostitelským členským státem, které jsou nezbytné pro správu průkazu při provádění odst. 4 písm. a) části A1;
14	případný zápis informací nezbytně nutných pro správu průkazu nebo týkajících se bezpečnosti silničního provozu (nepovinné), provedený členským státem, který průkaz vydává; tyto informace mohou zahrnovat zejména jakékoli částečné omezení, pozastavení, odnětí nebo zrušení řídičského oprávnění nebo řídičského průkazu, například omezení na určité skupiny nebo na území některých členských států.  Pokud se informace týká jedné z položek definovaných v této příloze, je vedena pod číslem dotyčného pole.  Se zvláštním písemným souhlasem držitele lze do tohoto pole rovněž zapsat informace, které se netýkají správy řídičských průkazů nebo bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích; tyto informace nikterak nemění použití tohoto vzoru řídičského průkazu.

## ČÁST E: UNIJNÍ A VNITROSTÁTNÍ KÓDY

Kódy 01 až 99 jsou harmonizované kódy Evropské unie

*ŘIDIČ (zdravotní důvody)*

01	.	Korekce nebo ochrana zraku
	01.01	Brýle
	01.02	Kontaktní čočky
	01.05	Oční kryt
	01.06	Brýle nebo kontaktní čočky
	01.07	Specifické optické pomůcky
02		Sluchové pomůcky / komunikační pomůcky
03		Protézy/ortézy pro končetiny
	03.01	Protéza/ortéza horní končetiny
	03.02	Protéza/ortéza dolní končetiny

### *PŘIZPŮSOBENÍ VOZIDLA*

10		Upravená převodovka
	10.02	Automatický výběr převodového poměru
	10.04	Přizpůsobené ústrojí ovládání převodovky
15		Upravená spojka
	15.01	Přizpůsobený pedál spojky

	15.02	Ruční ovládání spojky
	15.03	Automatická spojka
	15.04	Opatření proti zablokování nebo aktivaci pedálu spojky
20		Upravené brzdové systémy
	20.01	Přizpůsobený brzdový pedál
	20.03	Brzdový pedál upravený na levou nohu
	20.04	Posuvný brzdový pedál
	20.05	Sklopený brzdový pedál
	20.06	Ručně ovládaná brzda
	20.07	Ovládání brzdy s maximální silou ... N <sup>11</sup> (např.: „20.07(300N)“)
	20.09	Přizpůsobená parkovací brzda
	20.12	Opatření proti zablokování nebo aktivaci brzdového pedálu
	20.13	Kolenem ovládaná brzda
	20.14	Obsluha brzdového systému s pomocí vnější síly
25		Upravený systém plynového pedálu
	25.01	Přizpůsobený plynový pedál
	25.03	Sklopený plynový pedál
	25.04	Ručně ovládaný plynový pedál

<sup>11</sup> Tato síla udává schopnost řidiče ovládat systém.

	25.05	Kolenem ovládaný plynový pedál
	25.06	Obsluha plynového pedálu s pomocí vnější síly
	25.08	Plynový pedál nalevo
	25.09	Opatření proti zablokování nebo aktivaci plynového pedálu
31		Přizpůsobení pedálu a pojistky pedálu
	31.01	Další sada souběžných pedálů
	31.02	Pedály na stejné (nebo téměř stejné) úrovni
	31.03	Opatření proti zablokování nebo aktivaci plynového pedálu a brzdových pedálů, pokud pedály neovládá noha
	31.04	Zvýšená podlaha
32		Společný systém ovládní provozní brzdy a plynového pedálu
	32.01	Plynový pedál a provozní brzda jako společný systém ovládaný jednou rukou

	32.02	Plynový pedál a provozní brzda jako společný systém ovládaný vnější silou
33		Společný systém ovládání provozní brzdy, plynového pedálu a řízení
	33.01	Plynový pedál, provozní brzda a řízení jako společný systém ovládaný vnější silou jednou rukou
	33.02	Plynový pedál, provozní brzda a řízení jako společný systém ovládaný vnější silou oběma rukama
35		Upravené uspořádání ovladačů (přepínače světel, stěrač/ostřikovač čelního skla, ovladač výstražného zvukového znamení, směrová světla apod.)
	35.02	Ovladače ovladatelné bez puštění řídicího zařízení
	35.03	Ovladače ovladatelné bez puštění řídicího zařízení levou rukou
	35.04	Ovladače ovladatelné bez puštění řídicího zařízení pravou rukou
	35.05	Ovladače ovladatelné bez puštění řídicího zařízení a plynového a brzdového mechanismu
40		Upravené řízení
	40.01	Řízení s maximální ovládací silou ... N <sup>12</sup> (například „40.01 (140 N)“)
	40.05	Přizpůsobený volant (větší nebo silnější volant, zmenšený průměr volantu apod.)
	40.06	Přizpůsobená poloha volantu

<sup>12</sup> Tato síla udává schopnost řidiče ovládat systém.



	40.09	Nožní ovládání řízení
	40.11	Pomocná zařízení na volantu
	40.14	Přizpůsobený alternativní systém řízení ovládaný jednou rukou/paží
	40.15	Přizpůsobený alternativní systém řízení ovládaný dvěma rukama/pažemi
42		Upravené zařízení pro výhled dozadu/do stran
	42.01	Přizpůsobené zařízení pro výhled dozadu
	42.03	Přídavné vnitřní zařízení umožňující výhled do stran
	42.05	Zařízení k eliminaci mrtvého úhlu
43		Pozice sedadla řidiče
	43.01	Výška sedadla řidiče umožňující normální výhled a v normální vzdálenosti od volantu a pedálů
	43.02	Anatomicky přizpůsobené sedadlo řidiče
	43.03	Sedadlo řidiče s postranní podpěrou pro dobrou stabilitu
	43.04	Sedadlo řidiče s opěrkou ruky
	43.06	Přizpůsobení bezpečnostního pásu
	43.07	Typ bezpečnostního pásu s podporou pro dobrou stabilitu
44		Úpravy motocyklů (povinnost uvedení podkódu)
	44.01	Samostatně ovládaná brzda
	44.02	Přizpůsobená brzda na předním kole
	44.03	Přizpůsobená brzda na zadním kole
	44.04	Přizpůsobená rukojeť plynu

	44.08	Výška sedadla umožňující řidiči v poloze vsedě mít současně obě nohy na zemi a udržovat motocykl v rovnováze při zastavení a stání
	44.09	Ovládání brzdy na předním kole s maximální silou ... N <sup>13</sup> (například „44.09 (140 N)“)
	44.10	Ovládání brzdy na zadním kole s maximální silou ... N <sup>14</sup> (například „44.10 (240 N)“)
	44.11	Přizpůsobená stupačka
	44.12	Přizpůsobená řidítka
45		Motocykl pouze s postranním vozíkem
46		Pouze tříkolky
47		Pouze vozidla s více než dvěma koly, u kterých řidič nemusí pro rozjetí, zastavení a stání udržovat rovnováhu

<sup>13</sup> Tato síla udává schopnost řidiče ovládat systém.

<sup>14</sup> Tato síla udává schopnost řidiče ovládat systém.

50		Omezení na určité vozidlo / číslo podvozku (identifikační číslo vozidla, VIN)
Písmena používaná v kombinaci s kódy 01 až 44 pro další specifikace:		
a	vlevo	
b	vpravo	
c	ruka	
d	noha	
e	střední	
f	rameno	
g	palec	

### OMEZENÉ POUŽITÍ KÓDŮ

60		Volitelné ekvivalenty (povinné použití podkódu)
	60.01	Držitel řidičského průkazu B ve věku alespoň 21 let může řídit tříkolky s pohonem nad 15 kW
	60.02	Držitel řidičského průkazu skupiny B může řídit motocykly skupiny A1
	60.03	Držitel řidičského průkazu skupiny B1 smí řídit pouze vozidla s maximální hmotností nepřesahující 2 500 kg a maximální rychlostí technicky omezenou na 45 km/h
61		Omezeno na jízdy za dne (např.: jednu hodinu po východu a jednu hodinu před západem slunce)
62		Omezení jízdy v okruhu ... km od místa bydliště držitele průkazu nebo pouze ve městě/regionu

63		Řízení bez cestujících
64		Jízda rychlostí nepřesahující ... km/h
65		Řízení povoleno výhradně v doprovodu jiného držitele řidičského oprávnění minimálně stejné skupiny, pokud se na podmínku nevtahuje kód 98.02
66		Bez přívěsu
67		Zákaz jízdy na dálnici
68		Zákaz jízdy pod vlivem alkoholu
69		Pouze řízení vozidel vybavených alkoholovým imobilizérem v souladu s normou EN 50436. Označení data skončení platnosti je dobrovolné (např. „69“ nebo „69(1.1.2016)“)

### *SPRÁVNÍ ZÁLEŽITOSTI*

70		Výměna řidičského průkazu č. ... vydaného ... (kým) (v případě třetí země rozlišovací značka EU/OSN; například „70.0123456789.NL“)
71		Duplikát řidičského průkazu č. ... (v případě třetí země rozlišovací značka EU/OSN; například „71.987654321.HR“)
72		Výměna průkazu č. ... vydaného ... (kým) ... (rozlišovací značka OSN pro třetí zemi podléhající prováděcímu rozhodnutí podle čl. 12 odst. 7; například „72.0123456789.USA“)
73		Pouze pro motorová čtyřkolová vozidla skupiny B (B1)
78		Pouze pro vozidla s automatickou převodovkou

79		Omezeno na vozidla uvedená v článku 18 této směrnice (povinné použití podkódu)
	79.01	Pouze pro dvoukolová vozidla s postranním vozíkem nebo bez něj
	79.02	Pouze pro tříkolová vozidla nebo lehké čtyřkolky skupiny AM
	79.03	Pouze pro tříkolky
	79.04	Pouze pro tříkolky doplněné o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kg
	79.05	Motocykl skupiny A1 s poměrem výkonu ke hmotnosti vyšším než 0,1 kW/kg
	79.06	Vozidlo skupiny BE, pokud maximální přípustná hmotnost přívěsu přesahuje 3 500 kg
80		Pouze pro držitele řidičského průkazu pro motorovou tříkolku skupiny A, kteří nedosáhli věku 24 let
81		Pouze pro držitele řidičského průkazu pro dvoukolový motocykl skupiny A, kteří nedosáhli věku 21 let
95		Řidič je držitelem osvědčení o odborné způsobilosti (CPC) podle směrnice (EU) 2022/2561 do ... (například: „95(1.1.2028)“)
96		Vozidla skupiny B doplněná o přívěs s maximální přípustnou hmotností přesahující 750 kg, pokud maximální přípustná hmotnost této soupravy přesahuje 3 500 kg, ale nepřesahuje 4 250 kg
97		Není oprávněn řídit vozidlo skupiny C1, které spadá do oblasti

		působnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 <sup>15</sup> .
98		Kódy použité pro účely článků 14 a 15 (povinné použití podkódu)
	98.01	Řidič je považován za začínajícího řidiče a vztahují se na něj podmínky zkušební doby. V případě výměny, prodloužení nebo nahrazení průkazu se kód doplní datem konce zkušební doby, která byla původně zaznamenána (například 98.01.13.4.2028)
	98.02	Držitel musí splňovat podmínky pro režim řízení s doprovodem, dokud nedosáhne věku 18 let.
99		Kód používaný pro řízení obytného automobilu nebo těžkého sanitního automobilu s řidičským průkazem skupiny B, pokud maximální přípustná hmotnost přesahuje 3 500 kg, ale nepřesahuje 4 250 kg

Kódy 100 a výše jsou vnitrostátní kódy platné jen pro řízení na území členského státu, který vydal řidičský průkaz.

<sup>15</sup> 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 060, 28.2.2014, s. 1).

## PŘÍLOHA II

### MINIMÁLNÍ POŽADAVKY NA ŘIDIČSKÉ ZKOUŠKY A ZNALOSTI, DOVEDNOSTI A CHOVÁNÍ PRO ŘÍZENÍ VOZIDLA S VLASTNÍM POHONEM

#### I. MINIMÁLNÍ POŽADAVKY NA ŘIDIČSKÉ ZKOUŠKY

Členské státy přijmou nezbytná opatření k tomu, aby žadatelé o řidičská oprávnění měli znalosti a dovednosti nezbytné pro řízení vozidla s vlastním pohonem a aby vykazovali chování nezbytné pro řízení vozidla s vlastním pohonem. Zkoušky zavedené k tomuto účelu se musí skládat z:

- teoretické zkoušky,
- po úspěšné účasti na teoretické zkoušce, zkoušky dovedností a chování.

Podmínky, za kterých jsou tyto zkoušky prováděny, jsou stanoveny níže.

