



Rada
Európskej únie

V Bruseli 24. mája 2017
(OR. en)

**Medziinštitucionálny spis:
2017/0015 (COD)**

**8596/1/17
REV 1**

**TRANS 155
CODEC 667
MI 359
EDUC 157
IA 66**

SPRÁVA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Rada
Č. predch. dok.:	6813/5/17 REV 5 TRANS 85 CODEC 290 MI 171 EDUC 97
Č. dok. Kom.:	5671/17 TRANS 28 CODEC 107 MI 91 EDUC 32 + ADD 1-4
Predmet:	Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2003/59/ES o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy a smernica 2006/126/ES o vodičských preukazoch – všeobecné smerovanie

ÚVOD

1. Komisia 1. februára 2017 predložila uvedený návrh Európskemu parlamentu a Rade.
2. Podľa hodnotenia Komisie sa smernica 2003/59/ES vykonávala bez väčších problémov, čo výrazne prispelo k bezpečnosti cestnej premávky a mobilite pracovnej sily, zatiaľ čo súčasný návrh sa zameriava na riešenie niekoľkých nedostatkov, ktoré sa zistili v hodnotení *ex post* v období rokov 2012 až 2014.

3. Cieľom návrhu je:
- zlepšiť vzájomné uznávanie povinného výcviku profesionálnych vodičov,
 - zmodernizovať požiadavky na výcvik a objasniť, ako súvisia s požiadavkami na výcvik stanovenými v iných právnych predpisoch EÚ,
 - znížiť nejednoznačnosť, pokiaľ ide o výnimky z povinností uložených smernicou, a
 - objasniť požiadavky týkajúce sa minimálnej vekovej hranice pre vedenie vozidla, ktoré vyplývajú z uplatňovania smerníc 2003/59/ES a 2006/126/ES s cieľom zabezpečiť harmonizované uplatňovanie pravidiel EÚ.
4. Komisia 14. decembra 2016, skôr ako predložila prerokovaný návrh, navrhla ako súčasť horizontálneho návrhu zmeny týkajúcej sa regulačného postupu s kontrolou ustanoveného v tejto smernici a v smernici 2006/126/ES¹.
5. Výbor Európskeho parlamentu pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) 3. apríla 2017 vymenoval pána Petra Lundgrena (EFDD, SE) za spravodajcu. Výbor pre zamestnanosť a sociálne veci (EMPL) rozhodol, že stanovisko nezaujme.
6. Očakáva sa, že Hospodársky a sociálny výbor prijme svoje stanovisko 31. mája 2017. Výbor regiónov rozhodol, že k tomuto návrhu stanovisko nezaujme.
7. Senát rumunského parlamentu doručil svoje stanovisko k uplatňovaniu zásad subsidiarity a proporcionality listom z 26. apríla 2017².

¹ Pozri ST 5623/17 + ADD 1 REV 1.

² Pozri ST 8562/17 INIT.

PRÁCA V RADE

8. Pracovná skupina pre pozemnú dopravu začala tento návrh skúmať 3. februára 2017. Posúdenie vplyvu vypracované Komisiou preskúmala 7. februára 2017. Delegácie vo všeobecnosti uznali, že toto posúdenie je vhodné ako základ pre návrhy právnych predpisov. Viaceré delegácie zdôraznili, že je dôležité vybrať takú politickú možnosť, aby sa dosiahlo vzájomné uznávanie výcviku vykonaného v inom členskom štáte. Delegácie požiadali o podrobnejšie informácie o administratívnych nákladoch na vydanie kvalifikačných kariet vodiča vodičom z iných členských štátov. Niektoré delegácie poznamenali, že v posúdení vplyvu sa mohli uviesť podrobnejšie informácie, pokiaľ ide o porovnanie administratívnych požiadaviek v prípade vodičov z EÚ a vodičov z tretích krajín. Viaceré delegácie vyjadrili rozdielne názory na koncepciu elektronického učenia a na vymedzenie výnimiek z požiadaviek na výcvik. Pokiaľ ide o vymedzenie výnimiek z požiadaviek na výcvik, predsedníctvo skonštatovalo, že Komisia nepredložila podrobnú analýzu vyňatia vodičov prepravujúcich tovar súvisiaci s poľnohospodárstvom v rámci ich poľnohospodárskej činnosti (príslušný počet, možná výzva z hľadiska dosiahnutia cieľov smernice).
9. Predsedníctvo predložilo medzi 14. marcom a 11. aprílom 2017 viacero kompromisných dokumentov s cieľom nájsť spoločný základ pre niektoré navrhované zmeny. Výsledky práce na úrovni pracovnej skupiny sa zapracovali do znenia, ktoré sa uvádza v prílohe.
10. Schválené pozmeňujúce návrhy sa týkajú najmä formulácie a výkladu výnimiek, postupu a nástrojov, ktoré sa majú použiť s cieľom uľahčiť vzájomné uznávanie ukončeného výcviku vodičov, organizácie výcviku vodičov a prechodných ustanovení.
- 10.a. Výbor stálych predstaviteľov na zasadnutí 24. mája 2017 potvrdil kompromisné znenie a dohodol sa, že ho Rade (TTE/doprava na zasadnutí 8. júna 2017) predloží na účely prijatia všeobecného smerovania.

