

SMĚRNICE

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2022/2561

ze dne 14. prosince 2022

o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu (kodifikované znění)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES ⁽³⁾ byla několikrát podstatně změněna ⁽⁴⁾. V zájmu přehlednosti a srozumitelnosti by uvedená směrnice měla být kodifikována.
- (2) Ve své bílé knize ze dne 28. března 2011 nazvané „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ Komise vytyčuje cíl spočívající ve „vizi nula“, podle kterého by se měla Unie dostat do situace, kdy se počet obětí nehod v silniční dopravě do roku 2050 sníží téměř na nulu.
- (3) Komise ve svém sdělení o směrech politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011 – 2020 nazvaném „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011 – 2020“ navrhla cíl snížit do roku 2020 počet smrtelných nehod na silnicích na území Unie o polovinu, počínaje rokem 2010. S ohledem na dosažení tohoto záměru Komise stanovila sedm strategických cílů včetně zlepšení vzdělávání a výcviku účastníků silničního provozu a ochrany zranitelných účastníků silničního provozu.
- (4) Evropská rada podpořila ve dnech 23. až 24. října 2014 závazný cíl snížit do roku 2030 ve srovnání s rokem 1990 domácí emise skleníkových plynů z celého hospodářství nejméně o 40 %. Tento cíl napomůže k uskutečnění dlouhodobých cílů Pařížské dohody přijaté v roce 2015 v rámci Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu jménem Evropské unie ⁽⁵⁾ a k jeho dosažení by měla přispět všechna odvětví ekonomiky. V odvětví

⁽¹⁾ Úř. věst. C 155, 30.4.2021, s. 78.

⁽²⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 22. listopadu 2022 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 8. prosince 2022.

⁽³⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES ze dne 15. července 2003 o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a směrnice Rady 91/439/EHS a zrušení směrnice Rady 76/914/EHS (Úř. věst. L 226, 10.9.2003, s. 4).

⁽⁴⁾ Viz příloha IV část A.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 282, 19.10.2016, s. 4.

dopravy je nutné přistupovat k prosazování snižování emisí a energetické účinnosti komplexně. Na cestě k nízkoemisní mobilitě by mělo být dosaženo pokroku, a to mimo jiné prostřednictvím výzkumu a zavedení technických novinek, které jsou již dostupné. Řidiče je třeba řádně vyškolit tak, aby řídili co nejefektivněji.

- (5) Aby řidiči mohli vyhovět poptávce vztahující se k trhu silniční dopravy, měly by být předpisy Unie o minimální úrovni výcviku pro řidiče silniční dopravy uplatňovány na všechny řidiče bez ohledu na to, zda vykonávají své povolání jako osoby samostatně výdělečně činné nebo jako zaměstnanci a zda pro jejich vlastní nebo cizí potřebu.
- (6) Cílem pravidel Unie o minimální úrovni výcviku pro řidiče silniční dopravy je zajistit, aby prostřednictvím své kvalifikace získal řidič takové schopnosti, které mu umožní přístup k řidičskému povolání a jeho výkonu.
- (7) Zejména povinnost mít výchozí kvalifikaci a podstupovat pravidelná školení má za cíl zlepšit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a bezpečnost řidiče včetně činností vykonávaných řidičem v době, kdy vozidlo stojí. Navíc má moderní povaha povolání řidiče mezi mladými lidmi vyvolat zájem o toto povolání a usnadnit nábor nových řidičů v době jejich nedostatku.
- (8) Aby se předešlo nerovným podmínkám hospodářské soutěže, měla by se tato směrnice vztahovat na povolání řidiče vykonávané státními příslušníky členských států i státními příslušníky třetích zemí, kteří jsou zaměstnáni nebo využíváni podnikem usazeným v některém členském státě.
- (9) Je žádoucí, aby byli za účelem dodržování zásad práva Unie z oblasti působnosti této směrnice vyjmuti řidiči vozidel používaných k provozování dopravy tam, kde se vliv této dopravy na bezpečnost považuje za méně výrazný nebo kde by požadavky této směrnice ukládaly neúměrné hospodářské nebo sociální břemeno.
- (10) Měly by být stanoveny určité výjimky týkající se situací, kdy řízení není hlavní činností řidiče a kde by povinnost řidiče splňovat požadavky této směrnice představovala pro řidiče nepřiměřenou zátěž. Obecně se má za to, že řízení není hlavní činností řidiče, pokud zabírá méně než 30 % pracovní doby za jeden měsíc.
- (11) Není-li řízení časté, jedná-li se o řízení ve venkovských oblastech a řídí-li řidiči za účelem zásobování vlastního podniku, měly by se uplatňovat výjimky za podmínky, že je zajištěna bezpečnost silničního provozu. Vzhledem k tomu, že v rámci Unie existují ve venkovských oblastech rozdílné geografické a klimatické podmínky i rozdíly v hustotě obyvatelstva, členské státy by měly mít možnost určit, zda lze takové řízení považovat za příležitostné a zda má taková výjimka dopad na bezpečnost silničního provozu, například na základě druhu pozemní komunikace, hustoty provozu nebo přítomnosti zranitelných účastníků silničního provozu.
- (12) Vzhledem k tomu, že vzdálenosti, které musí v rámci své pracovní činnosti pokrýt osoby pracující v zemědělství, zahradnictví, lesnictví, v chovu a rybolovu, jež jsou vyňaty z působnosti této směrnice, se mohou napříč Uní lišit, mělo by být ponecháno na členských státech, aby ve svém vnitrostátním právu stanovily maximální přípustné vzdálenosti stanovené od místa základny podniku, na něž se budou vztahovat výjimky.
- (13) Za účelem zjištění, zda řidič plní své povinnosti, by měly členské státy řidiči vydat osvědčení odborné způsobilosti (dále jen „osvědčení“), které potvrzuje jeho výchozí kvalifikaci nebo pravidelné školení.
- (14) Členské státy by měly mít možnost volit z několika možností, aby usnadnily provádění ustanovení ve vztahu k výchozí kvalifikaci.
- (15) Za účelem udržení své kvalifikace řidiče by měli mít stávající řidiči povinnost podstupovat pravidelná školení na procvičení schopností podstatných pro výkon jejich povolání.
- (16) Od řidičů, kteří byli osvobozeni od požadavku na výchozí kvalifikaci, by při zachování této výjimky mělo být přesto požadováno, aby absolvovali pravidelná školení s cílem zajistit, aby znalosti, které jsou podstatné pro jejich práci, odpovídaly aktuálnímu stavu.