#### A. TEORETICKÁ ZKOUŠKA

##### 1. Forma

Je třeba zvolit takovou formu, aby bylo možné zajistit, že žadatel má potřebné znalosti ve všech oblastech uvedených v bodech 2, 3 a 4.

Žadatelé o řidičský průkaz jedné skupiny, kteří již složili teoretickou zkoušku pro řidičský průkaz jiné skupiny, mohou být vyňati z působnosti společných ustanovení bodů 2, 3 a 4.

##### 2. Obsah teoretické zkoušky platné pro všechny skupiny vozidel

Otázky se kladou ke každému z témat uvedených v následujících bodech, přičemž obsah a forma otázek se ponechávají na uvážení každého členského státu:

- a) pravidla silničního provozu:
  - zejména pokud jde o svislé a vodorovné dopravní značky, značení a signály, přednost v jízdě a omezení rychlosti;
- b) řidič:
  - význam bdělosti a postoje vůči ostatním účastníkům silničního provozu, včetně účastníků mikromobility,
  - obecné vnímání, včetně vnímání nebezpečí, úsudku a rozhodování, zejména reakční doby, stejně jako změny v chování řidiče vlivem alkoholu, drog a léčiv, stavu mysli a únavy;

- c) silniční provoz:
- nejdůležitější zásady týkající se dodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, brzdných drah a držení vozidla na silnici při jízdě za různých povětrnostních podmínek a při různém stavu vozovky,
  - rizikové faktory řízení týkající se různého stavu vozovky, včetně vnímání a předvídání nebezpečí, zejména jeho změny související s počasím a denní a noční dobou,
  - vlastnosti různých druhů pozemních komunikací a příslušné právní předpisy,
  - bezpečné řízení v silničních tunelech;
- d) ostatní účastníci silničního provozu:
- specifické rizikové faktory související s nedostatečnými zkušenostmi ostatních účastníků silničního provozu, zejména zranitelných účastníků silničního provozu, kteří jsou v porovnání s uživateli motorových vozidel, jako jsou osobní automobily, autobusy a nákladní vozidla, méně chráněni a jsou přímo vystaveni účinkům srážek. Do této kategorie patří chodci, cyklisté, uživatelé jednostranných motorových vozidel, uživatelé zařízení pro osobní mobilitu a osoby se zdravotním postižením nebo se sníženou schopností pohybu a orientace.
  - rizika spočívající ve způsobu jízdy a řízení různých druhů vozidel a v různém zorném poli jejich řidičů, včetně vozidel s pokročilými asistenčními systémy pro řidiče a dalšími automatizovanými systémy;
- e) obecná pravidla a předpisy a ostatní záležitosti:
- pravidla týkající se správních dokladů požadovaných k používání vozidla,
  - obecná pravidla určující, jak se musí řidič chovat v případě dopravní nehody (umístění výstražného zařízení a zapnutí varovné signalizace), a opatření, která může učinit, aby v případě potřeby pomohl obětem dopravní nehody,
  - bezpečnostní opatření týkající se vozidla, přepravovaného nákladu a přepravovaných osob,
  - znalost bezpečnostních aspektů souvisejících s vozidly na alternativní pohon;
- f) nezbytná bezpečnostní opatření při opouštění vozidla;
- g) mechanická hlediska spojená s bezpečností silničního provozu; žadatel musí být schopen zjistit nejběžnější závady, zejména na systému řízení, odpružení a brzděném systému, pneumatikách, světlech a ukazatelích směru, světlometech, zpětných zrcátkách, čelním skle a stěračích, výfukovém systému, bezpečnostních pásech a zvukovém výstražném zařízení;



- h) bezpečnostní vybavení vozidla, a zejména užívání bezpečnostních pásů, opěrek hlav, dětských zádržných systémů;
- ha) nabíjení elektrických vozidel;
- i) pravidla a hlediska týkající se používání vozidel ve vztahu k životnímu prostředí, včetně elektrických vozidel: vhodné používání zvukových výstražných zařízení, malá spotřeba paliva/energie, omezení emisí (emise skleníkových plynů, látky znečišťující ovzduší, hluk a mikroplasty z opotřebení pneumatik a vozovky atd.);
- j) výhody, omezení a rizika spojená s pokročilými asistenčními systémy pro řidiče a automatizovanými systémy řízení. Význam jejich rozdílů a bezpečného používání, jakož i interakce řidiče, povinností řidiče a toho, jak mohou systémy ovlivnit povědomí a chování řidiče. To zahrnuje oblast používání uvedených systémů, existenci žádostí o převzetí generovaných těmito systémy a zbývající povinnosti řidiče během aktivace těchto systémů.

### **Nový bod odůvodnění (18a)**

„(18a) Vzhledem k rostoucí dostupnosti a používání pokročilých asistenčních systémů pro řidiče a automatizovaných systémů řízení je nezbytné zahrnout požadavky týkající se těchto systémů do teoretických zkoušek, aby řidič získal obecné znalosti o výhodách, omezeních a rizicích spojených s automatizovanými systémy. Tento požadavek na znalosti se týká zejména oblasti používání automatizovaných systémů řízení, existence žádostí o převzetí automatizovanými systémy řízení a zbývajících povinností řidiče během aktivace automatizovaných systémů řízení.“

### **3. Zvláštní ustanovení pro skupiny A1, A2 a A**

Povinné ověření obecných znalostí o:

- a) používání ochranné výstroje, například rukavic, bot, oblečení a ochranné přilby;
- b) viditelnosti motocyklistů pro jiné účastníky silničního provozu;
- c) rizikových faktorech týkajících se různých stavů vozovky, jak je uvedeno výše, se zvláštním zřetelem na kluzké části, například kryty kanalizace, vodorovné dopravní značení, jako jsou čáry a šipky, tramvajové koleje;
- d) technických hlediscích spojených s bezpečností silničního provozu, jak je uvedeno výše, se zvláštním zřetelem na spínač výstražných světel, hladinu oleje a stav řetězu.

#### 4. Zvláštní ustanovení pro skupiny C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E

##### 1) Povinné ověření obecných znalostí o:

- a) pravidlech týkajících se doby řízení a doby odpočinku, jak jsou definována v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006<sup>16</sup>; používání záznamového zařízení ve smyslu nařízení (EU) č. 165/2014;
- b) pravidlech týkajících se dotyčného druhu přepravy: zboží nebo osob;
- c) dokladech vozidla a přepravních dokladech požadovaných pro vnitrostátní a mezinárodní přepravu zboží a cestujících;
- d) chování v případě nehody; znalosti opatření, která mají být učiněna po nehodě nebo podobné události, včetně záchranných akcí, například evakuace cestujících, a základní znalost první pomoci;
- e) opatřeních, která je třeba učinit při demontáži a výměně kol;
- f) pravidlech pro hmotnost a rozměry vozidel; pravidlech pro omezovače rychlosti;
- g) překážkách v zorném poli daných vlastnostmi jejich vozidel;
- h) orientaci v silniční mapě, plánování cesty, včetně užití elektronických navigačních systémů (nepovinné);
- i) bezpečnostních faktorech týkajících se nakládání vozidla: kontrola nákladu (uspořádání a upevnění), obtíže s různými druhy nákladu (například kapaliny, zavěšené náklady atd.), nakládka a vykládka zboží a užití nakládacího zařízení (pouze pro skupiny C, CE, C1, C1E);
- j) odpovědnosti řidiče při přepravě cestujících; pohodlí a bezpečnosti cestujících; přepravě dětí; nezbytné kontrole před odjezdem; součástí teoretické zkoušky jsou všechny druhy autobusů (autobusy veřejné linkové dopravy a autobusy dálkové dopravy, autobusy zvláštních rozměrů...) (pouze pro skupiny D, DE, D1, D1E);
- (k) členské státy mohou osvobodit žadatele o řidičský průkaz pro vozidlo skupiny C1 nebo C1E, které nepadá do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 165/2014, od povinnosti prokázat znalost témat uvedených v bodě 4 podbodě 1 písm. a) až c).

---

<sup>16</sup> 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).

- 2) Povinné ověření obecných znalostí o těchto dalších ustanoveních týkajících se skupin C, CE, D a DE:
- a) zásadách konstrukce a funkce: spalovacích [...] motorů, kapalin (například motorového oleje, chladicí směsi, kapaliny do ostřikovače), palivového systému, elektrického systému, zapalovacího systému, převodového ústrojí (spojky, převodovky, atd.);
  - b) mazání a ochraně před mrazem;
  - c) zásadách konstrukce, montáže a správného používání pneumatik a péče o ně;
  - d) zásadách typů, funkce, hlavních částí, zapojení, používání a denní údržby brzdného zařízení a regulátorů rychlosti a používání brzd s protiblokovacím systémem;
  - e) zásadách typů, funkce, hlavních částí, zapojení, užívání a denní údržby spojovacích systémů (pouze pro skupiny CE, DE);
  - f) způsobech lokalizace příčin poruch;
  - g) preventivní údržbě vozidel a nezbytných běžných opravách;
  - h) odpovědnosti řidiče při přebírání, přepravě a dodávání zboží v souladu s dohodnutými podmínkami (pouze pro skupiny C, CE).

## B. ZKOUŠKA DOVEDNOSTÍ A CHOVÁNÍ

### 5. Vozidlo a jeho vybavení

#### 1) Převodovka vozidla

- a) Řízení vozidla s manuální převodovkou podléhá složení zkoušky dovedností a chování vykonané ve vozidle s manuální převodovkou.

„Vozidlem s manuální převodovkou“ se rozumí vozidlo, ve kterém je pedál spojky (nebo manuálně ovládaná páka u skupin A, A2 a A1), který musí řidič ovládat při startu nebo zastavení vozidla a řazení.

- b) Vozidla, která nesplňují kritéria stanovená v bodě 5 podbodě 1 písm. a), se považují za vozidla s automatickou převodovkou.

Aniž je dotčen bod 5 podbod 1 písm. c), pokud žadatel absolvuje zkoušku dovedností a chování na vozidle s automatickou převodovkou, zaznamená se tato skutečnost do každého řidičského průkazu vydaného na základě této zkoušky, a to pomocí příslušného kódu Unie stanoveného v části E přílohy I. Řidičské průkazy s tímto označením se použijí pouze pro řízení vozidel s automatickou převodovkou.

Kód Unie popsany v prvním pododstavci se nezaznamenává do průkazu skupin A1, A2, A, B1 nebo B, nebo se z něj následně odstraní, pokud žadatel nebo držitel složil zvláštní zkoušku dovedností a chování nebo absolvoval zvláštní výcvik, který může proběhnout před zkouškou dovedností a chování na vozidle s automatickou převodovkou nebo po ní.

Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby:

- i) schválily zvláštní výcvik a dohlížely na něj nebo
- ii) zorganizovaly zvláštní zkoušku dovedností a chování.

Vozidla používaná pro výcvik nebo zkoušku podle tohoto bodu musí mít manuální převodovku a musí patřit do skupiny řidičského průkazu, o kterou účastníci požádali.

Délka zkoušky dovedností a chování a ujetá vzdálenost musí být dostatečné k posouzení dovedností a chování stanovených v bodě 6 nebo 7 této přílohy, přičemž zvláštní pozornost se věnuje fungování převodovky vozidla.

Výcvik obsahuje všechny aspekty uvedené v bodě 6 nebo 7 této přílohy, přičemž zvláštní pozornost je věnována používání převodovky vozidla. Každý účastník provede praktickou část a prokáže své dovednosti a chování na veřejných komunikacích. Výcvik trvá nejméně 7 hodin.

- c) Zvláštní ustanovení týkající se vozidel skupin BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E

Členské státy mohou rozhodnout, že se na řidičský průkaz pro vozidla skupiny BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 nebo D1E nezaznamená žádné omezení na vozidla s automatickou převodovkou podle bodu 5 podbodu 1 písm. b), pokud žadatel již je držitelem řidičského průkazu bez omezení stanoveného v písm. b) alespoň v jedné z těchto skupin: B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 nebo D1E a během zkoušky dovedností a chování provedl úkony popsané v bodě 8 podbodě 4.

2) Vozidla používaná při zkouškách dovedností a chování musí splňovat následující minimální kritéria. Členské státy mohou stanovit přísnější kritéria nebo přidat další. Členské státy mohou na vozidla skupiny A1, A2 a A používaná při zkoušce dovedností a chování uplatnit toleranci 5 cm<sup>3</sup> pod požadovaný minimální objem válců.

a) Skupina A1:

Motocykl skupiny A1 bez postranního vozíku o výkonu nejvýše 11 kW a s poměrem výkonu ke hmotnosti nejvýše 0,1 kW/kg, schopný vyvinout rychlost nejméně 80 km/h.

Pokud je motocykl poháněn spalovacím motorem, musí být objem válců motoru nejméně 120 cm<sup>3</sup>.

