Úřední věstník
Evropské unie

CS
Řada L

2025/2205

5.11.2025

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2025/2205

ze dne 22. října 2025

o řidičských průkazech, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724 a směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2561 a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES a nařízení Komise (EU) č. 383/2012

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po předložení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

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

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem ([2]),

vzhledem k těmto důvodům:

(1) V roce 2017 bylo na neformálním zasedání Rady pro dopravu konaném na Maltě dosaženo shody na tom, že přetrvávající vysoký počet smrtelných dopravních nehod a těžkých zranění v silničním provozu je závažným společenským problémem, a byl stanoven cíl snížit do roku 2030 počet těžkých zranění v Unii o polovinu. Ve Vallettském prohlášení o bezpečnosti silničního provozu, přijatém ministry dopravy členských států Unie dne 29. března 2017, byla Komise vyzvána, aby vypracovala posílenou politiku Unie pro oblast bezpečnosti silničního provozu a právní rámec pro desetiletí po roce 2020, který zahrnuje ambiciózní dlouhodobý cíl přiblížit se do roku 2050 nulovým úmrtím a posílit ochranu účastníků silničního provozu, zejména těch zranitelných, kteří jsou oběťmi dopravních nehod nejčastěji. Předchozí úsilí veřejných orgánů vedlo ke snížení počtu smrtelných dopravních nehod na silnicích z 51 400 v roce 2001 na 19 800 v roce 2021. Tato čísla však byla však nižší nežli cíl Unie snížit počet smrtelných nehod na silnicích mezi lety 2001 a 2020 o 75 % a pokrok dosažený při snižování počtu těchto smrtelných nehod na polovinu během prvního desetiletí začal později stagnovat. Unie se zavázala, že se do roku 2050 co nejvíce přiblíží nulovému počtu obětí dopravních nehod. Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 9. prosince 2020 s názvem „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“ (dále jen „strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu“) obsahuje strategickou „vizi nulových obětí“ související s tímto cílem.

(2) Pravidla pro řidičské průkazy jsou základními prvky společné dopravní politiky, přispívají ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a usnadňují volný pohyb osob, které se usadí v jiném členském státě, než ve kterém byl řidičský průkaz vydán. Vzhledem k významu individuálních dopravních prostředků je vlastnictví řidičského průkazu, který je řádně uznáván hostitelským členským státem, výrazem podpory a usnadňování volného pohybu a svobody usazování osob. Stejně tak každé protiprávní získání tohoto dokladu nebo práva řídit nebo ztráta oprávněně získaného řidičského průkazu v důsledku protiprávního jednání má dopad nejen na členský stát, v němž k tomuto porušení došlo, ale i na bezpečnost silničního provozu v celé Unii.

([1]) Úř. věst. C 293, 18.8.2023, s. 133.
([2]) Postoj Evropského parlamentu ze dne 28. února 2024 (Úř. věst. C, C/2025/1355, 17.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/1355/oj) a postoj Rady v prvním čtení ze dne 29. září 2025 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku). Postoj Evropského parlamentu ze dne 21. října 2025 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

(3) Rámec stanovený směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ([3]) by měl být aktualizován, aby byl připraven na nové období a aby byl udržitelný, inkluzivní, inteligentní a odolný. Měl by zohlednit potřebu snížit emise z dopravy a spotřebu energie v dopravě, mimo jiné díky většímu rozšíření vozidel s alternativním pohonem, digitalizaci, demografickým trendům a technologickému vývoji s cílem posílit konkurenceschopnost hospodářství Unie. Zejména pokud jde o některá vozidla s alternativním pohonem, jejich větší hmotnost ve srovnání s konvenčními vozidly by měla být zohledněna v rozsahu skupin řidičských průkazů. Je důležité zjednodušit a digitalizovat správní postupy s cílem odstranit zbývající překážky, například administrativní zátěž bránící volnému pohybu osob, které se jako řidiči usadí v jiném členském státě, než ve kterém byl řidičský průkaz vydán. Harmonizovaný standardní rámec pro řidičské průkazy Unie by měl zahrnovat fyzické řidičské průkazy i digitální řidičské průkazy („mobilní" řidičské průkazy) ve všech skupinách a zajistit jejich vzájemné uznávání, pokud byly řádně vydány v souladu s touto směrnicí.

(4) První fyzický řidičský průkaz podle „vzoru Společenství" zavedlo Evropské společenství dne 4. prosince 1980. Od té doby se pravidla týkající se tohoto vzoru Společenství stala základem nejpokročilejších struktur pro vydávání řidičských průkazů na světě, vztahujících se na více než 250 milionů řidičů. Tato směrnice by proto měla vycházet ze získaných zkušeností a z praxe a stanovit harmonizovaná pravidla pro normy Unie týkající se fyzických řidičských průkazů. Fyzické řidičské průkazy vydávané v Unii by měly zejména poskytnout vysokou úroveň ochrany proti podvodům a padělání díky opatřením proti padělání a možnosti vybavit je mikročipy nebo QR kódy.

(5) Veškeré zpracování osobních údajů za účelem provádění této směrnice by mělo být v souladu s rámcem Unie pro ochranu údajů, zejména se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ([4]), nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ([5]) a směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/680 ([6]).

(6) Tato směrnice stanoví právní základ pro uchovávání povinného souboru osobních údajů ve fyzických řidičských průkazech a jejich mikročipech nebo QR kódech a v mobilních řidičských průkazech za účelem prokázání a ověřování totožnosti dané osoby a jejího práva řídit s cílem zajistit vysokou úroveň bezpečnosti silničního provozu v celé Unii. Tyto údaje by se měly omezit na ty, které jsou nezbytné k prokázání práva dané osoby řídit, k její identifikaci a k ověření jejích řidičských práv a totožnosti. Uchovávání a jiné zpracování těchto údajů musí být zejména v souladu s čl. 6 odst. 1 písm. e) a v případě biometrických údajů s čl. 9 odst. 2 písm. g) nařízení (EU) 2016/679. Tato směrnice rovněž stanoví dodatečná ochranná opatření k zajištění ochrany osobních údajů zpřístupněných a uchovávaných ověřovatelem během procesu ověřování. Ověřovatel by měl mít zejména možnost tyto údaje uchovávat pouze tehdy, je-li k tomu oprávněn na základě práva Unie nebo vnitrostátního práva; policista může být například oprávněn zahrnout údaje o řidičských průkazech do policejní zprávy nebo může být půjčovna oprávněna vyplnit údaje o řidičském průkazu do smlouvy o pronájmu vozidla.

(7) Za účelem zajištění právní jasnosti a zaručení plynulého přechodu mezi touto směrnicí a směrnicí 2006/126/ES by členské státy měly mít možnost ukládat na mikročip další osobní údaje, pokud to stanoví vnitrostátní právní předpisy, které jsou v souladu s nařízením (EU) 2016/679. Tato směrnice však sama o sobě neposkytuje pro uložení takových dalších údajů právní základ.

([3]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech (Úř. věst. L 403, 30.12.2006, s. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

([4]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ze dne 12. července 2002 o zpracování osobních údajů a ochraně soukromí v odvětví telekomunikací (Úř. věst. L 201, 31.7.2002, s. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([5]) 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 (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/680 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů příslušnými orgány za účelem prevence, vyšetřování, odhalování či stíhání trestných činů nebo výkonu trestů, o volném pohybu těchto údajů a o zrušení rámcového rozhodnutí Rady 2008/977/SVV (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 89, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/680/oj).

(8) Naproti tomu QR kód, který má být touto směrnicí zaveden, by měl umožňovat ověření pravosti údajů vytištěných na fyzickém řidičském průkazu. Neměl by však umožňovat uložení více informací, než kolik je jich uvedeno na fyzickém řidičském průkazu.

(9) Tato směrnice nevytváří právní základ pro zřízení či vedení databází na vnitrostátní úrovni pro uchovávání biometrických údajů v členských státech, což je záležitost vnitrostátního práva, jež musí být v souladu s právem Unie v oblasti ochrany údajů. Tato směrnice neposkytuje ani právní základ pro zřízení nebo vedení centralizované databáze biometrických údajů na úrovni Unie.

(10) Digitální transformace je jednou z priorit Unie. V případě silniční dopravy přispívá k odstranění zbývajících administrativních překážek volného pohybu osob, například překážek týkajících doby potřebné pro vydání fyzických řidičských průkazů. Proto by měla být pro mobilní řidičské průkazy vydávané v Unii stanovena samostatná unijní norma. Za účelem usnadnění digitalizace by mobilní řidičské průkazy měly být standardním formátem vydávaným žadatelům od 54 měsíců ode dne přijetí prvního z prováděcích aktů nezbytných pro zavedení mobilních řidičských průkazů, aniž je dotčeno právo žadatele získat řidičský průkaz buď ve fyzickém formátu, nebo v obou formátech na základě téže žádosti. Členské státy mají možnost vydávat mobilní řidičské průkazy přede dnem, kdy se digitální formát stane standardním formátem.

(11) V souladu s cílem digitální transformace neopomíjet občany, jak je uvedeno v evropském prohlášení o digitálních právech a zásadách pro digitální dekádu z roku 2023, je naprosto nezbytné, aby občané měli i nadále právo žádat o řidičský průkaz ve fyzickém formátu kromě řidičského průkazu v digitálním formátu. Členské státy by proto měly žadateli na jeho žádost poskytnout řidičský průkaz ve fyzickém formátu, a to bez zbytečného odkladu a obecně do tří týdnů, pokud již je žadatel držitelem řidičského průkazu v digitálním formátu tohoto členského státu, který osvědčuje jeho řidičská práva. Kromě toho se členské státy vyzývají, aby v naléhavých situacích, kdy by pozdní obdržení fyzického řidičského průkazu vedlo k nepřiměřené újmě pro žadatele, stanovily možnost použít nouzový postup, jehož prostřednictvím by byl fyzický řidičský průkaz vydán v řádu několika dnů výměnou za přiměřené zvýšení příslušných správních poplatků.

(12) Mobilní řidičský průkaz by měl obsahovat nejen údaje uvedené ve fyzickém řidičském průkazu, ale i informace umožňující ověřit pravost těchto údajů. Mělo by však být zajištěno, aby i v případech ověřování bylo množství zpřístupněných osobních údajů omezeno na ty, které by byly uvedeny ve fyzickém řidičském průkazu a které jsou nezbytně nutné pro ověření pravosti těchto údajů. Kromě toho, není-li to povoleno právem Unie nebo vnitrostátním právem, neměly by být údaje nezbytné pro ověření uchovávány po provedení tohoto ověření. Členské státy by měly zajistit, aby fyzické a mobilní řidičské průkazy vydané téže osobě byly rovnocenné, pokud jde o práva a podmínky, za nichž je tato osoba oprávněna řídit, a pokud jde o dobu správní platnosti řidičských průkazů, jak je stanoveno v této směrnici.

(13) Členské státy mají pravomoc stanovit vlastní vnitrostátní pravidla vyžadující zaplacení poplatku za vydání řidičského průkazu. Členské státy by však měly věnovat náležitou pozornost tomu, aby neovlivňovaly svobodnou volbu občanů, pokud jde o formáty řidičských průkazů, a to stanovením nepřiměřených správních poplatků, které by nepatřičně zvýhodňovaly jeden formát před druhým.

(14) Členské státy by měly společně usilovat o celosvětové používání a vzájemné uznávání mobilních řidičských průkazů. To by mohlo zahrnovat změny Mezinárodní úmluvy o automobilové dopravě ze dne 24. dubna 1926, Ženevské úmluvy o silničním provozu ze dne 19. září 1949 a Vídeňské úmluvy o silničním provozu ze dne 8. listopadu 1968. Komise má nejlepší předpoklady k tomu, aby v tomto ohledu poskytla pomoc členským státům, zejména pokud jde o podmínky interoperability umožňující všeobecné uznávání mobilních řidičských průkazů Unie. Jako první krok v tomto procesu by Komise měla při přijímání prováděcích aktů o mobilních řidičských průkazech zohlednit relevantní vývoj ve třetích zemích.

(15) Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu stanoví vizi Unie pro výrazné zlepšení udržitelnosti mobility a dopravy. Emise z odvětví silniční dopravy zahrnují emise skleníkových plynů, látky znečišťující ovzduší, hluk a mikroplasty z opotřebení pneumatik a silnic. Styl jízdy má vliv na množství těchto emisí, které mohou mít negativní dopad na životní prostředí a lidské zdraví. Řidičské zkoušky by proto měly zaručit, že řidičský výcvik umožní řidičům snížit jejich dopad na emise, a to i prostřednictvím ekologické jízdy, a připravit je na řízení vozidel s nulovými nebo nízkými emisemi.

(16) S cílem umožnit občanům a rezidentům přímo využívat výhod vnitřního trhu bez zbytečné dodatečné administrativní zátěže stanoví nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724 ([7]) přístup k online postupům potřebným pro fungování vnitřního trhu, a to i pro přeshraniční uživatele. Informace o získání a obnovení řidičského průkazu jsou již zahrnuty v příloze I uvedeného nařízení. Příloha II uvedeného nařízení by měla být změněna s cílem zajistit, aby uživatelé, kteří vedou správní řízení týkající se řidičských průkazů, mohli online postupů plně využít.

(17) Řidičské průkazy by měly být rozděleny do skupin podle druhů vozidel, pro něž poskytují právo řídit. Toto rozdělení by se mělo provést jasným a uceleným způsobem a při plném respektování technických vlastností příslušných vozidel a dovedností potřebných k jejich řízení.

(18) V souladu s Úmluvou OSN o právech osob se zdravotním postižením ze dne 13. prosince 2006, jejíž smluvní stranou je Unie od 21. ledna 2011, by měla být přijata zvláštní ustanovení, která usnadní řízení vozidel osobám se zdravotním postižením. Kromě toho se členské státy vyzývají, aby bez snížení minimálních standardů týkajících se způsobilosti k řízení a řidičských dovedností stanovených v této směrnici zohledňovaly zvláštní potřeby osob se zdravotním postižením a usnadnily jim možnost získat řidičský průkaz a být jeho držiteli. Členské státy by proto měly mít možnost s předchozím souhlasem Komise vyloučit z uplatňování pravidel pro skupiny řidičských průkazů podle této směrnice některé druhy vozidel s vlastním pohonem.

(19) Členské státy by měly mít možnost i nadále vyloučit z uplatňování této směrnice druhy vozidel používaných ozbrojenými silami a subjekty civilní obrany nebo pod jejich kontrolou, a to vzhledem ke zvláštní povaze operací, které tyto síly a subjekty provádějí, a vozidel, která se při nich používají.

(20) Minimální věk žadatelů o různé skupiny řidičských průkazů by měl být stanoven na úrovni Unie. Členské státy by však měly mít možnost stanovit pro řízení určitých skupin vozidel vyšší věkovou hranici s cílem dále podpořit bezpečnost silničního provozu. Členské státy by ve výjimečných případech měly mít možnost stanovit pro určité skupiny nižší minimální věk, aby se zohlednily vnitrostátní okolnosti, zejména pokud jde o řízení vozidel hasičských sborů, vozidel civilní ochrany, záchranných vozidel a vozidel používaných za účelem udržování veřejné bezpečnosti a pořádku.

(21) Vozidla záchranných složek, konkrétně vozidla používaná za účelem udržování veřejné bezpečnosti a pořádku, včetně poskytování okamžité pomoci při přírodních nebo člověkem způsobených mimořádných událostech, jako jsou policejní vozidla, sanitní vozidla, vozidla civilní ochrany, záchranná vozidla a hasičská vozidla, mohou mít zvláštní vlastnosti, jako je dodatečná hmotnost v důsledku těžkého vybavení, a může být nutné využít určitých odchylek od obecných pravidel pro řidičský průkaz skupiny B, aby bylo možné účinně reagovat na krizové situace a na potřeby záchrany. Kromě toho, aby se zabránilo případným překážkám bránícím přeshraničnímu provozu těchto vozidel, jsou-li používána k přeshraničním zásahům v různých regionech v rámci Unie, měly by mít členské státy možnost dočasně nebo na dobu neurčitou povolit, aby řízení těchto vozidel záchranných složek bylo na jejich území možné s řidičským průkazem skupiny B. V tomto ohledu se členské státy vyzývají, aby svá vnitrostátní opatření vzájemně uznávaly, a přeshraniční mimořádné operace tak nebyly omezovány nebo postihovány.

(22) Aby se zohlednily potřeby mladých obyvatel členských států v oblasti mobility, jako je potřeba řízení na dlouhé vzdálenosti v řídce osídlených oblastech s nedostatkem vhodných alternativních prostředků osobní mobility, měly by mít členské státy po předchozím souhlasu Komise možnost snížit minimální věk pro vydávání řidičských průkazů omezených na jejich území pro řízení určitých typů vozidel skupiny B1 na 15 let. Je důležité, aby toto snížení minimálního věku nemělo negativní dopad na bezpečnost silničního provozu. Komise by proto měla před poskytnutím souhlasu s tímto snížením minimálního věku řádně posoudit dopad takového snížení na bezpečnost silničního provozu, přičemž by měla zohlednit veškeré relevantní informace poskytnuté odborníky z členských států.

(23) Kombinace přiměřeného minimálního věku pro řidičské průkazy jednotlivých skupin, která napomáhá nezávislosti mladých řidičů i jejich včasnému přístupu k profesionálnímu řízení, a přísnější podmínky pro začínající řidiče, mimo jiné pokud jde o konzumaci alkoholu spojenou s řízením, mohou být prospěšné pro bezpečnost silničního provozu. Snížení minimálního věku by nemělo být na úkor bezpečnosti silničního provozu.

([7]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724 ze dne 2. října 2018, kterým se zřizuje jednotná digitální brána pro poskytování přístupu k informacím, postupům a k asistenčním službám a službám pro řešení problémů a kterým se mění nařízení (EU) č. 1024/2012 (Úř. věst. L 295, 21.11.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj).

(24) Měl by být zaveden systém posloupnosti, totiž mělo by být stanoveno, že oprávnění k držení řidičského průkazu pro určitou skupinu je předpokladem, který musí žadatel splnit, aby se stal způsobilým k získání oprávnění pro určité další skupiny řidičských průkazů, a měla by být stanovena rovnocennost mezi skupinami, případně včetně minimální délky praxe před nabytím této způsobilosti. Takový systém by měl být závazný pro všechny členské státy, aniž by byla dotčena možnost, aby členské státy mezi sebou na svém území uplatňovaly určitou rovnocennost. Členské státy by rovněž měly mít možnost stanovit určitou rovnocennost, která se omezí pouze na jejich území.

(25) Větší přítomnost vozidel s alternativním pohonem je klíčem k ekologické transformaci. V této směrnici by měla být zohledněna možnost, že pro řidičské průkazy skupiny B a BE budou k dispozici nové modely s vyšší hmotností. Držitelům řidičského průkazu skupiny B nebo BE by proto mělo být povoleno řídit motorová vozidla, a to pro účely přepravy osob i zboží, která jsou zcela nebo částečně poháněna alternativními palivy a jejichž maximální přípustná hmotnost přesahuje 3 500 kg, pokud mají v získané skupině řidičskou praxi.

(26) Právo na řidičský průkaz je zárukou volného pohybu a usnadňuje účast na hospodářském a společenském životě, což je obzvláště důležité ve venkovských a méně urbanizovaných oblastech s omezenou sítí veřejné dopravy. Pro starší osoby, osoby s omezenou schopností pohybu a orientace nebo osoby se zdravotním postižením je individuální doprava důležitým prvkem podporujícím jejich mobilitu. Posouzení způsobilosti řidiče k bezpečnému řízení by mělo být provedeno na základě zvláštních kritérií a s přihlédnutím zejména ke zdravotnímu stavu řidiče podle objektivních výsledků prohlídek a tam, kde je to vhodné, zkoušek. Rozhodnutí o zrušení, odnětí, pozastavení nebo omezení řidičských průkazů by měla být přijímána individuálně a neměla by vést k diskriminaci, zejména na základě věku.

(27) Pro účely bezpečnosti silničního provozu je nezbytné aktualizovat harmonizované minimální požadavky, které musí žadatel splnit před vydáním řidičského průkazu. To by mělo zahrnovat znalosti, dovednosti a chování související s řízením vozidel s vlastním pohonem, řidičské zkoušky a minimální standardy pro tělesnou a duševní způsobilost k řízení těchto vozidel.

(28) Vzhledem k rostoucí dostupnosti a používání pokročilých asistenčních systémů pro řidiče a automatizovaných systémů řízení je nezbytné zahrnout požadavky týkající se těchto systémů do teoretických zkoušek, aby řidič získal obecné znalosti o výhodách, omezeních a rizicích spojených s těmito systémy. Tento požadavek na znalosti by se měl týkat zejména oblasti používání automatizovaných systémů řízení, existence žádostí o převzetí automatizovanými systémy řízení a stávajících povinností řidiče v době, kdy jsou automatizované systémy řízení aktivní.

(29) Doklad o splnění minimálních standardů pro tělesnou a duševní způsobilost je třeba předložit v době vydání řidičského průkazu a poté v pravidelných intervalech. Toto pravidelné monitorování podle vnitrostátních právních předpisů, ověřující splnění minimálních standardů, přispívá k volnému pohybu osob, předchází narušování hospodářské soutěže a zohledňuje odpovědnost řidičů. Vnitrostátní pravidla pro splnění minimálních standardů by měla spočívat v lékařské prohlídce při vydání a obnově řidičského průkazu. Tuto prohlídku by mohli provádět praktičtí lékaři nebo jakýkoli jiný příslušný zdravotnický orgán nebo zdravotnický pracovník v souladu s právními předpisy každého členského státu.

(30) Základním předpokladem pro zajištění tělesné způsobilosti k řízení je dobrý zrak. Všichni žadatelé o řidičský průkaz by se proto měli podrobit vhodnému posouzení, aby se zajistilo, že mají dostatečnou zrakovou ostrost, v případě potřeby včetně další prohlídky týkající se zorného pole u příslušného očního specialisty oprávněného podle vnitrostátního práva. Členské státy by měly mít možnost jít nad rámec tohoto požadavku a vyžadovat stejný postup při obnově řidičských průkazů. Desetinný zápis pro zrakovou ostrost představuje mezinárodně uznávaný standard pro srovnatelnost při zjišťování kvality zraku.

(31) Při vydávání nebo obnově určitých skupin řidičských průkazů by členské státy měly mít možnost namísto toho, aby vyžadovaly lékařskou prohlídku, požadovat, aby žadatel nebo držitel řidičského průkazu poskytl písemné nebo elektronické sebehodnocení, jehož struktura by mohla být dále zaměřena na rizika. Bylo by však nanejvýš žádoucí, aby členské státy zařadily lékařské prohlídky alespoň jako součást postupu při vydávání prvních řidičských průkazů, aby bylo možné posoudit splnění podmínek stanovených touto směrnicí a vnitrostátním právem.

(32) Po vydání řidičského průkazu by členské státy měly mít možnost namísto toho, aby vyžadovaly lékařskou prohlídku nebo sebehodnocení při obnově řidičského průkazu, zavést systém, který zajistí řádnou reakci na změny tělesné nebo duševní způsobilosti držitele řidičského průkazu. Vzhledem k rozmanitosti organizace vnitrostátních systémů zdravotní péče a postupů, pokud jde o jejich účinnou koordinaci s orgány vydávajícími řidičské průkazy při jejich vydávání a obnově, by takový systém mohl mít různé podoby, přičemž hlavní zásadou by bylo, že zdravotnické orgány nebo orgány vydávající řidičské průkazy by měly propojit zdravotní stav držitelů řidičského průkazu s jejich způsobilostí a oprávněním k řízení. Tato reakce zdravotnických orgánů nebo orgánů vydávajících řidičské průkazy by mohla být rovněž založena na posouzení prohlášení držitele řidičského průkazu na základě obecné povinnosti uložené všem držitelům řidičského průkazu, aby uvedli svůj zdravotní stav relevantní pro řízení, které by vedlo k doporučení odborníka, zákazu řízení vyjádřenému lékařem, nebo v konečném důsledku k odnětí, pozastavení nebo omezení řidičského průkazu.

(33) Členské státy by rovněž měly mít možnost kombinovat tato opatření za účelem zvýšení jejich účinnosti a uplatňovat takové standardy týkající se způsobilosti k řízení, které jsou přísnější než minimální standardy stanovené v této směrnici.

(34) Nedávný pokrok ve zdravotnických technologiích zvýšil bezpečnost silničního provozu tím, že řeší rizika spojená s řízením vozidel osobami s určitými zdravotními potížemi. Inovace, jako jsou systémy kontinuálního monitorování glukózy pro osoby trpící diabetem, umožňují účinné zvládání jejich zdravotního stavu v reálném čase a snižují rizika spojená s řízením. Tyto technologie se rychle vyvíjejí, zajišťují lepší kontrolu zdravotních problémů a dále zvyšují bezpečnost silničního provozu.

(35) S ohledem na studie prováděné u různých patologických stavů, které s sebou nesou riziko nadměrné spavosti nebo ospalosti, by Komise měla zahájit přezkum ustanovení této směrnice, která se týkají syndromu obstrukční spánkové apnoe, jakmile bude dokončen přiměřený počet studií a bude k dispozici vědecké obci. Vzhledem k vědeckému pokroku, jehož bylo dosaženo při léčbě poruchy zraku, by Komise měla rovněž zahájit přezkum ustanovení této směrnice, která se týkají tohoto zdravotního problému.

(36) Za účelem zajištění jednotných práv v celé Unii a aniž je dotčena bezpečnost silničního provozu by řidičské průkazy skupin AM, A1, A2, A, B1, B a BE měly mít správní platnost patnáct let, zatímco řidičské průkazy skupiny C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E by měly mít správní platnost pět let. Členské státy by nicméně měly mít možnost uplatňovat dobu platnosti v délce deseti let namísto patnácti let, pokud se řidičský průkaz používá rovněž jako doklad totožnosti. Na základě již platného rámce, který členským státům umožňuje zvýšit četnost obnov s postupujícím věkem, by obecná délka platnosti mohla být zkrácena na základě objektivních faktorů s obecnou vazbou na průměrný fyzický a duševní stav řidičů, jako je věk, a členské státy by měly mít možnost stanovit ve výjimečných případech, jak je vymezeno v této směrnici, kratší doby platnosti, než jsou doby stanovené v této směrnici.

(37) Bezpečnost silničního provozu pomáhají zvyšovat kondiční kurzy pro zkušené řidiče, které zvyšují jejich informovanost a kladou na ně požadavky, aby získávali další zkušenosti s novými technologiemi, jako jsou pokročilé asistenční systémy pro řidiče a automatizované systémy řízení. V této souvislosti a rovněž v souvislosti s řidičským výcvikem před vydáním řidičského průkazu by mohlo být pro zlepšení důležitých řidičských dovedností, jako je reakce na nepříznivé podmínky a nouzové scénáře, užitečné použití simulátorů.

(38) V souvislosti s postupnou digitalizací a automatizací a stále přísnějšími požadavky na snižování emisí v silniční dopravě, jakož i s pokračujícím technologickým pokrokem dosaženým v oblasti vozidel s vlastním pohonem je nutné, aby všichni řidiči měli aktuální informace o nových technologiích, bezpečnosti silničního provozu a udržitelnosti. Podpora celoživotního vzdělávání řidičů ze strany členských států, například nabídkou účasti na kurzech bezpečného řízení se zpětnou vazbou, může přispět k inkluzivnější mobilitě. Toto celoživotní vzdělávání může hrát klíčovou roli pro udržení dovedností zkušených řidičů na aktuální úrovni, pokud jde o bezpečnost silničního provozu, nové technologie a změny hmotnosti vozidel zvyšující účinnost paliva a snižující emise a o řízení rychlosti.

(39) Aby členské státy, a v řádně odůvodněných případech i Unie jako celek, mohly reagovat na krize, které vnitrostátním orgánům znemožňují obnovit řidičské průkazy, jejichž doba platnosti by jinak uplynula, mělo by být možné prodloužit správní platnost takových řidičských průkazů. Toto prodloužení by mělo být možné pouze na nezbytně nutnou dobu.