- (17) Minimální požadavky na výchozí kvalifikaci a pravidelné školení se týkají bezpečnostních pravidel, která je třeba dodržovat při řízení a v době, kdy vozidlo stojí. Rozvoj defenzivní jízdy (předvídaní nebezpečí a ohleduplnost vůči ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích) jde ruku v ruce s hospodárnou spotřebou pohonných hmot, což by mělo mít pozitivní vliv na společnost i na odvětví silniční dopravy.
- (18) Touto směrnicí by neměla být dotčena práva získaná řidičem, který byl před dnem stanoveným pro získání osvědčení, které potvrzuje výchozí kvalifikaci nebo pravidelné školení, držitelem řídičského oprávnění potřebného pro výkon povolání řidiče.
- (19) Pořádat výcvikové kurzy stanovené pro výchozí kvalifikaci a pravidelné školení by měla jen výcviková střediska schválená příslušnými orgány členských států. K zajištění kvality těchto schválených středisek by příslušné orgány měly stanovit harmonizovaná kritéria pro jejich schvalování včetně kritérii osvědčené vysoké úrovně odborné způsobilosti.
- (20) Pořádáním zkoušek stanovených v souvislosti s výchozí kvalifikací a pravidelným školením by měly být pověřeny nejen příslušné orgány členských států, ale také všechny jimi určené subjekty. S ohledem na důležitost této směrnice pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a rovnost podmínek hospodářské soutěže by příslušné orgány členských států měly vykonávat nad těmito zkouškami dozor.
- (21) Členské státy by měly stanovit, že první kurz pravidelného školení má být dokončen a odpovídající osvědčení vydáno do pěti let následujících po dni vydání osvědčení potvrzujícího výchozí kvalifikaci nebo po uplynutí lhůty stanovené pro některé řidiče k uplatnění jejich získaných práv. Mělo by být rovněž možné tyto lhůty zkrátit nebo prodloužit. Po prvním kurzu pravidelného školení by měl řidič procházet dalším pravidelným školením vždy po pěti letech.
- (22) K potvrzení, že řidič jako státní příslušník členského státu je držitelem jednoho z osvědčení stanovených touto směrnicí, a k usnadnění vzájemného uznávání různých osvědčení by měly členské státy připojit harmonizovaný kód Unie stanovený pro tento účel spolu s dobou platnosti kódu buď k řídičskému průkazu, nebo k průkazu kvalifikace řidiče vzájemně uznávanému členskými státy, jehož harmonizovaný vzor je stanoven v příloze II této směrnice. Tento průkaz by měl s ohledem na význam oprávnění, která uděluje, pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a na rovnost podmínek hospodářské soutěže, splňovat stejné bezpečnostní požadavky jako řídičský průkaz.
- (23) Členské státy by si ve spolupráci s Komisí měly elektronicky vyměňovat informace o osvědčeních. Měly by zřídit nezbytnou elektronickou platformu, při čemž by měly vzít v potaz analýzu nákladů a přínosů, kterou vypracovala Komise, včetně možnosti rozšířit síť řídičských průkazů EU zavedenou na základě směrnice 2006/126/ES Evropského parlamentu a Rady ⁽⁶⁾. Členským státům to, kromě jiných výhod, umožní snadný přístup k informacím o absolvovaném školení, jež není uvedeno v řídičském průkazu řidiče. Je důležité, aby členské státy a Komise vyvinuly úsilí o další rozvoj této funkce, s cílem umožnit přístup do platformy v reálném čase během silničních kontrol.
- (24) Vzhledem k vývoji v oblasti školení a vzdělávání a za účelem zvýšení přínosu této směrnice k bezpečnosti silničního provozu a relevance školení pro řidiče by měla být ve výcvikových kurzech probírána témata týkající se bezpečnosti silničního provozu, jako je vnímání rizik, ochrana zranitelných účastníků silničního provozu, zejména chodců, cyklistů a osob s omezenou pohyblivostí, palivově úsporné řízení, řízení v extrémních povětrnostních podmínkách a přeprava mimořádného nákladu. V této souvislosti by se kurzy měly týkat rovněž inteligentních dopravních systémů a měly by být aktualizovány za účelem přizpůsobení se technologickému vývoji.
- (25) Členským státům je nutno poskytnout jasnou možnost zlepšit a modernizovat praxi školení s využitím nástrojů informačních a komunikačních technologií (IKT), jako je e-learning a kombinované učení, pro část školení při současném zajištění jeho kvality. Při zlepšování a modernizaci postupů školení s využitím nástrojů IKT je třeba vzít v potaz skutečnost, že některá specifická témata vyžadují praktický výcvik a pomocí těchto výukových nástrojů je nelze řádně vyložit, například nasazování sněhových řetězů nebo zabezpečování nákladů či jiné prvky školení, při nichž je důležitá praktická část. Praktický výcvik může, ale nemusí, spočívat v řízení. Podstatná část školení požadovaného podle této směrnice by měla probíhat ve schváleném výcvikovém středisku.

⁽⁶⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řídičských průkazech (Úř. věst. L 403, 30.12.2006, s. 18).

- (26) Aby byl zajištěn soulad mezi různými formami školení požadovanými podle právních předpisů Unie, měly by mít členské státy možnost kombinovat různé druhy relevantního školení: například by měly mít možnost spojit školení zaměřené na přepravu nebezpečných věcí, na zvyšování povědomí o problematice zdravotního postižení nebo na přepravu zvířat se školením stanoveným v této směrnici.
- (27) Aby rozdíly v postupech jednotlivých členských států nebránily vzájemnému uznávání a neomezovaly právo řidičů absolvovat pravidelné školení v členském státě, kde pracují, měly by mít orgány členských států povinnost vydat průkaz kvalifikace řidiče v podobě předepsané standardním vzorem vyobrazeným v příloze II této směrnice, jenž zajistí vzájemné uznání každému řidiči, který splňuje požadavky této směrnice, pokud dokončené školení nelze vyznačit do řidičského průkazu.
- (28) Používání osvědčení řidiče řidiči ze třetích zemí jako dokladu o dodržení požadavků na školení by mohlo představovat překážku pro řidiče v případě, že dopravce vrátí osvědčení vydávajícím orgánům, zejména pokud si řidiči přejí uzavřít pracovní poměr v jiném členském státě. Aby se předešlo situacím, kdy řidiči za takových okolností musí při uzavření nového pracovního poměru svůj výcvik opakovat, členské státy by měly být vybízeny ke spolupráci a k výměně informací o kvalifikaci řidičů.
- (29) Zvláštní ustanovení o vydávání osvědčení by měla být stanovena pro řidiče, na které se vztahuje tato směrnice a kteří jsou státními příslušníky třetích zemí.
- (30) Za účelem přizpůsobení této směrnice vědeckému a technickému pokroku by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské Unie, pokud jde o změny příloh I a II této směrnice. Je obzvláště důležité, aby Komise vedla v rámci přípravné činnosti odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů⁽⁷⁾. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (31) Jelikož cílů této směrnice, totiž stanovení celounijní úrovně výchozí kvalifikace a pravidelného školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich, z důvodu přeshraniční povahy silniční dopravy a otázek, které má tato směrnice řešit, může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (32) Touto směrnicí by neměly být dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení směrnic uvedených v části B přílohy IV ve vnitrostátním právu a den jejich použitelnosti,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Oblast působnosti