NEVYRIEŠENÉ OTÁZKY

11. Pracovná skupina vyriešila všetky otázky delegácií, výsledkom čoho je kompromisné znenie, ktoré sa zdá byť prijateľné pre všetky delegácie. Pokiaľ ide o výnimky, pracovná skupina bola schopná poskytnúť dodatočné objasnenie, pričom v prípade niektorých pojmov ponechala voľný výklad z dôvodu odlišných postupov a okolností v členských štátoch. Jedna delegácia znova zdôraznila, že nie je spokojná s kompromisom týkajúcim sa výnimiek.
12. Viaceré delegácie vyjadrili obavy, že riešenie, ktoré sa našlo na zlepšenie vzájomného uznávania, by znamenalo značné administratívne náklady. Iné delegácie by uprednostnili ambicióznejší návrh, ktorým by sa pripravila pôda pre elektronickú výmenu informácií. Jedna delegácia sa usilovala o dodatočné objasnenie v súvislosti s prechodnými ustanoveniami.³
13. Niektoré delegácie vyjadrili obavy, pokiaľ ide o zachovanie osobitného postupu umožňujúceho vodičom vozidiel, ktorí prepravujú tovar a sú štátnymi príslušníkmi tretej krajiny, naďalej používať svoje vodičské osvedčenie vydané v súlade s nariadením (ES) č. 1072/2009 ako dôkaz súladu s požiadavkami na výcvik. V kompromisnom znení sa však existujúci postup zlepšuje prostredníctvom povinného uvedenia osobitného kódu na vodičskom osvedčení.
14. Komisia v tomto štádiu trvá na všeobecnej výhrade k zmenám svojho návrhu, pričom vo všeobecnosti víta úsilie, ktoré Rada vynaložila v záujme dosiahnutia všeobecného smerovania.

ZÁVER

15. Rada sa vyzýva, aby schválila všeobecné smerovanie v súvislosti s uvedeným návrhom v znení, ktoré sa uvádza v prílohe k tomuto dokumentu.

³ Pozri dodatok k tejto správe.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica 2003/59/ES o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy a smernica 2006/126/ES o vodičských preukazoch

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

² Ú. v. EÚ C , , s. .

keďže:

- (1) Komisia vo svojej bielej knihe z 28. marca 2011³ stanovila cieľ súvisiaci s „víziou nulovej nehodovosti“, podľa ktorého by Únia mala do roku 2050 znížiť počet smrteľných nehôd v cestnej doprave takmer na nulu.
- (2) Komisia vo svojom oznámení o politických usmerneniach pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020⁴ navrhla od roku 2010 opäť znížiť celkový počet smrteľných nehôd v cestnej doprave v Únii do roku 2020 o polovicu. Komisia v záujme dosiahnutia tohto cieľa stanovila sedem strategických cieľov vrátane zlepšenia vzdelávania a odbornej prípravy účastníkov cestnej premávky a ochrany zraniteľných účastníkov cestnej premávky.
- (3) Po vyhodnotení vykonávania smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/59/ES⁵ Komisia identifikovala viacero nedostatkov. Medzi hlavné zistené nedostatky patrili ťažkosti a právna neistota pri výklade výnimiek; obsah výcviku, o ktorom sa zistilo, že iba sčasti zodpovedá potrebám vodičov; ťažkosti vodičov pri získavaní vzájomného uznania ukončeného alebo čiastočne ukončeného výcviku, ktorý absolvovali v inom členskom štáte; a nezrovnalosti v požiadavkách na minimálnu vekovú hranicu medzi smernicou 2003/59/ES a smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES⁶.
- (4) S cieľom zlepšiť právnu zrozumiteľnosť v smernici 2003/59/ES by sa mali odstrániť alebo zmeniť všetky odkazy na zrušené alebo nahradené akty Únie.