(40) Zásada „jeden držitel – jeden řidičský průkaz“ by měla zabránit tomu, aby jedna osoba vlastnila více než jeden řidičský průkaz. Tato zásada by měla být rovněž rozšířena tak, aby zohledňovala i technická specifika mobilních řidičských průkazů, neboť držitel může požádat o vydání fyzického řidičského průkazu namísto mobilního řidičského průkazu nebo společně s ním a může zobrazit mobilní řidičský průkaz na několika elektronických zařízeních.

(41) Z důvodů bezpečnosti silničního provozu by členské státy měly mít možnost uplatňovat vnitrostátní předpisy týkající se zrušení, odnětí, pozastavení a obnovy řidičských průkazů u všech držitelů řidičských průkazů, kteří mají obvyklé bydliště na jejich území.

(42) Řidiči, kteří jsou držiteli řidičského průkazu vydaného členským státem, v němž mají bydliště, by měli po výměně za řidičský průkaz vydaný třetí zemí být oprávněni k řízení v celé Unii tak, jako by svůj řidičský průkaz původně získali v Unii. To přispívá k volnému pohybu osob v rámci Unie.

(43) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k určení třetích zemí, jež zajišťují úroveň bezpečnosti silničního provozu srovnatelnou s úrovní této bezpečnosti v Unii, a tím držitelům řidičských průkazů vydaných těmito třetími zeměmi umožní vyměnit je za podmínek podobných těm, které by se uplatnily, pokud by tyto řidičské průkazy byly vydány některým členským státem, a s výhradou relevantních podmínek, které by měly být popsány a jasně vymezeny. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ([8]).

(44) Řidičské průkazy vydané třetími zeměmi, které nejsou v prováděcím aktu určeny jako třetí země, jež zajišťují úroveň bezpečnosti silničního provozu srovnatelnou s úrovní této bezpečnosti v Unii, nebo třetími zeměmi, u nichž takový prováděcí akt výměnu takového řidičského průkazu výslovně nepovoluje ani nezakazuje, by měly mít členské státy možnost vyměňovat v souladu se svými vnitrostátními předpisy za předpokladu, že na takto vydaném řidičském průkazu použijí příslušný kód či příslušné kódy Unie. V případě, že držitel tohoto řidičského průkazu přesune své bydliště do nového členského státu, neměl by být tento stát povinen uplatňovat na tento řidičský průkaz zásadu vzájemného uznávání.

(45) Nový rámec pro výměnu řidičských průkazů vydaných třetími zeměmi by měl být rovněž považován za nástroj k řešení nedostatku řidičů z povolání, neboť cílem pravidel je usnadnit volný pohyb držitelů řidičských průkazů různých skupin. Vzhledem k tomu, že řízení vozidel státními příslušníky třetích zemí, kteří jsou zaměstnáni v podniku usazeném v členském státě nebo pro něj pracují a kteří působící v silniční dopravě v Unii, by mohlo podléhat dalšímu požadavku na kvalifikaci doloženému osvědčením o odborné způsobilosti, měla by Komise posoudit, jak by bylo možné dále podpořit očekávané pozitivní účinky nového rámce ve vztahu k jiným řidičským dokladům, aniž by byl dotčen celkový cíl zvýšení bezpečnosti silničního provozu v Unii.

(46) „Turistika za řidičskými průkazy“, tedy praxe změny bydliště za účelem získání nového řidičského průkazu mimo jiné s cílem obejít účinky zrušení, odnětí, pozastavení nebo omezení práva řidiče vozidla s vlastním pohonem řídit, jeho řidičského průkazu nebo uznávání platnosti jeho řidičského průkazu uloženého v jiném členském státě, je obecně rozšířeným jevem, který má negativní dopad na bezpečnost silničního provozu. Řidiči by neměli být pouhou změnou svého bydliště zbavováni povinnosti splnit uložené požadavky, aby tak mohli opětovně získat řidičský průkaz, uznávání platnosti řidičského průkazu, nebo právo řídit. Současně by mělo být vyjasněno, že jakékoli jednání ze strany občanů nebo jejich nedostatečná tělesná nebo duševní způsobilost k řízení by měly vést k zákazu řízení na dobu neurčitou pouze v řádně odůvodněných případech. Měly by být stanoveny podmínky, za kterých by jiné členské státy než ty, které uložily zrušení, odnětí, pozastavení nebo omezení řidičského průkazu, mohly přesto vydat řidičský průkaz této osobě, pokud by to bylo považováno za vhodné na základě informovaného rozhodnutí a pokud je platnost takto vydaného řidičského průkazu omezena na území členských států, které neuložily zákaz na dobu neurčitou.

([8]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

(47) Za účelem zvýšení bezpečnosti silničního provozu by měl být pro určité skupiny řidičských průkazů zaveden v celé Unii systém řízení s doprovodem. Pravidla tohoto systému by měla umožnit žadatelům získat řidičské průkazy příslušných skupin ještě předtím, než dosáhnou požadovaného minimálního věku. Užívání těchto řidičských průkazů by však mělo být podmíněno doprovodem zkušeného řidiče, například rodinného příslušníka. V těchto situacích by mělo být členským státům umožněno, aby z důvodu bezpečnosti silničního provozu stanovily na svém území přísnější podmínky a pravidla týkající se vydaných řidičských průkazů.

(48) Aniž by byl ovlivněn celkový cíl systému řízení s doprovodem, kterým je zvýšení bezpečnosti silničního provozu, mohl by přispět ke zpřístupnění a zatraktivnění povolání řidiče pro mladší generace s cílem rozšířit jejich profesní možnosti a pomoci řešit nedostatek řidičů v Unii. Členské státy by proto měly mít možnost uplatňovat tento systém na řidičské průkazy skupin C1, C1E a C vedle řidičských průkazů skupiny B a vydané řidičské průkazy by proto měly být vzájemně uznávány mezi těmi členskými státy, které na tento systém uplatňují tento širší rozsah.

(49) Systém řízení s doprovodem by neměl omezovat stávající možnosti členských států snížit minimální věk pro skupinu B a uplatňovat související podmínky na vnitrostátní úrovni.

(50) Podmínky a požadavky stanovené ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2561 ([9]) pro řízení autobusu skupiny D nebo DE od určitého věku po získání odborné kvalifikace by měly být zjednodušeny, aniž by byla ohrožena bezpečnost silničního provozu.

(51) Členské státy se vyzývají, aby posílily partnerství mezi vzdělávacími institucemi a subjekty odborné přípravy, včetně univerzit a odborných škol, a dopravními a logistickými společnostmi s cílem řešit nedostatek řidičů z povolání v Unii. Rozvoj a podpora učňovské přípravy, stáží a podobných nabídek vzdělávání v rámci těchto partnerství by měly budoucím řidičům z povolání nabídnout příležitost lépe se seznámit s přínosy a výzvami této profese, zlepšit své provozní a organizační dovednosti a získat zkušenosti za použití pokročilých technologií a technik. Komise se vyzývá, aby podporovala partnerství veřejného a soukromého sektoru mezi odbornými školami a logistickými a dopravními společnostmi s cílem zlepšit dostupnost a dovednosti řidičů z povolání s využitím programů Unie, jako je Erasmus+.

(52) Při hodnocení toho, jaké zdroje příjmů existují pro usnadnění bezpečnosti silničního provozu, se členským státům doporučuje použít příjmy z finančních sankcí za dopravní delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu spadající do oblasti působnosti směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ([10]) s cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu a zajistit transparentnost opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

(53) Mělo by být zajištěno, aby řidiči, kteří získají řidičský průkaz poprvé, neohrožovali bezpečnost silničního provozu. Pro tyto začínající řidiče by měla být stanovena nejméně dvouletá zkušební doba, během níž by se na ně měla vztahovat přísnější pravidla nebo sankce za řízení pod vlivem alkoholu, aniž by byly dotčeny pravomoci členských států regulovat chování řidičů. Tato přísnější pravidla by mohla zahrnovat zvláštní výcvik začínajících řidičů, v jehož rámci obdrží další informace o rizicích a mohli by se zamýšlet nad svým chováním. Měla by být rovněž zavedena zvláštní opatření k zajištění omezení případů řízení pod vlivem drog u začínajících řidičů a k podpoře řádného používání požadovaných bezpečnostních systémů. Tato opatření by mohla zahrnovat přísnější pravidla nebo sankce. Jsou-li použity sankce, měly by být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační a mohly by zahrnovat zákazy řízení, jakož i zvláštní výcvik začínajících řidičů o povědomí o rizicích. Taková zvláštní opatření by mohl rovněž spočívat ve specificky zaměřeném úsilí v oblasti prosazování práva a kampaní. Členské státy by měly mít možnost na svém území svobodně uplatňovat dodatečná pravidla pro začínající řidiče s cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu, jako je druhá zkušební doba pro další skupinu řidičských průkazů, aby se zohlednila různá rizika a požadované dovednosti spojené s novou skupinou.

([9]) 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 (Úř. věst. L 330, 23.12.2022, s. 46, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2561/oj).

([10]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu (Úř. věst. L 68, 13.3.2015, s. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj).

(54) Obecně uplatňované systémy nulové tolerance pro řízení pod vlivem alkoholu, které jsou spojeny s cíleným prosazováním práva, se ukázaly být účinnou metodou pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Za nejúčinnější opatření ke snížení počtu úmrtí a zranění na silnicích je obecně považována nulová limitní hodnota alkoholu, která nezohledňuje náhodnou expozici nebo expozici, která nemá žádný dopad na výkonnost řízení. Zavádí se rovněž nulová politika, pokud jde o řízení pod vlivem drog. Členské státy se vyzývají, aby zachovaly a zavedly takové obecně uplatňované systémy nulové tolerance ve svých vnitrostátních právních předpisech, pro něž by měl být systém zkušební doby doplňkovým opatřením zaměřeným na nadměrné zastoupení začínajících řidičů, většinou mladých lidí, při dopravních nehodách souvisejících s řízením pod vlivem alkoholu a užíváním drog.

(55) Členské státy se vyzývají, aby do svých vzdělávacích programů základních a středních škol zahrnuly výcvik odpovídající věku v oblasti pravidel bezpečnosti silničního provozu a povědomí o dopravních rizicích, a to i s ohledem na zvýšenou popularitu zařízení pro osobní mobilitu, jako jsou elektrokola a elektrokoloběžky. Učení se základním pravidlům bezpečnosti silničního provozu v mladém věku může pomoci předcházet dopravním nehodám tím, že podpoří informovanost a rozvoj odpovědného chování, čímž umožní občanům od mladého věku přijímat bezpečná rozhodnutí na základě spolehlivých znalostí platných pravidel a rizik. Komise se vyzývá, aby umožnila a podporovala výměnu osvědčených postupů mezi členskými státy a jejich orgány, a to i prostřednictvím finanční podpory.

(56) Je třeba stanovit minimální standardy týkající se přístupu k povolání zkušebních komisařů a požadavků na odbornou přípravu zkušebních komisařů s cílem zlepšit znalosti a dovednosti zkušebních komisařů, včetně testování vnímání nebezpečí, a tím zajistit objektivnější hodnocení žadatelů o řidičské oprávnění, a dosáhnout tak větší harmonizace řidičských zkoušek. Komise by navíc měla být zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci za účelem změny těchto minimálních standardů s cílem přizpůsobit je jakémukoli technickému, provoznímu nebo vědeckému vývoji v této oblasti, včetně pokročilých asistenčních systémů pro řidiče a automatizovaných systémů řízení, pokud to bude nezbytné.

(57) Pojem obvyklého bydliště by měl být zaveden tak, aby bylo možné řešit problémy, které vznikají v případech, kdy není možné určit obvyklé bydliště na základě profesních nebo osobních vazeb. Pravidlo, že řidičské průkazy mohou být vydány pouze členským státem obvyklého bydliště, by v určitých případech mohlo představovat nepřiměřenou jazykovou překážku. Proto v případech, kdy členský stát obvyklého bydliště neposkytuje možnost skládat zkoušky v úředním jazyce členského státu, jehož je žadatel státním příslušníkem, by mělo být možné, aby žadatel složil teoretickou, praktickou nebo teoretickou i praktickou zkoušku v členském státě, jehož je státním příslušníkem. Tato odchylka by neměla členským státům bránit v přijímání opatření proti zneužívání nebo podvodům, které by v souvislosti s touto novou flexibilitou mohly vzniknout. Měla by být stanovena zvláštní pravidla pro diplomaty a jejich rodiny, pokud profesní povinnosti diplomata vyžadují dlouhodobý pobyt v zahraničí.

(58) Členské státy by si měly být při provádění této směrnice vzájemně nápomocny. K poskytování této pomoci by měly v co největší míře využívat sítě řidičských průkazů EU uvedenou v čl. 15 odst. 1 směrnice 2006/126/ES. Cílem sítě řidičských průkazů EU je zaručit uznávání dokladů a nabytých práv pocházejících z členských států, bojovat proti podvodům s doklady a řízení bez řidičského oprávnění, zamezit vydávání více řidičských průkazů jedné osobě a usnadnit vymáhání zákazu řízení. Členské státy by měly mít zejména možnost systematicky ověřovat, zda již pominuly důvody, které vedly k dřívějším zrušením, odnětím, pozastavením nebo omezením. Využití sítě řidičských průkazů EU k provádění jiných aktů Unie by mělo být povoleno pouze tehdy, pokud je toto použití výslovně stanoveno v této směrnici.

(59) Aby bylo možné vypracovat smysluplné zprávy o provádění této směrnice, měla by Komise každoročně dostávat informace o počtu fyzických a mobilních řidičských průkazů každé skupiny, které byly vydány, obnoveny, nahrazeny, odňaty nebo vyměněny. V rámci širšího sběru údajů o dopravních nehodách řidičů z povolání by Komise měla rovněž obdržet statistické údaje o vážných dopravních nehodách, kterých se účastní sedmnáctiletí řidiči účastnící se systému řízení s doprovodem. S ohledem na přípravu těchto zpráv, vzájemnou pomoc členských států při provádění této směrnice a společné úsilí členských států o zvýšení bezpečnosti silničního provozu obecně se členské státy vyzývají, aby mezi sebou a s Komisí pravidelně sdílely informace o svých osvědčených postupech, pokud jde o opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu týkající se řidičů, například výcvik zaměřený na zvyšování povědomí o dopravních rizicích, programy pro začínající řidiče, pozornost věnovanou zranitelným účastníkům silničního provozu, celoživotní odbornou přípravu nebo sledování způsobilosti řidiče k řízení. Tato výměna informací může být součástí projektových prací, jako jsou Evropská observatoř bezpečnosti silničního provozu a Výměna zkušeností v oblasti bezpečnosti silničního provozu v EU, nebo pravidelných zasedání skupin odborníků. Rozdíly v metodách, postupech a vnitrostátních charakteristikách mezi členskými státy jsou cenným zdrojem vzájemného učení a výměny osvědčených postupů.

(60) Regulační rámec upravující řidičské průkazy je nadále ovlivňován technologickým vývojem a inovacemi v oblasti vozidel s alternativním pohonem, které mají vliv na hmotnost vozidel. Vzhledem k tomu, že tento rámec je technicky složitý, měl by se vyvíjet tak, aby byla zajištěna právní jistota a dodržena zásada technologické neutrality, která zajistí, že pravidla nebudou neoprávněně zvýhodňovat ani znevýhodňovat určité technologie, ale naopak poskytnou spravedlivý rámec, který obstojí i v budoucnu. Komise by proto měla sledovat technologický pokrok u vozidel s alternativním pohonem a posoudit jeho dopad na posloupnost a rovnocennost mezi skupinami řidičských průkazů, aby byl zajištěn jasný, vyvážený a aktualizovaný regulační rámec, který zajistí bezpečnost silničního provozu, aniž by omezoval inovace.

(61) Za účelem dosažení cílů této směrnice, zejména přizpůsobení příloh jakémukoli technickému, provoznímu nebo vědeckému vývoji, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu částí příloh této směrnice, které upravují specifikace fyzických řidičských průkazů; změnu části příloh této směrnice, která stanoví specifikace pro mobilní řidičské průkazy; změnu části příloh této směrnice, která upravuje pravidla pro použitelné vnitrostátní a unijní předpisy; změnu příloh této směrnice, které upřesňují určité minimální požadavky týkající se vydávání, platnosti a obnovy řidičských průkazů, a změnu příloh, které stanoví minimální standardy pro zkušební komisaře. Toto zmocnění by mělo být uděleno na dobu pěti let vzhledem k tomu, že v oblastech upravených těmito přílohami dochází k častému technickému, provoznímu a vědeckému vývoji. 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 ([11]). 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 zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

(62) Komise by měla zřídit specializovanou skupinu odborníků pro řidičské průkazy a související záležitosti, aby mohla v případě potřeby využít relevantní škálu odborných znalostí pro výkon své pravomoci přijímat akty v přenesené pravomoci a rovněž usnadňovat a podporovat výměnu na úrovni Unie mezi zúčastněnými stranami a odborníky z členských států ve všech záležitostech souvisejících s řidičskými průkazy, postupy vydávání řidičských průkazů, zvýšením bezpečnosti silničního provozu a odstraněním administrativních překážek, které omezují občany nebo podniky. Skupina odborníků by měla zejména usnadnit výměnu osvědčených postupů týkajících se požadavků na věk a způsobilost žadatelů o řidičské průkazy, přínosů odstupňovaného systému vydávání řidičských průkazů a celoživotního učení, účinků nových technologií, jako jsou mobilní řidičské průkazy a automatizované nebo asistované řízení, usnadnění odstraňování překážek volného pohybu držitelů vzájemně neuznávaných řidičských průkazů, jako jsou nesilniční mobilní stroje, a pravidel týkajících se výcviku a zkoušek nových řidičů.

(63) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci ke stanovení podrobných ustanovení týkajících se prvků interoperability QR kódů začleněných do fyzických řidičských průkazů a bezpečnostních opatření, která musí tyto kódy splňovat, a ustanovení o vzhledu, interoperabilitě, testování, normách pro aktualizaci údajů a záznamů a bezpečnosti mobilních řidičských průkazů, organizačních opatřeních pro zpracování a ochranu osobních údajů a technických a bezpečnostních normách pro výměnu mobilních řidičských průkazů a důvěryhodných seznamech důvěryhodných vydavatelů mobilních řidičských průkazů pro ověřování mobilních řidičských průkazů, včetně ověřovacích prvků a rozhraní s vnitrostátními systémy, pokud možno s přihlédnutím k obecnému rámci a technickým specifikacím nezbytným pro uznávání těchto řidičských průkazů orgány třetích zemí, a ke stanovení společného souboru pravidel upravujících provoz sítě řidičských průkazů EU, včetně podrobných provozních požadavků, požadavků na rozhraní a technických požadavků, s cílem zajistit interoperabilitu mezi vnitrostátními systémy připojenými k síti řidičských průkazů EU, ochranu osobních údajů vyměňovaných prostřednictvím sítě řidičských průkazů EU a náležitý provoz všech funkcí této sítě stanovených v unijním a vnitrostátním právu. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením (EU) č. 182/2011.

([11]) Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

(64) Je-li to nezbytné v závažných, naléhavých a řádně odůvodněných případech souvisejících s krizí týkajících se prodloužení doby správní platnosti řidičských průkazů v celé Unii, měla by Komise přijmout okamžitě použitelné prováděcí akty.

(65) V zájmu jednotnosti by mělo být změněno nařízení (EU) 2018/1724 a směrnice (EU) 2022/2561, která se zabývá některými záležitostmi, na něž se vztahuje tato směrnice.

(66) Směrnice 2006/126/ES a nařízení Komise (EU) č. 383/2012 ([12]) by měly být zrušeny.

(67) Jelikož cílů této směrnice, totiž výrazně snížit počet obětí dopravních nehod v Unii a usnadnit volný pohyb občanů stanovením jednotných pravidel, pokud jde o právo řídit a vydávání a obnovu řidičských průkazů a jejich vzájemné uznávání, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, neboť vnitrostátní pravidla upravující vydávání, obnovu, nahrazování a výměnu řidičských průkazů by vedla k tak rozdílným požadavkům, že by nebylo možné dosáhnout úrovně bezpečnosti silničního provozu a volného pohybu občanů, kterou stanoví harmonizovaná pravidla, ale spíše jich z důvodu přeshraniční a celounijní povahy silničního provozu a potřeby stanovit společné minimální požadavky 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.

(68) Evropský inspektor ochrany údajů byl konzultován v souladu s čl. 42 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725 ([13]) a dne 25. dubna 2023 vydal stanovisko ([14]).

(69) Členské státy se v souladu se společným politickým prohlášením členských států a Komise ze dne 28. září 2011 o informativních dokumentech ([15]) zavázaly, že v odůvodněných případech doplní oznámení o opatřeních přijatých za účelem provedení směrnice ve vnitrostátním právu o jeden či více dokumentů s informacemi o vztahu mezi jednotlivými složkami směrnice a příslušnými částmi vnitrostátních nástrojů přijatých za účelem provedení směrnice ve vnitrostátním právu. V případě této směrnice považuje normotvůrce předložení těchto dokumentů za odůvodněné,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Tato směrnice stanoví společná pravidla pro:

a) vzory, normy a skupiny řidičských průkazů;

b) vydávání, platnost, obnovu a vzájemné uznávání řidičských průkazů;

c) některé aspekty výměny, náhrady, zrušení, odnětí, pozastavení a omezení řidičských průkazů;

d) některé aspekty vztahující se na začínající řidiče, zejména pokud jde o systém řízení s doprovodem a zkušební dobu.

([12]) Nařízení Komise (EU) č. 383/2012 ze dne 4. května 2012, kterým se stanoví technické požadavky týkající se řidičských průkazů, které zahrnují paměťové médium (mikročip) (Úř. věst. L 120, 5.5.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/383/oj).

([13]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725 ze dne 23. října 2018 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány, institucemi a jinými subjekty Unie a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení nařízení (ES) č. 45/2001 a rozhodnutí č. 1247/2002/ES (Úř. věst. L 295, 21.11.2018, s. 39, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).

([14]) Úř. věst. C 199, 7.6.2023, s. 13.

([15]) Úř. věst. C 369, 17.12.2011, s. 14.

2. Tato směrnice se nevztahuje na:

a) nesilniční mobilní stroje ve smyslu čl. 3 bodu 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2025/14 ([16]) a

b) kolová nebo pásová vozidla s vlastním pohonem s nejméně dvěma nápravami, jejichž hlavní funkce spočívá v tažné síle, která jsou zvláště navržena, aby tahala, tlačila nebo vozila určité nástroje, stroje nebo přípojná vozidla používané při zemědělských nebo lesních pracích nebo s nimi pracovala, a jejichž použití pro přepravu osob nebo zboží po silnici nebo pro tažení vozidel používaných pro přepravu osob nebo zboží po silnici je pouze jejich vedlejší funkcí.

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

1) „řidičským průkazem“ doklad ve fyzickém nebo digitálním formátu nebo v obou formátech, který osvědčuje právo řídit vozidla s vlastním pohonem a uvádí podmínky, na jejichž základě je držitel oprávněn řídit;

2) „fyzickým řidičským průkazem“ řidičský průkaz, který je ve fyzickém formátu;

3) „mobilním řidičským průkazem“ řidičský průkaz, který je v digitálním formátu;

4) „vozidlem s vlastním pohonem“ jakékoli silniční vozidlo s vlastním pohonem jiné než kolejové vozidlo;

5) „dvoukolovým vozidlem“ vozidlo uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. a) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ([17]);

6) „tříkolovým vozidlem“ vozidlo uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení (EU) č. 168/2013;

7) „lehkou čtyřkolkou“ vozidlo uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. f) nařízení (EU) č. 168/2013;

8) „motocyklem“ dvoukolové vozidlo s postranním vozíkem nebo bez něj uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. c) a d) nařízení (EU) č. 168/2013;

9) „motorovou tříkolkou“ vozidlo se třemi symetricky uspořádanými koly uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. e) nařízení (EU) č. 168/2013;

10) „motorovým vozidlem“ jakékoli vozidlo s vlastním pohonem běžně používané pro přepravu osob nebo zboží po silnici nebo pro tažení vozidel používaných pro přepravu osob nebo zboží po silnici, včetně trolejbusů;

11) „trolejbusem“ jakékoli vozidlo, které může být připojeno k elektrickému vodiči a které nejezdí po kolejích;

12) „těžkou čtyřkolkou“ vozidlo uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. g) nařízení (EU) č. 168/2013;

13) „obytným automobilem“ vozidlo zvláštního určení kategorie M uvedené v článku 4 a v bodě 5.1 přílohy I nařízení (EU) 2018/858;

14) „krizí“ výjimečná, neočekávaná a náhlá přírodní nebo člověkem způsobená událost mimořádné povahy a rozsahu, k níž dojde uvnitř Unie nebo mimo ni, která má významný přímý nebo nepřímý dopad na oblast silniční dopravy a která rovněž brání držitelům řidičských průkazů nebo příslušným vnitrostátním orgánům v provádění postupů nezbytných pro jejich obnovu nebo jim to významným způsobem ztěžuje.

([16]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2025/14 ze dne 19. prosince 2024 o schvalování nesilničních mobilních strojů provozovaných na veřejných komunikacích a o dozoru nad trhem s nimi a o změně nařízení (EU) 2019/1020 (Úř. věst. L, 2025/14, 8.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/14/oj).

([17]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

Článek 3

Standardní specifikace Unie pro řidičské průkazy a vzájemné uznávání

1. Členské státy zajistí, aby jejich vnitrostátní řidičské průkazy byly vydávány v souladu s touto směrnicí a splňovaly standardní specifikace Unie stanovené v příloze I a další kritéria podle:

a) článku 4 v případě fyzických řidičských průkazů;

b) článku 5 v případě mobilních řidičských průkazů.

2. Členské státy zajistí, aby fyzické a mobilní řidičské průkazy vydané téže osobě byly zcela rovnocenné, pokud jde o práva a podmínky, za nichž je tato osoba oprávněna řídit, a pokud jde o dobu jejich správní platnosti.

3. Aniž je dotčeno nakládání se stávajícími řidičskými průkazy v případě výměny nebo náhrady v souladu s čl. 13 odst. 3 a 4, členské státy nevyžadují, aby žadatel při vydání, náhradě, obnově nebo výměně řidičského průkazu ve druhém formátu musel mít fyzický nebo mobilní řidičský průkaz.

4. S účinností od 54 měsíců ode dne přijetí prvního z prováděcích aktů v souladu s čl. 5 odst. 7 členské státy zajistí, aby byly jakožto standardní formát řidičského průkazu vydávány mobilní řidičské průkazy, aniž je dotčeno právo žadatele získat na základě téže žádosti řidičský průkaz ve fyzickém formátu nebo v obou formátech současně. Po vydání řidičského průkazu v jednom formátu má jeho držitel i nadále právo požádat o vydání řidičského průkazu ve druhém formátu, a to i v případě, že doba platnosti jeho řidičského průkazu dosud neuplynula.

5. Členské státy mohou vydávat mobilní řidičské průkazy přede dnem uvedeným v odstavci 4.

6. Řidičské průkazy vydané členskými státy jsou vzájemně uznávány. Mobilní řidičské průkazy vydané v souladu s článkem 5 se však vzájemně uznávají až po dni uvedeném v odstavci 4 tohoto článku.

Článek 4

Fyzické řidičské průkazy

1. Členské státy vydávají fyzické řidičské průkazy na základě vzorových standardních specifikací Unie stanovených v příloze I.

2. Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření k zamezení rizika padělání řidičských průkazů, včetně řidičských průkazů vydaných před 19. lednem 2013. O přijatých opatřeních uvědomí Komisi.

Fyzické řidičské průkazy musí být zabezpečeny proti padělání přinejmenším pomocí standardních specifikací Unie stanovených v části A2 přílohy I. Členské státy mohou zavést doplňkové ochranné prvky.

3. Pokud držitel platného fyzického řidičského průkazu, který nemá správní lhůtu platnosti, získá obvyklé bydliště v jiném členském státě, než který tento řidičský průkaz vydal, může hostitelský členský stát po dvou letech ode dne, kdy držitel získal obvyklé bydliště na jeho území, uplatnit správní lhůty platnosti stanovené v čl. 10 odst. 2 obnovením tohoto řidičského průkazu.

4. Členský stát zajistí, aby do dne 19. ledna 2033 všechny vydávané řidičské průkazy nebo řidičské průkazy, které jsou v oběhu, splňovaly veškeré požadavky této směrnice.