Tato směrnice se vztahuje na práci řidičů vykonávanou:

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

(7) Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

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

- vozidla, pro která je požadováno řidičské oprávnění skupiny C1, C1 + E, C nebo C + E podle definice ve směrnici 2006/126/ES nebo řidičské oprávnění uznávané jako rovnocenné,
- vozidla, pro která je požadováno řidičské oprávnění skupiny D1, D1 + E, D nebo D + E podle definice ve směrnici 2006/126/ES nebo řidičské oprávnění uznávané jako rovnocenné.

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

Článek 2

Výjimky

1. Tato směrnice se nevztahuje na řidiče vozidel:

- a) s nejvyšší povolenou rychlostí nepřevyšující 45 km/h;
- b) používaných nebo kontrolovaných ozbrojenými silami, civilní obranou, požárními sbory, silami odpovědnými za udržování veřejného pořádku a zdravotnickými záchrannými službami, uskutečňuje-li se přeprava v rámci jim svěřených úkolů;
- c) podrobovaných silničním jízdním zkouškám pro účely vývoje, opravy nebo údržby, a řidiče nových nebo přestavěných vozidel, která ještě nebyla uvedena do provozu;
- d) pro která je požadováno řidičské oprávnění skupiny D nebo D1 a s nimiž pracovníci údržby jezdí bez cestujících do a ze střediska údržby, které se nachází v blízkosti nejbližší technické základny využívané provozovatelem přepravy, pod podmínkou, že řízení vozidla není hlavní činností řidiče;
- e) používaných za mimořádných okolností nebo při záchranných akcích včetně vozidel používaných k neobchodní přepravě humanitární pomoci;
- f) používaných pro výuku řízení a řidičské zkoušky osob, které chtějí získat řidičský průkaz nebo osvědčení odborné způsobilosti (dále jen „osvědčení“) podle článku 6 a čl. 8 odst. 1, pokud se tato vozidla nepoužívají k obchodní přepravě zboží a cestujících;
- g) používaných pro neobchodní přepravu cestujících nebo zboží;
- h) přepravujících materiál, vybavení nebo stroje, které mají být použity řidičem při výkonu jeho práce, pokud řízení vozidla není hlavní činností řidiče.

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

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

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

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

Článek 3

Kvalifikace a školení

1. Výkon povolání řidiče ve smyslu článku 1 podléhá povinné výchozí kvalifikaci a povinnému pravidelnému školení. Za tímto účelem členské státy stanoví:

a) systém výchozí kvalifikace

Členské státy zvolí jednu z těchto dvou možností:

i) možnost slučující účast na kurzu a zkoušku

V souladu s oddílem 2 bodem 2.1 přílohy I zahrnuje tento typ výchozí kvalifikace povinnou účast na kurzu po určité době. Kurz je zakončen zkouškou. Po úspěšném složení zkoušky je kvalifikace potvrzena osvědčením podle čl. 6 odst. 1 písm. a);

ii) možnost zahrnující pouze zkoušku

V souladu s oddílem 2 bodem 2.2 přílohy I tento typ výchozí kvalifikace nezahrnuje povinnou účast na kurzu, ale jen teoretické a praktické zkoušky. Po úspěšném složení zkoušek je kvalifikace potvrzena osvědčením podle čl. 6 odst. 1 písm. b).

Nicméně členský stát může nanejvýš na dobu tří let oprávnit řidiče k řízení vozidla na svém území předtím, než tento řidič obdrží osvědčení, pokud řidič prochází vnitrostátním odborným výcvikovým kurzem, který trvá alespoň šest měsíců. V rámci tohoto odborného výcvikového kurzu lze zkoušky podle bodů i) a ii) skládat postupně;

b) systém pravidelného školení

V souladu s oddílem 4 přílohy I zahrnuje pravidelné školení povinnou účast na kurzu. Ta je potvrzována osvědčením podle čl. 8 odst. 1.

2. Členské státy mohou rovněž zavést systém zrychlené výchozí kvalifikace, aby řidič mohl řídit vozidlo v případech podle čl. 5 odst. 2 písm. a) bodu ii) a písm. b) a čl. 5 odst. 3 písm. a) bodu i) a písm. b).

V souladu s oddílem 3 přílohy I zahrnuje zrychlená výchozí kvalifikace povinnou účast na kurzu. Kurz je zakončen zkouškou. Po úspěšném složení zkoušky je kvalifikace potvrzena osvědčením podle čl. 6 odst. 2.

3. Členské státy mohou řidiče, který získal osvědčení podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009⁽⁸⁾, osvobodit od zkoušek uvedených v odst. 1 písm. a) bodě i) a ii) a v odstavci 2 tohoto článku v předmětech zahrnutých do zkoušek stanovených uvedeným nařízením a případně od účasti na těch částech kurzu, které těmto předmětům odpovídají.

Článek 4

Získaná práva

Tito řidiči jsou osvobozeni od povinnosti získat výchozí kvalifikaci:

a) řidiči, kteří jsou držiteli řidičského průkazu s oprávněním skupiny D1, D1 + E, D nebo D + E nebo řidičského průkazu uznávaného jako rovnocenný a vydaného nejpozději 9. září 2008;

b) řidiči, kteří jsou držiteli řidičského průkazu s oprávněním skupiny C1, C1 + E, C nebo C + E nebo řidičského průkazu uznávaného jako rovnocenný a vydaného nejpozději 9. září 2009.