Pokud je motocykl poháněn elektrickým motorem, musí být poměr výkonu ke hmotnosti nejméně 0,08 kW/kg.

b) Skupina A2:

Motocykl bez postranního vozíku o výkonu nejméně 20 kW, avšak nepřesahujícím 35 kW, a s poměrem výkonu ke hmotnosti nejvýše 0,2 kW/kg.

Pokud je motocykl poháněn spalovacím motorem, musí být objem válců motoru nejméně 250 cm<sup>3</sup>.

Pokud je motocykl poháněn elektrickým motorem, musí být poměr výkonu ke hmotnosti nejméně 0,15 kW/kg.

c) skupina A:

Motocykl bez postranního vozíku, jehož hmotnost v nenaloženém stavu je vyšší než 180 kg, o výkonu nejméně 50 kW. Členský stát může přijmout toleranci 5 kg pod požadovanou minimální hmotnost.

Pokud je motocykl poháněn spalovacím motorem, musí být objem válců motoru nejméně 600 cm<sup>3</sup>.

Pokud je motocykl poháněn elektrickým motorem, musí být poměr výkonu ke hmotnosti nejméně 0,25 kW/kg.

d) Skupina B:

Čtyřkolové vozidlo skupiny B schopné vyvinout rychlost nejméně 100 km/h.

e) Skupina BE:

Jízdní souprava tvořená zkušebním vozidlem skupiny B a přívěsem s maximální přípustnou hmotností alespoň 1 000 kg, schopná jízdy rychlostí alespoň 100 km/h, která nespadá do skupiny B; nákladový oddíl přívěsu sestává z uzavřeného skříňového tělesa o šířce a výšce odpovídající alespoň šířce a výšce motorového vozidla; uzavřené skříňové těleso může být také o něco užší než motorové vozidlo, pokud je výhled dozadu možný pouze za použití vnějších zpětných zrcátek motorového vozidla; skutečná celková hmotnost přistaveného přívěsu musí být nejméně 800 kg.

f) Skupina B1:

i) čtyřkolové vozidlo s vlastním pohonem schopné vyvinout rychlost nejméně 60 km/h nebo

ii) pokud řidičský průkaz opravňuje k řízení vozidel uvedených v čl. 9 odst. 4 prvním pododstavci písm. c), musí vozidlo používané při zkouškách dovedností a chování splňovat podmínky stanovené v uvedeném odstavci.

g) Skupina C:

Vozidlo skupiny C s maximální přípustnou hmotností nejméně 12 000 kg, délkou nejméně 8 m a šířkou nejméně 2,40 m a schopné vyvinout rychlost nejméně 80 km/h; vybavené brzdami s protiblokovacím systémem osazeným záznamovým zařízením podle nařízení (EU) č. 165/2014; nákladový oddíl sestává z uzavřené skříňové nástavby, která je nejméně tak široká a vysoká jako kabina; skutečná maximální přípustná hmotnost přistaveného vozidla musí být nejméně 10 000 kg.

h) Skupina CE:

Buď kloubové vozidlo, nebo souprava zkušebního vozidla skupiny C a přívěsu o délce nejméně 7,5 m; jak kloubové vozidlo, tak jízdní souprava musí mít maximální přípustnou hmotnost nejméně 20 000 kg, délku nejméně 14 m a šířku nejméně 2,40 m, musí být schopny vyvinout rychlost nejméně 80 km/h, být vybaveny brzdami s protiblokovacím systémem osazeným záznamovým zařízením podle nařízení (EU) č. 165/2014; nákladový oddíl sestává z uzavřené skříňové nástavby, která je nejméně tak široká a vysoká jako kabina; skutečná celková hmotnost jak přistaveného kloubového vozidla, tak jízdní soupravy musí být nejméně 15 000 kg.

i) Skupina C1:

Vozidlo podskupiny C1 s maximální přípustnou hmotností nejméně 4 000 kg, délkou nejméně 5 m a schopné vyvinout rychlost nejméně 80 km/h; vybavené brzdami s protiblokovacím systémem a záznamovým zařízením podle nařízení (EU) č. 165/2014; nákladový oddíl sestává z uzavřené skříňové nástavby, která je nejméně tak široká a vysoká jako kabina;

Pokud osoba nebude zkoušena ze schopnosti používat záznamové zařízení, nemusí být vozidlo záznamovým zařízením vybaveno.

j) Skupina C1E:

Jízdní souprava tvořená zkušebním vozidlem podskupiny C1 a přívěsem s maximální přípustnou hmotností alespoň 1 250 kilogramů; tato souprava musí mít délku nejméně 8 m a být schopná vyvinout rychlost nejméně 80 km/h; nákladový oddíl přívěsu sestává z uzavřeného skříňového tělesa, které je nejméně tak široké a vysoké jako kabina; uzavřené skříňové těleso může také být o něco užší než kabina, pokud je výhled dozadu možný pouze za použití vnějších zpětných zrcátek motorového vozidla; skutečná celková hmotnost přistaveného přívěsu musí být nejméně 800 kg.

k) Skupina D:

Vozidlo skupiny D o délce nejméně 10 m a šířce nejméně 2,40 m, schopné vyvinout rychlost nejméně 80 km/h; vybavené brzdami s protiblokovacím systémem a záznamovým zařízením podle nařízení (EU) č. 165/2014;

l) Skupina DE:

Jízdní souprava tvořená zkušebním vozidlem skupiny D a přívěsem s maximální přípustnou hmotností nejméně 1 250 kg, šířkou nejméně 2,40 m, schopná vyvinout rychlost nejméně 80 km/h; nákladový oddíl přívěsu sestává z uzavřeného skříňového tělesa, které je nejméně 2 m široké a 2 m vysoké; skutečná celková hmotnost přistaveného přívěsu musí být nejméně 800 kg.

m) Skupina D1:

Vozidlo podskupiny D1 s maximální přípustnou hmotností nejméně 4 000 kg, délkou nejméně 5 m a schopné vyvinout rychlost nejméně 80 km/h; vybavené brzdami s protiblokovacím systémem a záznamovým zařízením podle nařízení (EU) č. 165/2014;

n) Skupina D1E:

Jízdní souprava tvořená zkušebním vozidlem skupiny D1 a přívěsem s maximální přípustnou hmotností alespoň 1 250 kilogramů, schopná jízdy rychlostí alespoň 80 km/h; nákladový oddíl přívěsu sestává z uzavřeného skříňového tělesa, které je nejméně 2 m široké a 2 m vysoké; skutečná celková hmotnost přistaveného přívěsu musí být nejméně 800 kg.

**6. Dovednosti a chování, které se zkoušejí ve skupinách A1, A2 a A**

1) Příprava a technická kontrola vozidla s ohledem na bezpečnost silničního provozu

Žadatel prokáže, že je schopen připravit vozidlo pro bezpečnou jízdu splněním následujících požadavků:

- a) upravit si ochrannou výstroj, například rukavice, boty, oblečení a ochrannou přilbu;
- b) provést [...] namátkové kontroly stavu pneumatik, brzd, řízení, spínače výstražných světel (je-li k dispozici), řetězu, hladiny oleje, světel, světlometů, směrových světel a výstražných zvukových zařízení.

2) Zvláštní jízdní úkony, které se zkoušejí s ohledem na bezpečnost silničního provozu:

- a) dát motocykl na stojan, sejmut motocykl se stojanu a vést jej bez použití motoru;
- b) zaparkovat motocykl na stojan;



- c) alespoň dva jízdní úkony, včetně slalomu, provedené při nízké rychlosti; to umožní posouzení schopnosti ovládat akcelerační pedál, brzdu, udržovat rovnováhu a směr pohledu, polohu na motocyklu a polohu chodidla na opěrkách pro nohy; Jestliže se zkouška provádí na motocyklu s manuální převodovkou, provádí se v kombinaci s manipulací se spojkou.
- d) alespoň dva jízdní úkony provedené při vyšší rychlosti, z nichž jeden v rychlosti nejméně 30 km/h a jeden spočívající ve vyhýbání se překážce v rychlosti nejméně 50 km/h; to umožní posouzení schopnosti udržovat polohu na motocyklu, směr pohledu a rovnováhu a ovládat techniku řízení. Jestliže se zkouška provádí na motocyklu s manuální převodovkou, jeden úkon se provádí při zařazeném druhém nebo třetím rychlostním stupni; to umožní posoudit způsobilost v oblasti techniky řazení;
- e) brzdění: předvést alespoň dva úkony brzdění, včetně použití nouzové brzdy, při minimální rychlosti 50 km/h; to umožní posouzení schopnosti ovládat přední a zadní brzdy, udržovat směr pohledu a polohu na motocyklu.

### 3) Chování v provozu

Žadatelé v situacích běžného silničního provozu, při dodržení všech zásad bezpečnosti a všech nezbytných bezpečnostních opatření provedou tyto úkony:

- a) rozjezd: po zaparkování, po zastavení v provozu; při opouštění příjezdové cesty;
- b) jízdu na přímých komunikacích; míjení protijedoucích vozidel, včetně úseků s omezeným prostorem;
- c) jízdu v zatáčkách;
- d) křižovatky: příjezd do křižovatky a průjezd křižovatkami a dálničními uzly;
- e) změna směru jízdy: odbočování doleva a doprava; přejíždění mezi jízdními pruhy;
- f) příjezd na dálnici / výjezd z dálnice nebo obdobné silnice (je-li k dispozici): zařazení do rychlejšího pruhu; výjezd přes zpomalovací pruh;
- g) předjíždění/míjení: předjíždění jiných vozidel (je-li to možné); jízdu kolem překážek, např. zaparkovaných aut; (popřípadě) předjíždění jinými vozidly;
- h) zvláštní vlastnosti pozemní komunikace (jsou-li k dispozici): křižovatky s kruhovým objezdem; železniční úrovněvé přejezdy; tramvajové a autobusové zastávky; přechody pro chodce; jízdu do kopce a z kopce při velkém podélném sklonu; tunely;

- i) reakce na nebezpečné situace a jejich předvídání; odchýlně od povinnosti provádět úkony v běžných dopravních situacích se úkony provádějí pouze v případě, že se nebezpečná situace objeví náhodně; alternativně lze pro zkoušky těchto dovedností použít simulátory;
- j) provedení nezbytných bezpečnostních opatření při opouštění vozidla.

## 7. Dovednosti a chování, které se zkoušejí ve skupinách B, B1 a BE

### 1) Příprava a technická kontrola vozidla s ohledem na bezpečnost silničního provozu

Žadatelé prokáží, že jsou schopni přípravy pro bezpečnou jízdu splněním následujících požadavků:

- a) úprava sedadla podle potřeby k zajištění správné polohy při sezení;
- b) nastavení zpětných zrcátek, bezpečnostních pásů a opěrek hlavy, jsou-li k dispozici;
- c) kontrola zavření dveří;
- d) provedení namátkových kontrol stavu pneumatik, řízení, brzd, kapalin (například motorového oleje, chladicí směsi, kapaliny do ostřikovače), světel, světlometů, ukazatelů směru a výstražného zvukového zařízení;
- e) kontrola bezpečnostních opatření týkajících se nakládání vozidla: karoserie, plachty, dveře od nákladního prostoru, zamykání kabiny, způsob nakládky, zabezpečení nákladu (pouze pro skupinu BE);
- f) kontrola spojovacího zařízení, brzd a elektrických spojení (pouze pro skupinu BE);

### 2) Skupiny B a B1: zvláštní jízdní úkony, které se zkoušejí s ohledem na bezpečnost silničního provozu

Zkouší se některé z těchto jízdních úkonů (alespoň dva jízdní úkony ze čtyř bodů, z nichž jedním úkonem je couvání):

- a) couvání na přímé silnici nebo couvání doprava nebo doleva za roh, při udržení správného jízdního pruhu;
- b) otočení vozidla do opačného směru jízdou vpřed a couváním;
- c) zaparkování vozidla a opuštění parkovacího místa (podélné, šikmé nebo kolmé parkování, a to jízdou vpřed a couváním, na rovině, do kopce nebo z kopce);
- d) zabrzdění za účelem zastavení přesně na určeném místě; provedení nouzového zastavení však není povinné.