5. Členské státy mohou rozhodnout o začlenění mikročipu do fyzického řidičského průkazu. Pokud členský stát rozhodne začlenit do fyzického řidičského průkazu mikročip, může rovněž rozhodnout, pokud tak jeho vnitrostátní právní předpisy týkající se řidičských průkazů stanoví, že na mikročipu budou uloženy i další údaje vedle těch, které jsou uvedeny v části D přílohy I.

Pokud členské státy stanoví začlenění mikročipu do fyzického řidičského průkazu, použijí přinejmenším relevantní technické požadavky stanovené v částech B až B4 přílohy I. Členské státy mohou zavést i další bezpečnostní prvky.

Pokud členské státy rozhodnou o začlenění mikročipů do fyzických řidičských průkazů, které vydávají, nebo pokud toto rozhodnutí následně změní, do tří měsíců od přijetí příslušného rozhodnutí o tom informují Komisi. Členské státy, které již mikročip do svých fyzických řidičských průkazů začlenily, o tom informují Komisi do 26. února 2026.

6. Členské státy se mohou rozhodnout, že na místo vyhrazené pro mikročip ve fyzických řidičských průkazech, které vydávají, namísto mikročipu nebo společně s ním začlení QR kód. QR kód musí umožňovat ověření pravosti údajů uvedených ve fyzickém řidičském průkazu.

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

Komise přijme prováděcí akty, kterými podrobně upraví prvky interoperability a bezpečnostní opatření, které musí QR kódy začleněné do fyzických řidičských průkazů splňovat. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 26 odst. 2.

7. Členské státy zajistí, aby ověřovatel neuchovával osobní údaje nezbytné pro ověření informací uvedených ve fyzickém řidičském průkazu, pokud jejich uchovávání nepovoluje právo Unie nebo vnitrostátní právo, a zajistí, aby orgán, který řidičský průkaz vydal, nebyl o ověření informován.

8. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 25, kterými se mění části A1 a A2, B až B4 a D přílohy I, je-li to nezbytné s ohledem na technický, provozní nebo vědecký vývoj.

Článek 5

Mobilní řidičské průkazy

1. Členské státy vydávají mobilní řidičské průkazy na základě standardních specifikací Unie stanovených v části C přílohy I.

2. Každý členský stát zajistí, aby mobilní řidičské průkazy, které vydal, mohli jejich držitelé bezplatně elektronicky vyhledávat.

Mobilní řidičské průkazy se vydávají držitelům pro používání v evropských peněženkách digitální identity jakožto elektronické potvrzování atributů v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 910/2014 ([18]).

3. Členské státy zajistí, aby mobilní řidičské průkazy neobsahovaly více údajů, než jsou údaje uvedené v části D přílohy I, a aby ověřovatel za účelem ověření nezpracovával žádné jiné osobní údaje než ty, které jsou nezbytné pro ověření řidičských práv držitele.

4. Členské státy zajistí, aby ověřovatel neuchovával osobní údaje nezbytné pro ověření řidičských práv držitele mobilního řidičského průkazu, pokud jejich uchovávání nepovoluje právo Unie nebo vnitrostátní právo.

5. Členské státy sdělí Komisi seznam vydavatelů mobilních řidičských průkazů a tento seznam průběžně aktualizují. Komise tyto seznamy bezpečnou cestou zpřístupní veřejnosti ve formě opatřené elektronickým podpisem nebo pečetí a vhodné pro automatické zpracování.

6. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 25, kterými se mění část C přílohy I, je-li to nezbytné s ohledem na technický, provozní nebo vědecký vývoj.

([18]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 910/2014 ze dne 23. července 2014 o elektronické identifikaci a službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce na vnitřním trhu a o zrušení směrnice 1999/93/ES (Úř. věst. L 257, 28.8.2014, s. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj).

7. Do 26. listopadu 2026 přijme Komise prováděcí akty, kterými podrobně upraví vzhled, interoperabilitu, testování, normy pro aktualizaci údajů a záznamů a bezpečnost mobilních řidičských průkazů, organizační opatření pro zpracování a ochranu osobních údajů a technické a bezpečnostní normy pro výměnu mobilních řidičských průkazů a důvěryhodných seznamů důvěryhodných vydavatelů mobilních řidičských průkazů, včetně ověřovacích prvků a rozhraní s vnitrostátními systémy. Komise v co největší míře zohlední obecný rámec a technické specifikace nezbytné pro uznávání těchto řidičských průkazů orgány třetích zemí. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 26 odst. 2.

Článek 6

Skupiny řidičských průkazů

1. Řidičský průkaz opravňuje jeho držitele k řízení vozidel s vlastním pohonem podle tohoto rozdělení na skupiny:

a) mopedy:

skupina AM:

— dvoukolová nebo tříkolová vozidla s maximální konstrukční rychlostí nejvýše 45 km/h a maximálním čistým výkonem nepřesahujícím 4 kW, s výjimkou vozidel s maximální konstrukční rychlostí nižší nebo rovnou 25 km/h,

— lehké čtyřkolky;

b) motocykly a motorové tříkolky:

i) skupina A1:

— motocykly s objemem válců nepřesahujícím 125 cm^3, s maximálním čistým výkonem nepřesahujícím 11 kW a s poměrem výkon/hmotnost nepřesahujícím 0,1 kW/kg,

— tříkolky s pohonem s maximálním čistým výkonem nepřesahujícím 15 kW;

ii) skupina A2:

— motocykly s maximálním čistým výkonem nepřesahujícím 35 kW a s poměrem výkon/hmotnost nepřesahujícím 0,2 kW/kg a nepocházející z vozidla, jehož čistý výkon přesahuje 70 kW;

iii) skupina A:

— motocykly,

— tříkolky s pohonem s maximálním čistým výkonem vyšším než 15 kW;

Vozidla s vlastním pohonem skupin uvedených v písmeni a) a v tomto písmeni mohou být doplněna o přípojné vozidlo, jehož maximální přípustná hmotnost nepřesahuje polovinu hmotnosti nenaloženého tažného vozidla. Členské státy mohou na řidičské průkazy, které vydávají, uplatnit dodatečné podmínky na základě zohlednění bezpečnosti silničního provozu.

c) motorová vozidla:

i) skupina B1:

— těžké čtyřkolky.

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

Členské státy mohou rovněž rozhodnout, že pro řízení na svém území zavedou tuto skupinu výhradně pro vozidla uvedená v čl. 9 odst. 4 prvním pododstavci písm. c) za podmínek stanovených v uvedeném odstavci a pod podmínkou splnění dalších požadavků, totiž že v době vydání řidičského průkazu je řidič mladší 21 let a že platnost řidičského průkazu pro tuto skupinu končí, jakmile držitel dosáhne 21 let. Pokud se tak členský stát rozhodne, uvede v řidičském průkazu kód Unie 60.03 stanovený v části E přílohy I;

ii) skupina B:

— motorová vozidla s maximální přípustnou hmotností nepřesahující 3 500 kg navržená a zkonstruovaná pro přepravu nejvýše osmi cestujících kromě řidiče,

— motorová vozidla této skupiny mohou být doplněna o přípojné vozidlo kategorie O_1 uvedené v čl. 4 odst. 1 písm. c) bodě i) nařízení (EU) 2018/858.

Aniž jsou dotčena pravidla pro schvalování typu platná pro dotčená vozidla, mohou být motorová vozidla v této skupině doplněna o přípojné vozidlo kategorie O_2 uvedené v čl. 4 odst. 1 písm. c) bodě ii) nařízení (EU) 2018/858, pokud maximální přípustná hmotnost této jízdní soupravy nepřesahuje 4 250 kg. Členské státy v souladu s přílohou V vyžadují, aby tato jízdní souprava byla v případě, že její hmotnost přesáhne 3 500 kg, řízena pouze po:

— dokončení výcvikového kurzu, nebo

— složení zkoušky dovedností a chování.

Členské státy mohou též požadovat dokončení tohoto výcvikového kurzu i složení zkoušky dovedností a chování.

Pod podmínkou, že byl dokončen tento výcvikový kurz nebo že byla složena zkouška v souladu s přílohou V, a aniž jsou dotčena pravidla pro schvalování typu platná pro dotčená vozidla, mohou motorová vozidla v této skupině sestávat z:

— obytného automobilu s maximální přípustnou hmotností vyšší než 3 500 kg, avšak nepřesahující 4 250 kg, a to i doplněného o přípojné vozidlo, pokud maximální přípustná hmotnost této jízdní soupravy nepřesahuje 5 000 kg,

— s výhradou povolení členským státem v souladu s podmínkami stanovenými v čl. 9 odst. 4 písm. d), vozidla záchranných složek s vlastním pohonem používaného za účelem udržování veřejné bezpečnosti a pořádku, a to i poskytování okamžité pomoci při přírodních nebo člověkem způsobených mimořádných událostech, jako jsou policejní vozidla, sanitní vozidla, vozidla civilní ochrany, záchranná vozidla nebo hasičská vozidla, s maximální přípustnou hmotností vyšší než 3 500 kg, avšak nepřesahující, a to i doplněného o přípojné vozidlo, 5 000 kg, nebo

— motorového vozidla na alternativní paliva, na něž se vztahuje rovnocennost podle čl. 9 odst. 2 písm. j), doplněného o přípojné vozidlo, a na které se nevztahuje již druhá odrážka, pokud maximální přípustná hmotnost této jízdní soupravy přesahuje 4 250 kg, avšak nepřesahuje 5 000 kg.

Členské státy uvedou na řidičském průkazu prostřednictvím příslušného kódu Unie stanoveného v části E přílohy I oprávnění k řízení takové jízdní soupravy, obytného automobilu nebo vozidla záchranných složek;

iii) skupina BE:

— aniž jsou dotčena pravidla pro schvalování typu platná pro dotčená vozidla, jízdní soupravy vozidel sestávající z tažného vozidla skupiny B a přípojného vozidla nebo návěsu hmotnostních kategorií O_1 nebo O_2 uvedených v čl. 4 odst. 1 písm. c) nařízení (EU) 2018/858;

iv) skupina C1:

— motorová vozidla jiná než vozidla skupin D1 nebo D, jejichž maximální přípustná hmotnost přesahuje 3 500 kg, avšak nepřesahuje 7 500 kg, a která jsou navržena a zkonstruována pro přepravu nejvýše osmi cestujících kromě řidiče,

— motorová vozidla této skupiny mohou být doplněna o přípojné vozidlo kategorie O_1 uvedené v čl. 4 odst. 1 písm. c) bodě i) nařízení (EU) 2018/858;

v) skupina C1E:

— aniž jsou dotčena pravidla pro schvalování typu platná pro dotčená vozidla, jízdní soupravy vozidel, kde tažné vozidlo patří do skupiny C1 a jeho přípojné vozidlo nebo návěs má maximální přípustnou hmotnost vyšší než 750 kg, pokud maximální přípustná hmotnost této jízdní soupravy nepřesahuje 12 000 kg;

— aniž jsou dotčena pravidla pro schvalování typu platná pro dotčená vozidla, jízdní soupravy vozidel, kde tažné vozidlo patří do skupiny B a jeho přípojné vozidlo nebo návěs má maximální přípustnou hmotnost vyšší než 3 500 kg, pokud maximální přípustná hmotnost této jízdní soupravy nepřesahuje 12 000 kg;

vi) skupina C:

— motorová vozidla jiná než vozidla skupin D1 nebo D, jejichž maximální přípustná hmotnost přesahuje 3 500 kg a která jsou navržena a zkonstruována pro přepravu nejvýše osmi cestujících kromě řidiče,

— motorová vozidla této skupiny mohou být doplněna o přípojné vozidlo kategorie O_1 uvedené v čl. 4 odst. 1 písm. c) bodě i) nařízení (EU) 2018/858;

vii) skupina CE:

— aniž jsou dotčena pravidla pro schvalování typu platná pro dotčená vozidla, jízdní soupravy vozidel, kde tažné vozidlo patří do skupiny C a jeho přípojné vozidlo nebo návěs má maximální přípustnou hmotnost vyšší než 750 kg;

viii) skupina D1:

— motorová vozidla navržená a zkonstruovaná pro přepravu více než 8, avšak nejvýše 16 cestujících kromě řidiče a o maximální délce nejvýše 8 metrů,

— motorová vozidla této skupiny mohou být doplněna o přípojné vozidlo kategorie O_1 uvedené v čl. 4 odst. 1 písm. c) bodě i) nařízení (EU) 2018/858;

ix) skupina D1E:

— aniž jsou dotčena pravidla pro schvalování typu platná pro dotčená vozidla, jízdní soupravy vozidel, kde tažné vozidlo patří do skupiny D1 a jeho přípojné vozidlo má maximální přípustnou hmotnost vyšší než 750 kg;

x) skupina D:

— motorová vozidla navržená a zkonstruovaná pro přepravu více než osmi cestujících kromě řidiče,

— motorová vozidla této skupiny mohou být doplněna o přípojné vozidlo kategorie O_1 uvedené v čl. 4 odst. 1 písm. c) bodě i) nařízení (EU) 2018/858;

xi) skupina DE:

— aniž jsou dotčena pravidla pro schvalování typu platná pro dotčená vozidla, jízdní soupravy vozidel, kde tažné vozidlo patří do skupiny D a jeho přípojné vozidlo má maximální přípustnou hmotnost vyšší než 750 kg.

2. Členské státy mohou z uplatňování tohoto článku vyloučit některé specifické typy vozidel s vlastním pohonem, včetně speciálních vozidel pro osoby se zdravotním postižením, pokud obdrží předchozí souhlas Komise, který vychází z posouzení dopadu navrhovaného vyloučení na bezpečnost silničního provozu.

Členské státy mohou z působnosti této směrnice vyjmout typy vozidel používaných ozbrojenými silami a orgány civilní obrany nebo pod jejich kontrolou. Uvědomí o tom Komisi.

Článek 7

Minimální věk

1. Minimální věk žadatele, kterému může být řidičský průkaz vydán, je:

a) 16 let pro skupiny AM, A1 a B1;

b) 18 let pro skupiny A2, B, BE, C1 a C1E;

c) pokud jde o skupinu A:

i) 20 let pro motocykly. Avšak řídit motocykly této skupiny je možné pouze po nejméně dvouleté předchozí praxi řízení motocyklů, na něž se vztahuje řidičský průkaz pro skupinu A2. Tento požadavek dvouleté předchozí praxe může být prominut, pokud je uchazeči alespoň 24 let;

ii) 21 let pro motorové tříkolky s výkonem nad 15 kW;

d) 21 let pro skupiny C, CE, D1 a D1E;

e) 18 let pro skupiny C a CE, pokud je řidič držitelem osvědčení odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561;

f) 24 let pro skupiny D a DE;

g) 21 let pro skupiny D a DE, pokud je řidič držitelem osvědčení odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 1 nebo 2 směrnice (EU) 2022/2561.

2. Členské státy mohou zvýšit nebo snížit minimální věkovou hranici pro vydání řidičského průkazu takto:

a) u skupiny AM snížit až na 14 let nebo zvýšit až na 18 let;

b) u skupiny B1 zvýšit až na 18 let.

U skupiny B1 mohou členské státy nicméně po předchozím souhlasu Komise snížit pro vozidla uvedená v čl. 9 odst. 4 písm. c) a za podmínek stanovených v čl. 6 odst. 1 písm. c) bodě i) a čl. 9 odst. 4 písm. c) minimální věk pro vydání řidičského průkazu omezeného na jejich území na 15 let;

c) u skupiny A1 zvýšit až na 18 let, pokud jsou splněny obě následující podmínky:

i) mezi minimální věkovou hranicí pro skupinu A1 a minimální věkovou hranicí pro skupinu A2 je rozdíl přinejmenším dvou let;

ii) řízení motocyklů skupiny A je možné pouze po nejméně dvouleté praxi řízení motocyklů skupiny A2, podle odst. 1 písm. c) bodu i);

d) u skupin B a BE snížit až na 17 let;

e) u skupin D1, D1E, D a DE snížit až na 18 let, pokud jsou splněny tyto podmínky:

i) řidič je držitelem osvědčení odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561;

ii) pouze u skupin D a DE se na řidiče vztahují omezení stanovená v čl. 5 odst. 3 třetím pododstavci směrnice (EU) 2022/2561;

f) u skupin D a DE snížit až na 20 let, pokud je řidič držitelem osvědčení odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561.

3. Členské státy mohou snížit minimální věkovou hranici u skupiny C na 18 let a u skupiny D na 21 let, pokud jde o:

a) vozidla záchranných složek s vlastním pohonem používaná za účelem udržování veřejné bezpečnosti a veřejného pořádku, a to i poskytováním okamžité pomoci během přírodních nebo člověkem způsobených mimořádných událostí, jako jsou policejní vozidla, sanitní vozidla, vozidla civilní ochrany, záchranná vozidla a hasičská vozidla;

b) vozidla procházející zkušební jízdou v souvislosti s jejich opravou nebo údržbou.

4. Řidičské průkazy vydané v souladu s odstavci 2 a 3 jsou platné pouze na území vydávajícího členského státu, dokud jejich držitel nedosáhne minimálního věku stanoveného v odstavci 1, a poté jsou platné v celé Unii.

Členské státy mohou uznávat na svém území platnost řidičských průkazů vydaných řidičům mladším, než jsou minimální věkové hranice stanovené v odstavci 1. Vzájemně však neuznávají platnost řidičských průkazů vydaných podle odst. 2 písm. b), e) a f).

Členské státy mohou vzájemně uznávat na svých územích platnost řidičských průkazů vydaných řidičům mladším, než jsou minimální věkové hranice stanovené v odst. 3 písm. a).

Článek 8

Podmínky a omezení

1. Jestliže členské státy vydají řidičský průkaz vázaný na určité podmínky, uvedou tyto podmínky v řidičském průkazu prostřednictvím odpovídajících kódů Unie stanovených v části E přílohy I. Pro uvedení podmínek, na které se část E přílohy I nevztahuje, mohou používat rovněž vnitrostátní kódy. Pokud tak činí, včas o tom informují Komisi a poskytnou ji podrobnosti o vnitrostátních kódech a případech, ve kterých jsou používány, a to při vstupu této směrnice v platnost i v případě následných dodatků k těmto vnitrostátním kódům nebo jejich změn.

Pokud je řidiči z důvodu jeho tělesného postižení vydán řidičský průkaz vztahující se pouze na určité typy vozidel nebo pouze na vozidla upravená za účelem kompenzace tohoto postižení, skládají se zkoušky dovedností a chování podle čl. 10 odst. 1 v takovém vozidle. Členské státy přijmou ustanovení nezbytná k tomu, aby osoby s tělesným postižením mohly složit zkoušku ve vozidle přizpůsobeném jejich postižení.

2. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 25, kterými se mění část E přílohy I, je-li to nezbytné s ohledem na technický, provozní nebo vědecký vývoj.

Článek 9

Odstupňování a rovnocennost skupin

1. Řidičské průkazy skupin BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D a DE lze vydat pouze řidičům, kteří jsou již oprávněni řídit vozidla skupiny B.

2. Platnost řidičských průkazů je stanovena takto:

a) řidičské průkazy vydané pro skupinu C1E, CE, D1E nebo DE platí rovněž pro jízdní soupravy vozidel skupiny BE;

b) řidičské průkazy vydané pro skupinu CE platí rovněž pro skupinu DE, pokud jsou jejich držitelé oprávněni řídit vozidla skupiny D;

c) řidičské průkazy vydané pro skupinu C1E nebo CE platí rovněž pro skupinu D1E, pokud jsou jejich držitelé oprávněni řídit vozidla skupiny D1;

d) řidičské průkazy vydané pro skupinu CE platí rovněž pro skupiny C a C1 a řidičské průkazy vydané pro skupinu DE platí rovněž pro skupiny D a D1;

e) řidičské průkazy vydané pro skupinu CE platí rovněž pro jízdní soupravy vozidel skupiny C1E a řidičské průkazy vydané pro skupinu DE platí rovněž pro jízdní soupravy vozidel skupiny D1E;

f) řidičské průkazy vydané pro skupinu C1E platí rovněž pro skupinu C1 a řidičské průkazy vydané pro skupinu D1E platí rovněž pro skupinu D1;

g) řidičské průkazy vydané pro jakoukoliv skupinu platí rovněž pro vozidla s vlastním pohonem ve skupině AM. Členský stát však může u řidičských průkazů vydaných na svém území omezit rovnocennost u skupiny AM na řidičské průkazy pro skupiny A1, A2 a A, pokud uloží jako podmínku pro získání řidičského průkazu pro skupinu AM praktickou zkoušku;

h) řidičské průkazy vydané pro skupinu A2 platí rovněž pro skupinu A1;

i) řidičské průkazy vydané pro skupinu A platí rovněž pro skupiny A1 a A2, řidičské průkazy vydané pro skupinu B platí rovněž pro skupinu B1, řidičské průkazy vydané pro skupinu C platí rovněž pro skupinu C1 a řidičské průkazy vydané pro skupinu D platí rovněž pro skupinu D1;

j) dva roky poté, co byl řidičský průkaz skupiny B vydán poprvé, platí rovněž pro řízení motorových vozidel, včetně vozidel záchranných složek s vlastním pohonem používaných za účelem udržování veřejné bezpečnosti a pořádku, a to i poskytováním okamžité pomoci při přírodních nebo člověkem způsobených mimořádných událostech, jako jsou policejní vozidla, sanitní vozidla, vozidla civilní ochrany, záchranná vozidla nebo hasičská vozidla, která jsou zcela nebo částečně poháněna alternativními palivy, jak jsou vymezena v článku 2 směrnice 96/53/ES, a která byla schválena podle nařízení (EU) 2018/858, s maximální přípustnou hmotností vyšší než 3 500 kg, avšak nepřesahující 4 250 kg. Je-li splněna podmínka stanovená v čl. 6 odst. 1 písm. c) bodě ii) této směrnice, mohou být tato vozidla doplněna o přípojné vozidlo, pokud maximální přípustná hmotnost jízdní soupravy nepřesahuje 5 000 kg. Rovnocennost podle tohoto písmene se nevztahuje na obytné automobily;

k) dva roky poté, co byl řidičský průkaz skupiny BE vydán poprvé, platí rovněž pro řízení jízdní soupravy motorového vozidla, které je zcela nebo částečně poháněno alternativními palivy, jak jsou vymezena v článku 2 směrnice Rady 96/53/ES, a které bylo schváleno podle nařízení (EU) 2018/858, s maximální přípustnou hmotností vyšší než 3 500 kg, ale nepřesahující 4 250 kg, jakožto tažného vozidla a přípojného vozidla nebo návěsu hmotnostních kategorií O_1 nebo O_2 stanovených v čl. 4 odst. 1 písm. c) nařízení (EU) 2018/858.

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

a) motorových tříkolek v rámci řidičského průkazu skupiny B, pro motorové tříkolky s maximálním čistým výkonem vyšším než 15 kW, pokud je držiteli průkazu skupiny B alespoň 21 let;

b) motocyklů skupiny A1 v rámci řidičského průkazu skupiny B.

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

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

Členské státy neprodleně informují Komisi o rovnocennosti uvedené v prvním pododstavci, která byla udělena na jejich území, včetně veškerých souvisejících vnitrostátních kódů, které byly použity před 25. listopadem 2025.

4. Členské státy mohou na svém území povolit řízení těchto skupin vozidel:

a) vozidel skupiny D1 s maximální přípustnou hmotností 3 500 kg, bez jakéhokoli specializovaného zařízení určeného pro přepravu osob se zdravotním postižením, řidičům starším 21 let, kteří jsou držiteli řidičského průkazu skupiny B, nejméně dva roky poté, co byl tento řidičský průkaz vydán řidiči poprvé, pokud jsou vozidla používána neziskovými subjekty k sociálním účelům a pokud řidič poskytuje své služby jako dobrovolník;

b) vozidel s maximální přípustnou hmotností vyšší než 3 500 kg řidičům starším 21 let, kteří jsou držiteli řidičského průkazu skupiny B, nejméně dva roky poté, co byl tento řidičský průkaz vydán řidiči poprvé, pokud daná vozidla splňují všechny následující podmínky:

i) jsou určena k tomu, aby byla používána, pokud stojí, pouze jako výukové nebo rekreační zařízení;

ii) jsou využívána nekomerčními subjekty pro sociální účely;

iii) byla upravena tak, aby nemohla být používána ani pro přepravu více než devíti osob, ani pro přepravu jiného zboží než toho, které je nezbytně nutné pro účely uvedené v bodech i) a ii);

c) vozidel skupiny B s maximální přípustnou hmotností 2 500 kg a s nejvyšší rychlostí omezenou technickými prostředky na 45 km/h řidičům mladším 21 let, kteří jsou držiteli řidičského průkazu skupiny B1, jenž byl vydán za podmínek stanovených v čl. 6 odst. 1 písm. c) bodě i) druhém pododstavci a v relevantních případech v čl. 7 odst. 2 písm. b);

d) vozidel s vlastním pohonem používaných za účelem udržování veřejné bezpečnosti a veřejného pořádku, a to i poskytování okamžité pomoci při přírodních nebo člověkem způsobených mimořádných událostech, jako jsou policejní vozidla, sanitní vozidla, vozidla civilní ochrany, záchranná vozidla nebo hasičská vozidla, s maximální přípustnou hmotností vyšší než 3 500 kg, avšak nepřesahující 5 000 kg, která mohou být doplněna o přípojné vozidlo, pokud maximální přípustná hmotnost této jízdní soupravy nepřesahuje 5 000 kg, řidičům, kteří dosáhli věku 20 let, jsou držiteli řidičského průkazu skupiny B, absolvovali výcvik nebo zkoušky vyžadované podle čl. 6 odst. 1 písm. c) bodě ii) nebo obojí a řídí výhradně za účelem, pro který je vozidlo záchranných složek určeno, včetně nezbytné údržby a zkušebních jízd.

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

Členské státy mohou na svém území dočasně nebo po dobu neurčitou vzájemně uznávat platnost řidičských průkazů vydaných podle prvního pododstavce písm. d).

Členské státy oznámí Komisi veškerá povolení udělená podle tohoto odstavce.

5. Členské státy jsou oprávněny udělit držitelům řidičského průkazu vydaného pro skupinu C oprávnění k řízení vozidel skupiny D nebo D1 na svém území, pokud ve vozidle není přepravována žádná jiná osoba a pokud je řidičem osoba, která:

a) provádí technickou prohlídku v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ([19]) v okruhu 5 km od stanice technické kontroly nebo

b) je mechanikem opravárenské dílny, který po opravě vozidla nebo pro účely údržby nebo kontroly provádí v okruhu 5 km od dílny zkušební jízdu.

Při opuštění stanice technické kontroly nebo dílny musí být držitel řidičského průkazu skupiny C schopen při jakékoli kontrole prokázat, že vozidlo je řízeno za účelem technické prohlídky podle prvního pododstavce písm. a) nebo za účelem zkušební jízdy podle prvního pododstavce písm. b). Členské státy oznámí Komisi veškerá povolení udělená podle tohoto odstavce.

([19]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

Článek 10

Vydávání, platnost a obnova

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

a) složili zkoušku dovedností a chování a teoretickou zkoušku v souladu s přílohou II a splňují minimální požadavky na tělesnou a duševní způsobilost k řízení v souladu s přílohou III;

b) pokud jde o skupinu AM, složili pouze teoretickou zkoušku; členské státy však mohou požadovat, aby žadatelé složili zkoušku dovedností a chování, a mohou u této skupiny uplatnit článek 11.

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

c) pokud jde o skupinu A2 nebo skupinu A a pod podmínkou, že získali minimálně dvouletou praxi řízení motocyklu skupiny A1 nebo skupiny A2, buď:

i) složili pouze zkoušku dovedností a chování, nebo

ii) dokončili výcvik podle přílohy VI;

d) dokončili výcvik nebo složili zkoušku dovedností a chování anebo dokončili výcvik a složili zkoušku dovedností a chování podle přílohy V, pokud jde o skupinu B pro řízení jízdní soupravy vozidel, obytného automobilu, vozidla záchranných složek nebo vozidla s alternativním pohonem podle čl. 6 odst. 1 písm. c) bodu ii);

e) mají obvyklé bydliště na území členského státu, který řidičský průkaz vydává, nebo se na ně vztahuje výjimka stanovená v čl. 20 odst. 3 nebo 4, nebo mohou doložit, že tam v době podání žádosti už alespoň šest předcházejících měsíců studují.