⁽⁸⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 51).

Článek 5

Výchozí kvalifikace

1. Pro přístup k výchozí kvalifikaci není nutné předem získat odpovídající řidičský průkaz.
2. Řidiči vozidla určeného pro nákladní dopravu mohou řídit:
 - a) od věku 18 let:
 - i) vozidlo vyžadující řidičský průkaz s oprávněním skupin C a C + E, pokud jsou držiteli osvědčení podle čl. 6 odst. 1;
 - ii) vozidlo vyžadující řidičský průkaz s oprávněním skupin C1 a C1 + E, pokud jsou držiteli osvědčení podle čl. 6 odst. 2;
 - b) od věku 21 let vozidlo vyžadující řidičský průkaz s oprávněním skupin C a C + E, pokud jsou držiteli osvědčení podle čl. 6 odst. 2.
3. Řidiči vozidel určených pro osobní dopravu mohou řídit:
 - a) od věku 21 let:
 - i) vozidlo vyžadující řidičský průkaz s oprávněním skupin D a D + E pro osobní dopravu linkovou dopravou, pokud trasa nepřesahuje 50 km, jakož i vozidlo vyžadující řidičský průkaz s oprávněním skupin D1 a D1 + E, pokud jsou držiteli osvědčení podle čl. 6 odst. 2.

Řidiče vozidel, kteří dosáhli věku 18 let, může každý členský stát oprávnit, aby na jeho území řídili vozidla některé z uvedených skupin, pokud jsou držiteli osvědčení podle čl. 6 odst. 1;
 - ii) vozidlo vyžadující řidičský průkaz s oprávněním skupin D a D + E, pokud jsou držiteli osvědčení podle čl. 6 odst. 1.

Řidiče vozidel, kteří dosáhli věku 20 let, může každý členský stát oprávnit, aby na jeho území řídili vozidla některé z uvedených skupin, pokud jsou držiteli osvědčení podle čl. 6 odst. 1. Tento požadavek může být snížen na 18 let, pokud řidič řídí dané vozidlo bez cestujících;
 - b) od věku 23 let vozidlo vyžadující řidičský průkaz s oprávněním skupin D a D+E, pokud jsou držiteli osvědčení podle čl. 6 odst. 2.
4. Aniž je dotčena věková hranice uvedená v odstavci 2 tohoto článku, jsou řidiči provozující nákladní dopravu, kteří jsou držiteli osvědčení podle článku 6 pro některou ze skupin stanovených v odstavci 2 tohoto článku, osvobozeni od povinnosti získat osvědčení pro jakoukoli jinou kategorii vozidel podle uvedeného odstavce.

Tato ustanovení se použijí za stejných podmínek pro řidiče provozující osobní dopravu s oprávněním ve skupinách podle odstavce 3.

5. Řidiči provozující nákladní dopravu, kteří rozšiřují nebo upravují svoji pracovní činnost s cílem provozovat osobní dopravu nebo naopak, a kteří jsou držiteli osvědčení podle článku 6, nemusí opakovat společné části výchozí kvalifikace, ale jen ty části, které jsou zaměřeny na novou kvalifikaci.

Článek 6

Osvědčení potvrzující výchozí kvalifikaci

1. Osvědčení může být uděleno k potvrzení výchozí kvalifikace v těchto případech:
 - a) Osvědčení udělené na základě účasti na kurzu a zkoušky

V souladu s čl. 3 odst. 1 písm. a) bodem i) vyžadují členské státy od účastníků řídicího výcviku účast na kurzech ve výcvikovém středisku schváleném příslušnými orgány v souladu s oddílem 5 přílohy I („schválená výcviková střediska“). Tyto kurzy zahrnují všechny předměty uvedené v oddíle 1 přílohy I. Výcvik je zakončen úspěšným složením zkoušek stanovených v oddíle 2 bodě 2.1 přílohy I. Tyto zkoušky pořádají příslušné orgány členských států nebo subjekty jimi

určené a slouží ke kontrole, zda mají účastníci řídičského výcviku v předmětech uvedených v oddíle 1 přílohy I znalosti požadované v uvedeném oddíle. Uvedené orgány nebo subjekty vykonávají při zkouškách dozor a řídičům, kteří je úspěšně složili, vydávají osvědčení potvrzující výchozí kvalifikaci.

b) Osvědčení udělené na základě zkoušek

V souladu s čl. 3 odst. 1 písm. a) bodem ii) vyžadují členské státy od účastníků řídičského výcviku, aby složili teoretické a praktické zkoušky uvedené v oddíle 2 bodě 2.2 přílohy I. Tyto zkoušky pořádají příslušné orgány členských států nebo subjekty jimi určené a slouží ke kontrole, zda mají účastníci řídičského výcviku v předmětech uvedených v oddíle 1 přílohy I znalosti požadované v uvedeném oddíle. Uvedené orgány nebo subjekty vykonávají při zkouškách dozor a řídičům, kteří je úspěšně složili, vydávají osvědčení potvrzující výchozí kvalifikaci.

2. Osvědčení může být uděleno k potvrzení zrychlené výchozí kvalifikace.

V souladu s čl. 3 odst. 2 vyžadují členské státy od účastníků řídičského výcviku účast na kurzech ve schváleném výcvikovém středisku. Tyto kurzy zahrnují všechny předměty uvedené v oddíle 1 přílohy I.

Výcvik je zakončen zkouškou stanovenou v oddíle 3 přílohy I. Tuto zkoušku pořádají příslušné orgány členských států nebo subjekty jimi určené a slouží ke kontrole, zda mají účastníci řídičského výcviku v předmětech uvedených v oddíle 1 přílohy I znalosti požadované v uvedeném oddíle. Uvedené orgány nebo subjekty vykonávají při zkouškách dozor a řídičům, kteří je úspěšně složili, vydávají osvědčení potvrzující zrychlenou výchozí kvalifikaci.

Článek 7

Pravidelné školení

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

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

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

Článek 8

Osvědčení potvrzující pravidelné školení

1. Po skončení pravidelného školení podle článku 7 vydají příslušné orgány členských států nebo schválené výcvikové středisko řídiči osvědčení potvrzující dokončení pravidelného školení.

2. Držitelé osvědčení podle článku 6 se zúčastní prvního kurzu pravidelného školení do pěti let po vydání tohoto osvědčení.