³ Biela kniha z 28. marca 2011: „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“, [KOM(2011) 144 v konečnom znení].

⁴ Oznámenie „Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: politické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020“ [KOM (2010) 389 v konečnom znení].

⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/59/ES z 15. júla 2003 o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy, ktorou sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 a smernica Rady 91/439/EHS a zrušuje smernica Rady 76/914/EHS (Ú. v. EÚ L 226, 10.9.2003, s. 4).

⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES z 20. decembra 2006 o vodičských preukazoch (Ú. v. EÚ L 403, 30.12.2006, s. 18).

- (5) V záujme zabezpečenia istoty a súladu s ostatnými aktmi Únie by sa mali vykonať viaceré zmeny vo výnimkách zo smernice 2003/59/ES, pričom sa zohľadnia podobné výnimky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006⁷. Niektoré z týchto výnimiek sa týkajú situácií, v ktorých vedenie vozidla nie je hlavnou činnosťou, napríklad ak vedenie vozidla zaberá menej ako 30 % mesačného pracovného času a ak by splnenie požiadaviek smernice 2003/59/ES predstavovalo neúmerné zaťaženie pre tieto osoby.
- (5a) Od vodičov, na ktorých sa vzťahuje výnimka týkajúca sa základnej kvalifikácie, by sa však malo pri zachovaní tejto výnimky vyžadovať, aby sa podrobili pravidelnému výcviku s cieľom aktualizovať svoje vedomosti dôležité pri práci.
- (6) Vo výcvikových kurzoch by sa mal klásť väčší dôraz na témy týkajúce sa bezpečnosti cestnej premávky, ako sú vnímanie nebezpečenstva, ochrana zraniteľných účastníkov cestnej premávky a palivovo úsporná jazda, so zohľadnením vývoja v oblasti výcviku a vzdelávania a s cieľom zlepšiť príspevok smernice 2003/59/ES k bezpečnosti cestnej premávky a významu výcviku pre vodičov.
- (7) Členským štátom by sa mala poskytnúť jasná možnosť do určitej miery zlepšiť a modernizovať postupy výcviku pomocou nástrojov IKT, ako sú elektronické učenie sa alebo zmiešané učenie, a zároveň zabezpečiť kvalitu výcviku. Podstatná časť výcviku požadovaného podľa tejto smernice by sa mala vykonať v schválenom výcvikovom stredisku.
- (8) V záujme zabezpečenia súladu medzi rôznymi formami výcviku požadovanými podľa práva Únie by sa členským štátom mala poskytnúť možnosť kombinovať rôzne druhy relevantného výcviku, ako je výcvik v oblasti prepravy nebezpečného tovaru, informovanosti o problematike zdravotného postihnutia alebo prepravy zvierat, s výcvikom stanoveným v smernici 2003/59/ES.

⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1).