- 3) Skupina BE – zvláštní jízdní úkony, které se zkoušejí s ohledem na bezpečnost silničního provozu:
- a) připojení přívěsu k motorovému vozidlu a odpojení přívěsu od motorového vozidla nebo odpojení přívěsu od motorového vozidla a opětné připojení přívěsu k motorovému vozidlu; tento jízdní úkon musí začínat s tažným vozidlem zaparkovaným vedle přívěsu (tj. nikoliv za sebou);
  - b) couvání v zatáčce, jejíž zakřivení je ponecháno na rozhodnutí členských států;
  - c) bezpečné zaparkování pro nakládku a vykládku.
- 4) Chování v provozu

Žadatelé v situacích běžného silničního provozu, při dodržení všech zásad bezpečnosti a všech nezbytných bezpečnostních opatření provedou tyto úkony:

- a) rozjezd: po zaparkování, po zastavení v provozu; při opouštění příjezdové cesty;
- b) jízdu po rovných silnicích; míjení protijedoucích vozidel, včetně úseků s omezeným prostorem;
- c) jízdu v zatáčkách;
- d) křižovatky: příjezd do křižovatky a průjezd křižovatkami a dálničními uzly;
- e) změna směru jízdy: odbočování doleva a doprava; přejíždění mezi jízdními pruhy;
- f) příjezd na dálnici / výjezd z dálnice nebo obdobné silnice (je-li k dispozici): zařazení do rychlejšího pruhu; výjezd přes zpomalovací pruh;
- g) předjíždění/míjení: předjíždění jiných vozidel (je-li to možné); jízdu podél překážek, například zaparkovaných aut; (popřípadě) předjíždění jinými vozidly;
- h) zvláštní vlastnosti pozemní komunikace (jsou-li k dispozici): křižovatky s kruhovým objezdem; železniční úrovňové přejezdy; tramvajové a autobusové zastávky; přechody pro chodce; jízdu do kopce a z kopce při velkém podélném sklonu; tunely;
- i) provedení nezbytných bezpečnostních opatření při opouštění vozidla;
- j) reakce na nebezpečné situace a jejich předvídání; odchýlně od povinnosti provádět úkony v běžných dopravních situacích se úkony provádějí pouze v případě, že se nebezpečná situace objeví náhodně; alternativně lze pro zkoušky těchto dovedností použít simulátory.

8. **Dovednosti a chování, které se zkoušejí ve skupinách C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E**

1) Příprava a technická kontrola vozidla s ohledem na bezpečnost silničního provozu

Žadatelé prokáží, že jsou schopni přípravy pro bezpečnou jízdu splněním následujících požadavků:

- a) úprava sedadla podle potřeby k zajištění správné polohy při sezení;
  - b) nastavení zpětných zrcátek, bezpečnostních pásů a opěrek hlavy, jsou-li k dispozici;
  - c) namátkové kontroly stavu pneumatik, řízení, brzd, světel, světlometů, ukazatelů směru a výstražného zvukového zařízení;
  - d) kontrola posilovačů brzd a systémů řízení; kontrola stavu kol, matic kol, blatníků, čelního skla, oken a stěračů, kapalin (například motorového oleje, chladicí směsi, kapaliny do ostřikovače); kontrola a používání přístrojové desky včetně záznamového zařízení podle nařízení (EU) č. 165/2014; Posledně uvedený požadavek se nevztahuje na žadatele o řídičský průkaz na vozidlo skupiny C1 nebo C1E, které nespadá do oblasti působnosti tohoto nařízení;
  - e) kontrola tlaku vzduchu, vzduchových nádrží a odpružení;
  - f) kontrola bezpečnostních opatření týkajících se nakládání vozidla: karoserie, plachty, dveře od nákladního prostoru, nakládací mechanismus (je-li k dispozici), zamykání kabiny (je-li k dispozici), způsob nakládky, zabezpečení nákladu (pouze pro skupiny C, CE, C1, C1E);
  - g) kontrola spojovacího zařízení, brzd a elektrických spojení (pouze pro skupiny CE, C1E, DE, D1E);
  - h) schopnost přijmout zvláštní bezpečnostní opatření týkající se vozidla; kontrola karoserie, dveří pro cestující, nouzových východů, výbavy pro první pomoc, hasicích přístrojů a dalšího bezpečnostního vybavení (pouze pro skupiny D, DE, D1, D1E);
  - i) orientace v silniční mapě, plánování cesty, včetně užití elektronických navigačních systémů (nepovinné),
- 1a) Řízení tažného vozidla bez přípojného vozidla (pouze C1E, CE, D1E a DE)

Není-li řidič již oprávněn řídit vozidla skupin C1, C, D1 a D, musí být před jízdou s připojeným přívěsem zajištěna způsobilost k řízení tažného vozidla.

- 2) Zvláštní jízdní úkony, které se zkoušejí s ohledem na bezpečnost silničního provozu:
- a) připojení přívěsu k motorovému vozidlu a odpojení přívěsu od motorového vozidla nebo odpojení přívěsu od motorového vozidla a opětné připojení přívěsu k motorovému vozidlu; tento jízdní úkon musí začínat s tažným vozidlem zaparkovaným vedle přívěsu (tj. nikoliv za sebou) (pouze pro skupiny CE, C1E, DE, D1E);
  - b) couvání v zatáčce, jejíž zakřivení je ponecháno na rozhodnutí členských států;
  - c) bezpečné zaparkování pro nakládku/vykládku na nakládací rampě/plošině nebo podobném zařízení (pouze pro skupiny C, CE, C1, C1E);
  - d) parkování s ohledem na bezpečné vystupování cestujících z autobusu a nastupování cestujících do autobusu (pouze pro skupiny D, DE, D1, D1E).

3) Chování v provozu

Žadatelé v situacích běžného silničního provozu, při dodržení všech zásad bezpečnosti a všech nezbytných bezpečnostních opatření provedou tyto úkony:

- a) rozjezd: po zaparkování, po zastavení v provozu; při opouštění příjezdové cesty;
- b) jízdu po rovných silnicích; míjení protijedoucích vozidel, včetně úseků s omezeným prostorem;
- c) jízdu v zatáčkách;
- d) křižovatky: příjezd do křižovatky a průjezd křižovatkami a dálničními uzly;
- e) změna směru jízdy: odbočování doleva a doprava; přejíždění mezi jízdními pruhy;
- f) příjezd na dálnici / výjezd z dálnice nebo obdobné silnice (je-li k dispozici): zařazení do rychlejšího pruhu; výjezd přes zpomalovací pruh;
- g) předjíždění/míjení: předjíždění jiných vozidel (je-li to možné); jízdu podél překážek, například zaparkovaných aut; (popřípadě) předjíždění jinými vozidly;
- h) zvláštní vlastnosti pozemní komunikace (jsou-li k dispozici): křižovatky s kruhovým objezdem; železniční úrovňové přejezdy; tramvajové a autobusové zastávky; přechody pro chodce; jízdu do kopce a z kopce při velkém podélném sklonu; tunely;
- i) provedení nezbytných bezpečnostních opatření při opouštění vozidla;
- j) reakce na nebezpečné situace a jejich předvídání; odchýlně od povinnosti provádět úkony v běžných dopravních situacích se úkony provádějí pouze v případě, že se nebezpečná situace objeví náhodně; alternativně lze pro zkoušky těchto dovedností použít simulátory.

4) Bezpečné a energeticky účinné řízení:

řídít s ohledem na zajištění bezpečnosti a snížení spotřeby paliva/energie a emisí při zrychlování, zpomalování, jízdě do kopce a z kopce. [...]

## 9. Vyhodnocení zkoušky dovedností a chování

- 1) Pro každou z řídicích situací uvedených v bodech 6, 7 a 8 odráží hodnocení dovednost, s jakou žadatel zvládá řízení vozidla, a předvedenou schopnost naprosto bezpečně řídit v provozu na pozemních komunikacích. Zkoušející se během zkoušky musí cítit bezpečně. Chyby v řízení nebo nebezpečné chování bezprostředně ohrožující bezpečnost zkušebního vozidla, jeho cestujících nebo dalších účastníků silničního provozu mají za následek nesložení zkoušky bez ohledu na to, zda musí zkoušející nebo doprovázející osoba zasáhnout. Avšak je na zkoušejícím, aby rozhodl, zda má být praktická zkouška dokončena.

Zkoušející jsou vyškoleni tak, aby byli schopni správně vyhodnotit schopnost žadatelů bezpečně řídit. Práci zkoušejících sleduje a dozoruje orgán pověřený členským státem, aby bylo zajištěno správné a důsledné provádění hodnocení chyb v souladu s normami stanovenými v této příloze.

- 2) Během hodnocení věnuje zkoušející zvláštní pozornost tomu, zda žadatelé vykazují defenzivní a sociální řídicí chování. To se odráží v celkovém způsobu řízení a zkoušející toto bere v úvahu při celkovém hodnocení žadatele. Celkové hodnocení zahrnuje přizpůsobivé a rozhodné (bezpečné) řízení, zohlednění stavu vozovky a povětrnostních podmínek, respektování okolního dopravního provozu, respektování zájmů ostatních účastníků silničního provozu (zejména zranitelných účastníků silničního provozu) a předvídaní.
- 3) Zkoušející dále hodnotí, zda žadatel:
- a) ovládá vozidlo; přičemž bere v úvahu: řádné užívání bezpečnostních pásů, zpětných zrcátek, opěrek hlavy; sedadel; správné používání světel a ostatního vybavení; správné používání spojky, převodovky, plynového pedálu, brzdového systému (včetně třetího brzdového systému, je-li k dispozici) a řízení; ovládání vozidla za různých podmínek, při různých rychlostech; stabilitu na silnici; hmotnost, rozměry a vlastnosti vozu; hmotnost a druh nákladu (pouze pro skupiny BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E); pohodlí cestujících (pouze pro skupiny D, DE, D1, D1E) (bez příliš rychlého přidávání plynu, s plynulým řízením a bez prudkého brzdění);
  - b) řídí hospodárně, bezpečně a energeticky účinně, s přihlédnutím k otáčkám motoru za minutu, přeřazování, brzdění a akceleraci (pouze pro skupiny B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E);
  - c) dodržuje pravidla pro sledování provozu: sledování celého okolí; správné používání zrcátek; vidění na dlouhé, střední a krátké vzdálenosti;
  - d) dodržuje přednost v jízdě: přednost v jízdě na křižovatkách a dálničních uzlech; dávání přednosti v jízdě za jiných okolností (například při změně směru, přejíždění mezi jízdními pruhy, zvláštních jízdních úkonech);

- e) správně se zařazuje na silnici: řádně se řadí na silnici, do jízdnic pruhů, v kruhových objezdech, na silnici se zatáčkami, přiměřeně podle typu a vlastností vozidla; předvídání změny zařazení;
- f) dodržování odstupu: dodržování dostatečné vzdálenosti před sebou a po straně; dodržování dostatečného odstupu od ostatních účastníků silničního provozu, zejména od zranitelných účastníků silničního provozu;
- g) dodržuje rychlostní limity a doporučení: nepřekračování nejvyšší povolené rychlosti; přizpůsobování rychlosti povětrnostním podmínkám a silničnímu provozu a případně vnitrostátním rychlostním limitům; jízda takovou rychlostí, aby bylo možno zastavit na viditelném a volném úseku silnice; přizpůsobování rychlosti jízdy obecné rychlosti stejných účastníků silničního provozu;
- h) respektuje světelnou signalizaci, dopravní značky a ostatní značení: správné chování na světelné signalizaci; dodržování pokynů osob řídících dopravní provoz; správné chování podle dopravních značek (zákazových nebo příkazových); přiměřené jednání podle vodorovného značení na vozovce;
- i) respektuje signalizaci: dávání znamení podle potřeby, správně a včas; správná signalizace změny směru jízdy; přiměřené reagování na všechna znamení dávaná ostatními účastníky silničního provozu;
- j) ovládá brzdění a zastavování: včasné zpomalování, brzdění nebo zastavování podle okolností; předvídavost; používání různých brzdových systémů (pouze pro skupiny C, CE, D, DE); používání jiných postupů zpomalování jízdy než brzdění (pouze pro skupiny C, CE, D, DE).

## 10. Délka zkoušky

Délka zkoušky a ujetá vzdálenost je dostatečná pro posouzení dovedností a chování podle hlavy B této přílohy. V žádném případě není doba strávená řízením na silnici kratší než 25 minut pro skupiny A, A1, A2, B, B1 a BE a 45 minut pro ostatní skupiny. V tomto čase není zahrnuto přijetí žadatele, příprava vozidla, technická kontrola vozidla s ohledem na bezpečnost silničního provozu, zvláštní jízdnic úkony, zajištění způsobilosti podle bodu 8 podbodu. 1a a oznámení výsledku praktické zkoušky.

## 11. Místo zkoušky

Část zkoušky, kterou se ověřuje zvládnutí jízdních úkonů, může být prováděna na zvláštním zkušebním pozemku. Pokud je to proveditelné, část zkoušky, při které se hodnotí chování žadatele v provozu, se provádí na silnicích mimo zastavěné oblasti, na rychlostních silnicích (silnicích pro motorová vozidla) a dálnicích (nebo podobných komunikacích), a dále na všech druhích městských ulic (v obytných oblastech s povolenou rychlostí 30 a 50 km/h, na městských rychlostních komunikacích), čímž jsou zastoupeny různé druhy obtížných situací, se kterými se řidiči budou pravděpodobně setkávat. Je také žádoucí, aby se zkouška konala při různé intenzitě dopravního provozu. Čas strávený řízením na pozemní komunikaci se optimálně využije k posouzení chování žadatele v různých oblastech provozu, se kterými se může setkat, se zvláštním důrazem na střídání těchto oblastí.