Členské státy mohou zkrátit nebo prodloužit lhůty podle prvního pododstavce mimo jiné tak, aby se shodovaly s uplynutím doby platnosti řídičského průkazu. Lhůta však nesmí být kratší než tři roky nebo delší než sedm let.

3. Řidič, který dokončil první kurz pravidelného školení podle odstavce 2 nebo v souladu s čl. 8 odst. 2 prvním pododstavcem písm. b) směrnice 2003/59/ES, podstupuje pravidelné školení každý pátý rok před uplynutím doby platnosti osvědčení potvrzujícího dokončení pravidelného školení.

4. Držitelé osvědčení podle článku 6 nebo osvědčení podle odstavce 1 tohoto článku a řidiči uvedení v článku 4, kteří přestali vykonávat své povolání a nesplňují požadavky odstavců 1, 2 a 3 tohoto článku, se musí předtím, než se vrátí k výkonu svého povolání, zúčastnit kurzu pravidelného školení.

5. Řidiči provozující nákladní nebo osobní dopravu, kteří dokončili kurzy pravidelného školení pro jednu ze skupin řidičského oprávnění podle čl. 5 odst. 2 a 3, se nemusí pro žádnou z jiných skupin uvedených v těchto odstavcích zúčastnit dalšího pravidelného školení.

Článek 9

Místo výcviku

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

Řidiči podle čl. 1 písm. b) získají výchozí kvalifikaci ve členském státě, ve kterém je podnik usazen, nebo v členském státě, který jim vydal pracovní povolení.

Řidiči uvedení v čl. 1 písm. a) a b) musí projít pravidelným školením podle článku 7 v členském státě, ve kterém mají obvyklé bydliště, nebo v členském státě, kde pracují.

Článek 10

Kód Unie

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

— do řidičského průkazu,

— nebo do průkazu kvalifikace řidiče zhotoveného podle standardního vzoru vyobrazeného v příloze II této směrnice.

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

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

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

3. Osvědčení řidiče, jež nejsou opatřena kódem Unie 95 a jež byla vydána před 23. květnem 2020 v souladu s článkem 5 nařízení (ES) č. 1072/2009, a zejména odstavcem 7 uvedeného článku, za účelem ověření souladu s požadavky na školení podle této směrnice se přijímají jako doklad o kvalifikaci do dne skončení jejich platnosti.

^(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72).

Článek 11

Sít pro prosazování

1. Pro účely prosazování předpisů si členské státy vyměňují informace o vydaných či odňatých osvědčeních. Za tímto účelem členské státy ve spolupráci s Komisí zřídí elektronickou síť nebo rozšíří síť stávající a zohlední při tom posouzení cenově nejvýhodnější možnosti, které vypracovala Komise.
2. Síť může obsahovat informace uvedené v osvědčeních, jakož i informace ohledně administrativních postupů spojených s těmito osvědčeními.
3. V souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ⁽¹⁰⁾ členské státy zajistí, aby zpracování osobních údajů bylo prováděno pouze pro účely ověření souladu s touto směrnicí, zejména s požadavky na školení stanovenými v této směrnici.
4. Přístup do sítě musí být zabezpečen. Členské státy mohou poskytnout přístup pouze příslušným orgánům, které odpovídají za provádění této směrnice a kontrolu souladu s ní.

Článek 12

Přizpůsobení vědeckému a technickému pokroku

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 13 týkající se změn příloh I a II za účelem jejich přizpůsobení vědeckému a technickému pokroku.

Článek 13

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 uvedené v článku 12 je svěřena Komisi na dobu pěti let od 26. července 2019. Komise vypracuje zprávu o přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament ani Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 12 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm 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 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 článku 12 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament ani 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.

⁽¹⁰⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

Článek 14**Zrušení**

Směrnice 2003/59/ES, ve znění aktů uvedených v části A přílohy IV, se zrušuje, aniž jsou dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení směrnic uvedených v části B přílohy IV ve vnitrostátním právu a data jejich použitelnosti.

Odkazy na zrušenou směrnici se považují za odkazy na tuto směrnici v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze V.

Článek 15**Vstup v platnost**

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

Článek 16**Určení**

Tato směrnice je určena členskými státy.

Ve Štrasburku dne 14. prosince 2022.

Za Evropský parlament
předsedkyně
R. METSOLA

Za Radu
předseda
M. BEK

PŘÍLOHA I

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY NA KVALIFIKACI A VÝCVIK

Oddíl 1

Seznam předmětů

Znalosti, které musí členské státy vzít při stanovení výchozí kvalifikace řidiče a pravidelného školení v úvahu, musí zahrnovat alespoň předměty uvedené v tomto seznamu. Účastníci řídičského výcviku musí dosáhnout úrovně znalostí a praktické způsobilosti nezbytné pro bezpečné řízení všech vozidel v příslušné skupině řídičského oprávnění.

Minimální úroveň kvalifikace musí být srovnatelná alespoň s úrovní 2 evropského rámce kvalifikací stanovenou v příloze II doporučení Evropského parlamentu a Rady ze dne 23. dubna 2008 ⁽¹⁾.

1. Zlepšení výcviku v racionálním řízení na základě bezpečnostních předpisů

Všechny skupiny řídičských oprávnění

1.1. Cíl: znát charakteristiky převodového systému za účelem co nejlepšího využívání:

křivky točivého momentu, výkon a specifické spotřeby motoru, oblast optimálního využití otáčkoměru, optimální rozsah otáček při řazení.

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

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

1.3. Cíl: schopnost optimalizovat spotřebu pohonných hmot:

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

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

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

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

Skupiny řídičských oprávnění C, C + E, C1, C1 + E

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

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

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

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

Skupiny řidičských oprávnění D, D + E, D1, D1 + E

- 1.6. Cíl: schopnost zajistit cestujícím pohodlí a bezpečnost:

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

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

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

2. Uplatnění předpisů

Všechny skupiny řidičských oprávnění

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

nejdelší přípustné pracovní doby v odvětví dopravy; zásady, uplatňování a důsledky nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ⁽²⁾ a (EU) č. 165/2014 ⁽³⁾; sankce v případě, že není užit tachograf nebo není užit správně a jsou v něm prováděny nedovolené změny; znalosti sociálně-právních podmínek silniční dopravy: práva a povinnosti řidičů, co se týče výchozí kvalifikace a pravidelného školení.