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

a) patnáct let pro skupiny AM, A1, A2, A, B, B1 a BE. Členské státy mohou tuto dobu zkrátit na deset let v případě, že jejich vnitrostátní právo umožňuje, aby se řidičský průkaz používal i jako osobní identifikační doklad;

b) pět let pro skupiny C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E.

Obnovou řidičského průkazu může započít nová doba správní platnosti pro jednu nebo více skupin, které je držitel oprávněn řídit, pokud je to v souladu s touto směrnicí.

Přítomnost mikročipu podle čl. 4 odst. 5 nebo QR kódu podle čl. 4 odst. 6 není nezbytným předpokladem pro to, aby byl řidičský průkaz platný. Ztráta nebo nečitelnost mikročipu nebo QR kódu nebo jeho jakékoliv jiné poškození nemá na platnost řidičského průkazu vliv.

Členské státy mohou za účelem zvýšení bezpečnosti silničního provozu omezit dobu správní platnosti u kterékoli skupiny řidičských průkazů vydaných začínajícím řidičům s cílem uplatnit na tyto řidiče zvláštní opatření.

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

Členské státy omezí dobu správní platnosti u jednotlivých řidičských průkazů v souladu s čl. 6 odst. 1 písm. c) bodem i) druhým pododstavcem. Takto omezený řidičský průkaz nelze obnovit.

Členské státy mohou dobu správní platnosti stanovenou v prvním pododstavci zkrátit v případě řidičských průkazů držitelů pobývajících na jejich území, kteří dosáhli věku 65 let, s cílem požadovat, aby byly lékařské prohlídky, sebehodnocení nebo jiná zvláštní opatření, včetně opakovacích kurzů, prováděny častěji. Tato zkrácená doba správní platnosti se použije pouze při obnově řidičského průkazu.

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

3. Obnova řidičských průkazů po skončení jejich správní platnosti je podmíněna splněním obou následujících podmínek:

a) žadatel o obnovu nadále splňuje minimální požadavky na tělesnou a duševní způsobilost k řízení stanovené v příloze III;

b) žadatel o obnovu má obvyklé bydliště na území členského státu, který řidičský průkaz vydává, nebo se na něj vztahuje výjimka stanovená v čl. 20 odst. 3, nebo doloží, že tam v době podání žádosti už alespoň šest předcházejících měsíců studuje.

4. Aniž je dotčeno vnitrostátní trestní a policejní právo, mohou členské státy uplatňovat na vydávání řidičských průkazů vnitrostátní předpisy týkající se jiných podmínek než těch, které jsou stanoveny v této směrnici. Uvědomí o nich Komisi.

5. Nikdo nesmí být držitelem více než jednoho řidičského průkazu. Mobilní řidičský průkaz však může být současně zobrazen na více než jednom elektronickém zařízení.

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

Členské státy přijmou opatření nezbytná k uplatnění druhého pododstavce. Pokud existuje důvodné podezření, že žadatel je již držitelem jiného řidičského průkazu, patří mezi nezbytná opatření, pokud jde o vydání, náhradu, obnovu nebo výměnu řidičského průkazu, rovněž ověření u ostatních členských států, zda je daný žadatel již držitelem jiného řidičského průkazu. Za tímto účelem členské státy využívají sítě řidičských průkazů EU.

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

6. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 25, kterými se mění přílohy II, III, V a VI, je-li to nezbytné s ohledem na technický, provozní nebo vědecký vývoj.

Článek 11

Splnění minimálních požadavků na tělesnou a duševní způsobilost

1. Členské státy zajistí, aby se žadatelé před tím, než jim je řidičský průkaz vydán poprvé, podrobili lékařskému vyšetření, při němž se uplatní minimální požadavky na tělesnou a duševní způsobilost týkající se všech aspektů zdravotního stavu stanovených v příloze III. Na vydávání řidičských průkazů skupiny AM se toto ustanovení vztahuje pouze tehdy, vyžaduje-li to daný členský stát v souladu s čl. 10 odst. 1 písm. b). Lékařské vyšetření se však vyžaduje v souvislosti se žádostmi o vydání řidičských průkazů skupiny C, CE, C1, C1E, D, D1, DE nebo D1E bez ohledu na to, zda bylo provedeno lékařské vyšetření pro účely jiné skupiny.

2. Před obnovou řidičského průkazu podstoupí žadatelé o obnovu lékařské vyšetření, které se týká aspektů zdravotního stavu stanovených v příloze III. Na obnovu řidičských průkazů skupiny AM se toto ustanovení vztahuje pouze tehdy, vyžaduje-li to daný členský stát v souladu s čl. 10 odst. 1 písm. b).

3. Bez ohledu na odstavce 1 a 2, a pokud příloha III nestanoví jinak, například v případě vhodného posouzení zraku u žadatelů o řidičské průkazy v souladu s bodem 3 přílohy III, mohou členské státy v případě skupin AM, A, A1, A2, B, B1 a BE namísto toho, aby vyžadovaly lékařské vyšetření, použít jedno nebo obě z těchto alternativních opatření:

a) požadovat, aby žadatel nebo držitel řidičského průkazu při podávání žádosti o vydání nebo obnovu řidičského průkazu vyplnil formulář sebehodnocení týkající se aspektů zdravotního stavu stanovených v příloze III, nebo

b) zavést vnitrostátní systém posuzování způsobilosti k řízení, který zajistí, aby se poté, co bude žadateli v návaznosti na lékařské vyšetření nebo sebehodnocení vydán řidičský průkaz, reagovalo na významné změny v tělesné nebo duševní způsobilosti, aby tak byly splněny minimální požadavky na tělesnou a duševní způsobilost stanovené v příloze III.

4. Členské státy mohou stanovit vhodná opatření pro to, jak řešit nedodržení požadavku na vyplnění formuláře sebehodnocení nebo vědomé poskytnutí nesprávných nebo neúplných informací ve formuláři sebehodnocení nebo nesplnění jakéhokoli požadavku stanoveného v souladu s odst. 3 písm. b).

5. Členské státy mohou alternativní opatření podle odst. 3 písm. b) použít tak, aby to umožňovalo sledovat během doby správní platnosti způsobilost k řízení.

6. Pokud se na základě informací získaných v rámci uplatňování různých alternativních opatření uvedených v odstavci 3 ukáže, že je pravděpodobné, že žadatel nebo držitel řidičského průkazu vykazuje jeden nebo více aspektů zdravotního stavu uvedených v příloze III, zajistí členské státy, aby se žadatel nebo držitel řidičského průkazu podrobil lékařskému vyšetření předtím, než členské státy řidičský průkaz vydají nebo obnoví.

7. Tento článek nebrání členským státům v přijímání opatření s cílem zvýšit povědomí a zlepšit znalosti pracovníků ve zdravotnictví a držitelů řidičských průkazů o minimálních požadavcích na tělesnou a duševní způsobilost k řízení stanovených v příloze III.

Pokud členské státy přijmou pokyny pro lékaře s cílem pomoci identifikovat držitele řidičských průkazů, kteří minimální požadavky na tělesnou a duševní způsobilost k řízení již nesplňují, informují o nich Komisi. Komise zpřístupní tyto pokyny ostatním členským státům.

Pokud členské státy vypracují osvětové kampaně s cílem informovat občany o aspektech duševního nebo fyzického zdravotního stavu, které mohou způsobilost k řízení narušit, informují o nich Komisi. Komise zpřístupní tyto informace ostatním členským státům.

8. Požadavky stanovené členskými státy pro vydání nebo každou další obnovu řidičského průkazu mohou být přísnější než požadavky stanovené v příloze III.

Článek 12

Prodloužení platnosti v případě krize

1. V případě krize mohou členské státy prodloužit správní platnost řidičských průkazů, jejichž platnost by jinak skončila, nejvýše o šest měsíců. Prodloužení může být opakováno, pokud krize trvá.

2. Každé takové prodloužení musí být řádně odůvodněno a neprodleně oznámeno Komisi. Komise tyto informace neprodleně zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie*. Členské státy uznávají platnost řidičských průkazů, jejichž správní platnost byla prodloužena podle tohoto článku.

3. V závažných, naléhavých a řádně odůvodněných případech týkajících se krize uvedené v odstavci 1, jež zasáhne dva nebo více členských států, může Komise přijmout okamžitě použitelné prováděcí akty, jimiž prodlouží správní platnost všech nebo některých skupin řidičských průkazů, jež by jinak skončila. Toto prodloužení nesmí přesáhnout šest měsíců a může být opakováno, pokud krize trvá. Tyto prováděcí akty se přijímají postupem podle čl. 26 odst. 3.

4. Pokud členský stát není a pravděpodobně nebude postižen obtížemi, které by obnovu řidičských průkazů v důsledku krize zasahující dva nebo více členských států podle odstavce 3 znemožnily, nebo pokud přijal vhodná vnitrostátní opatření ke zmírnění dopadu uvedené krize, může se tento členský stát poté, co o tom informuje Komisi, rozhodnout neuplatnit prodloužení zavedené prováděcím aktem uvedeným v odstavci 3. Komise o tom informuje ostatní členské státy a zveřejní oznámení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 13

Výměna a nahrazování řidičských průkazů vydaných členskými státy

1. Pokud držitel platného řidičského průkazu vydaného jedním členským státem převede své obvyklé bydliště do jiného členského státu, může požádat členský stát obvyklého bydliště o výměnu svého řidičského průkazu za rovnocenný řidičský průkaz. Členský stát, který je o provedení výměny požádán, zkontroluje, pro kterou skupinu nebo skupiny je řidičský průkaz, o jehož výměnu se žádá, stále platný.

2. S výhradou zásady teritoriality trestního a policejního práva může členský stát obvyklého bydliště uplatňovat své vnitrostátní předpisy týkající se zrušení, odnětí, pozastavení nebo omezení práva řídit držitele řidičského průkazu vydaného jiným členským státem a v případě potřeby může řidičský průkaz za tímto účelem vyměnit.

3. Členský stát vyměňující fyzický řidičský průkaz vrátí starý řidičský průkaz orgánům členského státu vydání a uvede důvody výměny.

Členský stát vyměňující mobilní řidičský průkaz informuje orgány členského státu vydání a uvede důvody výměny. Členský stát vydání zajistí, aby předchozí mobilní řidičský průkaz již nemohl být zobrazen prostřednictvím elektronického zařízení používaného držitelem řidičského průkazu k tomuto účelu. Členské státy ke komunikaci využívají sítě řidičských průkazů EU.

4. Náhradu za fyzické řidičské průkazy, které byly poškozeny, ztraceny nebo odcizeny, a náhradu za fyzické nebo mobilní řidičské průkazy, které byly použity podvodně, je možné získat pouze od příslušných orgánů členského státu, v němž má držitel řidičského průkazu obvyklé bydliště, nebo vydávajícího členského státu v případě použití čl. 20 odst. 3. Tyto orgány vydají náhradní průkaz na základě údajů, které mají k dispozici, nebo případně na základě dokladů poskytnutých příslušnými orgány členského státu vydání původního řidičského průkazu. Pokud byl řidičský průkaz nahrazen jiným členským státem než členským státem vydání a nahrazený řidičský průkaz je stále v držení svého držitele nebo jím může být zobrazen, použijí se postupy stanovené v odstavci 3.

Článek 14

Ověření práva řídit během výměny nebo nahrazování

Během výměny nebo nahrazování řidičského průkazu členský stát provádějící výměnu nebo náhradu zajistí, aby příslušné orgány členských států měly možnost ověřit platnost řidičských práv držitele řidičského průkazu, zejména při silničních kontrolách. Za tímto účelem členský stát neprodleně poskytne nezbytné informace o náhradě nebo výměně řidičského průkazu v síti řidičských průkazů EU, pokud je to vzhledem k délce postupu výměny nebo náhrady nezbytné. V takových případech poskytne členský stát držiteli dotčeného řidičského průkazu doklad o tom, že byla podána žádost o náhradu nebo výměnu jeho řidičského průkazu.

Článek 15

Výměna řidičských průkazů vydaných třetími zeměmi

1. Pokud členský stát stanoví pro držitele řidičského průkazu, který získal obvyklé bydliště na jeho území, výměnu řidičského průkazu vydaného třetí zemí, vymění řidičský průkaz v souladu s tímto článkem.

2. Pokud členský stát vymění řidičský průkaz vydaný třetí zemí, která nebyla předmětem prováděcího aktu přijatého podle odstavce 7 tohoto článku, zaznamená se tato výměna v řidičském průkazu vydaném tímto členským státem použitím příslušného kódu stanoveného v části E přílohy I, stejně jako každá následná obnova nebo náhrada. Pokud držitel tohoto řidičského průkazu následně přemístí své obvyklé bydliště do jiného členského státu, může tento stát rozhodnout nepoužít zásadu vzájemného uznávání stanovenou v čl. 3 odst. 6.

Členské státy použijí pro tyto výměny své vnitrostátní právo v souladu s podmínkami stanovenými v tomto odstavci.

3. Pokud je řidičský průkaz vydán pro určitou skupinu a určitou třetí zemí, která byla předmětem prováděcího aktu přijatého podle odstavce 7, zaznamená se jeho výměna do řidičského průkazu vydaného dotčeným členským státem použitím příslušného kódu stanoveného v části E přílohy I. V těchto případech členské státy vymění řidičský průkaz v souladu s podmínkami stanovenými v příslušném prováděcím aktu.

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

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

a) pokud byl řidičský průkaz vydán pro určitou skupinu a určitou třetí zemí, která byla předmětem prováděcího aktu přijatého podle odstavce 7, použije se odstavec 3;

b) pokud takový prováděcí akt přijatý podle odstavce 7 neexistuje, použije se odstavec 2.

5. Výměna uvedená v odstavcích 2, 3 a 4 se provede pouze tehdy, jestliže byl řidičský průkaz vydaný třetí zemí odevzdán příslušným orgánům členského státu, který byl o provedení výměny požádán.

6. Komise může rozhodnout, že některá třetí země má zaveden rámec silniční dopravy, který zcela nebo částečně zaručuje úroveň bezpečnosti silničního provozu srovnatelnou s úrovní bezpečnosti silničního provozu v Unii, což umožňuje výměnu řidičských průkazů vydaných touto třetí zemí, v případě nezbytnosti po splnění určitých předem stanovených podmínek, v souladu s odstavcem 3.

Pokud Komise učiní rozhodnutí uvedené v prvním pododstavci, může ve spolupráci s členskými státy posoudit rámec třetí země pro silniční dopravu. Členské státy poskytnou svá stanoviska k rámci silniční dopravy zavedenému v určené třetí zemi ve lhůtě, kterou stanoví Komise. Tato doba musí být nejméně šest měsíců a nesmí být delší než 18 měsíců. Komise provede posouzení, jakmile obdrží stanoviska všech členských států nebo jakmile uplyne lhůta pro zaslání stanovisek, podle toho, co nastane dříve.

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

a) platné požadavky na řidičské průkazy, například klasifikaci skupin řidičských průkazů, požadavky na minimální věk, požadavky na výcvik a řidičské zkoušky a jejich podmínky a zdravotní požadavky pro vydání řidičského průkazu;

b) zda třetí země vydává mobilní řidičské průkazy, a pokud ano, příslušné technické a strukturální podmínky pro provoz systému;

c) do jaké míry jsou v oběhu padělané řidičské průkazy a jaká opatření jsou přijímána k zabránění padělání řidičských průkazů a související korupci;

d) dobu správní platnosti řidičských průkazů vydaných třetí zemí;

e) dopravní podmínky ve třetí zemi a to, zda jsou srovnatelné s dopravními podmínkami v silniční síti Unie;

f) bezpečnost silničního provozu ve třetí zemi;

g) praxi a právní rámec třetí země při výměně řidičských průkazů vydaných členskými státy.

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

Prováděcí akt uvedený v prvním pododstavci tohoto odstavce zahrnuje alespoň:

a) skupiny řidičských průkazů uvedené v článku 6, u nichž může být výměna provedena v souladu s odstavcem 3 tohoto článku;

b) data vydání řidičských průkazů třetí země, po kterých může být výměna provedena v souladu s odstavcem 3;

c) veškeré obecné podmínky, které je třeba dodržet pro účely ověření pravosti vyměňovaného úředního dokladu;

d) veškeré obecné podmínky, které musí žadatel před výměnou splnit, aby prokázal, že splňuje minimální požadavky na tělesnou a duševní způsobilost stanovené v příloze III.

Pokud řidičský průkaz žadatele neumožňuje, aby žadatel splnil podmínky druhého pododstavce písm. a) nebo b) tohoto odstavce, mohou členské státy rozhodnout o výměně řidičského průkazu v souladu s odstavcem 2. Pokud žadatel není schopen splnit podmínky druhého pododstavce písm. c) nebo d) tohoto odstavce, členské státy výměnu řidičského průkazu odmítnou.

Jakákoli další podmínka stanovená v prováděcím aktu podle prvního pododstavce tohoto odstavce stanoví buď použitelnost vnitrostátních předpisů členského státu v souladu s odstavcem 2, nebo zamítnutí výměny řidičského průkazu, pokud žadatel tyto podmínky nesplňuje.

Prováděcí akt uvedený v tomto odstavci se přijímá přezkumným postupem podle čl. 26 odst. 2.

8. Prováděcí akt přijatý podle odstavce 7 stanoví pravidelný přezkum situace v oblasti bezpečnosti silničního provozu v dotčené třetí zemi prováděný Komisí nejméně jednou za čtyři roky. Členské státy mají možnost poskytnout svá stanoviska. V závislosti na závěrech přezkumu Komise tento prováděcí akt zachová, změní či pozastaví v nezbytném rozsahu, nebo jej zruší.

9. Komise zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie* a na svých internetových stránkách seznam třetích zemí, na které se vztahuje prováděcí akt přijatý podle odstavce 7, a zveřejní rovněž všechny relevantní změny provedené v souladu s odstavcem 8.

10. Na podporu integrace řidičů z povolání ze třetích zemí na vnitřním trhu Unie podporuje Komise výměnu osvědčených postupů ve skupině odborníků pro kvalifikaci a odbornou přípravu řidičů některých silničních vozidel, která byla zřízena na základě požadavku stanoveného v čl. 13 odst. 4 směrnice (EU) 2022/2561.

Článek 16

Účinky zrušení, odnětí, pozastavení nebo omezení práva řidiče vozidla s vlastním pohonem řídit, jeho řidičského průkazu nebo uznávání platnosti jeho řidičského průkazu

1. Členský stát odmítne vydat řidičské průkazy žadatelům, jejichž řidičský průkaz byl v jiném členském státě zrušen, odňat, pozastaven nebo omezen.

2. Členský stát odmítne uznávat platnost každého řidičského průkazu, který jiný členský stát vydal osobě, jejíž právo řídit, řidičský průkaz nebo uznávání platnosti řidičského průkazu byly na území odmítajícího členského státu zrušeny, odňaty, pozastaveny nebo omezeny.

3. Právo řídit, řidičský průkaz nebo uznávání platnosti řidičského průkazu se pro účely tohoto článku považují za zrušené, odňaté, pozastavené nebo omezené, dokud dotčená osoba nesplní veškeré podmínky uložené členským státem k tomu, aby mohla opětovně získat své právo řídit, řidičský průkaz nebo uznávání platnosti řidičského průkazu nebo aby mohla požádat o nový řidičský průkaz.

Členské státy zajistí, aby veškeré podmínky, které stanoví pro to, aby osoba mohla opětovně získat právo řídit, řidičský průkaz nebo uznávání platnosti řidičského průkazu nebo aby mohla požádat o nový řidičský průkaz, byly přiměřené, nediskriminační vůči držitelům řidičských průkazů vydaných jakýmkoli jiným členským státem a aby samy o sobě nevedly k odmítnutí na dobu neurčitou vydat řidičský průkaz nebo uznat řidičský průkaz vydaný jiným členským státem.

4. Je-li to odůvodněno chováním nebo tělesnou či duševní způsobilostí určité osoby, mohou jí členské státy zakázat řízení na jejich území na dobu neurčitou, aniž by jí umožnily opětovně získat její právo řídit, řidičský průkaz nebo uznávání platnosti řidičského průkazu nebo požádat o nový řidičský průkaz.

Odchylně od odstavce 1 může členský stát, který této osobě řízení nezakázal, po konzultaci s členským státem uvedeným v prvním pododstavci tohoto odstavce této osobě řidičský průkaz vydat. Členský stát, který této osobě řízení zakázal, však může na svém území a po dobu neurčitou odmítnout uznat řidičský průkaz vydaný jiným členským státem.

Článek 17

Systém řízení s doprovodem

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

2. Odchylně od čl. 7 odst. 1 písm. b) a d) mohou členské státy pro řízení na svém území vydávat řidičské průkazy pro skupiny C1, C1E nebo C v souladu s čl. 10 odst. 1 žadatelům starším 17 let, pokud je žadatel držitelem osvědčení odborné způsobilosti vydaného v souladu s čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561 pro skupinu C nebo v souladu s čl. 6 odst. 2 směrnice (EU) 2022/2561 pro skupiny C1 a C1E, přičemž tyto řidičské průkazy jsou označeny kódem Unie 98.02 stanoveným v části E přílohy I.

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

3. Držitelé řidičského průkazu označeného kódem Unie 98.02 stanoveným v části E přílohy I mladší 18 let mohou řídit pouze v doprovodu osoby na předním sedadle spolujezdce, která je jim schopna při řízení poskytovat pokyny. Doprovázející osoba musí dodržovat pravidla pro řízení pod vlivem alkoholu nebo drog. Doprovázející osoba:

a) musí být starší než 24 let;

b) musí být držitelem řidičského průkazu příslušné skupiny vydaného v Unii před více než pěti lety;

c) nesmí být během posledních pěti let v členském státě vydání řidičského průkazu uvedeného v písmenu b) ve výkonu zákazu řízení.

Jiný členský stát, než je členský stát vydání uvedený v písmenu c), může v návaznosti na přestupek spáchaný na jeho území, který by mohl naznačovat nezpůsobilost dané osoby jednat jako doprovázející osoba podle tohoto článku, zajistit vymáhání zákazu řízení na svém území.

4. Členské státy mohou požadovat identifikaci doprovázejících osob uvedených v odstavci 3 s cílem zajistit dodržování tohoto článku. Členské státy mohou omezit počet možných doprovázejících osob ve vztahu k určitému doprovázenému řidiči. Členské státy mohou na svém území uplatňovat dodatečné podmínky, které musí osoba doprovázející držitele řidičského průkazu, který vydaly, splnit. Tyto podmínky musí být přiměřené a vhodné, pokud jde o dosažení cílů systému řízení s doprovodem. Členské státy o těchto dodatečných podmínkách uvědomí Komisi. Komise informace o těchto dodatečných podmínkách zveřejní.

V případě osoby doprovázející držitele řidičského průkazu skupiny C, C1E nebo C1 mohou požadavky uvedené v prvním pododstavci zahrnovat zejména požadavek, aby doprovázející osoba:

a) měla příslušnou kvalifikaci a absolvovala výcvik poskytovaný v souladu se směrnicí (EU) 2022/2561 nebo

b) v rámci svého pravidelného výcvikového kurzu souvisejícího s osvědčením odborné způsobilosti absolvovala specializovaný výcvikový kurz v délce nejméně sedmi hodin, která může být prodloužena na 14 hodin, s cílem získat nezbytné odborné a pedagogické dovednosti.

5. Systém řízení s doprovodem neomezuje jakoukoli stávající možnost, kterou členské státy mají, aby snížily minimální věk pro žadatele o řidičské průkazy skupiny B, jak je stanoveno v čl. 7 odst. 2, nebo aby na vnitrostátní úrovni uplatňovaly související podmínky.

6. Členské státy mohou uplatňovat dodatečné podmínky pro vydání řidičského průkazu označeného kódem Unie 98.02 stanoveným v části E přílohy I žadatelům, kteří nedosáhli věku 18 let. Uvědomí o nich Komisi. Komise tyto informace zveřejní.

Článek 18

Zkušební doba

1. Držitel řidičského průkazu vydaného po složení řidičské zkoušky požadované podle čl. 10 odst. 1 písm. a) se považuje za „začínajícího řidiče“ a podléhá zkušební době. Délku zkušební doby stanoví členský stát vydávající řidičský průkaz a tato doba nesmí být kratší než dva roky.

Pokud začínající řidič již má platný řidičský průkaz pro jinou skupinu vozidel, zahrnuje zkušební doba v zásadě pouze časový úsek, který zůstává ze zkušební doby pro stávající řidičský průkaz. V případě začínajících řidičů, kteří mají pouze řidičský průkaz skupiny AM, však získáním průkazu pro novou skupinu v každém případě započíná nová zkušební doba. Členské státy mohou u řidičských průkazů skupin jiných než AM, které vydávají, požadovat dodatečnou nebo doplňkovou zkušební dobu, zejména za účelem zohlednění různých rizik a požadovaných dovedností spojených s novou skupinou řidičských průkazů.

2. Členské státy stanoví pro řízení pod vlivem alkoholu pro začínající řidiče pravidla nebo sankce nebo obojí, které jsou přísnější než pravidla nebo sankce pro řidiče, kteří nejsou začínajícími řidiči, a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Pokud se členské státy rozhodnou stanovit sankce, musí být tyto sankce účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační.

Kromě toho členské státy přijmou opatření s cílem snížit míru:

a) řízení pod vlivem drog mezi začínajícími řidiči;

b) nedodržování právních a správních předpisů provádějících ve vnitrostátním právu směrnici Rady 91/671/EHS ([20]), které se týkají povinného používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů ve vozidlech.

([20]) Směrnice Rady 91/671/EHS ze dne 16. prosince 1991 o povinném používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů ve vozidlech (Úř. věst. L 373, 31.12.1991, s. 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1991/671/oj).

3. Žádné ustanovení tohoto článku nebrání členským státům, aby do svých vnitrostátních právních předpisů zavedly ustanovení o nulové toleranci zakazující všem řidičům konzumaci alkoholu nebo drog před jízdou. Pokud členské státy tato ustanovení o nulové toleranci do svých vnitrostátních právních předpisů zavedou, přijmou veškerá opatření nezbytná k uvedení těchto právních předpisů do souladu s opatřeními přijatými podle odstavce 2.

4. Členské státy mohou za účelem zvýšení bezpečnosti silničního provozu stanovit další pravidla, která se na jejich území vztahují na začínající řidiče. Uvědomí o nich Komisi.

5. Pokud se příslušný orgán členského státu obvyklého bydliště rozhodne prodloužit zkušební dobu řidiče z důvodu jakéhokoliv jeho protiprávního jednání, zajistí, aby byla nová zkušební doba zaznamenána v řidičském průkazu.

6. Členské státy označí řidičské průkazy vydané ve zkušební době příslušným kódem Unie stanoveným v části E přílohy I.

Článek 19

Zkušební komisaři

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

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

2. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 25, kterými se mění příloha IV, je-li to nezbytné s ohledem na technický, provozní nebo vědecký vývoj.

Článek 20

Obvyklé bydliště

1. Obvyklým bydlištěm se rozumí místo, kde určitá osoba obvykle pobývá, tj. kde pobývá nejméně 185 dní za posledních 365 dní, z důvodů osobních a profesních vazeb nebo, v případě osob bez profesních vazeb, z důvodu osobních vazeb prokazujících úzké vztahy mezi touto osobou a místem, kde tato osoba bydlí.

Za obvyklé bydliště osoby, jejíž profesní vazby jsou jinde než její osobní vazby, a která tedy střídavě pobývá na různých místech ve dvou nebo více členských státech, se však považuje místo jejích osobních vazeb, pokud se tam tato osoba pravidelně vrací. Daná osoba není povinna tuto podmínku splnit, pokud pobývá v některém členském státě, aby zde vykonávala časově omezený úkol. Docházka na vysokou školu nebo do školy nepředstavuje změnu obvyklého bydliště.