- (9) S cieľom zabrániť tomu, aby rozdielne metódy členských štátov bránili vzájomnému uznávaniu a obmedzovali právo vodičov absolvovať pravidelný výcvik v členskom štáte, kde pracujú, by sa malo od orgánov členského štátu vyžadovať, aby vydali príslušný doklad pre každého vodiča, ktorý splní požiadavky smernice 2003/59/ES. Dokument by sa mal vzájomne uznávať, a to aj počas cestných kontrol. Touto minimálnou požiadavkou na doklad by sa nemal obmedziť ďalší rozvoj spolupráce členských štátov v tejto oblasti prostredníctvom elektronického zaznamenávania a výmeny informácií.
- (9a) Používanie vodičských osvedčení vodičmi z tretích krajín ako dôkazu súladu s požiadavkami na výcvik by mohlo predstavovať prekážku pre vodičov v prípadoch, keď dopravca vráti osvedčenie orgánom, ktoré ho vydali, najmä ak chcú títo vodiči nastúpiť do zamestnania v inom členskom štáte. S cieľom predísť situáciám, v ktorých by vodiči za takýchto okolností museli opakovať svoj výcvik pri nástupe do nového zamestnania, by sa členské štáty mali nabádať k tomu, aby spolupracovali a aby si vymieňali informácie o kvalifikácii vodičov.
- (9b) V záujme umožnenia hladkého prechodu by sa platné vodičské osvedčenia a platné kvalifikačné karty vodiča vydané v súlade s pravidlami platnými pred uplatňovaním zmenených ustanovení mali uznávať až do dátumu skončenia ich platnosti. Zmenami sa neanuluje výcvik ani vodičské preukazy vydané na potvrdenie takéhoto výcviku pred začatím ich uplatňovania.
- (10) S cieľom zabezpečiť právnu zrozumiteľnosť a harmonizované požiadavky týkajúce sa minimálnej vekovej hranice na účely stanovené v smernici 2003/59/ES by sa mala v smernici 2006/126/ES uviesť jasná odchýlka, ktorou sa stanoví, že vodičské preukazy sa môžu vydávať v momente dosiahnutia minimálnych vekových hraníc stanovených v smernici 2003/59/ES. Toto objasnenie sa týka všeobecnej minimálnej vekovej hranice vodičov určitých kategórií vozidiel, ktorí sú držiteľom OOS, a nemenia sa ním existujúce možnosti zníženia týchto požiadaviek minimálnej vekovej hranice alebo udelenia výnimiek.

- (10a) Zmeny smernice 2006/126/ES by sa mali obmedziť na zmeny priamo súvisiace s revíziou smernice 2003/59/ES. Podrobnejšia analýza vykonávania a uplatňovania smernice 2006/126/ES vrátane vymedzenia určitých kategórií vozidiel sa zdá vhodná a mala by sa zahrnúť do nadchádzajúceho preskúmania smernice 2006/126/ES.
- (11) Keďže cieľ tejto smernice, konkrétne zlepšenie celoeurópskeho štandardu základnej kvalifikácie a pravidelného výcviku pre vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy, sa nedá dostatočne dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu cezhraničného charakteru cestnej dopravy a vzhľadom na otázky, ktoré sa majú riešiť prostredníctvom tejto smernice, sa môže lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, Únia môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity, ako sa stanovuje v článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (12) Smernice 2003/59/ES a 2006/126/ES by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Smernica 2003/59/ES sa mení takto:

- 1) v článku 1 sa prvá a druhá zarážka nahrádzajú takto:

- "— vozidlá, na vedenie ktorých sa požaduje vodičský preukaz kategórie C1, C1 + E, C alebo C + E v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES (*) alebo vodičský preukaz uznávaný ako rovnocenný,
- vozidlá, na vedenie ktorých sa požaduje vodičský preukaz kategórie D1, D1 + E, D alebo D + E v zmysle smernice 2006/126/ES alebo vodičský preukaz uznávaný ako rovnocenný.

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

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

2) článok 2 sa mení takto:

a) písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) vozidiel používaných ozbrojenými silami, civilnou obranou, protipožiarnou službou, orgánmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku a záchrannou zdravotnou službou alebo vozidiel, ktoré sú pod ich kontrolou, keď sa preprava uskutočňuje v dôsledku úloh, ktorými sú tieto služby poverené;“;

b) písmená d) až g) sa nahrádzajú takto:

„d) vozidiel používaných v prípadoch núdze alebo určených na plnenie záchranných úloh vrátane vozidiel používaných pri nekomerčnej preprave humanitárnej pomoci;

e) vozidiel používaných na vodičskú inštruktáž a skúšky pre každú osobu, ktorá chce získať vodičský preukaz alebo OOS v súlade s článkom 6 a článkom 8 ods. 1, za predpokladu, že sa nepoužívajú na obchodnú prepravu tovaru a cestujúcich.