Skupiny řidičských oprávnění C, C + E, C1, C1 + E

- 2.2. Cíl: znát předpisy upravující nákladní dopravu:

oprávnění k provozování dopravy, dokumenty, které se musí nacházet ve vozidle, zákaz používání určitých silnic, poplatky za užívání silnic, povinnosti podle vzorových smluv pro nákladní dopravu, vypracování dokladů tvořících smlouvu o přepravě, povolení mezinárodní dopravy, povinnosti podle Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě, vypracování mezinárodního nákladního listu, překračování hranic, zasilatelské společnosti, zvláštní průvodní doklady k přepravované věci.

Skupiny řidičských oprávnění D, D + E, D1, D1 + E

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1).

2.3. Cíl: znát předpisy upravující osobní dopravu:

přeprava zvláštních skupin osob, bezpečnostní vybavení autobusů, bezpečnostní pásy, zatížení vozidla.

3. Zdraví, silnice a bezpečnost životního prostředí, poskytování služeb, logistika

Všechny skupiny řídičských oprávnění

3.1. Cíl: řidič si musí být vědom nebezpečí silničního provozu a pracovních úrazů:

druhy pracovních úrazů v odvětví dopravy, statistika nehod v silničním provozu, spoluodpovědnost nákladních automobilů nebo autobusů, materiální a finanční důsledky.

3.2. Cíl: schopnost zabránit kriminalitě a převádění ilegálních imigrantů:

obecné informace, důsledky pro řidiče, preventivní opatření, seznamy kontrolních otázek, právní předpisy pro odpovědnost dopravce.

3.3. Cíl: schopnost zabránit ohrožení zdraví:

ergonomické zásady, pohyby a polohy představující nebezpečí, tělesná zdatnost, cvičení pro manipulaci s nákladem, osobní ochrana.

3.4. Cíl: uvědomit si důležitost tělesné a duševní způsobilosti:

zásady zdravé a vyrovnané výživy, účinky alkoholu, drog nebo jakýchkoliv jiných látek, které mohou působit na chování; symptomy, příčiny a účinky únavy a stresu, podstatná úloha základního pracovního a odpočinkového cyklu.

3.5. Cíl: schopnost posoudit nouzové situace:

chování při mimořádné události: hodnocení situace, vyhnutí se komplikacím při nehodě, přivolání pomoci, pomoc obětem a poskytnutí první pomoci, reakce na výskyt požáru, evakuace spolucestujících nákladního automobilu nebo cestujících autobusu, zajištění bezpečnosti pro všechny cestující, reakce v případě agrese, základní zásady sestavení zprávy o nehodě.

3.6. Cíl: schopnost osvojit si chování podporující příznivý obraz o podniku:

vztah chování řidiče a obrazu o podniku: jakou má kvalita služby poskytované řidičem důležitost pro podnik, různé úlohy řidiče, lidé, se kterými bude řidič jednat, údržba vozidla, organizace práce, obchodní a finanční následky právního sporu.

Skupiny řídičských oprávnění C, C + E, C1, C1 + E

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

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

Skupiny řídičských oprávnění D, D + E, D1, D1 + E

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

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

Oddíl 2

Povinná výchozí kvalifikace stanovená v čl. 3 odst. 1 písm. A)**2.1. Možnost kombinující návštěvu kurzu a zkoušku**

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

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

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

Členské státy mohou povolit, aby část školení zajišťovaného schváleným výcvikovým střediskem byla poskytována prostřednictvím nástrojů IKT, jako je e-learning, přičemž zajistí udržování řádné kvality školení, a za tímto účelem určí předměty, v nichž lze nástrojů IKT nejúčinněji využít. Členské státy zejména požadují spolehlivé určení totožnosti uživatele a vhodné prostředky kontroly. Členské státy mohou do školení započítávat zvláštní školení požadovaná podle jiných právních předpisů Unie. Sem patří mimo jiné školení o přepravě nebezpečných věcí požadované podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES⁽⁴⁾, školení zaměřené na zvyšování povědomí o problematice zdravotního postižení podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011⁽⁵⁾ a školení o přepravě zvířat podle nařízení Rady (ES) č. 1/2005⁽⁶⁾.

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

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

2.2. Možnost volby zkoušek

Příslušné orgány členských států nebo subjekty jimi určené pořádají teoretické a praktické zkoušky uvedené v čl. 3 odst. 1 písm. a) bodu ii) s cílem zkontrolovat, zda kandidát má úroveň znalostí požadovanou v oddíle 1 pro předměty a cíle tam uvedené.

a) Teoretická zkouška se skládá alespoň ze dvou částí:

- i) z otázek včetně otázek připouštějících více odpovědí, otázek vyžadujících přímou odpověď nebo z kombinace obou systémů;
- ii) z případových studií.

Teoretická zkouška musí trvat alespoň čtyři hodiny.

b) Praktická zkouška se skládá ze dvou částí:

- i) ze zkoušky řízení zaměřené na posouzení, jak se kandidát zlepšil v racionálním řízení na základě bezpečnostních předpisů. Zkouška se musí pokud možno uskutečnit na silnicích mimo zástavbu, na rychlostních silnicích a na dálnicích (nebo podobných komunikacích) a na všech druhích městských komunikacích představujících různé potíže, se kterými se řidič může setkat. Je žádoucí, aby se tato zkouška uskutečnila za různé intenzity silničního provozu. Doba řízení na silnici musí být využita optimálně, aby schopnosti kandidáta mohly být posouzeny ve všech oblastech silničního provozu, se kterými se může setkat. Tato zkouška musí trvat alespoň 90 minut;

⁽⁴⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES ze dne 24. září 2008 o pozemní přepravě nebezpečných věcí (Úř. věst. L 260, 30.9.2008, s. 13).

⁽⁵⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 1).

⁽⁶⁾ Nařízení Rady (ES) č. 1/2005 ze dne 22. prosince 2004 o ochraně zvířat během přepravy a souvisejících činností a o změně směrnic 64/432/EHS a 93/119/ES a nařízení (ES) č. 1255/97 (Úř. věst. L 3, 5.1.2005, s. 1).

- ii) z praktické zkoušky zahrnující alespoň body 1.5, 1.6, 1.7, 3.2, 3.3 a 3.5. Tato zkouška musí trvat alespoň 30 minut.