2. Pro účely čl. 10 odst. 3 písm. b) a čl. 13 odst. 4 se za obvyklé bydliště zaměstnanců diplomatických služeb Unie, tj. úředníků příslušných útvarů generálního sekretariátu Rady a Komise, jakož i zaměstnanců vyslaných z diplomatických služeb členských států a všech ostatních zaměstnanců nebo smluvních partnerů pracujících pro orgány, instituce a jiné subjekty Unie v oblasti vnějšího zastoupení, kteří za účelem plnění svých smluvních povinností pobývali nejméně 181 dní za posledních 365 dní mimo Unii, nebo zaměstnanců diplomatických služeb členských států nebo jejich rodinných příslušníků, kteří jsou součástí jejich domácnosti, pověřených ve třetích zemích, považuje území členského státu nebo členských států vydání řidičských průkazů, které se obnovují nebo nahrazují.

3. Pokud ve výjimečných případech držitel řidičského průkazu nemůže prokázat, že má v daném členském státě obvyklé bydliště podle odstavce 1, může si nechat svůj řidičský průkaz obnovit nebo nahradit v členském státě vydání.

4. Odchylně od čl. 10 odst. 1 písm. e) a pro zvláštní účely prvního vydání řidičského průkazu skupiny B může žadateli, jehož členský stát obvyklého bydliště je jiný než členský stát jeho občanství, vydat řidičský průkaz tento členský stát, pokud v členském státě obvyklého bydliště není možné složit buď teoretickou, nebo praktickou zkoušku, nebo obě tyto zkoušky, v úředním jazyce členského státu občanství žadatele, který je rovněž úředním jazykem Unie, nebo s tlumočníkem.

V souladu s nařízením (EU) 2018/1724 poskytnou členské státy a Komise uživatelům přístup k informacím o jazycích, pro které je v každém členském státě poskytován překlad nebo tlumočení teoretických a praktických zkoušek.

Článek 21

Rovnocennost řidičských průkazů, které neodpovídají standardu Unie

1. Členské státy použijí rovnocennost stanovenou rozhodnutím Komise (EU) 2016/1945 ([21]) mezi oprávněními udělenými před 19. lednem 2013 a skupinami stanovenými v článku 6 této směrnice.

2. Žádné řidičské oprávnění udělené před 19. lednem 2013 nebude na základě této směrnice odebráno ani jakýmkoliv způsobem podmíněno.

Článek 22

Vzájemná pomoc a síť řidičských průkazů EU

1. Členské státy si jsou při provádění této směrnice vzájemně nápomocny. Vyměňují si informace o řidičských průkazech, které vydaly, vyměnily, nahradily, obnovily, omezily, pozastavily, odňaly nebo zrušily, a o zákazech řízení, které uložily nebo případně plánují uložit, a vzájemně spolu konzultují, pokud existuje důvodné podezření, že žadateli o řidičský průkaz byl v jiném členském státě uložen zákaz řízení. K této výměně informací využívají sítě řidičských průkazů EU.

2. Členské státy mohou rovněž využívat sítě řidičských průkazů EU k výměně informací za těmito účely:

a) umožnit svým orgánům ověřit platnost a pravost řidičského průkazu, zejména při silničních kontrolách, během vyšetřování nebo v rámci opatření proti padělání;

b) usnadnit vyšetřování v souladu se směrnicí (EU) 2015/413;

c) prosazovat směrnici (EU) 2022/2561 a ověřovat platnost a pravost řidičského průkazu při prosazování nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ([22]) nebo nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ([23]).

3. Přístup do sítě řidičských průkazů EU musí být zabezpečený. Síť řidičských průkazů EU umožňuje synchronní, tj. v reálném čase, i asynchronní výměnu informací a odesílání a přijímání zabezpečených zpráv, oznámení a příloh.

([21]) Rozhodnutí Komise (EU) 2016/1945 ze dne 14. října 2016 o rovnocennosti skupin řidičských průkazů (Úř. věst. L 302, 9.11.2016, s. 62, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1945/oj).

([22]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

([23]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření, aby zajistily aktuálnost informací vyměňovaných prostřednictvím sítě řidičských průkazů EU.

Členské státy povolí přístup do sítě řidičských průkazů EU pouze orgánům příslušným pro účely uvedené v odstavcích 1 a 2.

4. Členské státy si rovněž vzájemně pomáhají při zavádění mobilního řidičského průkazu, zejména s cílem zajistit bezproblémovou interoperabilitu mezi aplikacemi a ověřovacími funkcemi uvedenými v části C přílohy I.

5. Komise přijme do 6. června 2026 prováděcí akty, kterými stanoví společný soubor pravidel upravujících provoz sítě řidičských průkazů EU, včetně podrobných provozních a technických požadavků a požadavků na rozhraní. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 26 odst. 2.

6. Členské státy mohou při prosazování jakéhokoli částečného zrušení, odnětí, pozastavení nebo omezení práva řídit, řidičského průkazu nebo uznávání platnosti řidičského průkazu spolupracovat, obzvláště pokud jsou příslušná opatření omezena na určité skupiny řidičských průkazů nebo na území některých členských států, a to zejména prostřednictvím údajů v řidičských průkazech, které vydaly.

Článek 23

Podávání zpráv členskými státy

1. Členské státy každoročně informují Komisi o počtu řidičských průkazů, které vydaly, obnovily, nahradily, odňaly a vyměnily, pro každou skupinu řidičských průkazů. Údaje se poskytují zvlášť pro mobilní řidičské průkazy a fyzické řidičské průkazy.

2. Do 26. listopadu 2029 a poté každých pět let poskytnou členské státy Komisi za účelem usnadnění přípravy zprávy Komise uvedené v článku 24 statistické údaje o dopravních nehodách, při nichž došlo ke zranění či usmrcení osob a do nichž byli zapojeni řidiči z povolání, zejména řidiči ve věku 17 let účastnící se v systému řízení s doprovodem uvedeného v čl. 17 odst. 2.

3. Členské státy mohou s Komisí pravidelně sdílet údaje o vnitrostátních právních předpisech týkajících se zacházení s nesilničními mobilními stroji a souvisejících aspektů bezpečnosti silničního provozu a mohou poskytovat informace, pokud jsou zjištěny problémy týkající se volného pohybu pracovníků.

Článek 24

Přezkum a podávání zpráv ze strany Komise

1. Do 26. listopadu 2030 a poté každých pět let předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění této směrnice. V rámci této zprávy Komise posoudí:

a) dopad této směrnice na bezpečnost silničního provozu, a zejména:

   i) zda existuje nějaký dopad vyplývající z udělení rovnocennosti podle čl. 9 odst. 2 písm. j) a k);

   ii) zda existuje nějaký dopad vyplývající z udělení rovnocennosti podle čl. 9 odst. 4;

b) dopady provádění systému řízení s doprovodem pro profesní skupiny řidičských průkazů na bezpečnost silničního provozu a na nedostatek řidičů, a to na základě zpráv obdržených od členských států v souladu s čl. 23 odst. 2.

K této zprávě se v případě potřeby připojí legislativní návrh.

2. V rámci zprávy uvedené v odstavci 1 Komise posoudí nový technologický vývoj u vozidel na alternativní paliva, který má vliv na hmotnost těchto vozidel. Za tímto účelem využije informace shromážděné v souladu s článkem 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ([24]), kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO_2 pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla. Na podporu svého posouzení si může Komise od výrobců vozidel vyžádat dodatečné informace o možném dopadu tohoto nového technologického vývoje na hmotnost vozidel.

Výrobci vozidel jsou povinni poskytnout údaje uvedené v prvním pododstavci v přiměřené lhůtě a v souladu s platnými právem Unie.

3. Aniž jsou dotčeny odstavce 1 a 2 tohoto článku, Komise do 26. listopadu 2026 nebo bezprostředně po přijetí prvního z prováděcích aktů uvedených v čl. 5 odst. 7, podle toho, co nastane dříve, posoudí, zda je proveditelné posunout datum uvedené v čl. 3 odst. 4 na dřívější termín, a předloží zprávu o svých zjištěních. Členské státy mohou Komisi poskytnout informace, které považují pro účely tohoto posouzení za relevantní, a Komise tyto informace zohlední.

K této zprávě se v případě potřeby připojí legislativní návrh.

Článek 25

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 4 odst. 8, čl. 5 odst. 6, čl. 8 odst. 2, čl. 10 odst. 6 a čl. 19 odst. 2 je svěřena Komisi na dobu pěti let ode dne 25. listopadu 2025. Komise vypracuje zprávu o výkonu přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomocí se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitku proti takovému prodloužení nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 8, čl. 5 odst. 6, čl. 8 odst. 2, čl. 10 odst. 6 a čl. 19 odst. 2 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku dnem následujícím po zveřejnění rozhodnutí v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm uveden. Nedotýká se platnosti žádných již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.

5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 4 odst. 8, čl. 5 odst. 6, čl. 8 odst. 2, čl. 10 odst. 6 nebo čl. 19 odst. 2 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

([24]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO_2 pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).

Článek 26

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Výbor pro řidičské průkazy, zřízený směrnicí Rady 97/26/ES ([25]) (dále jen „výbor“). Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

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

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

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

Článek 27

Změny směrnice (EU) 2022/2561

Článek 5 se mění takto:

a) v odstavci 2 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„c) od věku 17 let vozidlo vyžadující řidičský průkaz s oprávněním skupiny C1, C1E nebo C, pokud jsou držiteli osvědčení podle čl. 6 odst. 1 pro skupinu C nebo podle čl. 6 odst. 2 pro skupiny C1 a C1E a pouze za podmínek stanovených v čl. 17 odst. 2 a 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2025/2205 (*).

(*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2025/2205 ze dne 22. října 2025 o řidičských průkazech, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724 a směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2561 a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES a nařízení Komise (EU) č. 383/2012 (Úř. věst. L, 2025/2205, 5.11.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj).“;

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Řidiči vozidel určených pro osobní dopravu mohou po dosažení věku 21 let řídit vozidlo vyžadující řidičský průkaz s oprávněním skupin D a D + E nebo vozidlo vyžadující řidičský průkaz s oprávněním skupin D1 a D1 + E, pokud jsou držiteli osvědčení podle čl. 6 odst. 1 nebo 2. Za účelem zajištění bezpečného řízení mohou členské státy zavést monitorovací systém pro řidiče mladší 23 let, kteří jsou držiteli osvědčení podle čl. 6 odst. 2. Pokud členské státy vyžadují, aby se tito řidiči před dosažením věku 23 let účastnili kurzů pravidelného školení ohledně témat týkajících se bezpečnosti silničního provozu za účelem upevnění a potvrzení jejich způsobilosti v souvislosti s těmito tématy, započítává se tato účast do plnění požadavku, aby bylo každých pět let absolvováno 35 hodin kurzů pravidelného školení.

Každý členský stát může oprávnit řidiče vozidel, kteří dosáhli věku 18 let, aby na jeho území řídili vozidla vyžadující řidičský průkaz s oprávněním skupin D1 a D1 + E, pokud je řidič držitelem osvědčení podle čl. 6 odst. 1.

Každý členský stát může oprávnit řidiče vozidel, kteří dosáhli věku 20 let, aby na jeho území řídili vozidla vyžadující řidičský průkaz s oprávněním skupin D a D+E, pokud je řidič držitelem osvědčení podle čl. 6 odst. 1. Pro účely řízení těchto vozidel bez cestujících nebo pro přepravu cestujících v linkové dopravě, pokud délka dané trasy nepřesahuje 50 kilometrů, může být tento věk snížen na 18 let.“

([25]) Směrnice Rady 97/26/ES ze dne 2. června 1997, kterou se mění směrnice 91/439/EHS o řidičských průkazech (Úř. věst. L 150, 7.6.1997, s. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1997/26/oj).

Článek 28

Změny nařízení (EU) 2018/1724

Příloha II se mění takto:

a) ve druhém sloupci v řádku „Přestěhování“ se doplňuje následující kolonka: „Získání a obnova řidičského průkazu“;

b) ve třetím sloupci v řádku „Přestěhování“ se doplňuje následující kolonka: „Vydání, výměna a náhrada řidičských průkazů Unie“.

Článek 29

Provedení

1. Aniž je dotčen odstavec 2, členské státy do 26. listopadu 2028 přijmou a zveřejní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Aniž je dotčen odstavec 2, použijí tyto předpisy ode dne 26. listopadu 2029.

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

2. Členské státy do 26. listopadu 2027 přijmou a zveřejní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s čl. 9 odst. 2 písm. j) a k). Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Použijí tyto předpisy ode dne 26. listopadu 2027.

3. Členské státy do 26. listopadu 2028 přijmou a zveřejní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s článkem 17. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Použijí tyto předpisy ode dne 26. listopadu 2028.

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

Článek 30

Zrušení

1. Směrnice 2006/126/ES se zrušuje s účinkem ode dne 26. listopadu 2029, s výjimkou svého čl. 6 odst. 4 písm. c), který se zrušuje s účinkem ode dne 26. listopadu 2027.

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

2. Nařízení (EU) č. 383/2012 se zrušuje s účinkem ode dne 26. listopadu 2029.

Odkazy na nařízení (EU) č. 383/2012 se považují za odkazy na tuto směrnici v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze VII této směrnice.

Článek 31

Vstup v platnost

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

Článek 32

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

Ve Štrasburku dne 22. října 2025.

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předsedkyně	*předsedkyně*
R. METSOLA	M. BJERRE

PŘÍLOHA I

NOREMNÍ SPECIFIKACE A USTANOVENÍ TÝKAJÍCÍ SE ŘIDIČSKÝCH PRŮKAZŮ VYDÁVANÝCH ČLENSKÝMI STÁTY

ČÁST A1: **Obecné specifikace pro fyzický řidičský průkaz**

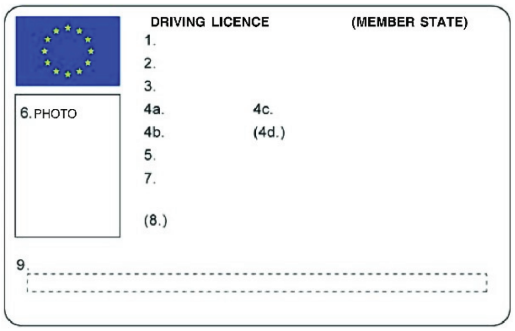
1) Vlastnosti karty fyzického řidičského průkazu ve vzoru Unie musí odpovídat normě ISO/IEC 7810.

Karta je vyrobena z polykarbonátu.

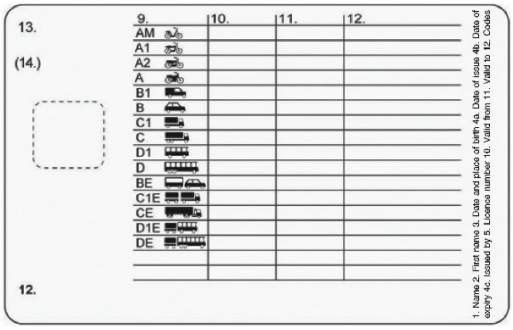
Metody posuzování vlastností karet řidičských průkazů pro účely potvrzení jejich souladu s mezinárodními normami musí odpovídat normě ISO/IEC 10373.

2) Karta řidičského průkazu má dvě strany a musí odpovídat vzoru na obrázku 1.

Strana 1



Strana 2



Obrázek 1: Vzor řidičského průkazu Unie

Obrázek 1 text:

1. Příjmení 2. Jméno 3. Datum a místo narození 4a. Datum vydání 4b. Datum platnosti 4c. Vydávající úřad 5. Číslo průkazu 10. Platnost od 11. Platnost do 12. Kódy

3) Na kartě řidičského průkazu jsou zobrazeny tyto informace uvedené v části D:

Na straně 1 jsou zobrazeny:

a) slova „řidičský průkaz“ vytištěná velkými písmeny v jazyce nebo jazycích členského státu, který řidičský průkaz vydává;

b) (nepovinně) název členského státu vydání;

c) rozlišovací značka členského státu vydání, vytištěná inverzně v modrém pravoúhlém čtyřúhelníku a obkroužená 12 žlutými hvězdami, jak je stanoveno v části D bodě 1;

d) informace specifické pro vydaný řidičský průkaz (pole 1 až 9), jak je stanoveno v části D bodě 3;

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

Na straně 2 jsou zobrazeny:

f) informace specifické pro skupiny vydaného řidičského průkazu (pole 9 až 12), jak je stanoveno v části D bodě 4;

g) vysvětlivky specifické pro správu řidičského průkazu (pole 13 a 14), jak je stanoveno v části D bodě 5;

h) vysvětlení k následujícím očíslovaným polím uvedeným na obou stranách řidičského průkazu: 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 a 12.

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

Na řidičském průkazu je vyhrazen prostor pro případné začlenění mikročipu nebo podobného IT zařízení nebo pro případný tisk QR kódu.

Použité barvy jsou následující:

i) modrá: Pantone Reflex Blue;

ii) žlutá: Pantone yellow.

4) Zvláštní ustanovení

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

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

V souvislosti se vzájemným uznáváním řidičských průkazů nesmějí žádné čárové kódy obsahovat jiné informace než ty, které již lze přečíst na řidičském průkazu, nebo ty, které jsou nezbytně nutné pro postup vydávání řidičského průkazu.

c) Informace zobrazené na kartě řidičského průkazu musí být pro osobu průměrné zrakové ostrosti čitelné pouhým okem, přičemž pro pole 9 až 12 na straně 2 se použije minimální výška písma 5 bodů.

ČÁST A2: **Specifikace proti padělání fyzického řidičského průkazu**

1) Fyzickou ochranu řidičských průkazů může ohrozit:

a) výroba falešných karet: vytvoření nového objektu, který je velice podobný pravému dokladu, buď jeho vytvořením od základu, nebo kopií pravého dokladu;

b) věcná změna: změna některé z náležitostí původního dokladu, například pozměněním některých údajů zobrazených na dokladu.

2) Systém ochrany před padělaním musí tvořit součást každého prvku celkového systému vydávání průkazů, včetně podávání žádostí, bezpečného přenosu údajů, materiálu samotné karty, techniky výroby, minimálního množství různých ochranných prvků a procesu personalizace.

3) Materiál používaný na řidičské průkazy se proti padělání zabezpečí použitím těchto technik (povinné ochranné prvky):

a) materiál karty musí být v ultrafialovém světle matný;

b) pozadí s ochranným vzorem navrženým tak, aby byl odolný proti padělání skenováním, tiskem nebo kopírováním, s použitím vícebarevného ochranného tisku s duhovým přechodem barev a pozitivního a negativního gilošového tisku. Vzor nesmí být tvořen základními barvami (azurová, purpurová, žlutá či černá), musí obsahovat složitý kresebný motiv v minimálně dvou speciálních barvách a musí zahrnovat mikropísmo;

c) opticky proměnlivé prvky poskytující přiměřenou ochranu před kopírováním a manipulací s fotografií;

d) laserové gravírování;

e) v oblasti fotografie se pozadí s ochranným vzorem a fotografie musí překrývat alespoň na jejím okraji (vytrácení vzoru).

4) Materiál používaný na řidičské průkazy se navíc proti padělání zabezpečí použitím nejméně tří z těchto technik (další zajišťovací prvky):

a) změna barvy v závislosti na úhlu pohledu*;

b) termochromní barva*;

c) zakázkové hologramy*;

d) proměnlivé laserové obrazce*;

e) fluorescentní barva v ultrafialovém světle, viditelná a transparentní;

f) tisk s duhovým přechodem barev;

g) digitální vodoznak na pozadí;

h) infračervená nebo fosforeskující barviva;

i) hmatatelné znaky, symboly nebo vzory*.

V co největší míře jsou upřednostňovány techniky označené hvězdičkami, protože umožňují kontrolním orgánům ověřovat platnost karty bez jakýchkoliv zvláštních prostředků. Členské státy mohou zavést jiné bezpečnostní prvky, než které jsou uvedeny v tomto bodě.

ČÁST B: **Specifikace pro mikročipy ve fyzických řidičských průkazech**

1) Mikročip a údaje v něm obsažené, včetně dalších informací stanovených vnitrostátními právními předpisy týkajícími se řidičských průkazů, musí být v souladu s částí B1.

2) Seznam platných norem pro řidičské průkazy, které obsahují mikročip, je stanoven v části B2.

3) Řidičské průkazy, které obsahují mikročip, podléhají postupu schválení typu Unie v souladu s částí B3.

4) Po splnění všech relevantních ustanovení o schválení typu Unie, pokud jde o řidičský průkaz obsahující mikročip, podle bodů 1, 2 a 3 vydají členské státy výrobci nebo jeho zástupci certifikát schválení typu Unie.

5) V případě potřeby, zejména za účelem zajištění souladu s touto částí, může členský stát odebrat certifikát schválení typu Unie, který vydal.

6) Certifikáty schválení typu Unie a oznámení o jejich odebrání musí být v souladu se vzorem stanoveným v části B4.

7) Komise je informována o všech vydaných nebo odebraných certifikátech schválení typu Unie. V případě odebrání uvede odebírající členský stát podrobné zdůvodnění.

Komise informuje členské státy o každém odebrání certifikátu schválení typu Unie.

8) Certifikáty schválení typu Unie vydané členskými státy jsou vzájemně uznávány.

9) Pokud některý členský stát zjistí, že značný počet řidičských průkazů, které obsahují mikročip, je opakovaně shledán v rozporu s touto částí této přílohy, sdělí tuto skutečnost Komisi. Uvede přitom číslo příslušného certifikátu schválení typu Unie v souvislosti s těmito řidičskými průkazy a popis neshody. Komise bez zbytečného odkladu informuje ostatní členské státy o skutečnostech, které jí byly sděleny v souladu s tímto bodem.

10) Členský stát, který řidičské průkazy uvedené v bodě 9 vydal, bez prodlení problém prozkoumá a přijme vhodná nápravná opatření, včetně odebrání certifikátu schválení typu Unie, je-li to vhodné.

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

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

a) specifikace pro mikročip a logickou datovou strukturu mikročipu;

b) specifikace pro harmonizované a jakékoli další údaje uložené v mikročipu;

c) specifikace týkající se mechanismů ochrany údajů uložených na mikročipu.

Oddíl 1

ZKRATKY

Zkratka	Význam
AID	Application Identifier (identifikátor aplikace)
BAP	Basic Access Protection (základní ochrana přístupu)
DG	Data Group (datová skupina)
EAL 4+	Evaluation Assurance Level 4 Augmented (úroveň hodnocení záruky 4+)
EF	Elementary File (základní soubor)
EFID	Elementary File Identifier (identifikátor základního souboru)
eMRTD	Machine Readable Travel Documents (strojově čitelné cestovní doklady)
MTS	Integrated Circuit Card (karta s integrovaným obvodem)
ISO	International Organisation for Standardisation (Mezinárodní organizace pro normalizaci)
LDS	Logical Data Structure (logická datová struktura)
PICC	Proximity Integrated Circuit Card (bezkontaktní karta s integrovanými obvody)
PIX	Proprietary Application Identifier Extension (proprietární rozšíření identifikátoru aplikace)
RID	Registered Application Identifier (registrovaný identifikátor aplikace)
SOd	Document Security Object (objekt zabezpečení dokumentu)

Oddíl 2

ÚDAJE ULOŽENÉ NA MIKROČIPU

1) Harmonizované povinné a nepovinné údaje v řidičském průkazu

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

2) Další údaje

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

Oddíl 3

MIKROČIP

1) Typ paměťového média

Paměťovým médiem pro řidičský průkaz je mikročip s kontaktním, bezkontaktním nebo kombinovaným kontaktním a bezkontaktním (duálním) rozhraním, jak je uvedeno v části B2 bodě 1.

2) Aplikace

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

a) Aplikace řidičského průkazu Unie

Povinné a nepovinné údaje v řidičském průkazu uvedené v části D jsou uloženy ve vyhrazené aplikaci řidičského průkazu Unie. Identifikátor pro aplikaci řidičského průkazu Unie je:

„A0 00 00 04 56 45 44 4C 2D 30 31“,

sestávající z těchto dvou položek:

— registrovaný identifikátor aplikace (RID) pro Evropskou komisi: „A0 00 00 04 56“;

— proprietární rozšíření identifikátoru aplikace (PIX) pro aplikaci řidičského průkazu Unie: „45 44 4C 2D 30 31“ (EDL-01).

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

Datové skupiny jsou uloženy jako základní soubory (EF) v aplikaci řidičského průkazu Unie a jsou zabezpečeny podle části B2 bodu 3.

b) Další aplikace

Jakékoli doplňkové údaje jsou uloženy v jedné nebo více vyhrazených aplikacích, které jsou odděleny od aplikací řidičského průkazu Unie. Každá tato aplikace je určena jedinečným identifikátorem AID.

Oddíl 4

LOGICKÁ DATOVÁ STRUKTURA PRO MIKROČIPY APLIKACE ŘIDIČSKÉHO PRŮKAZU UNIE

1) Logická datová struktura

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

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

2) Povinné datové skupiny

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

DG 1: všechny povinné a nepovinné datové prvky, jak jsou zobrazeny na dokladu, kromě snímku obličeje a snímku podpisu držitele řidičského průkazu;

DG 5: snímek podpisu držitele řidičského průkazu;

DG 6: snímek obličeje držitele řidičského průkazu.

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

3) Další datové skupiny

Jakékoli další datové prvky, které stanoví vnitrostátní právní předpisy členských států týkající se řidičských průkazů, se ukládají v těchto datových skupinách:

DG 2: údaje o držiteli řidičského průkazu, s výjimkou biometrických údajů;

DG 3: údaje o vydávajícím orgánu;

DG 4: portrétní snímek;

DG 7: biometrické údaje týkající se otisku prstu či prstů držitele řidičského průkazu;

DG 11: další údaje, například celé jméno držitele řidičského průkazu písmem národního jazyka.

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

Oddíl 5

MECHANISMY OCHRANY ÚDAJŮ

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

Údaje na mikročipu musí být chráněny v souladu s požadavky uvedenými v části B2 bodě 3. Tento oddíl stanovuje dodatečné požadavky, které musí být dodrženy.

1) Ověření pravosti

a) Povinná pasivní autentizace

Všechny datové skupiny uložené v aplikaci řidičského průkazu Unie jsou chráněny pasivní autentizací.

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

b) Nepovinná aktivní autentizace

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

2) Omezení přístupu

a) Povinná základní ochrana přístupu

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

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

b) Podmíněné rozšířené řízení přístupu

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

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

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

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

Oddíl 6

UVEDENÍ ÚDAJŮ

1) Formátování údajů v DG 1

<table>
<tr><th>Tag</th><th>L</th><th colspan="6">Hodnota</th><th>Kódování</th><th>Povinné/
Nepovinné</th></tr>
<tr><td>61</td><td>V</td><td colspan="6">Datové prvky v DG 1 (vnořené)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Tag</td><td>L</td><td colspan="4">Hodnota</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>5F 01</td><td>V</td><td colspan="4">Číslo schválení typu</td><td>ans</td><td>M</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>5F 02</td><td>V</td><td colspan="4">Složený datový objekt demografických datových prvků</td><td></td><td>M</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Tag</td><td>L</td><td colspan="2">Hodnota</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 03</td><td>3</td><td colspan="2">Vydávající členský stát</td><td>a3</td><td>M</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 04</td><td>V</td><td colspan="2">Příjmení držitele</td><td>as</td><td>M</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 05</td><td>V</td><td colspan="2">Další jméno (jména) držitele</td><td>as</td><td>M</td></tr>
</table>

Tag	L	Hodnota					Kódování	Povinné/ Nepovinné
				5F 06	4	Datum narození (ddmmrrrr)	n8	M
				5F 07	V	Místo narození	ans	M
				5F 08	3	Státní příslušnost	a3	O
				5F 09	1	Pohlaví	M/Ž/N	O
				5F 0A	4	Datum vydání řidičského průkazu (ddmmrrrr)	n8	M
				5F 0B	4	Datum ukončení platnosti řidičského průkazu (ddmmrrrr)	n8	M
				5F 0C	V	Vydávající orgán	ans	M
				5F 0D	V	Administrativní číslo (jiné než číslo dokumentu)	ans	O
				5F 0E	V	Číslo dokumentu	an	M
				5F 0F	V	Místo trvalého bydliště nebo poštovní adresa	ans	O
		7F 63	V	Složený datový objekt skupin vozidel/omezení/podmínek				M
				Tag	L	Hodnota (kódovaná, jak je uvedeno níže)		
				02	1	Počet skupin/omezení/podmínek	N	M
				87	V	Skupina/omezení/podmínka	ans	M
				87	V	Skupina/omezení/podmínka	ans	O
				…	…	…	…	…
				87	V	Skupina/omezení/podmínka	ans	O

2) Formát logického záznamu

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

Kód skupiny vozidel	Datum vydání	Datum ukončení platnosti	Kód	Znak	Hodnota

kde:

a) kódy skupin vozidel jsou uvedeny tak, jak je stanoveno v článku 6 (například AM, A1, A2, A, B1, B atd.);

b) datum vydání se uvádí ve formátu DDMMRRRR (den – dvě číslice, měsíc – dvě číslice, rok – čtyři číslice) pro skupinu vozidel;

c) datum ukončení platnosti se uvádí ve formátu DDMMRRRR (den – dvě číslice, měsíc – dvě číslice, rok – čtyři číslice) pro skupinu vozidel;

d) kód, znak a hodnota odkazují na dodatečné informace nebo omezení týkající se skupiny vozidel nebo řidiče.