## II. ZNALOSTI, DOVEDNOSTI A CHOVÁNÍ PŘI ŘÍZENÍ VOZIDLA S VLASTNÍM POHONEM

Řidiči všech vozidel s vlastním pohonem mají vždy znalosti, dovednosti a chování popsané v bodech 1 až 9, a to s ohledem na jejich schopnost:

- rozpoznat a předvídat nebezpečné situace a rizika v dopravním provozu a zhodnotit jejich závažnost;
- dostatečně ovládat své vozidlo tak, aby se nevytvářely nebezpečné situace, a reagovat přiměřeně, kdyby se takové situace vyskytly,
- dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích, zejména ta, která jsou určena k zabránění dopravním nehodám a zachování plynulosti provozu,
- odhalit každou hlavní technickou závadu na svých vozidlech, zejména ty závady, které představují riziko pro bezpečnost, a umět je odpovídajícím způsobem odstranit,
- počítat se všemi faktory, které ovlivňují chování řidiče (například alkohol, únava, slabý zrak atd.) tak, aby si zachovali naprosté využití schopností potřebných pro bezpečnou jízdu,
- respektováním ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích pomáhat zajistit bezpečnost všech, zvláště těch nejzranitelnějších účastníků silničního provozu,
- mít dostatečné znalosti o rizikových faktorech souvisejících s prostředky mikromobility,
- mít dostatečné znalosti o bezpečnosti v souvislosti s používáním vozidel na alternativní pohon,
- mít dostatečné znalosti o používání pokročilých asistenčních systémů pro řidiče a dalších automatizovaných systémů.



Členské státy mohou provádět vhodná opatření k zajištění toho, aby řidiči, kteří pozbyli znalosti, dovednosti a chování popsané v bodech 1 až 9, mohli znovu těchto znalostí a dovedností nabýt a nadále vykazovat chování, které je požadováno pro řízení vozidla s vlastním pohonem.

## PŘÍLOHA III

### MINIMÁLNÍ POŽADAVKY NA TĚLESNÝ A DUŠEVNÍ STAV PŘI ŘÍZENÍ VOZIDLA S VLASTNÍM POHONEM

#### DEFINICE

1. Pro účely této přílohy se řidiči dělí do dvou skupin:

- 1) skupina 1: řidiči vozidel skupiny A, A1, A2, AM, B, B1 a BE;
- 2) skupina 2: řidiči vozidel skupiny C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E.

Vnitrostátní právní předpisy mohou stanovit, že ustanovení této přílohy určená pro řidiče třídy 2 se budou vztahovat i na řidiče vozidel skupiny B, kteří svůj řidičský průkaz používají k profesním účelům (taxi, sanitky apod.).

2. Žadatelé o vydání prvního řidičského průkazu nebo o prodloužení platnosti řidičského průkazu se obdobně řadí do třídy, do které budou patřit, jakmile jim bude průkaz vydán nebo jeho platnost prodloužena.

[...]

3. [...]

4. [...]

5. [...]

#### ZRAK

6. Všichni žadatelé o řidičský průkaz se podrobí odpovídající prohlídce, kterou se prokáže, zda mají dostatečnou zrakovou ostrost pro řízení vozidel s vlastním pohonem, jakož i orientačnímu vyšetření, jehož cílem je posoudit, zda je nutné další vyšetření týkající se zorného pole. Existují-li důvodné pochybnosti o zrakové ostrosti žadatele, vyšetří žadatele příslušný zdravotnický orgán. Při této prohlídce je věnována pozornost zejména: zrakové ostrosti, zornému poli, vidění za šera, oslnění a kontrastní citlivosti, diplopii a ostatním zrakovým funkcím, jež mohou ovlivňovat bezpečné řízení.

U řidičů skupiny 1 lze vydání řidičského průkazu zvážit ve „výjimečných jednotlivých případech“, kdy nelze splnit požadavek na zorné pole nebo zrakovou ostrost, ale existují důvody domnívat se, že vydání řidičského průkazu žadateli by neohrozilo bezpečnost silničního provozu; v takových případech by řidič měl podstoupit prohlídku provedenou příslušným zdravotnickým orgánem, kterou se prokáže, že neexistují žádná další poškození funkce zraku, včetně oslnění, kontrastní citlivosti a vidění za šera. Řidič nebo žadatel by měl rovněž splnit praktickou zkoušku, kterou provede příslušný orgán.

Skupina 1:

- 1) Žadatelé o vydání řidičského průkazu nebo o prodloužení jeho platnosti musí mít, v případě potřeby s použitím korekčních čoček, binokulární zrakovou ostrost nejméně 0,5 při použití obou očí.

Dále je třeba, aby rozsah horizontálního zorného pole byl alespoň 120 stupňů, dodatečný rozsah byl alespoň 50 stupňů na levou a pravou stranu a 20 stupňů směrem nahoru a dolů. V centrální krajině (20 stupňů) se nesmějí vyskytovat žádné vady.

Pokud bude odhaleno postupující oční onemocnění, může být řidičský průkaz vydán nebo obnoven pouze v případě, že se žadatel pravidelně podrobí vyšetření příslušným zdravotnickým orgánem.

- 2) Žadatelé o vydání řidičského průkazu nebo o jeho obnovení, kteří mají úplnou funkční ztrátu zraku na jednom oku nebo kteří používají pouze jedno oko (například v případě diplopie), musí mít zrakovou ostrost alespoň 0,5, v případě potřeby za použití korekčních čoček. Příslušný zdravotnický orgán potvrdí, že toto monokulární vidění existuje dostatečně dlouho, aby došlo k adaptaci, a že vidění v tomto oku splňuje požadavky stanovené v bodě 6 podbodě 1.
- 3) Ve všech případech nedávno rozvinuté diplopie či po ztrátě zraku v jednom oku následuje přiměřené období k přizpůsobení (například šest měsíců), během kterého řízení není povoleno. Po uplynutí takového období je řízení povoleno pouze na základě příznivého posudku ze strany odborníků na zrak a řízení.

Skupina 2:

- 4) Žadatelé o vydání řidičského průkazu nebo o jeho obnovení musí mít zrakovou ostrost alespoň 0,8 v lepším oku a alespoň 0,1 v horším oku, v případě potřeby za použití korekčních čoček. Pokud jsou k dosažení hodnot 0,8 a 0,1 použity korekční čočky, jsou hodnoty minimální ostrosti (0,8 a 0,1) dosaženy buď korekcí pomocí brýlí se silou nepřesahující plus osm dioptrií, nebo pomocí kontaktních čoček. Žadatel musí korekci dobře snášet.

Dále je třeba, aby rozsah horizontálního zorného pole obou očí byl alespoň 160 stupňů, dodatečný rozsah byl alespoň 70 stupňů na levou a pravou stranu a 30 stupňů směrem nahoru a dolů. V centrální krajině (30 stupňů) se nesmějí vyskytovat žádné vady.

Řidičské průkazy nelze vydat nebo obnovit žadatelům nebo řidičům s poruchou kontrastní citlivosti nebo diplopií.

Po značné ztrátě zraku v jednom oku následuje přiměřené období k přizpůsobení (například šest měsíců), během kterého není dotčené osobě řízení povoleno. Po uplynutí takového období je řízení povoleno pouze po příznivém posudku ze strany odborníků na zrak a řízení.

## **SLUCH**

7. Řidičské průkazy mohou být vydány nebo prodlouženy žadatelům nebo řidičům ve třídě 2 pouze na základě posudku příslušných zdravotnických orgánů; během lékařské prohlídky je věnována zvláštní pozornost možnosti kompenzace.

## **OSOBY S TĚLESNÝM POSTIŽENÍM**

8. Řidičské průkazy nelze vydat nebo prodloužit žadatelům nebo řidičům s obtížemi nebo poruchami pohybového ústrojí, které jsou nebezpečné při řízení vozidla s vlastním pohonem.

Skupina 1:

- 1) Řidičské průkazy podléhající určitým omezením lze vydat žadatelům nebo řidičům s tělesným postižením na základě vydání posudku příslušného zdravotnického orgánu. Tento posudek vychází z lékařského posouzení zmíněných obtíží nebo poruch a v nezbytných případech z praktické zkoušky. V posudku je také uvedeno, jaké úpravy vozidla jsou nezbytné a zda musí řidič používat ortopedickou pomůcku, pokud zkouška dovedností a chování prokáže, že by s takovou pomůckou nebylo řízení nebezpečné.

- 2) Řidičské průkazy mohou být vydány nebo prodlouženy žadatelům s postupujícími onemocněními, pokud je daná osoba pravidelně vyšetřována, aby se zjistilo, zda je i nadále schopna řídit vozidlo naprosto bezpečně.

Je-li tělesné postižení neměnné, může být řidičský průkaz vydán nebo jeho platnost prodloužena, aniž by žadatel musel podstupovat pravidelná lékařská vyšetření.

Skupina 2:

- 3) Příslušný zdravotnický orgán pečlivě posoudí dodatečná rizika a nebezpečí spojená s řízením vozidel, na která se vztahuje definice této třídy.

## KARDIOVASKULÁRNÍ NEMOCI

9. Kardiovaskulární problémy nebo nemoci mohou způsobit náhlé zhoršení mozkových funkcí, což představuje nebezpečí pro silniční provoz. Tyto nemoci jsou důvodem k rozhodnutí o dočasném nebo trvalém omezení řízení.
- 1) V případě následujících kardiovaskulárních nemocí smí být řidičské průkazy vydány nebo smí být jejich platnost prodloužena žadatelům nebo řidičům v uvedených skupinách pouze poté, co byla nemoc účinně léčena a bylo vydáno příslušné lékařské povolení, a v případě potřeby pod podmínkou pravidelných lékařských kontrol:
- a) bradyarytmie (poškození funkce sinusového uzlu a poruchy kondukce) a tachyarytmie (supraventrikulární a ventrikulární arytmie) s případem nebo případy synkopy v minulosti v důsledku poruch srdečního rytmu (použije se na skupiny 1 a 2);
  - b) bradyarytmie: poškození funkce sinusového uzlu a poruchy kondukce s Möbitzovou atrioventrikulární blokádou II. typu druhého stupně, atrioventrikulární blokádou třetího stupně nebo alternující raménkovou blokádou (použije se pouze na skupinu 2);
  - c) tachyarytmie (supraventrikulární a ventrikulární arytmie) spojená
    - se strukturálním onemocněním srdce a zejména setrvalou komorovou tachykardií (použije se na skupiny 1 a 2), nebo
    - s polymorfní nesetrvalou komorovou tachykardií nebo s indikací pro defibrilátor (použije se pouze na skupinu 2);
  - d) příznaky anginy pectoris (použije se na skupiny 1 a 2);
  - e) trvalá implantace nebo nahrazení kardiostimulátoru (použije se pouze na skupinu 2);

- f) implantace nebo nahrazení defibrilátoru nebo přiměřený či nepřiměřený výboj defibrilátoru (použije se pouze na skupinu 1);
- g) synkopa (přechodná ztráta vědomí a svalového tonu charakterizovaná rychlým nástupem, krátkým trváním a spontánním zotavením, k níž dochází v důsledku celkového nedokrvení mozkové tkáně z neznámé příčiny a u níž se předpokládá, že je podmíněna reflexem, bez žádného prokazatelného onemocnění srdce) (použije se na skupiny 1 a 2);
- h) akutní koronární syndrom (použije se na skupiny 1 a 2);
- i) stabilní angina pectoris, pokud se při mírné námaze neprojevují symptomy (použije se na skupiny 1 a 2);
- j) perkutánní koronární intervence (PCI) (použije se na skupiny 1 a 2);
- k) koronární arteriální bypass (CABG) (použije se na skupiny 1 a 2);
- l) tranzitorní ischemická ataka (TIA) (použije se na skupiny 1 a 2);
- m) významná stenóza krkavice (použije se pouze na skupinu 2);
- n) maximální průměr aorty převyšuje 5,5 cm (použije se pouze na skupinu 2);
- o) srdeční selhání:
  - klasifikace New York Heart Association (NYHA) I, II, III (použije se pouze na skupinu 1),
  - klasifikace NYHA I a II za předpokladu, že ejekční frakce levé komory činí alespoň 35 % (použije se pouze na skupinu 2).
- p) transplantace srdce (použije se na skupiny 1 a 2);
- q) zařízení na podporu srdeční činnosti (použije se pouze na skupinu 1);
- r) operace srdeční chlopně (použije se na skupiny 1 a 2);
- s) maligní hypertenze (zvýšení systolického krevního tlaku na hodnotu  $\geq 180$  mmHg nebo diastolického krevního tlaku na hodnotu  $\geq 110$  mmHg spojené s hrozícím nebo progresivním poškozením orgánů) (použije se na skupiny 1 a 2);
- t) krevní tlak stupně III (diastolický krevní tlak  $\geq 110$  mmHg a/nebo systolický krevní tlak  $\geq 180$  mmHg) (použije se pouze na skupinu 2);
- u) vrozená srdeční vada (použije se na skupiny 1 a 2);
- v) hypertrofická kardiomyopatie, pokud je bez synkopy (použije se pouze na skupinu 1);
- w) syndrom dlouhého QT intervalu se synkopou, torsade des pointes nebo  $QTc > 500$  ms (použije se pouze na skupinu 1).