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

Praktická zkouška může být nahrazena třetí zkouškou, která se uskuteční na zvláštním pozemku nebo na výkonném simulátoru, aby mohlo být posouzeno zlepšení kandidáta v racionálním řízení na základě bezpečnostních předpisů, zejména s ohledem na vedení vozidla za různého stavu vozovky a způsobu, jakým se stav vozovky mění za různých povětrnostních podmínek a v denní nebo noční době.

Délka této volitelné zkoušky není určena. Má-li řidič tuto zkoušku podstoupit, může být doba jejího trvání odečtena od 90 minut řídičské zkoušky uvedené v bodě i), ale odečtená doba nesmí překročit 30 minut.

Pro řidiče uvedené v čl. 5 odst. 5 musí být teoretická zkouška omezena na předměty uvedené v oddíle 1 a týkající se vozidel, na která se vztahuje nová výchozí kvalifikace. Tito řidiči však musí projít celou praktickou zkouškou.

Oddíl 3

Zrychlená výchozí kvalifikace stanovená v čl. 3 odst. 2

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

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

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

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

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

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

Oddíl 4

Povinné pravidelné školení stanovené v čl. 3 odst. 1 písm. B)

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

Členské státy mohou zvážit započítání dokončeného zvláštního školení požadovaného podle jiných právních předpisů Unie pro maximálně jeden ze stanovených sedmihodinových časových úseků. Sem patří mimo jiné školení o přepravě nebezpečných věcí požadované podle směrnice 2008/68/ES, školení o přepravě zvířat podle nařízení (ES) č. 1/2005 a v případě přepravy osob rovněž školení zaměřené na zvyšování povědomí o problematice zdravotního postižení podle

nařízení Rady (EU) č. 181/2011. Členské státy však mohou rozhodnout, že dokončené zvláštní školení podle požadavků směrnice 2008/68/ES o přepravě nebezpečných věcí může být započteno jako dvě ze sedmihodinových období, za předpokladu, že se jedná o jediné jiné školení, které je zohledněno v rámci pravidelného školení.

Oddíl 5

Schválení poskytování výchozí kvalifikace a pravidelného školení výcvikovým střediskem

- 5.1. Výcviková střediska pro výchozí kvalifikaci a pravidelné školení jsou schvalována příslušnými orgány členských států. Schválení může být vydáno pouze na základě písemné žádosti. Žádost musí být doprovázena doklady, které zahrnují:
 - 5.1.1. přiměřený kvalifikační a školicí program, který specifikuje učební předměty jakož i plán jeho provádění a učební metody;
 - 5.1.2. kvalifikaci a oblasti činnosti instruktorů;
 - 5.1.3. informace o místech poskytování kurzů, učebních materiálech, prostředcích dostupných pro praktickou výuku a používaném vozidlovém parku;
 - 5.1.4. podmínky účasti na kurzech (počet účastníků).
- 5.2. Příslušný orgán udělí schválení písemně s výhradou těchto podmínek:
 - 5.2.1. výcvik je uskutečňován v souladu s doklady připojenými k žádosti;
 - 5.2.2. příslušný orgán je oprávněn k vyslání pověřených osob, aby napomáhaly při výcvikových kurzech schválených středisek, a je oprávněn k doзору nad těmito středisky s ohledem na užívané učební prostředky a řádné vedení výcvikových kurzů a zkoušek;
 - 5.2.3. schválení může být odejmuto nebo pozastaveno, jestliže podmínky schválení nejsou nadále plněny.Schválené středisko musí zaručit, že instruktoři mají dobré znalosti o nejnovějším stavu předpisů a podmínek výcviku. Instruktoři musí jako součást specifického výběrového řízení doložit znalost předmětu výuky i výukových metod. Co se týče praktické části výcviku, musí instruktoři doložit praxi jako profesionální řidiči nebo podobnou řidičskou praxi, například jako instruktoři řízení nákladních vozidel.

Program výcviku musí být v souladu se schválením a musí zahrnovat předměty uvedené v seznamu v oddílu 1.

PŘÍLOHA II

STANOVENÍ VZORU EVROPSKÉ UNIE PRO PRŮKAZ KVALIFIKACE ŘIDIČE

1. Vnější znaky průkazu kvalifikace řidiče

Vnější znaky průkazu kvalifikace řidiče musí vyhovovat normám ISO 7810 a 7816-1.

Metody pro ověřování vnějších znaků průkazu kvalifikace řidiče z hlediska shody s mezinárodními normami musí vyhovovat normě ISO 10373.

2. Informace uvedené na průkazu kvalifikace řidiče

Průkaz kvalifikace řidiče musí mít dvě strany:

strana 1 musí obsahovat:

- a) nápis „průkaz kvalifikace řidiče“ vytištěný velkými písmeny v úředním jazyce členského státu vydávajícího průkaz kvalifikace řidiče;
- b) název členského státu vydávajícího průkaz kvalifikace řidiče (volitelně);
- c) poznávací značku členského státu vydávajícího průkaz kvalifikace řidiče, která je zobrazena negativně v modrém pravoúhlém čtyřúhelníku a obkroužena 12 žlutými hvězdami; poznávací značky jsou tyto:

B	:	Belgie
BG	:	Bulharsko
CZ	:	Česko
DK	:	Dánsko
D	:	Německo
EST	:	Estonsko
IRL	:	Irsko
GR	:	Řecko
E	:	Španělsko
F	:	Francie
HR	:	Chorvatsko
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

d) jednotlivé informace v průkazu kvalifikace řidiče jsou číslovány takto:

1. příjmení držitele;
2. jméno držitele;
3. datum a místo narození držitele;
4. a) datum vydání;
- b) datum skončení platnosti;
- c) název vydávajícího orgánu (může být zapsán na druhé straně);
- d) číslo pro správný účely (volitelně), které je jiné než číslo řidičského průkazu;
5. a) číslo řidičského průkazu;
- b) sériové číslo řidičského průkazu;
6. fotografie držitele;
7. podpis držitele;
8. obvyklé bydliště nebo poštovní adresa držitele (volitelně);
9. skupiny vozidel, pro které řidič splňuje požadavky na výchozí kvalifikaci a pravidelné školení;