ČÁST B2: **Seznam platných norem pro řidičské průkazy obsahující paměťové médium**

Položka	Předmět	Požadavek	Platné pro
1	Rozhraní paměťového média, organizace a příkazy	Řada ISO/IEC 7816 (kontaktní), řada ISO/IEC 14443 (bezkontaktní), jak je uvedeno v ISO/IEC 18013-2:2008, příloze C	Část B1 bod 3 podbod 1
2	Identifikátor aplikace	ISO/IEC 7816-5:2004	Část B1 bod 3 podbod 2
3	Mechanismy ochrany údajů	ISO/IEC 18013-3:2009	Část B1 bod 3 podbod 2 písm. a) Část B1 bod 5
4	Logická datová struktura	ISO/IEC 18013-2:2008	Část B1 bod 4 podbod 1
5	Identifikátory základního souboru	ISO/IEC 18013-2:2008, tabulka C.2	Část B1 bod 4 podbod 1
6	Uvedení údajů pro DG 1	ISO/IEC 18013-2:2008, příloha C.3.8	Část B1 bod 4 podbod 2 Část B1 bod 6 podbod 1
7	Uvedení povinných údajů pro DG 5 a DG 6	ISO/IEC 18013-2:2008, příloha C.6.6 a příloha C.6.7, snímek obličeje a snímek podpisu se ukládá ve formátu JPEG nebo JPEG2000	Část B1 bod 4 podbod 2
8	Uvedení nepovinných a doplňkových údajů	ISO/IEC 18013-2:2008, příloha C	Část B1 bod 4 podbod 3
9	Pasivní autentizace	ISO/IEC 18013-3:2009, odstavec 8.1, údaje se ukládají do základního souboru EF.SOd (objekt zabezpečení dokumentu) v LDS	Část B1 bod 5 podbod 1 písm. a)
10	Základní omezení přístupu	ISO/IEC 18013-3:2009 a její změna 1	Část B1 bod 5 podbod 2 písm. a)
	Nastavení základního omezení přístupu	ISO/IEC 18013-3:2009, příloha B.8	
11	Rozšířené omezení přístupu	Technická norma TR-03110, pokročilé bezpečnostní mechanismy pro strojově čitelné cestovní doklady – rozšířené řízení přístupu (EAC), verze 1.11	Část B1 bod 5 podbod 2 písm. b)
12	Metody testování	ISO/IEC 18013-4:2011	Část B3 bod 1
13	Osvědčení o bezpečnosti	Úroveň hodnocení záruky 4+ (EAL 4+) nebo obdobná	Část B3 bod 2
14	Osvědčení o funkčnosti	Testování čipových karet podle řady ISO/IEC 10373	Část B3 bod 3

ČÁST B3: **Postup schválení typu Unie pro řidičské průkazy obsahující mikročip**

Oddíl 1

OBECNÁ USTANOVENÍ

Výrobci žádající o schválení typu Unie pro řidičské průkazy obsahující mikročip předkládají osvědčení o bezpečnosti a osvědčení o funkčnosti.

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

Testy se provádějí metodami uvedenými v části B2 bodě 12.

Oddíl 2

OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Hodnocení bezpečnosti mikročipů, které mají být začleněny v řidičských průkazech, se provádí v souladu s kritérii uvedenými v části B2 bodě 13.

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

Oddíl 3

OSVĚDČENÍ O FUNKČNOSTI

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

Členské státy začleňující do řidičských průkazů mikročip zajistí soulad s příslušnými funkčními normami a požadavky uvedenými v části B1.

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

a) je vydáno platné osvědčení o bezpečnosti mikročipu;

b) je prokázán soulad s požadavky části B2;

c) úspěšně proběhne test funkčnosti.

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

Oddíl 4

CERTIFIKÁT SCHVÁLENÍ TYPU UNIE

1) Vzor certifikátu

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

2) Systém číslování

Systém číslování schválení typu Unie je tvořen:

a) malým písmenem „e“, po němž následuje číslo určující členský stát, který schválení typu Unie udělil:

1 pro Německo;

2 pro Francii;

3 pro Itálii;

4 pro Nizozemsko;

5 pro Švédsko;

6 pro Belgii;

7 pro Maďarsko;

8 pro Česko;

9 pro Španělsko;

12 pro Rakousko;

13 pro Lucembursko;

17 pro Finsko;

18 pro Dánsko;

19 pro Rumunsko;

20 pro Polsko;

21 pro Portugalsko;

23 pro Řecko;

24 pro Irsko;

25 pro Chorvatsko;

26 pro Slovinsko;

27 pro Slovensko;

29 pro Estonsko;

32 pro Lotyšsko;

34 pro Bulharsko;

36 pro Litvu;

49 pro Kypr;

50 pro Maltu;

b) písmeny „DL“ za spojovníkem a dále dvěma číslicemi, které označují pořadové číslo přidělené této příloze nebo poslední významné technické změně této přílohy. Pořadové číslo této přílohy je 00;

c) jedinečným identifikačním číslem pro schválení typu Unie přiděleným vydávajícím členským státem.

Příklad systému číslování schválení typu Unie: „e50-DL00 12345“

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

ČÁST B4: **Vzor certifikátu schválení typu Unie pro řidičské průkazy obsahující mikročip**

Název příslušného orgánu: …

Oznámení týkající se (*):

— schválení □

— odebrání schválení □

řidičského průkazu Unie s mikročipem

Schválení č.: …

1. Výrobní nebo obchodní značka: …

2. Název modelu: …

3. Jméno výrobce, případně jeho zástupce: …

…

4. Adresa výrobce, případně jeho zástupce: …

…

5. Protokoly o laboratorních zkouškách:

5.1 Osvědčení o bezpečnosti č.: … Datum: …

Vydal: …

5.2 Osvědčení o funkčnosti č.: … Datum: …

Vydal: …

6. Datum schválení: …

7. Datum odebrání schválení: …

8. Místo: …

9. Datum: …

10. Popisné dokumenty v příloze: …

11. Podpis: …

(*) Zaškrtněte příslušné políčko.

ČÁST C: **Specifikace pro mobilní řidičský průkaz**

1) V souladu s nařízením (EU) č. 910/2014 poskytují evropské peněženky digitální identity oprávněným osobám alespoň tyto prvky:

   a) vyhledávání a uchovávání údajů dostačujících k prokázání řidičských práv osoby;

   b) zobrazení a přenos údajů uvedených v písmenu a).

2) Mobilní řidičské průkazy a další relevantní systémy musí být v souladu s normou ISO/IEC 18013-5 o mobilních řidičských průkazech a s nařízením (EU) č. 910/2014.

3) Pro účely této přílohy se držitel mobilního řidičského průkazu vydaného v souladu s touto směrnicí považuje za jeho oprávněného uživatele pouze tehdy, je-li jako takový identifikován.

4) Členské státy umožní držiteli řidičského průkazu získat mobilní řidičský průkaz do své evropské peněženky digitální identity.

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

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

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

ČÁST D: **Údaje, které mají být uvedeny v řidičském průkazu Unie**

1) Rozlišovací značky členského státu vydávajícího řidičský průkaz jsou tyto:

B: Belgie

BG: Bulharsko

CZ: Česko

DK: Dánsko

D: Německo

EST: Estonsko

GR: Řecko

E: Španělsko

F: Francie

HR: Chorvatsko

IRL: Irsko

I: Itálie

CY: Kypr

LV: Lotyšsko

LT: Litva

L: Lucembursko

H: Maďarsko

M: Malta

NL: Nizozemsko

A: Rakousko

PL: Polsko

P: Portugalsko

RO: Rumunsko

SLO: Slovinsko

SK: Slovensko

FIN: Finsko

S: Švédsko

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

Свидетелство за управление на МПС

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Permis de conduire

Ceadúnas Tiomána

Vozačka dozvola

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Liċenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Permis de conducere

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Ajokortti

Körkort

3) Informace specifické pro jednotlivý vydaný řidičský průkaz jsou následující:

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

4) Informace specifické pro skupiny vydaného řidičského průkazu jsou následující:

Pole	Informace
9	skupina vozidel, které je držitel oprávněn řídit (skupiny podle vnitrostátních předpisů jsou zobrazeny jiným typem písma než harmonizované skupiny)
10	datum prvního vydání u jednotlivých skupin, vyjma případů, kdy není k dispozici (toto datum je třeba zopakovat na novém řidičském průkazu v případě následné náhrady nebo výměny); každé pole data se napíše dvěma číslicemi v tomto pořadí: den.měsíc.rok (DD.MM.RR)
11	datum ukončení platnosti pro jednotlivé skupiny; každé pole data se napíše dvěma číslicemi v tomto pořadí: den.měsíc.rok (DD.MM.RR)
12	další informace nebo omezení v podobě kódu u dané skupiny, jak je uvedeno v části E

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

5) Informace specifické pro správu vydaného řidičského průkazu jsou následující:

Pole	Informace
13	(nepovinné) zadání informací hostitelským členským státem, které jsou nezbytné pro správu řidičského průkazu při uplatňování části A1 bodu 4 písm. a)
14	(nepovinné) zadání informací nezbytně nutných pro správu řidičského průkazu nebo týkajících se bezpečnosti silničního provozu, provedené členským státem vydání; tyto informace mohou zahrnovat zejména jakékoli zrušení, odnětí, pozastavení nebo omezení práva řidiče vozidla s vlastním pohonem řídit, jeho řidičského průkazu nebo uznávání platnosti jeho řidičského průkazu, například omezení na určité skupiny nebo na území některých členských států. Pokud se informace týká jedné z položek definovaných v této příloze, je vedena pod číslem dotčeného pole. Se zvláštním písemným souhlasem držitele lze do tohoto pole rovněž zapsat informace, které se netýkají správy řidičských průkazů nebo bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích; tyto informace nikterak nemění použití tohoto předmětu jako řidičského průkazu.

ČÁST E: **Unijní a vnitrostátní kódy**

Kódy 01 až 99 jsou harmonizované kódy Evropské unie

Oddíl 1

ŘIDIČ (zdravotní důvody)

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

Oddíl 2

PŘIZPŮSOBENÍ VOZIDLA

10		Upravená převodovka
	10.02	Automatický výběr převodového poměru
	10.04	Přizpůsobené ústrojí ovládání převodovky
15		Upravená spojka
	15.01	Přizpůsobený pedál spojky
	15.02	Ruční ovládání spojky
	15.03	Automatická spojka
	15.04	Opatření proti zablokování nebo aktivaci pedálu spojky
20		Upravené brzdové systémy
	20.01	Přizpůsobený brzdový pedál
	20.03	Brzdový pedál upravený na levou nohu
	20.04	Posuvný brzdový pedál
	20.05	Sklopený brzdový pedál
	20.06	Ručně ovládaná brzda
	20.07	Ovládání brzdy s maximální silou … N [1] (například „20.07(300N)“)
	20.09	Přizpůsobená parkovací brzda
	20.12	Opatření proti zablokování nebo aktivaci brzdového pedálu
	20.13	Kolenem ovládaná brzda
	20.14	Obsluha brzdového systému s pomocí vnější síly
25		Upravený systém plynového pedálu
	25.01	Přizpůsobený plynový pedál
	25.03	Sklopený plynový pedál
	25.04	Ručně ovládaný plynový pedál
	25.05	Kolenem ovládaný plynový pedál

	25.06	Obsluha plynového pedálu s pomocí vnější síly
	25.08	Plynový pedál nalevo
	25.09	Opatření proti zablokování nebo aktivaci plynového pedálu
31		Přizpůsobení pedálu a pojistky pedálu
	31.01	Další sada souběžných pedálů
	31.02	Pedály na stejné (nebo téměř stejné) úrovni
	31.03	Opatření proti zablokování nebo aktivaci plynového pedálu a brzdových pedálů, pokud pedály neovládá noha
	31.04	Zvýšená podlaha
32		Společný systém ovládání provozní brzdy a plynového pedálu
	32.01	Plynový pedál a provozní brzda jako společný systém ovládaný jednou rukou
	32.02	Plynový pedál a provozní brzda jako společný systém ovládaný vnější silou
33		Společný systém ovládání plynového pedálu, provozní brzdy a řízení
	33.01	Plynový pedál, provozní brzda a řízení jako společný systém ovládaný vnější silou jednou rukou
	33.02	Plynový pedál, provozní brzda a řízení jako společný systém ovládaný vnější silou oběma rukama
35		Upravené uspořádání ovladačů (přepínače světel, stěrač/ostřikovač čelního skla, ovladač výstražného zvukového znamení, směrové ukazatele apod.)
	35.02	Ovladače ovladatelné bez puštění řídicího zařízení
	35.03	Ovladače ovladatelné bez puštění řídicího zařízení levou rukou
	35.04	Ovladače ovladatelné bez puštění řídicího zařízení pravou rukou
	35.05	Ovladače ovladatelné bez puštění řídicího zařízení nebo plynového a brzdového mechanismu
40		Upravené řízení
	40.01	Řízení s maximální ovládací silou … N [1] (například „40.01 (140 N)“)
	40.05	Přizpůsobený volant (větší nebo silnější volant, zmenšený průměr volantu apod.)
	40.06	Přizpůsobená poloha volantu
	40.09	Nožní ovládání řízení
	40.11	Pomocná zařízení na volantu

	40.14	Přizpůsobený alternativní systém řízení ovládaný jednou rukou/paží
	40.15	Přizpůsobený alternativní systém řízení ovládaný dvěma rukama/pažemi
42		Upravené zařízení pro výhled dozadu / do stran
	42.01	Přizpůsobené zařízení pro výhled dozadu
	42.03	Přídavné vnitřní zařízení umožňující výhled do stran
	42.05	Zařízení k eliminaci mrtvého úhlu
43		Pozice sedadla řidiče
	43.01	Výška sedadla řidiče umožňující normální výhled a v normální vzdálenosti od volantu a pedálů
	43.02	Anatomicky přizpůsobené sedadlo řidiče
	43.03	Sedadlo řidiče s postranní podpěrou pro dobrou stabilitu
	43.04	Sedadlo řidiče s opěrkou ruky
	43.06	Přizpůsobení bezpečnostního pásu
	43.07	Typ bezpečnostního pásu s podporou pro dobrou stabilitu
44		Úpravy motocyklů (povinnost uvedení podkódu)
	44.01	Samostatně ovládaná brzda
	44.02	Přizpůsobená brzda na předním kole
	44.03	Přizpůsobená brzda na zadním kole
	44.04	Přizpůsobená rukojeť plynu
	44.08	Výška sedadla umožňující řidiči v poloze vsedě mít současně obě nohy na zemi a udržovat motocykl v rovnováze při zastavení a stání
	44.09	Ovládání brzdy na předním kole s maximální silou … N [1] (například „44.09 (140 N)“)
	44.10	Ovládání brzdy na zadním kole s maximální silou … N [1] (například „44.10 (240 N)“)
	44.11	Přizpůsobená stupačka
	44.12	Přizpůsobená řídítka
45		Motocykl pouze s postranním vozíkem
46		Pouze tříkolky
47		Pouze vozidla s více než dvěma koly, u kterých řidič nemusí pro rozjetí, zastavení a stání udržovat rovnováhu

50		Omezení na určité vozidlo / číslo podvozku (identifikační číslo vozidla, VIN)

Písmena používaná v kombinaci s kódy 01 až 44 pro další specifikace:

a vlevo

b vpravo

c ruka

d noha

e střední

f paže

g palec

([1]) To označuje sílu v newtonech, kterou řidič může nebo musí vyvinout, aby mohl systém ovládat.

Oddíl 3

OMEZENÉ POUŽITÍ KÓDŮ

60		Volitelné ekvivalenty (povinné použití podkódu)
	60.01	Držitel řidičského průkazu skupiny B ve věku alespoň 21 let může řídit tříkolky s pohonem nad 15 kW
	60.02	Držitel řidičského průkazu skupiny B smí řídit motocykly skupiny A1
	60.03	Držitel řidičského průkazu skupiny B1 smí řídit pouze vozidla s maximální hmotností nepřesahující 2 500 kg a maximální rychlostí technicky omezenou na 45 km/h
61		Omezeno na jízdy za dne (například mezi jednou hodinu po východu slunce a jednou hodinu před západem slunce)
62		Omezení jízdy v okruhu … km od místa bydliště držitele průkazu nebo pouze ve městě / v regionu
63		Řízení bez cestujících
64		Jízda rychlostí nepřesahující … km/h
65		Řízení povoleno výhradně v doprovodu jiného držitele řidičského oprávnění minimálně stejné skupiny, pokud se na podmínku nevztahuje kód 98.02
66		Bez přípojného vozidla
67		Zákaz jízdy na dálnici
68		Zákaz jízdy pod vlivem alkoholu
69		Pouze řízení vozidel vybavených alkoholovým imobilizérem v souladu s normou EN 50436. Označení data skončení platnosti je dobrovolné (například „69“ nebo „69(01.01.2016)“)

Oddíl 4

SPRÁVNÍ ZÁLEŽITOSTI

70		Výměna řidičského průkazu č. … vydaného … (kým) (rozlišovací značka EU, například „70.0123456789.NL“, nebo rozlišovací značka OSN v případě třetí země, například „70.0123456789.NO“)
71		Duplikát řidičského průkazu č. … (rozlišovací značka EU, například „71.987654321.HR“, nebo rozlišovací značka OSN v případě třetí země, například „71.987654321.UK“)
72		Výměna řidičského průkazu č. … vydaného … (kým) … (rozlišovací značka OSN v případě třetí země podléhající prováděcímu rozhodnutí podle čl. 15 odst. 7, například „72.0123456789.USA“)
73		Pouze pro motorová čtyřkolová vozidla skupiny B (B1)
78		Pouze pro vozidla s automatickou převodovkou
79		Pouze pro vozidla, která vyhovují specifikacím uvedeným v závorkách nebo upřesněných v podkódu, pro použití článku 21 této směrnice
	79.01	Pouze pro dvoukolová vozidla s postranním vozíkem nebo bez něj
	79.02	Pouze pro tříkolová vozidla nebo lehké čtyřkolky skupiny AM
	79.03	Pouze pro tříkolky
	79.04	Pouze pro tříkolky doplněné o přípojné vozidlo s maximální přípustnou hmotností do 750 kg
	79.05	Motocykl skupiny A1 s poměrem výkonu ke hmotnosti vyšším než 0,1 kW/kg
	79.06	Vozidlo skupiny BE, pokud maximální přípustná hmotnost přípojného vozidla přesahuje 3 500 kg
80		Pouze pro držitele řidičského průkazu pro motorovou tříkolku skupiny A, kteří nedosáhli věku 24 let
81		Pouze pro držitele řidičského průkazu pro dvoukolový motocykl skupiny A, kteří nedosáhli věku 21 let
95		Řidič je držitelem osvědčení odborné způsobilosti (CPC) podle směrnice (EU) 2022/2561 do … (například: „95(01.01.2028)“)
96		Kódy používané pro označení oprávnění na základě doplňkového školení ve skupině
	96	Vozidla skupiny B doplněná o přípojné vozidlo s maximální přípustnou hmotností vyšší než 750 kg, pokud maximální přípustná hmotnost této soupravy přesahuje 3 500 kg, ale nepřesahuje 4 250 kg
	96.01	Vozidlo záchranných složek jezdící pro zamýšlené účely s řidičským průkazem skupiny B, pokud maximální přípustná hmotnost přesahuje 3 500 kg, ale nepřesahuje 5 000 kg, včetně hmotnosti přípojného vozidla, je-li používáno jako jízdní souprava

	96.02	Obytný automobil řízený s řidičským průkazem skupiny B, pokud maximální přípustná hmotnost přesahuje 3 500 kg, ale nepřesahuje 4 250 kg, nebo doplněná o přípojné vozidlo nepřesahuje 5 000 kg
	96.03	Vozidla s alternativním pohonem doplněná o přípojné vozidlo, pokud maximální přípustná hmotnost této soupravy přesahuje 4 250 kg, ale nepřesahuje 5 000 kg
97		Není oprávněn řídit vozidlo skupiny C1, které spadá do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 165/2014
98		Kódy použité pro účely článků 17 a 18 (povinné použití podkódu)
	98.01	Řidič je považován za začínajícího řidiče a vztahují se na něj podmínky zkušební doby. V případě výměny, obnovy nebo náhrady řidičského průkazu se kód doplní datem konce zkušební doby, která byla původně zaznamenána (například „98.01.13.04.2028“)
	98.02	Držitel musí splňovat podmínky pro režim řízení s doprovodem, dokud nedosáhne věku 18 let

Kódy 100 a výše jsou vnitrostátní kódy platné jen pro řízení na území členského státu vydání.

PŘÍLOHA II

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

Část I

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY NA ŘIDIČSKÉ ZKOUŠKY

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

a) teoretické zkoušky;

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

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

Oddíl A

TEORETICKÁ ZKOUŠKA

1. Forma

Zvolí se taková forma, aby bylo možné se ujistit, že žadatel má potřebné znalosti ve všech oblastech uvedených v bodech 2, 3 a 4.

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

Členské státy mohou žadatele osvobodit od otázek týkajících se základní znalosti první pomoci podle bodu 2 písm. e), pokud žadatel absolvoval osvědčený praktický výcvik první pomoci, včetně kardiopulmonární resuscitace (KPR), kdykoli před složením zkoušky dovedností a chování.

2. Obsah teoretické zkoušky platné pro všechny skupiny vozidel

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

a) pravidla silničního provozu, zejména pokud jde o svislé a vodorovné dopravní značky a signály, přednost v jízdě a omezení rychlosti;

b) řidič:

i) význam bdělosti a chování vůči ostatním účastníkům silničního provozu, včetně uživatelů mikromobility;

ii) obecné vnímání, včetně vnímání nebezpečí, úsudku a rozhodování, zejména reakční doby, stejně jako změny v chování řidiče vlivem alkoholu, drog nebo léčiv, stavu mysli nebo únavy;

iii) dopady na riziko rozptýlení v důsledku používání mobilního telefonu nebo jiných elektronických zařízení při řízení a související bezpečnostní důsledky;

c) silniční provoz:

i) nejdůležitější zásady týkající se dodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, brzdných drah a udržení stability na vozovce při jízdě za různých povětrnostních podmínek a při různém stavu vozovky, zejména mimo jiné za sněhových a kluzkých podmínek;

ii) rizikové faktory řízení dané různým stavem vozovky, včetně vnímání a předvídání rizik, zejména jejich změn v souvislosti s počasím a denní nebo noční dobou;

iii) vlastnosti různých druhů pozemních komunikací a příslušné požadavky právních předpisů;

iv) přizpůsobení chování při řízení uspořádání vozovky, zejména s cílem zajistit bezpečné řízení v silničních tunelech, jakož i jízdu do kopce a z kopce;

v) rozpoznání mrtvých úhlů;

d) ostatní účastníci silničního provozu:

i) specifické rizikové faktory související s nedostatečnými zkušenostmi ostatních účastníků silničního provozu, zejména pokud jde o zranitelné účastníky silničního provozu, kteří jsou v porovnání s uživateli motorových vozidel méně chráněni a jsou přímo vystaveni účinkům srážek. Do této kategorie patří děti, chodci, cyklisté, uživatelé dvoukolových motorových vozidel, uživatelé zařízení pro osobní mobilitu a osoby se zdravotním postižením nebo se sníženou schopností pohybu nebo orientace;

ii) rizika související se způsobem jízdy a řízení různých druhů vozidel, které se mohou lišit, pokud jde o jejich hmotnost a rozměry a o zorné pole jejich řidičů, a s interakcí s těmito různými druhy vozidel, včetně vozidel s pokročilými asistenčními systémy pro řidiče a automatizovanými systémy řízení;

iii) správné a včasné používání směrových ukazatelů;

e) obecná pravidla a předpisy a ostatní záležitosti:

i) pravidla týkající se správních dokladů požadovaných k používání vozidla;

ii) obecná pravidla určující, jak se musí řidič chovat v případě dopravní nehody (umístění výstražného zařízení a zapnutí varovné signalizace), včetně pravidel určujících, jak se má chovat v případě blížícího se vozidla záchranných složek a co má dělat na místě případné srážky, a opatření, která může učinit, aby v případě potřeby pomohl obětem dopravní nehody, včetně základních znalostí první pomoci, zejména KPR;

iii) bezpečnostní opatření týkající se vozidla, přepravovaného nákladu a přepravovaných osob;

iv) znalost bezpečnostních aspektů souvisejících s vozidly na alternativní pohon;

f) nezbytná bezpečnostní opatření při vystupování z vozidla, včetně ujištění se, že je bezpečné otevřít dveře vozidla a že tím nevznikne nebezpečí pro ostatní účastníky silničního provozu, jako jsou chodci, cyklisté a uživatelé mikromobility;

g) mechanická hlediska relevantní pro bezpečnost silničního provozu; žadatel musí být schopen zjistit nejběžnější závady, zejména na systému řízení, odpružení a brzdném systému, pneumatikách, světlech a směrových ukazatelů, světlometech, zpětných zrcátkách, čelním skle a stěračích, výfukovém systému, bezpečnostních pásech a zvukovém výstražném zařízení;

h) bezpečnostní vybavení vozidla, a zejména užívání bezpečnostních pásů, opěrek hlav, dětských zádržných systémů;

i) nabíjení elektrických vozidel;

j) pravidla a hlediska týkající se používání vozidel ve vztahu k životnímu prostředí, včetně elektrických vozidel: vhodné používání zvukových výstražných zařízení, malá spotřeba paliva nebo energie, omezení emisí (emise skleníkových plynů, látky znečišťující ovzduší, hluk a mikročástice z opotřebení pneumatik, brzd a vozovky atd.);

k) výhody, omezení a rizika spojené s pokročilými asistenčními systémy pro řidiče a automatizovanými systémy řízení. Význam rozdílů mezi nimi a bezpečného používání, jakož i interakce řidiče, povinností řidiče a toho, jak mohou tyto systémy ovlivnit povědomí a chování řidiče. To zahrnuje oblast používání těchto systémů, možnost žádostí o převzetí generovaných těmito systémy a povinnosti, které řidiči zůstávají, když jsou tyto systémy aktivní.

3. Zvláštní ustanovení pro skupiny A1, A2 a A

Povinné ověření obecných znalostí o:

a) používání ochranné výstroje, například rukavic, bot, oblečení a ochranné přílby;

b) viditelnosti motocyklistů pro jiné účastníky silničního provozu;

c) rizikových faktorech týkajících se různých stavů vozovky, jak je uvedeno v bodě 2 písm. c), se zvláštním zřetelem na kluzké části, jako jsou kryty kanalizace, vodorovné dopravní značení, jako jsou čáry a šipky, a tramvajové koleje;

d) technických hlediscích relevantních pro bezpečnost silničního provozu, jak je uvedeno v bodě 2 písm. g), se zvláštním zřetelem na spínač výstražných světel, hladinu oleje a stav řetězu.