- 2) Pokud jde o následující kardiovaskulární nemoci, řidičské průkazy se nevydají ani se neprodlouží jejich platnost žadatelům nebo řidičům v uvedených skupinách:
- a) implantace defibrilátoru (použije se pouze na skupinu 2);
  - b) periferní cévní onemocnění – aneurysma hrudní a břišní aorty, přičemž maximální průměr aorty je takový, že hrozí závažné riziko náhlého protržení a následně události, která osobu náhle učiní nezpůsobilou (použije se na skupiny 1 a 2);
  - c) srdeční selhání:
    - klasifikace NYHA IV (použije se pouze na skupinu 1);
    - klasifikace NYHA III a IV (použije se pouze na skupinu 2);
  - d) zařízení na podporu srdeční činnosti (použije se pouze na skupinu 2);
  - e) onemocnění srdeční chlopně s aortální regurgitací, stenózou aorty, mitrální regurgitací nebo mitrální stenózou, pokud se funkční schopnost odhaduje na hodnotu NYHA IV nebo pokud došlo k případům synkopy (použije se pouze na skupinu 1);
  - f) onemocnění srdeční chlopně s klasifikací NYHA III nebo IV nebo s ejekční frakcí (EF) pod 35 %, mitrální stenózou a závažnou plicní hypertenzí nebo s echokardiograficky diagnostikovanou závažnou stenózou aorty nebo stenózou aorty způsobující synkopu; s výjimkou zcela asymptomatické závažné stenózy aorty, pokud jsou splněny požadavky zátěžového testu (použije se pouze na skupinu 2);
  - g) strukturální a elektrická kardiomyopatie – hypertrofická kardiomyopatie se synkopami v minulosti, nebo pokud jsou splněny dvě nebo více z těchto podmínek: tloušťka stěny levé komory činí > 3 cm, nesetřvalá komorová tachykardie, náhlé úmrtí v rodině (příbuzného v prvním stupni), žádný nárůst krevního tlaku při námaze (použije se pouze na skupinu 2);
  - h) syndrom dlouhého QT intervalu se synkopou, torsade des pointes a QTc > 500 ms (použije se pouze na skupinu 2);
  - i) Brugadaův syndrom se synkopou nebo přerušení náhlé zástavy srdce (použije se na skupiny 1 a 2).

Řidičské průkazy smí být vydány nebo smí být jejich platnost prodloužena ve výjimečných případech, pokud je to řádně odůvodněno příslušným lékařským posudkem a pod podmínkou pravidelných lékařských kontrol, které zajistí, že daná osoba je s přihlédnutím k jejímu zdravotnímu stavu i nadále schopna řídit vozidlo bezpečně.

3) Jiné kardiomyopatie

U žadatelů nebo řidičů s již dobře popsányi kardiomyopatiemi (například arytmogenní kardiomyopatie pravé komory, nonkompaktní kardiomyopatie, katecholaminergní polymorfni komorová tachykardie a syndrom krátkého QT) nebo s novými kardiomyopatiemi, jež mohou být odhaleny, se posoudí riziko událostí způsobujících náhlou neschopnost. Je zapotřebí důkladné hodnocení odborníka. Musí být zváženy prognostické ukazatele konkrétní kardiomyopatie.

4) Členské státy mohou omezit vydávání nebo prodlužování platnosti řidičských průkazů žadatelům nebo řidičům s jinými kardiovaskulárními nemocemi.

## DIABETES MELLITUS

10. Pro účely následujících bodů platí tyto definice:

„závažnou hypoglykemií“ se rozumí stav, kdy je nutná pomoc jiné osoby;

„opakovanou hypoglykemií“ se rozumí druhá závažná hypoglykémie během 12 měsíců.

Skupina 1:

- 1) Řidičské průkazy lze vydat nebo obnovit žadatelům nebo řidičům, kteří trpí onemocněním diabetes mellitus. Pokud užívají léky, u nichž je riziko hypoglykemie nízké, podrobí se pravidelným lékařským kontrolám odpovídajícím jednotlivým případům. Pokud užívají léky, u nichž je riziko hypoglykemie vysoké a jež mohou ovlivnit způsobilost k řízení, podrobí se posudku příslušného zdravotnického orgánu a pravidelným lékařským kontrolám odpovídajícím jednotlivým případům, interval mezi nimi však nepřesáhne deset let.
- 2) Žadatel nebo řidič, který trpí diabetem a užívá léky, u nichž hrozí riziko vyvolání hypoglykemie, musí prokázat, že rozumí rizikům, která hypoglykémie přináší, a že tento stav dokáže dostatečně kontrolovat.

Řidičské průkazy se nevydají ani se neprodlouží jejich platnost žadatelům nebo řidičům, kteří nejsou o hypoglykémii dostatečně informováni.

Řidičské průkazy se nevydají ani se neprodlouží jejich platnost žadatelům nebo řidičům, kteří trpí opakující se závažnou hypoglykemií, pokud to nedoporučí příslušný lékařský posudek a pod podmínkou pravidelných lékařských kontrol. V případě opakující se závažné hypoglykemie během bdělého stavu se řidičský průkaz nevydá ani se neprodlouží jeho platnost, dokud neuplynou 3 měsíce od poslední příhody.



Řidičské průkazy smí být vydány nebo smí být prodloužena jejich platnost ve výjimečných případech, pokud je to řádně odůvodněno příslušným lékařským posudkem a pod podmínkou pravidelných lékařských kontrol, které zajistí, že daná osoba je s přihlédnutím k jejímu zdravotnímu stavu i nadále schopna řídit vozidlo bezpečně.

Skupina 2:

- 3) U řidičů, kteří trpí onemocněním diabetes mellitus, lze zvážit vydání/obnovení řidičských průkazů třídy 2. Po podání léku, který nese riziko vyvolání hypoglykémie (tj. inzulínu a některých tablet), platí následující kritéria:
- a) v předcházejících 12 měsících nedošlo k žádným závažným hypoglykemickým příhodám;
  - b) řidič si je hypoglykémie plně vědom;
  - c) řidič musí být schopen provádět odpovídající kontrolu hladiny glukózy v krvi prostřednictvím pravidelných kontrol za použití technických pomůcek, a to nejméně dvakrát denně a v době, která je relevantní pro řízení;
  - d) řidič musí prokázat, že rozumí rizikům, která hypoglykémie přináší;
  - e) v souvislosti s diabetem neexistují žádné jiné komplikace.

Dále se v těchto případech řidičské průkazy vydávají pouze na základě posudku příslušného zdravotnického orgánu a pravidelného lékařského přezkumu prováděného v nejdéle tříletých intervalech.

- 4) Závažnou hypoglykemickou příhodu během bdělého stavu, a to i takovou, která s řízením nesouvisí, je třeba oznámit a na jejím základě nechat přehodnotit stav pro vydání řidičského průkazu.

## NEUROLOGICKÁ ONEMOCNĚNÍ A SYNDROM OBSTRUKČNÍ SPÁNKOVÉ APNOE

11. Pro žadatele s neurologickým onemocněním a syndromem obstrukční spánkové apnoe platí následující pravidla.

### NEUROLOGICKÁ ONEMOCNĚNÍ

- 1) Řidičské průkazy nelze vydat nebo prodloužit žadatelům nebo řidičům s vážným neurologickým onemocněním, není-li žádost podložena posudkem příslušného zdravotnického orgánu.

Neurologické poruchy spojené s chorobami nebo chirurgickými zákroky, které ovlivňují centrální nebo periferní nervový systém, vedoucí ke kognitivním, smyslovým nebo motorickým poruchám a ovlivňující rovnováhu a koordinaci, se náležitě zohlední vzhledem k jejich vlivu na funkce na řízení a riziku dalšího zhoršení. V takových případech může být vydání nebo prodloužení řidičského průkazu podmíněno pravidelnými posudky pro případ rizika zhoršení stavu.

### SYNDROM OBSTRUKČNÍ SPÁNKOVÉ APNOE

- 2) Pro účely následujících bodů:

„středně těžký syndrom obstrukční spánkové apnoe“ znamená počet apnoí a hypopnoí za hodinu (index apnoe/hypopnoe) mezi 15 a 29;

„těžký syndrom obstrukční spánkové apnoe“ znamená index apnoe/hypopnoe 30 nebo více, přičemž oba jsou spojeny s nadměrnou ospalostí během dne.

- 3) Žadatelům nebo řidičům, u nichž existuje podezření na středně těžký nebo těžký syndrom obstrukční spánkové apnoe, se před vydáním nebo obnovením řidičského průkazu doporučí další konzultace u příslušného zdravotnického orgánu. Až do potvrzení diagnózy jim může být doporučeno neřít motorová vozidla.
- 4) Řidičské průkazy mohou být vydány žadatelům nebo řidičům se středně těžkým či těžkým syndromem obstrukční spánkové apnoe, kteří prokáží, že své onemocnění mají pod dostatečnou kontrolou, že se podrobují vhodné léčbě a zlepšuje se u nich případná ospalost, což potvrdí posudek příslušného zdravotnického orgánu.
- 5) Žadatelé nebo řidiči, kteří se léčí se středně těžkým nebo těžkým syndromem obstrukční spánkové apnoe, musí absolvovat pravidelné lékařské prohlídky v intervalech, které nepřekračují tři roky v případě řidičů skupiny 1 a jeden rok v případě řidičů skupiny 2, s cílem stanovit míru dodržování léčby, potřebu jejího pokračování a zachování dobrého dozoru.

## Nový bod odůvodnění:

„(xx) S ohledem na studie prováděné u různých patologických stavů, které s sebou nesou riziko nadměrné spavosti nebo ospalosti, by Komise měla zahájit přezkum kapitoly přílohy III věnované syndromu obstrukční spánkové apnoe, jakmile bude dokončen přiměřený počet studií a bude k dispozici vědecké obci.“

## EPILEPSIE

12. Epileptické záchvaty nebo jiné náhlé poruchy vědomí představují vážné nebezpečí pro bezpečnost silničního provozu, pokud se přihodí osobě řídící vozidlo s vlastním pohonem.

Pro účely následujících bodů:

„epilepsií“ se rozumí zdravotní stav, kdy dotyčná osoba měla dva nebo více epileptických záchvatů v období kratším pěti let.

„vyvolaným epileptickým záchvatem“ se rozumí záchvat, který byl způsoben rozpoznatelným příčinným faktorem, jehož se lze vyvarovat.

Osobě, která má první či ojedinělý záchvat nebo ztrátu vědomí, se doporučí, aby neřídila. Vyžaduje se vydání odborné zprávy, ve které je uvedeno období zákazu řízení a požadovaná následná kontrola.

U dotčené osoby je nanejvýš důležité identifikovat specifický epileptický syndrom a druh záchvatu, aby bylo možné provést řádné posouzení bezpečnosti řízení dotčené osoby (včetně rizika dalších záchvatů) a zahájení vhodné léčby. Toto učiní neurolog.

Skupina 1:

- 1) Držení řidičských průkazů řidiči třídy 1, kteří jsou posuzováni kvůli epilepsii, se přezkoumává, dokud dotčení řidiči nebudou prosti záchvatu po dobu alespoň pěti let.

Jestliže dotčená osoba trpí epilepsií a dokud není nejméně pět let prostá záchvatu, nepovažují se kritéria pro nepodmíněné vydání řidičského průkazu za splněná. [...]