Táto smernica sa okrem toho nevzťahuje na osobu, ktorá chce získať vodičský preukaz alebo OOS v súlade s článkom 6 a článkom 8 ods. 1, keď sa táto osoba podrobuje dodatočnému výcviku vodičov počas učenia sa na pracovisku pod podmienkou, že je sprevádzaná inou osobou s OOS alebo inštruktorom pre danú kategóriu vozidiel používaných na tento účel;

f) vozidiel používaných pri nekomerčnej preprave osôb alebo tovaru;

g) vozidiel prepravujúcich materiál, zariadenie alebo stroje, ktoré má vodič použiť v priebehu svojej práce, za predpokladu, že vedenie vozidla nie je vodičovou hlavnou činnosťou.“;

c) vkladajú sa tieto odseky:

„Členské štáty môžu udeliť výnimku vodičom vozidiel používaných alebo prenajímaných bez vodiča poľnohospodárskymi, záhradníckymi, lesníckymi, chovateľskými alebo rybárskymi podnikmi na prepravu tovaru v rámci ich podnikateľskej činnosti za predpokladu, že vedenie vozidla nie je vodičovou hlavnou činnosťou. Členské štáty môžu takéto výnimky podmieniť na svojom vlastnom území osobitnými podmienkami a so súhlasom dotknutého členského štátu aj na území iného členského štátu.

Členské štáty informujú Komisiu o výnimkách udelených podľa tohto ustanovenia a Komisia o tom informuje ostatné členské štáty.“;

3) článok 7 sa mení takto:

a) prvý odsek sa nahrádza takto:

„Pravidelný výcvik umožní držiteľom OOS aktualizovať si znalosti, ktoré sú pre ich prácu kľúčové, s osobitným dôrazom na bezpečnosť cestnej premávky a racionalizáciu spotreby paliva.“;

b) tretí odsek sa nahrádza takto:

„Pravidelný výcvik slúži na prehĺbenie alebo zopakovanie poznatkov v niektorých oblastiach uvedených v oddiele 1 prílohy I. Vždy zahŕňa aspoň jednu tému týkajúcu sa bezpečnosti cestnej premávky a pokrýva širokú škálu tém. V témach výcviku sa zohľadní vývoj príslušných právnych predpisov a technológií a mali by sa v nich v čo najväčšej miere zohľadniť osobitné potreby výcviku vodiča.“;

4) v článku 9 sa prvý odsek nahrádza takto:

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

5) článok 10 sa nahrádza takto:

„Článok 10
Zoznam Únie

1. Na základe OOS podľa článku 6 a OOS podľa článku 8 ods. 1 príslušné orgány členských štátov, berúc do úvahy ustanovenia článku 5 ods. 2 a 3 a článku 8, vyznačia harmonizovaný kód Únie 95 stanovený v prílohe I k smernici 2006/126/ES vedľa zodpovedajúcich kategórií oprávnenia:

- na vodičskom preukaze a/alebo
- na kvalifikačnej karte vodiča zhotovenej v súlade so vzorom uvedeným v prílohe II.

Ak nie je možné, aby príslušné orgány členského štátu, v ktorom bolo OOS získané, vyznačili kód Únie na vodičskom preukaze, vydajú vodičovi kvalifikačnú kartu vodiča.

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

2. Vodič uvedený v článku 1 písm. b), ktorý vedie vozidlá používané na cestnú prepravu tovaru, môže preukázať, že má kvalifikáciu a výcvik požadovaný v tejto smernici aj prostredníctvom vodičského osvedčenia podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009(*) pod podmienkou, že je označené kódom Únie 95. Na účely tejto smernice členský štát, ktorý osvedčenie vydáva, uvedie kód Únie 95 v časti osvedčenia „Poznámky“, ak dotknutý vodič dosiahol kvalifikáciu a splnil požiadavky výcviku stanovené v tejto smernici.

Na účely potvrdenia súladu s požiadavkami na výcvik podľa tejto smernice sa ako dôkaz kvalifikácie akceptujú vodičské osvedčenia vydané v súlade s článkom 5 nariadenia (ES) č. 1072/2009, najmä jeho odsekom 7 pred [Ú. v. : vložiť dátum uvedený v článku 3 ods. 1], ktoré nie sú označené kódom Únie 95, a to do skončenia ich platnosti.