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

1) Povinné ověření obecných znalostí o:

a) pravidlech pro doby řízení a doby odpočinku podle nařízení (ES) č. 561/2006; používání záznamového zařízení ve smyslu nařízení (EU) č. 165/2014;

b) pravidlech týkajících se dotčeného druhu přepravy: zboží nebo osob;

c) dokladech vozidla a přepravních dokladech požadovaných pro vnitrostátní a mezinárodní přepravu zboží a cestujících;

d) chování v případě nehody; opatřeních, která mají být učiněna po nehodě nebo podobné události, včetně záchranných akcí, jako je evakuace cestujících, a základní znalosti první pomoci;

e) opatřeních, která je třeba učinit při demontáži a výměně kol;

f) pravidlech pro hmotnost a rozměry vozidel; pravidlech pro omezovače rychlosti;

g) účelu a použití systémů odlehčovacího brzdění;

h) překážkách v zorném poli způsobených vlastnostmi jejich vozidel, zejména pokud jde o zaznamenání zranitelných účastníků silničního provozu před vozidlem a po jeho bočních stranách;

i) (nepovinné) orientaci v silniční mapě, plánování cesty, včetně užití elektronických navigačních systémů;

j) bezpečnostních faktorech týkajících se nakládání vozidla: kontrola nákladu (uspořádání a upevnění), obtíže s různými druhy nákladu (například kapaliny, zavěšené náklady atd.), nakládka a vykládka zboží a užití nakládacího zařízení (pouze pro skupiny C, CE, C1 a C1E);

k) odpovědnosti řidiče při přepravě cestujících; pohodlí a bezpečnosti cestujících, zejména osob se zdravotním postižením nebo osob se sníženou pohyblivostí, přepravě dětí; nezbytné kontrole před odjezdem; teoretická zkouška se musí vztahovat na všechny druhy autobusů, jako jsou autobusy veřejné linkové dopravy, autobusy dálkové dopravy a autobusy zvláštních rozměrů (pouze pro skupiny D, DE, D1 a D1E);

l) členské státy mohou osvobodit žadatele o řidičský průkaz pro vozidlo skupiny C1 nebo C1E, které nespadá do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 165/2014, od povinnosti prokázat znalost témat uvedených v bodě 4 podbodě 1 písm. a) až c).

2) Povinné ověření obecných znalostí o těchto dalších ustanoveních týkajících se skupin C, CE, D a DE:

a) zásady konstrukce a fungování: spalovacích motorů, kapalin (například motorového oleje, chladící směsi, kapaliny do ostřikovače), palivového systému, elektrického systému, systému zapalování, převodného ústrojí (spojky, převodovky atd.);

b) mazání a ochrana před mrazem;

c) zásady konstrukce, montáže a správného používání pneumatik a péče o ně;

d) zásady typů, fungování, hlavních částí, zapojení, používání a pravidelné údržby brzdného zařízení a regulátorů rychlosti a používání brzd s protiblokovacím systémem;

e) zásady typů, fungování, hlavních částí, zapojení, používání a pravidelné údržby spojovacích systémů, včetně různých mechanismů spojování přípojného vozidla s nákladním vozidlem, se zohledněním spojovacího zařízení točnice u kloubových vozidel (u návěsů) a ojí závěsných zařízení u přípojných vozidel s ojí (u spřaženého nákladního vozidla), jakož i standardní provozní postupy a zásady pro připojování přípojných vozidel k nákladním vozidlům a jejich odpojování od nich při použití těchto mechanismů spojování (pouze pro skupiny CE a DE);

f) způsoby lokalizace příčin poruch;

g) preventivní údržba vozidel a nezbytné běžné opravy;

h) odpovědnost řidiče při přebírání, přepravě a dodávání zboží v souladu s dohodnutými podmínkami (pouze pro skupiny C a CE).

Oddíl B

ZKOUŠKA DOVEDNOSTÍ A CHOVÁNÍ

5. Vozidlo a jeho vybavení

1) Převodovka vozidla

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

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

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

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

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

Členské státy přijmou nezbytná opatření s cílem:

i) schválit zvláštní výcvik, který může probíhat i v rámci obecného výcviku řidičů, a dohlížet na něj, nebo

ii) zorganizovat zvláštní zkoušku dovedností a chování.

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

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

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

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

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

2) Vozidla používaná při zkouškách dovedností a chování musí splňovat minimální kritéria uvedená v tomto bodě. Členské státy mohou stanovit přísnější kritéria nebo přidat další. Členské státy mohou na vozidla skupiny A1, A2 a A používaná při zkoušce dovedností a chování uplatnit toleranci 5 cm^3 pod požadovaný minimální objem válců.

a) Skupina A1:

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

Pokud je motocykl poháněn spalovacím motorem, musí být objem válců motoru nejméně 120 cm^3.

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

b) Skupina A2:

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

Pokud je motocykl poháněn spalovacím motorem, musí být objem válců motoru nejméně 250 cm^3.

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

c) Skupina A:

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

Pokud je motocykl poháněn spalovacím motorem, musí být objem válců motoru nejméně 600 cm^3.

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

d) Skupina B:

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

e) Skupina BE:

Souprava tvořená zkušebním vozidlem skupiny B a přípojným vozidlem s maximální přípustnou hmotností alespoň 1 000 kg, schopná jízdy rychlostí alespoň 100 km/h, která nespadá do skupiny B; nákladový oddíl přípojného vozidla sestává z uzavřené skříňové nástavby, která je nejméně tak široká a vysoká jako motorové vozidlo; uzavřená skříňová nástavba může být rovněž o něco užší než motorové vozidlo, pokud je výhled dozadu možný pouze za použití vnějších zpětných zrcátek motorového vozidla; okamžitá celková hmotnost přípojného vozidla musí být nejméně 800 kg.

f) Skupina B1:

Čtyřkolové vozidlo s vlastním pohonem schopné vyvinout rychlost nejméně 60 km/h, nebo pokud řidičský průkaz opravňuje k řízení vozidel uvedených v čl. 9 odst. 4 prvním pododstavci písm. c), musí vozidlo používané při zkouškách dovedností a chování splňovat podmínky stanovené v uvedeném písmeni.

g) Skupina C:

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

h) Skupina CE:

Buď kloubové vozidlo, nebo souprava zkušebního vozidla skupiny C a přípojného vozidla o délce nejméně 7,5 m; kloubové vozidlo i souprava musí mít maximální přípustnou hmotnost nejméně 20 000 kg, délku nejméně 14 m a šířku nejméně 2,40 m, musí být schopny vyvinout rychlost nejméně 80 km/h, být vybaveny brzdami s protiblokovacím systémem osazeným záznamovým zařízením podle nařízení (EU) č. 165/2014; nákladový oddíl sestává z uzavřené skříňové nástavby, která je nejméně tak široká a vysoká jako kabina řidiče; okamžitá celková hmotnost kloubového vozidla i soupravy musí být nejméně 15 000 kg; jako osvědčený postup se doporučuje, aby vozidlo bylo vybaveno točnicí a převodovkou s nejméně osmi převodovými stupni vpřed.

i) Skupina C1:

Vozidlo skupiny C1 s maximální přípustnou hmotností nejméně 4 000 kg, délkou nejméně 5 m a schopné vyvinout rychlost nejméně 80 km/h; vybavené brzdami s protiblokovacím systémem a záznamovým zařízením vymezeným v nařízení (EU) č. 165/2014; nákladový oddíl sestává z uzavřené skříňové nástavby, která je nejméně tak široká a vysoká jako kabina řidiče; pokud kandidát není zkoušen ze schopnosti používat záznamové zařízení, nemusí jím být vozidlo vybaveno.

j) Skupina C1E:

Souprava tvořená zkušebním vozidlem skupiny C1 a přípojným vozidlem s maximální přípustnou hmotností alespoň 1 250 kg; tato souprava musí mít délku nejméně 8 m a být schopná vyvinout rychlost nejméně 80 km/h; nákladový oddíl přípojného vozidla sestává z uzavřené skříňové nástavby, která je nejméně tak široká a vysoká jako kabina řidiče; uzavřená skříňová nástavba může být rovněž o něco užší než kabina řidiče, pokud je výhled dozadu možný pouze za použití vnějších zpětných zrcátek motorového vozidla; okamžitá celková hmotnost přípojného vozidla musí být nejméně 800 kg.

k) Skupina D:

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

l) Skupina DE:

Souprava tvořená zkušebním vozidlem skupiny D a přípojným vozidlem s maximální přípustnou hmotností nejméně 1 250 kg, šířkou nejméně 2,40 m, schopná vyvinout rychlost nejméně 80 km/h; nákladový oddíl přípojného vozidla sestává z uzavřené skříňové nástavby, která je nejméně 2 m široká a 2 m vysoká; okamžitá celková hmotnost přípojného vozidla musí být nejméně 800 kg.

m) Skupina D1:

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

n) Skupina D1E:

Souprava tvořená zkušebním vozidlem skupiny D1 a přípojným vozidlem s maximální přípustnou hmotností alespoň 1 250 kilogramů, schopná jízdy rychlostí alespoň 80 km/h; nákladový oddíl přípojného vozidla sestává z uzavřené skříňové nástavby, která je nejméně 2 m široká a 2 m vysoká; okamžitá celková hmotnost přípojného vozidla musí být nejméně 800 kg.

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

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

Žadatelé prokáží, že jsou schopni připravit se na bezpečnou jízdu, splněním následujících požadavků:

a) upravit si ochrannou výstroj, například rukavice, boty, oblečení a ochrannou přílbu;

b) provést namátkové kontroly stavu pneumatik, brzd, řízení, spínače výstražných světel, je-li k dispozici, řetězu, hladiny oleje, světel, světlometů, směrových ukazatelů a výstražných zvukových zařízení.

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

a) postavit motocykl na stojan, sejmout motocykl se stojanu a vést jej bez použití motoru;

b) zaparkovat motocykl na stojan;

c) zvládnout alespoň dva jízdní úkony, včetně slalomu, provedené při nízké rychlosti; to umožní posouzení schopnosti ovládat plynovou rukojeť, brzdu, udržovat rovnováhu a směr pohledu, polohu na motocyklu a polohu chodidla na stupačkách. Jestliže se zkouška provádí na motocyklu s manuální převodovkou, provádí se v kombinaci s manipulací se spojkou;

d) zvládnout alespoň dva jízdní úkony provedené při vyšší rychlosti, z nichž jeden se provádí v rychlosti nejméně 30 km/h a jeden zahrnuje vyhýbání se překážce v rychlosti nejméně 50 km/h; to umožní posouzení schopnosti udržovat polohu na motocyklu, směr pohledu a rovnováhu a ovládat techniku řízení. Jestliže se zkouška provádí na motocyklu s manuální převodovkou, jeden úkon musí být proveden při zařazeném druhém nebo třetím rychlostním stupni; to umožní posoudit způsobilost v oblasti techniky řazení;

e) brzdění: předvést alespoň dva úkony brzdění, včetně nouzového brzdění při minimální rychlosti 50 km/h; to umožní posouzení schopnosti ovládat přední a zadní brzdy a udržovat směr pohledu a polohu na motocyklu;

f) je-li to možné, provést otáčení do opačného směru.

3) Chování v provozu

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

a) rozjezd: po zaparkování, po zastavení v provozu; při opouštění příjezdové cesty;

b) jízdu na přímých komunikacích; míjení protijedoucích vozidel, včetně úseků s omezeným prostorem;

c) jízdu v zatáčkách;

d) křižovatky: příjezd do křižovatky a průjezd křižovatkami a dálničními uzly;

e) změnu směru jízdy, včetně přiměřeného používání směrových ukazatelů; odbočování doleva a doprava; přejíždění mezi jízdními pruhy;

f) příjezd na dálnici a výjezd z dálnice nebo obdobné silnice, je-li k dispozici: zařazení do rychlejšího pruhu; výjezd přes odbočovací pruh;

g) předjíždění a míjení: předjíždění jiných účastníků silničního provozu včetně těch zranitelných, je-li to možné; jízdu kolem překážek, například zaparkovaných aut; předjíždění jinými vozidly a popřípadě předjímání mrtvých úhlů jiných vozidel;

h) zvláštní vlastnosti pozemní komunikace, jsou-li k dispozici: křižovatky s kruhovým objezdem; železniční úrovňové přejezdy, tramvajové a autobusové zastávky, přechody pro chodce, vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty při zachování náležité pozornosti; jízdu do kopce a z kopce při velkém podélném sklonu; tunely;

i) reakce na nebezpečné situace a jejich předvídání; tyto úkony se odchylně od povinnosti provádět úkony v běžných dopravních situacích provádějí pouze v případě, že se nebezpečná situace objeví náhodně; alternativně lze pro zkoušky těchto dovedností použít simulátory;

j) provedení nezbytných bezpečnostních opatření při vstupování z vozidla.

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

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

Žadatelé prokáží, že jsou schopni připravit se na bezpečné řízení, splněním následujících požadavků:

a) úprava sedadla podle potřeby k zajištění správné polohy při sezení;

b) nastavení zpětných zrcátek, bezpečnostních pásů, a jsou-li k dispozici, opěrek hlavy;

c) kontrola zavření dveří;

d) provedení namátkových kontrol stavu pneumatik, řízení, brzd, kapalin (například motorového oleje, chladicí směsi, kapaliny do ostřikovače), světel, světlometů, směrových ukazatelů a výstražného zvukového zařízení;

e) kontrola bezpečnostních opatření týkajících se nakládání vozidla: karoserie, plachty, dveře od nákladního prostoru, zamykání kabiny, způsob nakládky, zabezpečení nákladu (pouze pro skupinu BE);

f) kontrola spojovacího zařízení, brzd a elektrických spojení (pouze pro skupinu BE).

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

Zkoušejí se některé z těchto jízdních úkonů (alespoň dva jízdní úkony z následujících čtyř, přičemž jedním úkonem je couvání):

a) couvání na přímé silnici nebo couvání doprava nebo doleva za roh, při udržení správného jízdního pruhu;

b) otočení vozidla do opačného směru jízdou vpřed a couváním;

c) zaparkování vozidla a opuštění parkovacího místa (podélné, šikmé nebo kolmé parkování, a to jízdou vpřed nebo couváním, na rovině, do kopce nebo z kopce);

d) zabrzdění za účelem zastavení přesně na určeném místě; provedení nouzového zastavení však není povinné.

3) Skupina BE – zvláštní jízdní úkony, které se zkoušejí s ohledem na bezpečnost silničního provozu:

a) připojení přípojného vozidla k motorovému vozidlu a odpojení přípojného vozidla od motorového vozidla nebo odpojení přípojného vozidla od motorového vozidla a opětné připojení přípojného vozidla k motorovému vozidlu; tento jízdní úkon musí začínat s tažným vozidlem zaparkovaným vedle přípojného vozidla, tj. nikoliv za sebou;

b) couvání v zatáčce, jejíž zakřivení je ponecháno na uvážení členských států;

c) bezpečné zaparkování pro nakládku a vykládku.

4) Chování v provozu

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

a) rozjezd: po zaparkování, po zastavení v provozu; při opouštění příjezdové cesty;

b) jízdu po rovných silnicích; míjení protijedoucích vozidel, včetně úseků s omezeným prostorem;

c) jízdu v zatáčkách;

d) křižovatky: příjezd do křižovatky a průjezd křižovatkami a dálničními uzly;

e) změnu směru jízdy, včetně přiměřeného používání směrových ukazatelů: odbočování doleva a doprava; přejíždění mezi jízdními pruhy;

f) příjezd na dálnici a výjezd z dálnice nebo obdobné silnice, je-li k dispozici: zařazení do rychlejšího pruhu; výjezd přes odbočovací pruh;

g) předjíždění a míjení: předjíždění jiných účastníků silničního provozu včetně těch zranitelných, předvídání mrtvých úhlů, je-li to možné; jízdu podél překážek, například zaparkovaných aut; předjíždění jinými vozidly, je-li to vhodné;

h) samostatné řízení podle dopravních značek, je-li to možné;

i) zvláštní vlastnosti pozemní komunikace, jsou-li k dispozici: křižovatky s kruhovým objezdem; železniční úrovňové přejezdy, tramvajové a autobusové zastávky, přechody pro chodce, vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty při zachování náležité pozornosti; jízdu do kopce a z kopce při velkém podélném sklonu; tunely;

j) nastupování do vozidla a vystupování z vozidla, včetně ujištění se, že je bezpečné otevřít dveře vozidla a že tím nevznikne nebezpečí pro ostatní účastníky silničního provozu, jako jsou chodci, cyklisté a uživatelé mikromobility, se zvláštním důrazem na otevírání dveří vzdálenější rukou;

k) reakce na nebezpečné situace a jejich předvídání; tyto úkony se odchylně od povinnosti provádět úkony v běžných dopravních situacích provádějí pouze v případě, že se nebezpečná situace objeví náhodně; alternativně lze pro zkoušky těchto dovedností použít simulátory.

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

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

Žadatelé prokáží, že jsou schopni připravit se na bezpečné řízení, splněním následujících požadavků:

a) úprava sedadla podle potřeby k zajištění správné polohy při sezení;

b) nastavení zpětných zrcátek, bezpečnostních pásů, a jsou-li k dispozici, opěrek hlavy;

c) namátkové kontroly stavu pneumatik, řízení, brzd, světel, světlometů, směrových ukazatelů a výstražného zvukového zařízení;

d) kontrola posilovačů brzd a systémů řízení; kontrola stavu kol, matic kol, blatníků, čelního skla, oken a stěračů, kapalin (například motorového oleje, chladicí směsi, kapaliny do ostřikovače); kontrola a používání přístrojové desky včetně záznamového zařízení podle nařízení (EU) č. 165/2014. Posledně uvedený požadavek se nevztahuje na žadatele o řidičský průkaz na vozidlo skupiny C1 nebo C1E, které nespadá do oblasti působnosti uvedeného nařízení;

e) kontrola tlaku vzduchu, vzduchových nádrží a odpružení;

f) kontrola bezpečnostních opatření týkajících se nakládání vozidla: karoserie, plachty, dveře od nákladního prostoru, nakládací mechanismus, je-li k dispozici, zamykání kabiny, je-li k dispozici, způsob nakládky, zabezpečení nákladu (pouze pro skupiny C, CE, C1 a C1E);

g) kontrola spojovacího zařízení, brzd a elektrických spojení (pouze pro skupiny CE, C1E, DE a D1E);

h) schopnost přijmout zvláštní bezpečnostní opatření týkající se vozidla; kontrola karoserie, dveří pro cestující, nouzových východů, výbavy pro první pomoc, hasicích přístrojů a dalšího bezpečnostního vybavení (pouze pro skupiny D, DE, D1 a D1E);

i) (nepovinné) orientace v silniční mapě, plánování cesty, včetně užití elektronických navigačních systémů.

2) Řízení tažného vozidla bez přípojného vozidla (pouze pro skupiny C1E, CE, D1E a DE)

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

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

a) připojení přípojného vozidla k motorovému vozidlu a odpojení přípojného vozidla od motorového vozidla nebo odpojení přípojného vozidla od motorového vozidla a opětné připojení přípojného vozidla k motorovému vozidlu; tento jízdní úkon musí začínat s tažným vozidlem zaparkovaným vedle přípojného vozidla, tj. nikoliv za sebou (pouze pro skupiny CE, C1E, DE a D1E);

b) couvání v zatáčce, jejíž zakřivení je ponecháno na uvážení členských států;

c) je-li to možné, provést otočku do opačného směru;

d) bezpečné zaparkování pro nakládku a vykládku na nakládací rampě, plošině nebo podobném zařízení (pouze pro skupiny C, CE, C1 a C1E);

e) parkování s ohledem na bezpečné vystupování cestujících z autobusu nebo nastupování cestujících do autobusu (pouze pro skupiny D, DE, D1 a D1E).

4) Chování v provozu

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

a) rozjezd: po zaparkování, po zastavení v provozu; při opouštění příjezdové cesty;

b) jízdu po rovných silnicích; míjení protijedoucích vozidel, včetně úseků s omezeným prostorem;

c) jízdu v zatáčkách;

d) křižovatky: příjezd do křižovatky a průjezd křižovatkami a dálničními uzly;

e) změnu směru jízdy: odbočování doleva a doprava; přejíždění mezi jízdními pruhy;

f) příjezd na dálnici a výjezd z dálnice nebo obdobné silnice, je-li k dispozici: zařazení do rychlejšího pruhu; výjezd přes odbočovací pruh;

g) předjíždění a míjení: předjíždění jiných účastníků silničního provozu včetně těch zranitelných, předvídání mrtvých úhlů, je-li to možné; jízdu podél překážek, například zaparkovaných aut; předjíždění jinými vozidly, je-li to vhodné;

h) zvláštní vlastnosti pozemní komunikace, jsou-li k dispozici: křižovatky s kruhovým objezdem; železniční úrovňové přejezdy, tramvajové a autobusové zastávky, přechody pro chodce, cyklostezky při zachování náležité pozornosti; jízdu do kopce a z kopce při velkém podélném sklonu; tunely;

i) reakce na nebezpečné situace a jejich předvídání; tyto úkony se odchylně od povinnosti provádět úkony v běžných dopravních situacích provádějí pouze v případě, že se nebezpečná situace objeví náhodně; alternativně lze pro zkoušky těchto dovedností použít simulátory;

j) nastupování do vozidla a vystupování z vozidla, včetně ujištění se, že je bezpečné otevřít dveře vozidla a že tím nevznikne nebezpečí pro ostatní účastníky silničního provozu, jako jsou chodci, cyklisté a uživatelé mikromobility.

5) Bezpečné a energeticky účinné řízení:

Řízení s ohledem na zajištění bezpečnosti a snížení spotřeby paliva nebo energie a emisí při zrychlování, zpomalování, jízdě do kopce a z kopce (ekologická jízda).

9. Vyhodnocení zkoušky dovedností a chování

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

Zkušební komisaři musí být vyškoleni tak, aby byli schopni správně vyhodnotit schopnost žadatelů bezpečně řídit. Práci zkušebních komisařů sleduje a dozoruje orgán pověřený členským státem a splňující požadavky stanovené v bodě 4 podbodě 1 písm. e) přílohy IV, aby bylo zajištěno správné a důsledné provádění hodnocení chyb v souladu se standardy stanovenými v této příloze.

2) Během hodnocení věnuje zkušební komisař zvláštní pozornost tomu, zda žadatel vykazuje defenzivní a ohleduplné řidičské chování. To se odráží v celkovém způsobu řízení a zkušební komisař toto bere v úvahu při celkovém hodnocení způsobu řízení žadatele. To zahrnuje přizpůsobené a cílené (tj. bezpečné) řízení s ohledem na silniční a povětrnostní podmínky, celkový provoz a zájmy ostatních účastníků silničního provozu, zejména zranitelných účastníků silničního provozu, a předvídání ze strany žadatele.

3) Zkušební komisař dále hodnotí, zda žadatel:

a) ovládá vozidlo; přičemž bere v úvahu: řádné užívání bezpečnostních pásů, asistenčních systémů pro řidiče a automatizovaných systémů řízení, zpětných zrcátek, opěrek hlavy; sedadel; správné používání světel a ostatního vybavení; správné používání spojky, převodovky, plynového pedálu, brzdového systému (včetně třetího brzdového systému, je-li k dispozici) a řízení; ovládání vozidla za různých podmínek, při různých rychlostech; stabilitu na silnici; hmotnost, rozměry a vlastnosti vozu; hmotnost a druh nákladu (pouze pro skupiny BE, C, CE, C1, C1E, DE a D1E); pohodlí cestujících (pouze pro skupiny D, DE, D1 a D1E) (bez příliš rychlého přidávání plynu, s plynulým řízením a bez prudkého brzdění);

b) řídí hospodárně, bezpečně a energeticky účinně, s přihlédnutím k otáčkám motoru za minutu, přeřazování, brzdění a akceleraci (pouze pro skupiny B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E);

c) dodržuje pravidla pro sledování provozu: sleduje celé okolí; správně používá zrcátka; sleduje na dlouhé, střední a krátké vzdálenosti;

d) dodržuje přednost v jízdě a dává přednost: dodržuje přednost na křižovatkách a při průjezdu křižovatkami a dálničními uzly; dává přednost v jízdě za jiných okolností (například při změně směru jízdy, přejíždění mezi jízdními pruhy, zvláštních jízdních úkonech);

e) správně se zařazuje na silnici: řádně se řadí na silnici, do jízdních pruhů, v kruhových objezdech, v zatáčkách, přiměřeně podle typu a vlastností vozidla; předvídá změny zařazení;

f) dodržuje odstup: dodržuje dostatečnou vzdálenost před sebou a po straně; dodržuje dostatečný odstup od ostatních účastníků silničního provozu, zejména od zranitelných účastníků silničního provozu;

g) dodržuje rychlostní limity a doporučení: nepřekračuje nejvyšší povolenou rychlost; přizpůsobuje rychlost povětrnostním podmínkám a silničnímu provozu a případně vnitrostátním rychlostním limitům; jede takovou rychlostí, aby bylo možno zastavit na viditelném a volném úseku silnice; přizpůsobuje rychlost jízdy obecné rychlosti stejných účastníků silničního provozu;

h) respektuje světelnou signalizaci, dopravní značky a ostatní pokyny: dodržuje správné chování na světelné signalizaci; dodržuje pokyny osob řídících dopravní provoz; jedná správné podle dopravních značek (zákazových nebo příkazových); jedná přiměřeně podle vodorovného značení na vozovce;

i) dodržuje dávání znamení: dává znamení podle potřeby, správně a včas; správně signalizuje změny směru jízdy; reaguje přiměřeně na všechna znamení dávaná ostatními účastníky silničního provozu;

j) ovládá brzdění a zastavování: včas zpomaluje, brzdí nebo zastavuje podle okolností; předvídá; používá různé brzdové systémy (pouze pro skupiny C, CE, D a DE); používá jiné postupy zpomalování jízdy než brzdění (pouze pro skupiny C, CE, D a DE).

10. Délka zkoušky

Délka zkoušky a ujetá vzdálenost musí být dostatečné pro posouzení dovedností a chování podle oddílu B této přílohy. V žádném případě nesmí být doba strávená řízením na silnici kratší než 25 minut pro skupiny A, A1, A2, B, B1 a BE nebo 45 minut pro ostatní skupiny. V tomto čase není zahrnuto přijetí žadatele, příprava vozidla, technická kontrola vozidla s ohledem na bezpečnost silničního provozu, zvláštní jízdní úkony, zajištění způsobilosti podle bodu 8 podbodu 2 nebo oznámení výsledku praktické zkoušky.

11. Místo zkoušky

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

Část II

ZNALOSTI, DOVEDNOSTI A CHOVÁNÍ PŘI ŘÍZENÍ VOZIDLA S VLASTNÍM POHONEM

Řidiči všech vozidel s vlastním pohonem musí mít vždy znalosti, dovednosti a chování popsané v části I bodech 1 až 9 s cílem mít schopnost:

a) rozpoznat a předvídat nebezpečné situace a rizika v dopravním provozu a vyhodnotit jejich závažnost;

b) dostatečně ovládat své vozidlo tak, aby se nevytvářely nebezpečné situace, a reagovat přiměřeně, kdyby se takové situace vyskytly;

c) dodržovat pravidla silničního provozu na pozemních komunikacích, zejména ta, která jsou určena k zabránění dopravním nehodám a zachování plynulosti provozu;

d) odhalit každou významnou technickou závadu na svých vozidlech, zejména ty závady, které představují riziko pro bezpečnost, a umět je odpovídajícím způsobem odstranit;

e) počítat se všemi faktory, které ovlivňují chování řidiče (například alkohol, únava, slabý zrak, používání elektronických zařízení atd.) tak, aby si zachovali naprosté využití schopností potřebných pro bezpečnou jízdu;

f) respektováním ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích pomáhat zajistit bezpečnost všech účastníků silničního provozu, zvláště těch nejzranitelnějších;

g) mít dostatečné znalosti o rizikových faktorech souvisejících s cyklisty, chodci a uživateli mikromobility;

h) mít dostatečné znalosti o bezpečnosti v souvislosti s používáním vozidel na alternativní pohon;

i) mít dostatečné znalosti o používání pokročilých asistenčních systémů pro řidiče a automatizovaných systémů řízení.

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

PŘÍLOHA III

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY NA ZPŮSOBILOST PRO ŘÍZENÍ VOZIDLA S VLASTNÍM POHONEM

DEFINICE

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

skupina 1: řidiči vozidel s oprávněním pro skupiny A, A1, A2, AM, B, B1 a BE;

skupina 2: řidiči vozidel s oprávněním pro skupiny C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E.

Vnitrostátní právní předpisy mohou stanovit, že požadavky stanovené v této příloze určené pro řidiče skupiny 2 se vztahují i na řidiče vozidel s oprávněním pro skupinu B, kteří svůj řidičský průkaz používají k profesním účelům (taxi, sanitky apod.).