- 2) Vyvolaný epileptický záchvat: žadatele, jenž utrpěl takový záchvat způsobený rozpoznatelným příčinným faktorem, u kterého je malá pravděpodobnost opakování při řízení, lze v jednotlivých případech na základě neurologického posudku prohlásit za způsobilého k řízení (je-li vhodné posouzení, je v souladu s ostatními příslušnými částmi přílohy III (například v případě alkoholu či jiného faktoru souvisejícího s úmrtností)).
- 3) První či ojedinělý nevyvolaný záchvat: žadatele, u kterého se vyskytl první nevyvolaný epileptický záchvat, lze prohlásit za způsobilého k řízení po období šesti měsíců, kdy byl prost záchvatů, pokud bylo provedeno odpovídající lékařské posouzení. Vnitrostátní orgány mohou povolit řidičům s rozpoznatelnými dobrými prognostickými ukazateli řídit dříve.
- 4) Jiná ztráta vědomí: ztráta vědomí se posuzuje podle rizika jejího opakování při řízení.
- 5) Epilepsie: řidiče či žadatele lze prohlásit za způsobilé k řízení po uplynutí období jednoho roku, kdy byli prosti dalších záchvatů.
- 6) Záchvaty výhradně ve spánku: žadatele nebo řidiče, který nikdy neměl jiné záchvaty než záchvaty ve spánku, lze prohlásit za způsobilého k řízení, pokud tento vzor výskytu přetrvává po období, jež nesmí být kratší než období prosté záchvatu vyžadované v případě epilepsie. Dojde-li k výskytu záchvatu v bdělém stavu, vyžaduje se před vydáním řidičského průkazu jednoleté období prosté další takové příhody (viz „Epilepsie“, v bodě 12 podbodě 5).
- 7) Záchvaty, jež nemají vliv na vědomí či schopnost jednat: žadatele nebo řidiče, který nikdy neměl jiné záchvaty než záchvaty, u kterých bylo výlučně prokázáno, že neovlivňují vědomí ani nezpůsobují jakékoli funkční poškození, lze prohlásit za způsobilého k řízení, pokud tento vzor výskytu přetrvává po období, jež není kratší než období prosté záchvatu vyžadované v případě epilepsie. Dojde-li k výskytu jakéhokoli jiného druhu záchvatů, vyžaduje se před vydáním řidičského průkazu jednoleté období prosté další takové příhody (viz „Epilepsie“ v bodě 12 podbodě 5).
- 8) Záchvaty v důsledku změny na pokyn lékaře či omezení antiepileptické léčby: pacientu lze doporučit, aby neřídil od zahájení období snižování léčebné dávky a následně po období šesti měsíců po ukončení léčby. V případě záchvatů, ke kterým dochází během období změny či snížení léčebné dávky na pokyn lékaře, je při obnovení dříve účinné léčby třeba období tří měsíců, kdy pacient neřídí.
- 9) Po chirurgické léčbě epilepsie: viz „Epilepsie“ v bodě 12 podbodě 5.

Skupina 2:

- 10) Žadatel během požadovaného období bez výskytu záchvatů neužívá léčebné antiepileptické přípravky. Provede se odpovídající následná lékařská kontrola. Rozsáhlá neurologická vyšetření musí prokázat, že na elektroencefalogramu (EEG) není patrná žádná související cerebrální patologie ani epileptiformní aktivita. Po akutní příhodě se provede vyšetření EEG a vhodné neurologické posouzení.
- 11) V případě vyvolaného epileptického záchvatu v důsledku identifikovatelné příčiny musí být předložena příznivá neurologická zpráva potvrzující období prosté záchvatu v délce nejméně jednoho roku a zahrnující elektroencefalografické posouzení. Zohlední se ostatní oddíly této přílohy. V případě strukturálních lézí mozku se zvýšeným rizikem vzniku epileptických záchvatů musí být jejich velikost posouzena v neurologické zprávě.
- 12) První či ojedinělý nevyvolaný záchvat: žadatele, u kterého se vyskytl první nevyvolaný epileptický záchvat, lze prohlásit za způsobilého k řízení po uplynutí období pěti let, kdy byl bez pomoci antiepileptických léčiv prost záchvatů, pokud bylo provedeno odpovídající neurologické posouzení. Vnitrostátní orgány mohou povolit řidičům s rozpoznatelnými dobrými prognostickými ukazateli řídit dříve.
- 13) Jiná ztráta vědomí: ztráta vědomí se posuzuje podle rizika jejího opakování při řízení. [...]
- 14) Epilepsie: má být dosaženo 10 let bez výskytu dalších záchvatů bez pomoci antiepileptických léčiv. Vnitrostátní orgány mohou povolit řidičům s rozpoznatelnými dobrými prognostickými ukazateli řídit dříve. To platí rovněž v případě „dětské epilepsie“.

Jisté poruchy (například arteriovenózní deformace nebo vnitřní krvácení do mozku) provází zvýšené riziko záchvatů, přestože k samotným záchvatům ještě nedošlo.

V takovém případě provede příslušný zdravotnický orgán posouzení. [...]

## MENTÁLNÍ POSTIŽENÍ

13. Pro žadatele nebo řidiče s mentálním nebo duševním postižením platí následující pravidla.

Skupina 1:

- 1) Řidičské průkazy nelze vydat nebo prodloužit žadatelům nebo řidičům s:
  - a) vážnými duševními poruchami, ať vrozenými, či způsobenými nemocí, úrazem nebo neurochirurgickými operacemi;

- b) vážným mentálním postižením;
- c) vážnými poruchami chování, poruchami chování souvisejícími se stárnutím; nebo poruchami osobnosti vedoucími k vážným poruchám úsudku, chování nebo adaptability,

není-li žádost podložena posudkem příslušného zdravotnického orgánu, a v případě potřeby podmíněna pravidelnými lékařskými kontrolami. Je třeba dodržet předchozí období remise.

Skupina 2:

- 2) Příslušný zdravotnický orgán pečlivě posoudí dodatečná rizika a nebezpečí spojená s řízením vozidel, na která se vztahuje definice této třídy.

## ALKOHOL

- 14. Požívání alkoholu představuje závažné nebezpečí pro bezpečnost silničního provozu. Vzhledem k rozsahu tohoto problému musí být lékařská obec velmi ostražitá.

Skupina 1:

- 1) Řidičské průkazy nelze vydat nebo prodloužit žadatelům nebo řidičům, kteří jsou závislí na alkoholu nebo nejsou schopni zdržet se řízení pod vlivem alkoholu.

Řidičské průkazy lze vydat nebo prodloužit žadatelům nebo řidičům, kteří byli v minulosti závislí na alkoholu, je-li prokázána doba abstinence, a na základě kladného posudku příslušného zdravotnického orgánu a pod podmínkou pravidelných lékařských kontrol.

- 1a) Řidičské průkazy lze vydat nebo prodloužit žadatelům nebo řidičům, kteří jsou závislí na alkoholu nebo nejsou schopni zdržet se konzumace alkoholu a řízení, pokud jsou použity technologie umožňující kompenzovat závislost (například povinné užívání alkoholového imobilizéru) a pokud se řidič podrobuje pravidelné prohlídce za účelem další léčby s cílem řešit závislost nebo nedostatečné oddělování pití alkoholu a řízení. Řidičské průkazy lze vydat nebo prodloužit bez použití těchto technologií, je-li prokázána doba abstinence, a na základě kladného posudku příslušného zdravotnického orgánu a pod podmínkou pravidelných lékařských kontrol. Pravidelné lékařské prohlídky mohou být prováděny během používání těchto technologií nebo po jejich použití, nebo v obou případech.

Skupina 2:

- 2) Příslušný zdravotnický orgán pečlivě posoudí dodatečná rizika a nebezpečí spojená s řízením vozidel, na která se vztahuje definice této třídy.

## **DROGY A LÉČIVÉ PŘÍPRAVKY**

15. Pro léky a léčivé přípravky platí následující pravidla.

Zneužívání:

- 1) Řidičské průkazy nelze vydat nebo prodloužit žadatelům nebo řidičům, kteří jsou závislí na psychotropních látkách, nebo kteří nejsou na těchto látkách závislí, ale nejsou ochotni nebo schopni oddělit konzumaci od řízení, bez ohledu na skupinu požadovaného řidičského oprávnění.

Pravidelné užívání:

Skupina 1:

- 2) Řidičské průkazy nelze vydat nebo prodloužit žadatelům nebo řidičům, kteří pravidelně užívají psychotropní látky v jakékoli podobě, které mohou omezit schopnost bezpečného řízení, je-li konzumované množství takové, že má negativní vliv na řízení. Toto ustanovení platí i pro všechny další léčivé přípravky nebo jejich kombinace, které narušují mentální nebo fyzickou schopnost řídit.

Skupina 2:

- 3) Příslušný zdravotnický orgán pečlivě posoudí dodatečná rizika a nebezpečí spojená s řízením vozidel, na která se vztahuje definice této třídy.

## **PORUCHY LEDVIN**

16. Pro žadatele s poruchami ledvin platí následující pravidla.

Skupina 1:

- 1) Řidičské průkazy mohou být vydány nebo prodlouženy žadatelům nebo řidičům s vážným selháním ledvin a následným závažným omezením tělesné způsobilosti pouze na základě posudku příslušného zdravotnického orgánu a pod podmínkou pravidelných lékařských kontrol.

Skupina 2:

- 2) Kromě výjimečných případů řádně odůvodněných posudkem příslušného zdravotnického orgánu a podmíněných pravidelnými lékařskými kontrolami nelze řidičské průkazy vydat nebo prodloužit žadatelům nebo řidičům s vážnou a nevyléčitelnou renální nedostatečností.

## **RÚZNÁ USTANOVENÍ**

17. Následující ustanovení jsou považována za různá.

Skupina 1:

- 1) Na základě posudku příslušného zdravotnického orgánu, a v případě potřeby pod podmínkou pravidelných lékařských kontrol, může být řidičský průkaz vydán nebo prodloužen žadatelům nebo řidičům, kterým byl transplantován některý orgán nebo mají umělý implantát, který ovlivňuje schopnost řídit.

Skupina 2:

- 2) Příslušný zdravotnický orgán pečlivě posoudí dodatečná rizika a nebezpečí spojená s řízením vozidel, na která se vztahuje definice této třídy.

Všeobecně platí, že pokud žadatelé nebo řidiči mají jakoukoliv poruchu, která není uvedena v bodech této přílohy, ale u které se předpokládá, že představuje nebo způsobí funkční neschopnost ovlivňující bezpečnost řízení, nelze řidičské průkazy vydat nebo prodloužit, není-li žádost podložena posudkem příslušného zdravotnického orgánu a v případě nutnosti podmíněna pravidelnými lékařskými kontrolami.



## PŘÍLOHA IV

### MINIMÁLNÍ POŽADAVKY PRO OSOBY, KTERÉ PROVÁDĚJÍ PRAKTICKÉ ZKOUŠKY ŘÍZENÍ

1. **Schopnosti požadované od zkušebního komisaře**
  - 1) Osoba oprávněná k provádění praktického hodnocení výkonu kandidáta při řízení vozidla s vlastním pohonem má znalosti, dovednosti a vědomosti související s tématy uvedenými v bodě 1 podbodech 2 až 6.
  - 2) Schopnosti zkušebního komisaře jsou relevantní pro hodnocení výkonu kandidáta usilujícího o oprávnění k řízení vozidel skupiny, pro kterou probíhá řídičská zkouška.
  - 3) Znalosti a vědomosti o řízení a hodnocení:
    - a) teorie chování při řízení;
    - b) vnímání rizika a předcházení nehodám;
    - c) osnova zaměřená na normy pro řídičskou zkoušku;
    - d) požadavky řídičské zkoušky;
    - e) příslušné právní předpisy pro silniční provoz a dopravu, včetně příslušných právních předpisů Unie a vnitrostátních právních předpisů a výkladových směrnic,
    - f) teorie a techniky hodnocení;
    - g) defenzivní řízení.
  - 4) Dovednosti pro hodnocení:
    - a) schopnost přesně pozorovat, sledovat a vyhodnocovat celkový výkon kandidáta, zejména:
    - b) správné a souhrnné rozpoznávání nebezpečných situací;
    - c) přesné stanovení příčiny a pravděpodobného dopadu takových situací;
    - d) dosažení způsobilosti a rozpoznávání chyb;
    - e) vyrovnanost a zásadovost hodnocení;
    - f) rychle vstřebávat informace a vybírat hlavní problémy;
    - g) předvídat, rozpoznávat možné problémy a vytvářet strategie pro jejich řešení,
    - h) poskytovat včasnou a konstruktivní zpětnou vazbu.