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

- 6) prílohy I a II sa menia v súlade s prílohou k tejto smernici.

Článok 2

Smernica 2006/126/ES sa mení takto:

- 1) článok 4 sa mení takto:

- a) odsek 4 sa mení takto:

- i) v písmene e) sa tretia zarážka nahrádza takto:

– „pre skupiny C1 a C1E je stanovený minimálny vek 18 rokov;“;

- ii) v písmene g) sa druhá zarážka nahrádza takto:

– „pre skupiny C a CE je stanovený minimálny vek 21 rokov;“;

iii) v písmene i) sa druhá zarážka nahrádza takto:

– „pre skupiny D1 a D1E je stanovený minimálny vek 21 rokov;“;

iv) v písmene k) sa druhá zarážka nahrádza takto:

– „pre skupiny D a DE je stanovený minimálny vek 24 rokov;“;

b) dopĺňa sa tento odsek:

„7. Odchyľne od minimálnych vekových hraníc stanovených v článku 4 ods. 4 písm. g), i) a k) tejto smernice je minimálnym vekom pre vydanie vodičského preukazu v skupine C, CE, D1, D1E, D alebo DE minimálny vek predpísaný pre vedenie takýchto vozidiel držiteľmi OOS, ako sa stanovuje v článku 5 ods. 2, článku 5 ods. 3 písm. a) bode i) prvom odseku, článku 5 ods. 3 písm. a) bode ii) prvom odseku alebo v článku 5 ods. 3 písm. b) smernice 2003/59/ES v uvedenom poradí.

Ak členský štát v súlade s článkom 5 ods. 3 písm. a) bodom i) druhým odsekom alebo článkom 5 ods. 3 písm. a) bodom ii) druhým odsekom smernice 2003/59/ES povolí na svojom území vedenie vozidiel od nižšieho veku, daný vodičský preukaz je platný iba na území členského štátu, ktorý ho vydal, pokiaľ držiteľ preukazu nedosiahne príslušný minimálny vek, ktorý sa uvádza v prvom pododseku tohto odseku, a pokiaľ sa nestane držiteľom OOS.“;

2) v článku 15 sa súčasný text stáva odsekom 1 a dopĺňa sa tento odsek:

„2. Sieť vodičských preukazov EÚ sa môže využívať aj na výmenu informácií o vodičských preukazoch na účely ustanovené v iných právnych predpisoch Únie.“

Článok 3

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do [OP: vložte DÁTUM 24 mesiacov po nadobudnutí účinnosti]. Bezodkladne oznámia Komisii znenie týchto ustanovení.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 4

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

Článok 5

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

Za Európsky parlament

Za Radu

predseda

predseda

A. Prílohy I a II k smernici 2003/59/ES sa menia takto:

1) príloha I sa mení takto:

A) oddiel 1 sa mení takto:

a) druhý odsek sa nahrádza takto:

„Minimálna úroveň kvalifikácie musí byť porovnateľná prinajmenšom s úrovňou 2 európskeho kvalifikačného rámca, ako sa stanovuje v prílohe II k odporúčaniam Európskeho parlamentu a Rady 2008/C 111/01(*).

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

b) bod 1.2 sa nahrádza takto:

„1.2. Cieľ: poznať technické charakteristiky a činnosť bezpečnostných ovládačov na ovládanie vozidla, minimalizovať opotrebenie a zabrániť chybným funkciám:

obmedzenia pri používaní bŕzd a odľahčovacej brzdy (retardéra), kombinované používanie bŕzd a odľahčovacej brzdy, lepšie využívanie pomeru medzi otáčkami a prevodovým stupňom, využívanie zotrvačného momentu vozidla, využívanie spôsobov spomaľovania a brzdenia pri klesaní, činnosti v prípade poruchy, používanie elektronických a mechanických zariadení, ako je elektronický stabilizačný program (ESP), zdokonalené systémy núdzového brzdenia (AEBS), protiblokovací brzdový systém (ABS), systémy kontroly trakcie (TCS) a palubné monitorovacie systémy (IVMS) a iné, ktoré sú schválené na používanie, asistenčné systémy pre vodičov alebo automatizované zariadenia.“;

c) bod 1.3 sa nahrádza takto:

„1.3. Cieľ: schopnosť optimalizácie spotreby paliva:

optimalizácia spotreby paliva používaním know-how podľa bodov 1.1 a 1.2, význam predvídania dopravného toku, primeraná vzdialenosť a využívanie hybnosti vozidla, rovnomerná rýchlosť, plynulý štýl jazdy a vhodný tlak v pneumatikách.“;

d) pred nadpis „Oprávnenia C, C + E, C1, C1 + E“ sa vkladá tento bod:

„1.3a. Cieľ: schopnosť predvídať a posúdiť riziká v premávke a prispôbiť sa im:

uvedomovať si rôzne cestné, dopravné a poveternostné podmienky a prispôbiť sa im, predvídať budúce udalosti, prispôbiť sa rizikám premávky, rozpoznať nebezpečné situácie a prispôbiť sa im, najmä pokiaľ ide o rozmery a hmotnosť vozidiel a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, akými sú chodci, cyklisti a dvojkolesové motorové vozidlá;

identifikovať možné nebezpečné situácie a primerane vyhodnotiť, ako tieto potenciálne nebezpečné situácie môžu vyústiť do situácií, v ktorých sa už nedá zabrániť nehodám, a zvoliť a vykonať kroky na zväčšenie bezpečnostnej vzdialenosti do takej miery, aby bolo možné zabrániť zrážke v prípade možných nebezpečenstiev.“;

e) bod 1.4 sa nahrádza takto:

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

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

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

f) bod 1.6 sa nahrádza takto:

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

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

g) bod 2.1 sa nahrádza takto:

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

maximálne povolené pracovné časy pre sektor dopravy; zásady, uplatňovanie a dôsledky nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006(*) a (EÚ) č. 165/2014(**); pokuty za nepoužívanie, nesprávne používanie tachografov a neoprávnené zásahy do tachografov; vedomosti o sociálnom prostredí cestnej dopravy; práva a povinnosti vodičov z hľadiska základnej kvalifikácie a pravidelného výcviku.

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1).

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

h) bod 3.7 sa nahrádza takto:

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

cestná nákladná doprava vo vzťahu k ostatným druhom dopravy (hospodárska súťaž, odosielatelia), rôzne činnosti cestnej dopravy (doprava vykonávaná za poplatok alebo odmenu, doprava pre vlastné potreby, pomocné dopravné činnosti) organizácia hlavných typov dopravnej spoločnosti a pomocných dopravných činností, rôzne dopravné špecializácie, (cisternové vozidlá, regulovaná teplota, nebezpečný tovar, preprava zvierat atď.), zmeny v sektore dopravy (diverzifikácia poskytovaných služieb, kombinovaná doprava železnica — cesta, subdodávateľ atď.).“;

i) bod 3.8 sa nahrádza takto:

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

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

B) oddiel 2 sa mení takto:

a) bod 2.1 sa nahrádza takto:

„2.1. *Možnosť kombinácie účasti na kurze a skúšky*

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

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

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

Členské štáty môžu povoliť, aby schválené výcvikové stredisko poskytlo časť výcviku prostredníctvom nástrojov informačných a komunikačných technológií, ako je napríklad elektronické učenie sa, pričom sa zabezpečí náležitá kvalita výcviku a určia témy, v rámci ktorých možno nástroje informačných a komunikačných technológií využiť čo najúčinnejšie. Členské štáty predovšetkým vyžadujú spoľahlivú identifikáciu používateľa a vhodné prostriedky kontroly.

Členské štáty môžu do výcviku zahrnúť špecifický výcvik požadovaný podľa iných právnych predpisov Únie. To zahŕňa, ale neobmedzuje sa na výcvik požadovaný podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES(*) na prepravu nebezpečného tovaru, odbornú prípravu v oblasti informovanosti o zdravotnom postihnutí podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 181/2011(**) a školenie v oblasti prepravy zvierat podľa nariadenia Rady (ES) č. 1/2005(***)).