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

tarjeta de cualificación del conductor

карта за квалификация на водача

osvědčení profesní způsobilosti řidiče

chaufføruddannelsesbevis

Fahrerqualifizierungsnachweis

juhi ametipädevuse kaart

δελτίο επιμόρφωσης οδηγού

driver qualification card

carte de qualification de conducteur

cárta cáilíochta tiomána

kvalifikacijska kartica vozača

carta di qualificazione del conducente

vadītāja kvalifikācijas apliecība

vairuotojo kvalifikacinė kortelė

gépjárművezetői képesítési igazolvány

karta ta' kwalifika tas-sewwieq

kwalificatiekaart bestuurder

karta kwalifikacji kierowcy

carta de qualificação de motorista

cartelă de pregătire profesională a conducătorului auto

kvalifikačná karta vodiča

kartica o usposobljenosti voznika

kuljettajan ammattipätevyyskortti

yrkeskompetensbevis för förare;

f) základní barvy:

— modrá: Pantone Reflex modrá,

— žlutá: Pantone žlutá;

strana 2 musí obsahovat:

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

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

11. prostor, ve kterém členský stát vydávající průkaz kvalifikace řidiče může zaznamenat důležité úřední údaje nebo údaje vztahující se k silniční bezpečnosti (volitelně). Jestliže se tyto údaje vztahují k rubrikám stanoveným v této příloze, musí být před těmito údaji uvedena odpovídající čísla rubrik;

b) vysvětlivky k číslovaným záznamům uvedeným na stranách 1 a 2 průkazu kvalifikace řidiče (alespoň záznamy 1, 2, 3, 4 a), 4 b), 4 c), 5 a), 5 b) a 10).

Pokud si členský stát přeje provést tyto záznamy v národním jazyce jiném než v: angličtině, bulharštině, češtině, dánštině, estonštině, finštině, francouzštině, chorvatštině, italštině, litevštině, lotyštině, maďarštině, maltštině, němčině, nizozemštině, polštině, portugalsštině, rumunštině, řečtině, slovenštině, slovinštině, španělštině nebo švédštině, vypracuje dvojjazyčnou verzi průkazu kvalifikace řidiče, ve které použije jeden z těchto jazyků, aniž jsou dotčena ostatní ustanovení této přílohy.

3. Bezpečnost a ochrana údajů

Cílem různých položek průkazu kvalifikace řidiče je vyloučit jakékoliv jeho padělání nebo nedovolené pozměňování a odhalit každý pokus tak učinit.

Členské státy musí zajistit, aby úroveň ochrany průkazu kvalifikace řidiče byla přinejmenším srovnatelná s úrovní ochrany řidičského průkazu.

4. Zvláštní ustanovení

Po konzultaci s Komisí mohou členské státy doplnit barvy nebo značení jako je čárový kód, státní symboly a ochranné prvky, aniž jsou dotčena ostatní ustanovení této přílohy.



V souvislosti se vzájemným uznáváním průkazů kvalifikace řidiče nesmí čárový kód obsahovat jiné informace než ty, které jsou již čitelně uvedeny v průkazu kvalifikace řidiče nebo které jsou důležité pro vydávání průkazu.

5. Přejídná ustanovení

Průkazy kvalifikace řidiče vydané do 23. května 2020 zůstávají v platnosti až do skončení jejich platnosti.

6. vzor Evropské unie pro průkaz kvalifikace řidiče

Strana 1

PRŮKAZ KVALIFIKACE ŘIDIČE		(ČLENSKÝ STÁT)
 6. FOTOGRAFIE 	1.	
	2.	
	3.	
	4a.	4b.
	4c.	(4d.)
	5a.	5b.
	7.	
	(8.)	
9.		

Strana 2

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

1. Příjmení držitele
 2. Jméno držitele
 3. Datum a místo narození držitele
 4a. Datum vydání
 4b. Datum ukončení platnosti
 4c. Vydal
 5a. Číslo řidičského průkazu
 5b. Sériové číslo řidičského průkazu
 10. ¹⁹ Kód Unie

PŘÍLOHA III

SROVNÁVACÍ TABULKA S ODKAZY NA NĚKTERÉ SKUPINY ŘIDIČSKÝCH PRŮKAZŮ

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

PŘÍLOHA IV

Část A

Zrušená směrnice a seznam jejích následných změn

(uvedená v článku 14)

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES
(Úř. věst. L 226, 10.9.2003, s. 4).

Směrnice Rady 2004/66/ES
(Úř. věst. L 168, 1.5.2004, s. 35).

pouze bod IV.2 přílohy

Směrnice Rady 2006/103/ES
(Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 344).

pouze bod A.6 přílohy

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1137/2008
(Úř. věst. L 311, 21.11.2008, s. 1).

pouze bod 9.11 přílohy

Směrnice Rady 2013/22/EU
(Úř. věst. L 158, 10.6.2013, s. 356).

pouze bod A.4 přílohy

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/645
(Úř. věst. L 112, 2.5.2018, s. 29).

pouze článek 1 a příloha

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1243
(Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 241).

pouze bod IX.5 přílohy

Část B

Lhůty pro provedení ve vnitrostátním právu a data použitelnosti

(uvedené v článku 14)

Směrnice	Lhůta pro provedení	Datum použitelnosti
2003/59/ES	Do 10. září 2006	Od 10. září 2008 na výchozí kvalifikaci požadovanou pro řízení vozidel skupin řidičských oprávnění D1, D1 + E, D a D + E Od 10. září 2009 na výchozí kvalifikaci požadovanou pro řízení vozidel skupin řidičských oprávnění C1, C1 + E, C a C + E
(EU) 2018/645	Do 23. května 2020, s výjimkou čl. 1 bodu 6 Do 23. května 2021, pokud jde o čl. 1 bod 6	

PŘÍLOHA V
SROVNÁVACÍ TABULKA

Směrnice 2003/59/ES	Tato směrnice
Články 1 až 7	Články 1 až 7
Čl. 8 odst. 1	Čl. 8 odst. 1
Čl. 8 odst. 2, první pododstavec, návěť a písm. a)	Čl. 8 odst. 2, první pododstavec
Čl. 8 odst. 2, první pododstavec, písm. b)	–
Čl. 8 odst. 2, druhý pododstavec	Čl. 8 odst. 2, druhý pododstavec
Čl. 8 odst. 3, 4 a 5	Čl. 8 odst. 3, 4 a 5
Články 9 a 10	Články 9 a 10
Článek 10a	Článek 11
Článek 11	Článek 12
Článek 11a	Článek 13
Článek 13	–
Článek 14	–
Článek 15	Článek 14
Článek 16	Článek 15
Článek 17	Článek 16
Příloha I	Příloha I
Příloha II	Příloha II
Příloha III	Příloha III
–	Příloha IV
–	Příloha V