- 5) Osobní řidičské dovednosti:
- Osoba oprávněná k provádění praktické zkoušky pro kteroukoliv skupinu řidičského průkazu musí být schopna vykazovat trvale vysokou úroveň při řízení daného typu motorového vozidla.
- 6) Kvalita služeb:
- stanovit, co může kandidát během zkoušky očekávat, a informovat jej o tom,
  - sdělovat informace jasně a volit přitom obsah, styl a jazyk přizpůsobený adresátovi a situaci, a zodpovídat otázky kandidáta,
  - zajistit zpětnou vazbu ohledně výsledku zkoušky;
  - s kandidáty jednat s respektem a nedělat mezi nimi rozdíl.
- 7) Znalosti o technické a fyzikální stránce vozidel:
- znalosti o technické stránce vozidel, jako je řízení, pneumatiky, brzdy, světla, zvláště pro motocykly a těžká vozidla;
  - bezpečnost při nakládání;
  - znalosti o fyzikální stránce vozidel, jako je rychlost, tření, dynamika, energie.
- 8) Hospodárné řízení z hlediska spotřeby pohonných hmot / energie a šetrně k životnímu prostředí

## 2. Všeobecné podmínky

- 1) Zkušební komisař pro řidičská oprávnění skupiny B:
- je držitelem řidičského průkazu skupiny B po dobu nejméně 3 let;
  - je mu nejméně 23 let;
  - má úspěšně dokončenou výchozí kvalifikaci podle bodu 3 této přílohy a následně musí procházet systémem zabezpečování kvality a pravidelnými školeními podle bodu 4 této přílohy;
  - má dokončeno odborné vzdělání vedoucí nejméně k dokončení úrovně 3 podle Mezinárodní standardní klasifikace vzdělávání (ISCED)<sup>17</sup>;
  - současně nepůsobí jako komerční instruktor řízení v autoškole.

---

<sup>17</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International\\_Standard\\_Classification\\_of\\_Education\\_\(ISCED\)#Implementation\\_of\\_ISCED\\_2011\\_.28levels\\_of\\_education.29](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_Standard_Classification_of_Education_(ISCED)#Implementation_of_ISCED_2011_.28levels_of_education.29)

- 2) Zkušební komisař pro řidičská oprávnění ostatních skupin:
- a) je držitelem řidičského průkazu dané skupiny nebo má rovnocenné znalosti získané prostřednictvím odpovídající odborné kvalifikace,
  - b) má úspěšně dokončenou výchozí kvalifikaci podle bodu 3 této přílohy a následně musí procházet systémem zabezpečování kvality a pravidelnými školeními podle bodu 4 této přílohy;
  - c) je kvalifikovaným zkušebním komisařem pro řidičská oprávnění skupiny B po dobu nejméně 3 let; od tohoto období může být upuštěno, pokud může dotyčný zkušební komisař předložit důkaz o:
    - i) nejméně pětileté řidičské praxi v dané skupině nebo
    - ii) teoretickém a praktickém posouzení způsobilosti k řízení na úrovni vyšší, než je požadována pro získání řidičského průkazu, čímž by se tento požadavek stal zbytečným,
  - d) má dokončeno odborné vzdělání vedoucí nejméně k dokončení úrovně 3 podle Mezinárodní standardní klasifikace vzdělávání (ISCED);
  - e) současně nepůsobí jako komerční instruktor řízení v autoškolě.
- 3) Rovnocennost
- a) Členské státy mohou zmocnit zkušebního komisaře k provádění řidičských zkoušek skupiny AM, A1, A2 a A po získání výchozí kvalifikace stanovené v bodě 3 pro jednu z těchto skupin.
  - b) Členské státy mohou zmocnit zkušebního komisaře k provádění řidičských zkoušek skupiny C1, C, D1 a D po získání výchozí kvalifikace stanovené v bodě 3 pro jednu z těchto skupin.
  - c) Členské státy mohou zmocnit zkušebního komisaře k provádění řidičských zkoušek skupiny BE, C1E, CE, D1E a DE po získání výchozí kvalifikace stanovené v bodě 3 pro jednu z těchto skupin.

### 3. Výchozí kvalifikace

#### 1) Počáteční školení

- a) Dříve, než může být osoba zmocněna k provádění řídičských zkoušek, musí uspokojivě dokončit školicí program, který členský stát případně určí, aby měla schopnosti stanovené v bodě 1.
- b) Členské státy stanoví, zda se obsah konkrétního školicího programu bude vztahovat na zmocnění k provádění řídičských zkoušek pro jednu nebo pro více než jednu skupinu řídičských průkazů.

#### 2) Zkoušky

- a) Dříve, než může být osoba zmocněna k provádění řídičských zkoušek, musí prokázat dostatečno úroveň znalostí, vědomostí, dovedností a způsobilosti v oblasti témat uvedených v bodě 1.
- b) Členské státy použijí postup zkoušení, který pedagogicky správným způsobem hodnotí schopnosti osoby podle bodu 1, zejména bodu 1 podbodů 4. Postup zkoušení je přístupný<sup>18</sup> a zahrnuje teoretickou část a praktickou část. Pokud je to vhodné, je možno použít hodnocení prováděné počítačem. Podrobnosti týkající se povahy a trvání zkoušek nebo hodnocení v rámci zkoušení jsou na uvážení jednotlivých členských států.
- c) Členské státy stanoví, zda se obsah konkrétního zkoušení bude vztahovat na zmocnění k provádění řídičských zkoušek pro jednu nebo pro více než jednu skupinu řídičských průkazů.

### 4. Zabezpečování kvality a pravidelná školení

#### 1) Zabezpečení kvality

- a) Členské státy přijmou opatření pro zabezpečení kvality, aby bylo zaručeno udržování úrovně zkušebních komisařů.
- b) Opatření pro zabezpečení kvality zahrnují dohled nad zkušebními komisaři při práci, jejich další školení a opětovné akreditace, jejich nepřetržitý profesní rozvoj a pravidelné přezkoumávání výsledků řídičských zkoušek, které provedli.

---

<sup>18</sup> V souladu s požadavky na přístupnost stanovenými v evropském aktu o přístupnosti (směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/882 ze dne 17. dubna 2019 o požadavcích na přístupnost u výrobků a služeb.

- c) Členské státy zajistí, že každý zkušební komisař podléhá ročnímu dohledu s využitím opatření pro zabezpečení kvality uvedených v bodě 4 podbodě 1 písm. b). Členské státy navíc stanoví, že každý zkušební komisař je jednou za pět let sledován při provádění zkoušek, a to po minimální dobu představující v souhrnu alespoň půl dne, umožňující sledování několika zkoušek. Pokud jsou zjištěny problémy, přijmou se nápravná opatření. Osoba provádějící dohled je osoba k tomuto účelu zmocněná členským státem.
- d) Členské státy mohou stanovit, že pokud je zkušební komisař zmocněn k provádění řídičských zkoušek pro více než jednu skupinu, znamená splnění požadavku na dohled v souvislosti se zkouškami pro jednu skupinu splnění tohoto požadavku pro více než jednu skupinu.
- e) Práci zkoušejícího sleduje a dozoruje orgán pověřený členským státem, aby bylo zajištěno správné a důsledné provádění hodnocení.

## 2) Pravidelné školení.

- a) Členské státy stanoví, že pro zachování platnosti svého zmocnění se zkušební komisaři musí, bez ohledu na počet skupin, pro které jsou akreditováni, zúčastnit:
  - i) minimálního řádného pravidelného školení v celkové délce čtyř dnů za období dvou let s cílem:
    - udržet a osvěžit si nezbytné znalosti a dovednosti pro zkoušení;
    - [...] rozvíjet nové schopnosti, které se staly nezbytným předpokladem pro výkon jejich povolání;
    - zajistit, že i nadále provádí zkoušky spravedlivým a jednotným způsobem;
  - ii) minimálního pravidelného výcviku v celkové délce alespoň pěti dnů za období pěti let s cílem rozvíjet a udržovat praktické dovednosti nezbytné k řízení.
- b) Členské státy přijmou vhodná opatření, která zajistí, aby zkušebními komisaři, u nichž platný systém zabezpečování kvality zjistil, že vykazují výrazně špatné výsledky, bylo neprodleně poskytnuto zvláštní školení.
- c) Pravidelné školení může mít svým charakterem podobu instruktáže, školení v učebně, tradiční nebo elektronicky vedené výuky a může probíhat jednotlivě nebo ve skupinách. Může zahrnovat opětovné akreditace podle norem, pokud to členské státy považují za vhodné.

- d) Členské státy mohou stanovit, že pokud je zkušební komisař zmocněn k provádění řídičských zkoušek pro více než jednu skupinu, znamená splnění požadavku pravidelného školení v souvislosti se zkouškami pro jednu skupinu splnění tohoto požadavku pro více než jednu skupinu, pokud je splněna podmínka uvedená v bodě 4 podbodě 2 písm. e).
- e) Pokud zkušební komisař neprováděl zkoušky pro některou skupinu po dobu 24 měsíců, je u tohoto zkoušejícího provedeno vhodné nové posouzení, než bude moci provádět řídičské zkoušky pro tuto skupinu. Toto nové posouzení může proběhnout jako součást požadavku podle bodu 4 podbodu 2 písm. a).

## 5. **Nabytá práva**

- 1) Členské státy mohou osobám zmocněným k provádění řídičských zkoušek bezprostředně před 19. lednem 2013 povolit, aby řídičské zkoušky prováděly i nadále, bez ohledu na to, že nebyly zmocněny v souladu se všeobecnými podmínkami podle bodu 2 či postupem výchozí kvalifikace podle bodu 3.
- 2) Tito zkušební komisaři však podléhají opatřením pro pravidelný dohled a zabezpečení kvality stanoveným v bodě 4.

## PŘÍLOHA V

### MINIMÁLNÍ POŽADAVKY NA VÝCVIK A ZKOUŠKY ŘIDIČŮ PRO JÍZDNÍ SOUPRAVY, OBYTNÉ AUTOMOBILY A TĚŽKÉ SANITNÍ AUTOMOBILY PODLE ČL. 6 ODS. 1 PÍSM. C) DRUHÉ ODRÁŽKY DRUHÉHO PODODSTAVCE

1. Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby:
  - a) schválily a dozorovaly výcvik podle čl. 10 odst. 1 písm. d) nebo
  - b) organizovaly zkoušky dovedností a chování podle čl. 10 odst. 1 písm. d).

#### *A. Jízdní soupravy*

1. Řidičský výcvik trvá nejméně 7 hodin.
2. Obsah řidičského výcviku

Řidičský výcvik je zaměřen na znalosti, dovednosti a chování popsané v bodech 2 a 7 přílohy II. Zvláštní pozornost je věnována dynamice pohybu vozidla, bezpečnostním kritériím, tažným vozidlům a přívěsům (spojovacímu zařízení), správnému nakládání a bezpečnostním prvkům;

Praktická část zahrnuje tyto úkony: zrychlování, zpomalování, couvání, brzdění, brzdná dráha do zastavení, přejíždění mezi pruhy, brzdění/vyhýbání, vybočování přívěsu, odpojení přívěsu od motorového vozidla a jeho opětovné připojení, parkování.

Každý účastník výcviku provede praktickou část a prokáže své dovednosti a chování na veřejných komunikacích;

Jízdní soupravy používané pro výcvik spadají do skupiny řidičských průkazů, o kterou účastníci zažádali.

3. Délka a obsah zkoušky dovedností a chování

Délka zkoušky a ujetá vzdálenost musí být dostatečná pro posouzení dovedností a chování podle bodu 2.

## ***B. Obytné automobily a těžké sanitní automobily***

1. Řidičský výcvik trvá nejméně 7 hodin a může probíhat na veřejných komunikacích nebo na uzavřeném okruhu.

2. Obsah řidičského výcviku

Řidičský výcvik je zaměřen na znalosti, dovednosti a chování popsané v bodě 2, a pokud jde o skupinu C1, v bodě 8 přílohy II. Zvláštní pozornost je věnována dynamice pohybu vozidla, bezpečnostním kritériím, správnému nakládání a bezpečnostním prvkům.

Praktická část zahrnuje tyto úkony: zrychlování, zpomalování, couvání, brzdění, brzdná dráha do zastavení, přejíždění mezi pruhy, brzdění/vyhýbání, parkování.

Vozidla používaná pro výcvik spadají do skupiny řidičských průkazů, o kterou účastníci zažádali.

3. Délka a obsah zkoušky dovedností a chování

Délka zkoušky a ujetá vzdálenost musí být dostatečná pro posouzení dovedností a chování podle bodu 2.



## PŘÍLOHA VI

### MINIMÁLNÍ POŽADAVKY PRO ŘIDIČSKÝ VÝCVIK A ZKOUŠKY PRO MOTOCYKLY SKUPINY A (POSTUPNÝ PŘÍSTUP)

1. Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby:
  - a) schválily a dozorovaly výcvik podle čl. 10 odst. 1 písm. c) nebo
  - b) organizovaly zkoušky dovedností a chování podle čl. 10 odst. 1 písm. c).

2. Řidičský výcvik trvá nejméně 7 hodin.

3. Obsah řidičského výcviku

Řidičský výcvik zahrnuje všechny aspekty uvedené v bodě 6 přílohy II:

Každý účastník provede praktickou část a prokáže své dovednosti a chování na veřejných komunikacích.

Motocykly používané pro výcvik spadají do skupiny řidičských průkazů, o kterou účastníci zažádali.

4. Délka a obsah zkoušky dovedností a chování

Délka zkoušky a ujetá vzdálenost musí být dostatečná pro posouzení dovedností a chování podle bodu 3 této přílohy.

---