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

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

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

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

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

b) v bode 2.2 písm. b) sa druhý pododsek nahrádza takto:

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

C) oddiely 3 a 4 sa nahrádzajú takto:

„Oddiel 3: Zrýchlená základná kvalifikácia podľa článku 3 ods. 2

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

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

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

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

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

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

Oddiel 4: Povinný pravidelný výcvik podľa článku 3 ods. 1 písm. b)

Kurzy povinného pravidelného výcviku musí organizovať schválené výcvikové stredisko. Ich trvanie musí byť 35 hodín každých päť rokov, minimálne v sedemhodinových časových úsekoch. Schválené výcvikové stredisko môže poskytovať časť tohto pravidelného výcviku na výkonných trenažéroch a prostredníctvom nástrojov informačných a komunikačných technológií, ako je napríklad elektronické učenie sa, pričom sa zabezpečí náležitá kvalita výcviku a určia témy, v rámci ktorých možno nástroje informačných a komunikačných technológií využiť čo najúčinnšie. Členské štáty predovšetkým vyžadujú spoľahlivú identifikáciu používateľa a vhodné prostriedky kontroly. Témou súvisiacou s bezpečnosťou cestnej premávky by sa mal zaoberať aspoň jeden zo sedemhodinových seminárov. V obsahu výcviku sa zohľadní príslušný právny a technický vývoj a mali by sa v ňom v čo najväčšej miere zohľadniť osobitné potreby výcviku vodiča. V priebehu 35 hodín by sa mala pokryť škála rôznych oblastí vedomostí vrátane opakovaného výcviku, ak sa ukáže, že vodič potrebuje špecifický opravný výcvik.

Členské štáty môžu dokončený špecifický výcvik požadovaný podľa iných právnych predpisov Únie považovať za jeden zo stanovených sedemhodinových úsekov. To zahŕňa, ale neobmedzuje sa na výcvik požadovaný podľa smernice 2008/68/ES o preprave nebezpečného tovaru, školenie v oblasti prepravy zvierat podľa nariadenia (ES) č. 1/2005 a výcvik týkajúci sa prepravy cestujúcich zameraný na oblasť informovanosti o zdravotnom postihnutí podľa nariadenia (EÚ) č. 181/2011.“;

2) príloha II sa mení takto:

A) názov sa nahrádza takto:

„USTANOVENIA TÝKAJÚCE SA VZORU EURÓPSKEJ ÚNIE PRE
KVALIFIKAČNÚ KARTU VODIČA“.

B) oddiel 2 sa mení takto:

a) pokiaľ ide o stranu 1 kvalifikačnej karty vodiča:

i) v písmene d) sa bod 9 nahrádza takto:

„9. kategórie vozidla, na ktoré vodič spĺňa požiadavky na základnú kvalifikáciu a pravidelný výcvik;“;

ii) v písm. e) sa prvá veta nahrádza takto:

„nadpis „Vzor Európskej únie“ v jazyku alebo v jazykoch členského štátu vydávajúceho kartu a záhlavie „kvalifikačná karta vodiča“ v ostatných úradných jazykoch Únie vytlačené modrou farbou tak, aby tvorili pozadie karty:“;

b) pokiaľ ide stranu 2 kvalifikačnej karty vodiča, v písmene a) sa body (9) a (10) nahrádzajú takto:

„9. kategórie vozidla, na ktoré vodič spĺňa požiadavky na základnú kvalifikáciu a pravidelný výcvik;

10. harmonizovaný kód Európskej únie 95 stanovený v prílohe I k smernici 2006/126/ES“;

C) v oddiele 4 sa názov vzoru kvalifikačnej karty vodiča nahrádza takto: VZOR EURÓPSKEJ ÚNIE PRE KVALIFIKAČNÚ KARTU VODIČA“. Na strane 2 vzoru pod číslom 10 sa slovo „kód Spoločenstva“ nahrádza slovom „kód Únie“;

D) dopĺňa sa tento oddiel:

„5. Prechodné ustanovenia

Kvalifikačné karty vodiča vydané pred [Ú. v.: vložte dátum uvedený v článku 3 ods. 1] sú platné do skončenia ich platnosti.“

B. Dopĺňa sa táto príloha:

„Príloha III – Tabuľka zhody pre odkazy na určité kategórie vodičských oprávnení

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

“