2. Žadatelé o vydání prvního řidičského průkazu nebo o obnovu řidičského průkazu se řadí do skupiny, do které budou patřit, jestliže jim bude řidičský průkaz vydán nebo obnoven.

Oddíl 1

ZRAK

3. Všichni žadatelé o řidičský průkaz se podrobí vhodnému posouzení, kterým se prokáže, zda mají dostatečnou zrakovou ostrost pro řízení vozidel s vlastním pohonem, a jehož cílem je zjistit, zda je nutné další vyšetření týkající se jejich zorného pole. Existují-li důvodné pochybnosti o zrakové ostrosti žadatele, měl by být vyšetřen příslušným očním specialistou oprávněným podle vnitrostátního práva. Při této prohlídce je věnována pozornost zejména: zrakové ostrosti, zornému poli, vidění za šera, oslnění a kontrastní citlivosti, diplopii a ostatním zrakovým funkcím, jež mohou ovlivňovat bezpečné řízení.

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

Skupina 1:

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

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

Pokud bude odhaleno postupující oční onemocnění, může být řidičský průkaz vydán nebo obnoven pouze v případě, že se žadatel pravidelně podrobí vyšetření příslušným očním specialistou oprávněným podle vnitrostátního práva.

2) Žadatelé o vydání nebo obnovení řidičského průkazu, kteří mají úplnou funkční ztrátu zraku na jednom oku nebo kteří používají pouze jedno oko (například v případě diplopie), musí mít zrakovou ostrost alespoň 0,5, v případě potřeby za použití korekčních čoček. Příslušný oční specialista oprávněný podle vnitrostátního práva potvrdí, že toto monokulární vidění existuje dostatečně dlouho, aby došlo k adaptaci, a že zorné pole tohoto oka splňuje požadavky stanovené v podbodě 1.

3) Ve všech případech nedávno rozvinuté diplopie či po ztrátě zraku v jednom oku následuje přiměřené období k přizpůsobení (například šest měsíců), během kterého řízení není povoleno. Po uplynutí takového období je řízení povoleno pouze na základě příznivého posudku odborníků na zrak a řízení a může podléhat určitým požadavkům nebo omezením.

Skupina 2:

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

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

Řidičské průkazy se nevydají ani neobnoví žadatelům nebo řidičům s poruchou kontrastní citlivosti nebo diplopií.

Po značné ztrátě zraku v jednom oku následuje přiměřené období k přizpůsobení, například šest měsíců, během kterého není dotčené osobě řízení povoleno. Po uplynutí takového období je řízení povoleno pouze na základě příznivého posudku odborníků na zrak a řízení a může podléhat určitým požadavkům nebo omezením.

Oddíl 2

SLUCH

4. Řidičské průkazy mohou být vydány nebo obnoveny žadatelům nebo řidičům ve skupině 2 se sluchovým postižením na základě posudku vydaného příslušnými zdravotnickými orgány na základě lékařské prohlídky, která zohlední zejména možnosti kompenzace.

Oddíl 3

OSOBY S TĚLESNÝM POSTIŽENÍM

5. Řidičské průkazy se nevydají ani neobnoví žadatelům nebo řidičům s obtížemi nebo poruchami pohybového ústrojí, které jsou nebezpečné při řízení vozidla s vlastním pohonem.

Skupina 1:

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

2) Řidičské průkazy mohou být vydány nebo obnoveny žadatelům s postupujícími onemocněními, pokud je daná osoba pravidelně vyšetřována, aby se zajistilo, že bude i nadále schopna řídit vozidlo naprosto bezpečně.

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

Skupina 2:

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

Oddíl 4

KARDIOVASKULÁRNÍ NEMOCI

6. Kardiovaskulární problémy nebo nemoci mohou způsobit náhlé zhoršení mozkových funkcí, což představuje nebezpečí pro silniční provoz. Tyto nemoci jsou důvodem k rozhodnutí o dočasném nebo trvalém omezení řízení.

1) V případě následujících kardiovaskulárních nemocí mohou být řidičské průkazy žadatelům nebo řidičům v uvedených skupinách vydány nebo obnoveny pouze poté, co byla nemoc účinně léčena, a pod podmínkou povolení, a je-li to vhodné, pravidelných lékařských kontrol ze strany příslušného zdravotnického orgánu:

a) bradyarytmie (poškození funkce sinusového uzlu a poruchy kondukce) a tachyarytmie (supraventrikulární a ventrikulární arytmie) s případem nebo případy synkopy v minulosti v důsledku poruch srdečního rytmu (použije se na skupiny 1 a 2);

b) bradyarytmie: poškození funkce sinusového uzlu a poruchy kondukce s Möbitzovou atrioventrikulární blokádou II. typu druhého stupně, atrioventrikulární blokádou třetího stupně nebo alternující raménkovou blokádou (použije se pouze na skupinu 2);

c) tachyarytmie (supraventrikulární a ventrikulární arytmie) spojená

i) se strukturálním onemocněním srdce, a zejména setrvalou komorovou tachykardií (použije se na skupiny 1 a 2), nebo

ii) s polymorfní nesetrvalou komorovou tachykardií nebo s indikací pro defibrilátor (použije se pouze na skupinu 2);

d) symptomy anginy pectoris (použije se na skupiny 1 a 2);

e) trvalá implantace nebo nahrazení kardiostimulátoru (použije se pouze na skupinu 2);

f) implantace nebo nahrazení defibrilátoru nebo přiměřený či nepřiměřený výboj defibrilátoru (použije se pouze na skupinu 1);

g) synkopa (přechodná ztráta vědomí a svalového tonu charakterizovaná rychlým nástupem, krátkým trváním a spontánním zotavením, k níž dochází v důsledku celkového nedokrvení mozkové tkáně z neznámé příčiny a u níž se předpokládá, že je podmíněna reflexem, bez žádného prokazatelného onemocnění srdce) (použije se na skupiny 1 a 2);

h) akutní koronární syndrom (použije se na skupiny 1 a 2);

i) stabilní angina pectoris, pokud se při mírné námaze neprojevují symptomy (použije se na skupiny 1 a 2);

j) perkutánní koronární intervence (PCI) (použije se na skupiny 1 a 2);

k) koronární arteriální bypass (CABG) (použije se na skupiny 1 a 2);

l) tranzitorní ischemická ataka (TIA) (použije se na skupiny 1 a 2);

m) významná stenóza krkavice (použije se pouze na skupinu 2);

n) maximální průměr aorty převyšující 5,5 cm (použije se pouze na skupinu 2);

o) srdeční selhání:

i) New York Heart Association (NYHA) třída I, II a III (použije se pouze na skupinu 1);

ii) NYHA třida I a II, pokud ejekční frakce levé komory činí alespoň 35 % (použije se pouze na skupinu 2);

p) transplantace srdce (použije se na skupiny 1 a 2);

q) zařízení na podporu srdeční činnosti (použije se pouze na skupinu 1);

r) operace srdeční chlopně (použije se na skupiny 1 a 2);

s) maligní hypertenze (zvýšení systolického krevního tlaku na hodnotu ≥ 180 mmHg nebo diastolického krevního tlaku na hodnotu ≥ 110 mmHg spojené s hrozícím nebo progresivním poškozením orgánů) (použije se na skupiny 1 a 2);

t) krevní tlak stupně III (diastolický krevní tlak ≥ 110 mmHg a/nebo systolický krevní tlak ≥ 180 mmHg) (použije se pouze na skupinu 2);

u) vrozená srdeční vada (použije se na skupiny 1 a 2);

v) hypertrofická kardiomyopatie, pokud je bez synkopy (použije se pouze na skupinu 1);

w) syndrom dlouhého QT intervalu se synkopou, torsade des pointes nebo QTc > 500 ms (použije se pouze na skupinu 1).

2) Pokud jde o následující kardiovaskulární nemoci, řidičské průkazy se nevydají ani neobnoví žadatelům nebo řidičům v uvedených skupinách:

a) implantace defibrilátoru (použije se pouze na skupinu 2);

b) periferní cévní onemocnění – aneurysma hrudní a břišní aorty, přičemž maximální průměr aorty je takový, že hrozí závažné riziko náhlého protržení a následně události, která osobu náhle učiní nezpůsobilou (použije se na skupiny 1 a 2);

c) srdeční selhání:

i) NYHA třída IV (použije se pouze na skupinu 1);

ii) NYHA třída III a IV (použije se pouze na skupinu 2);

d) zařízení na podporu srdeční činnosti (použije se pouze na skupinu 2);

e) onemocnění srdeční chlopně s aortální regurgitací, stenózou aorty, mitrální regurgitací nebo mitrální stenózou, pokud se funkční schopnost odhaduje na NYHA třídu IV nebo pokud došlo k případům synkopy (použije se pouze na skupinu 1);

f) onemocnění srdeční chlopně v NYHA třídě III nebo IV nebo s ejekční frakcí (EF) pod 35 %, mitrální stenózou a závažnou plicní hypertenzí nebo s echokardiograficky diagnostikovanou závažnou stenózou aorty nebo stenózou aorty způsobující synkopu; s výjimkou zcela asymptomatické závažné stenózy aorty, pokud jsou splněny požadavky zátěžového testu (použije se pouze na skupinu 2);

g) strukturální a elektrická kardiomyopatie – hypertrofická kardiomyopatie se synkopami v minulosti, nebo pokud jsou splněny dvě nebo více z těchto podmínek: tloušťka stěny levé komory činí > 3 cm, nesetrvalá komorová tachykardie, náhlé úmrtí v rodině (příbuzného v prvním stupni), žádný nárůst krevního tlaku při námaze (použije se pouze na skupinu 2);

h) syndrom dlouhého QT intervalu se synkopou, torsade des pointes a QTc > 500 ms (použije se pouze na skupinu 2);

i) Brugadův syndrom se synkopou nebo přerušení náhlé zástavy srdce (použije se na skupiny 1 a 2).

Řidičské průkazy mohou být vydány nebo obnoveny ve výjimečných případech, pokud je to řádně odůvodněno lékařským posudkem příslušného zdravotnického orgánu a pod podmínkou pravidelných lékařských kontrol prováděných tímto orgánem, které zajistí, že daná osoba je s přihlédnutím ke svému zdravotnímu stavu i nadále schopna řídit vozidlo bezpečně.

3) Jiné kardiomyopatie

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

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

Oddíl 5

DIABETES MELLITUS

7. Pro účely následujících bodů se rozumí:

„závažnou hypoglykémií“ stav, kdy je nutná pomoc jiné osoby;

„opakující se závažnou hypoglykémií“ druhá závažná příhoda hypoglykémie během 12 měsíců.

Skupina 1:

1) Řidičské průkazy mohou být vydány nebo obnoveny žadatelům nebo řidičům, kteří trpí diabetem mellitus. Pokud užívají léky, u nichž je riziko hypoglykemie nízké, podrobí se pravidelným lékařským kontrolám prováděným příslušným zdravotnickým orgánem odpovídajícím jednotlivým případům. Pokud užívají léky, u nichž je riziko hypoglykemie vysoké a jež mohou ovlivnit jejich způsobilost k řízení, podrobí se lékařskému posudku příslušného zdravotnického odborníka a pravidelným lékařským kontrolám vhodným pro jednotlivé případy v intervalech nejvýše deseti let.

2) Žadatel nebo řidič, který trpí diabetem a užívá léky, u nichž hrozí riziko vyvolání hypoglykémie, musí prokázat, že rozumí rizikům, která hypoglykémie přináší, a že tento stav dokáže dostatečně kontrolovat.

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

Řidičské průkazy se nevydají ani neobnoví žadatelům nebo řidičům, kteří trpí opakující se závažnou hypoglykémií, ledaže to doporučí lékařský posudek příslušného zdravotnického orgánu a pod podmínkou pravidelných lékařských kontrol prováděných tímto orgánem. V případě opakující se závažné hypoglykémie během bdělého stavu se řidičský průkaz nevydá ani neobnoví, dokud neuplynou tři měsíce od poslední příhody.

Řidičské průkazy mohou být vydány nebo obnoveny ve výjimečných případech, pokud je to řádně odůvodněno lékařským posudkem příslušného zdravotnického orgánu a pod podmínkou pravidelných lékařských kontrol prováděných tímto orgánem, které zajistí, že daná osoba je s přihlédnutím ke svému zdravotnímu stavu i nadále schopna řídit vozidlo bezpečně.

Skupina 2:

3) U žadatelů nebo řidičů, kteří trpí diabetem mellitus, lze zvážit vydání nebo obnovu řidičských průkazů skupiny 2. Po podání léku, který nese riziko vyvolání hypoglykémie, tj. inzulínu a některých tablet, platí následující kritéria:

a) v předcházejících 12 měsících nedošlo k žádným závažným hypoglykemickým příhodám;

b) řidič si je hypoglykémie plně vědom;

c) řidič je schopen provádět odpovídající kontrolu hladiny glukózy v krvi prostřednictvím pravidelných kontrol za použití technických pomůcek, a to nejméně dvakrát denně a v době, která je relevantní pro řízení;

d) řidič prokáže, že rozumí rizikům, která hypoglykémie přináší;

e) v souvislosti s diabetem neexistují žádné jiné komplikace.

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

4) Závažná hypoglykemická příhoda během bdělého stavu, a to i taková, která s řízením nesouvisí, se musí oznámit a na jejím základě se nechá přehodnotit stav pro vydání řidičského průkazu.

Oddíl 6

NEUROLOGICKÁ ONEMOCNĚNÍ A SYNDROM OBSTRUKČNÍ SPÁNKOVÉ APNOE

8. Pro žadatele s neurologickými onemocněními a syndromem obstrukční spánkové apnoe platí následující pravidla.

Oddíl 7

NEUROLOGICKÁ ONEMOCNĚNÍ

1) Řidičské průkazy se nevydají ani neobnoví žadatelům nebo řidičům s vážným neurologickým onemocněním, není-li žádost podložena kladným lékařským posudkem příslušného a oprávněného zdravotnického odborníka.

Neurologické poruchy spojené s vývojovými vadami, chorobami nebo zdravotními či chirurgickými zákroky, které ovlivňují centrální nebo periferní nervový systém, vedoucí ke kognitivním, behaviorálním, smyslovým nebo motorickým poruchám a ovlivňující výkon nebo funkci, rovnováhu a koordinaci se náležitě zohlední vzhledem ke svému vlivu na funkce na řízení. Je třeba vzít v úvahu riziko dalšího zhoršení poruchy a chybějící soulad s léčbou. V takových případech může být vydání nebo obnova řidičského průkazu podmíněny pravidelnými posudky pro případ rizika zhoršení stavu.

Oddíl 8

SYNDROM OBSTRUKČNÍ SPÁNKOVÉ APNOE

2) Pro účely následujících bodů se rozumí:

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

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

3) Žadatelům nebo řidičům, u nichž existuje podezření na středně těžký nebo těžký syndrom obstrukční spánkové apnoe, se před vydáním nebo obnovou řidičského průkazu doporučí další lékařské konzultace u příslušného a oprávněného zdravotnického odborníka. Až do potvrzení diagnózy jim může být doporučeno neřídit motorová vozidla.

4) Řidičské průkazy mohou být vydány žadatelům nebo řidičům se středně těžkým či těžkým syndromem obstrukční spánkové apnoe, kteří prokáží, že své onemocnění mají pod dostatečnou kontrolou a že se podrobují vhodné léčbě a zlepšuje se u nich případná ospalost, což potvrdí lékařský posudek příslušného a oprávněného zdravotnického odborníka.

5) Žadatelé nebo řidiči, kteří se léčí se středně těžkým nebo těžkým syndromem obstrukční spánkové apnoe, musí absolvovat pravidelné lékařské prohlídky v intervalech, které nepřekračují tři roky v případě řidičů skupiny 1 a jeden rok v případě řidičů skupiny 2, s cílem stanovit jejich míru dodržování léčby, potřebu jejího pokračování a zachování dobrého dozoru.

Oddíl 9

EPILEPSIE

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

Pro účely následujících bodů se rozumí:

„epilepsií“ zdravotní stav, kdy dotčená osoba měla dva nebo více epileptických záchvatů v období kratším pěti let;

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

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

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

Skupina 1:

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

Jestliže žadatel nebo řidič trpí epilepsií a dokud není nejméně pět let prost záchvatu, nepovažují se kritéria pro nepodmíněné vydání řidičského průkazu za splněná.

2) Vyvolaný epileptický záchvat: žadatele, jenž utrpěl takový záchvat způsobený rozpoznatelným příčinným faktorem, u kterého je malá pravděpodobnost opakování při řízení, lze v jednotlivých případech na základě neurologického posudku prohlásit za způsobilého k řízení. Je-li to vhodné, musí být posouzení v souladu s ostatními příslušnými oddíly, například v případě alkoholu nebo jiné komorbidity.

3) První či ojedinělý nevyvolaný záchvat: žadatele nebo řidiče, u kterého se vyskytl první nevyvolaný epileptický záchvat, lze prohlásit za způsobilého k řízení po období šesti měsíců, kdy byl prost záchvatů, pokud bylo provedeno vhodné lékařské posouzení. Vnitrostátní orgány mohou povolit žadatelům nebo řidičům s rozpoznatelnými dobrými prognostickými ukazateli řídit dříve.

4) Jiná ztráta vědomí: ztráta vědomí se posuzuje podle rizika jejího opakování při řízení.

5) Epilepsie: žadatele nebo řidiče lze prohlásit za způsobilé k řízení po uplynutí období jednoho roku, kdy byli prosti dalších záchvatů.

6) Záchvaty výhradně ve spánku: žadatele nebo řidiče, který nikdy neměl jiné záchvaty než záchvaty ve spánku, lze prohlásit za způsobilého k řízení, pokud tento vzor výskytu přetrvává po období, jež nesmí být kratší než období prosté záchvatu vyžadované v případě epilepsie. Dojde-li k výskytu ataku nebo záchvatu v bdělém stavu, vyžaduje se před vydáním řidičského průkazu jednoleté období prosté jakékoli další příhody.

7) Záchvaty, jež nemají vliv na vědomí či schopnost jednat: žadatele nebo řidiče, který nikdy neměl jiné záchvaty než záchvaty, u kterých bylo výlučně prokázáno, že neovlivňují vědomí ani nezpůsobují jakékoli funkční poškození, lze prohlásit za způsobilého k řízení, pokud tento vzor výskytu přetrvává po období, jež není kratší než období prosté záchvatu vyžadované v případě epilepsie. Dojde-li k výskytu jakéhokoli jiného druhu ataků nebo záchvatů, vyžaduje se před vydáním řidičského průkazu jednoleté období prosté jakékoli další příhody.

8) Záchvaty v důsledku změny na pokyn lékaře či omezení antiepileptické léčby: pacientu lze doporučit, aby neřídil od zahájení období snižování léčebné dávky a následně po období šesti měsíců po ukončení léčby. V případě záchvatů, ke kterým dochází během období změny či snížení léčebné dávky na pokyn lékaře, je při obnovení dříve účinné léčby třeba období tří měsíců, kdy pacient neřídí.

9) Po chirurgické léčbě epilepsie lze řidiče či žadatele prohlásit za způsobilé k řízení po uplynutí období jednoho roku, kdy byli prosti dalších záchvatů.

Skupina 2:

10) Žadatel nebo řidič během požadovaného období bez výskytu záchvatů neužívá léčebné antiepileptické přípravky. Provede se odpovídající následná lékařská kontrola. Rozsáhlá neurologická vyšetření musí prokázat, že na elektroencefalogramu (EEG) není patrná žádná související cerebrální patologie ani epileptiformní aktivita. Po akutní příhodě se provede vyšetření EEG a vhodné neurologické posouzení.

11) V případě vyvolaného epileptického záchvatu v důsledku identifikovatelné příčiny musí být předložena příznivá neurologická zpráva potvrzující období prosté záchvatu v délce nejméně jednoho roku a zahrnující elektroencefalografické posouzení. Zohlední se ostatní oddíly. V případě strukturálních lézí mozku se zvýšeným rizikem vzniku epileptických záchvatů musí být jejich velikost posouzena v neurologické zprávě.

12) První či ojedinělý nevyvolaný záchvat: žadatele nebo řidiče, u kterého se vyskytl první nevyvolaný epileptický záchvat, lze prohlásit za způsobilého k řízení po uplynutí období pěti let, kdy byl bez pomoci antiepileptických léčiv prost záchvatů, pokud bylo provedeno vhodné neurologické posouzení. Zdravotnické orgány mohou povolit žadateli nebo řidiči s rozpoznatelnými dobrými prognostickými ukazateli řídit dříve.

13) Jiná ztráta vědomí: ztráta vědomí se posuzuje podle rizika jejího opakování při řízení.

14) Epilepsie: má být dosaženo deseti let bez výskytu dalších záchvatů bez pomoci antiepileptických léčiv. Vnitrostátní orgány mohou povolit žadatelům nebo řidičům s rozpoznatelnými dobrými prognostickými ukazateli řídit dříve. To platí rovněž v případě „dětské epilepsie“.

Jisté poruchy, například arteriovenózní deformace nebo vnitřní krvácení do mozku, provází zvýšené riziko záchvatů, přestože k samotným záchvatům ještě nedošlo. V takovém případě provede příslušný zdravotnický orgán posouzení.

Oddíl 10

MENTÁLNÍ POSTIŽENÍ

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

Skupina 1:

1) Řidičské průkazy se nevydají ani neobnoví žadatelům nebo řidičům s:

a) vážnými duševními poruchami, kognitivními, či behaviorálními, ať vrozenými, či způsobenými nemocí, úrazem nebo neurochirurgickými operacemi;

b) poruchami osobnosti vedoucími k vážným poruchám úsudku, chování nebo adaptability,

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

Skupina 2:

2) Příslušný zdravotnický orgán pečlivě posoudí dodatečná rizika a nebezpečí spojená s řízením vozidel, na která se vztahuje definice této skupiny. Příslušný zdravotnický orgán může stanovit dočasné požadavky nebo stanovit omezení pro řízení.

Oddíl 11

ALKOHOL

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

Skupina 1:

1) Řidičské průkazy se nevydají ani neobnoví žadatelům nebo řidičům, kteří jsou závislí na alkoholu nebo nejsou schopni zdržet se řízení pod vlivem alkoholu.

Řidičské průkazy mohou být vydány nebo obnoveny žadateli nebo řidiči po prokázané době abstinence na základě kladného lékařského posudku příslušného a oprávněného zdravotnického odborníka a pod podmínkou pravidelných lékařských kontrol.

2) Řidičské průkazy mohou být vydány nebo obnoveny žadatelům nebo řidičům, kteří jsou závislí na alkoholu nebo nejsou schopni zdržet se konzumace alkoholu a řízení, pokud jsou použity technologie umožňující kompenzovat závislost, například povinné užívání alkoholového imobilizéru, a pokud se řidič podrobuje pravidelné prohlídce za účelem další léčby s cílem řešit závislost nebo nedostatečné oddělování pití alkoholu a řízení. Řidičské průkazy mohou být vydány nebo obnoveny bez použití těchto technologií, je-li prokázána doba abstinence, která může zahrnovat účast v rehabilitačních programech s monitorováním a lékařským dohledem, na základě lékařského posudku příslušného a oprávněného zdravotnického odborníka a pod podmínkou pravidelných lékařských kontrol. Pravidelné lékařské kontroly mohou být prováděny během používání těchto technologií nebo po jejich použití, nebo v obou případech.

Skupina 2:

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

4) Příslušný zdravotnický orgán může stanovit dočasné požadavky a případně omezení pro řízení.

Oddíl 12

DROGY A LÉČIVÉ PŘÍPRAVKY

12. Pro léky a léčivé přípravky platí následující pravidla.

Zneužívání:

1) Řidičské průkazy se nevydají ani neobnoví žadatelům nebo řidičům, kteří jsou závislí na psychotropních nebo omamných látkách, nebo kteří nejsou na těchto látkách závislí, ale nejsou ochotni nebo schopni oddělit konzumaci od řízení, bez ohledu na skupinu požadovaného řidičského průkazu.

Pravidelné užívání:

Skupina 1:

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

Příslušný zdravotnický orgán může stanovit dočasné požadavky a případně omezení pro řízení.

Skupina 2:

3) Příslušný zdravotnický orgán pečlivě posoudí dodatečná rizika a nebezpečí spojená s řízením vozidel, na která se vztahuje definice této skupiny, a může zavést určité požadavky a určitá omezení.

Oddíl 13

PORUCHY LEDVIN

13. Pro žadatele s poruchami ledvin platí následující pravidla.

Skupina 1:

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

Skupina 2:

2) Kromě výjimečných případů řádně odůvodněných lékařským posudkem příslušného a oprávněného zdravotnického odborníka a podmíněných pravidelnými lékařskými kontrolami se řidičské průkazy nevydají ani neobnoví žadatelům nebo řidičům s vážnou a nevyléčitelnou renální nedostatečností.

Oddíl 14

RŮZNÁ USTANOVENÍ

Skupina 1:

1) Na základě lékařského posudku příslušného a oprávněného zdravotnického odborníka a v případě potřeby pod podmínkou pravidelných lékařských kontrol mohou být řidičské průkazy vydány nebo obnoveny žadatelům nebo řidičům, kterým byl transplantován některý orgán nebo mají umělý implantát, který ovlivňuje schopnost řídit.

Skupina 2:

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

Všeobecně platí, že pokud žadatelé nebo řidiči mají jakoukoliv poruchu, která není uvedena v této příloze, ale u které se předpokládá, že představuje nebo způsobí funkční neschopnost ovlivňující bezpečnost řízení, se řidičské průkazy nevydají ani neobnoví, není-li žádost podložena lékařským posudkem příslušného a oprávněného zdravotnického odborníka a v případě potřeby podmíněna pravidelnými lékařskými kontrolami žadatele nebo řidiče.

PŘÍLOHA IV

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY NA OSOBY, KTERÉ PROVÁDĚJÍ PRAKTICKÉ ZKOUŠKY ŘÍZENÍ

1. Schopnosti požadované od zkušebního komisaře

1) Osoba oprávněná k provádění praktického hodnocení výkonu kandidáta při řízení vozidla s vlastním pohonem musí mít znalosti, dovednosti a vědomosti související s tématy uvedenými v podbodech 2 až 8.

2) Schopnosti zkušebního komisaře musí být relevantní pro hodnocení výkonu kandidáta usilujícího o řidičský průkaz skupiny, pro kterou probíhá řidičská zkouška.

3) Znalosti a vědomosti o řízení a hodnocení:

a) teorie chování při řízení;

b) vnímání nebezpečí a předcházení nehodám; to zahrnuje i pochopení toho, jak jsou nemotorizovaní účastníci silničního provozu a uživatelé dvoukolových motorových vozidel zranitelní, a věnování pozornosti tomuto aspektu;

c) učební osnovy zaměřené na standardy pro řidičskou zkoušku;

d) požadavky řidičské zkoušky;

e) relevantní právní předpisy upravující silniční provoz a dopravu, včetně relevantního unijního a vnitrostátního práva a výkladových směrnic;

f) teorie a techniky hodnocení;

g) defenzivní řízení.

4) Dovednosti pro hodnocení:

Zkušební komisař musí být schopen:

a) přesně pozorovat, sledovat a vyhodnocovat celkový výkon kandidáta, zejména:

i) správné a komplexní rozpoznávání nebezpečných situací;

ii) přesné stanovení příčiny a pravděpodobného dopadu nebezpečných situací;

iii) dosažení způsobilosti a rozpoznávání chyb;

iv) jednotnost a konzistentnost hodnocení;

b) rychle vstřebávat informace a vybírat důležité body;

c) předvídat, rozpoznávat možné problémy a vytvářet strategie pro jejich řešení;

d) poskytovat včasnou a konstruktivní zpětnou vazbu.

5) Osobní řidičské dovednosti:

Osoba oprávněná k provádění praktické zkoušky pro danou skupinu řidičských průkazů musí být schopna řídit relevantní typ vozidla s vlastním pohonem na trvale vysoké úrovni.

6) Kvalita služeb:

a) stanovit, co může kandidát během zkoušky očekávat, a informovat jej o tom;

b) sdělovat informace jasně a volit přitom obsah, styl a jazyk přizpůsobený adresátovi a situaci, a zodpovídat otázky kandidáta;

c) poskytovat jasnou zpětnou vazbu o výsledku zkoušky;

d) s kandidáty jednat s respektem a bez diskriminace.

7) Znalosti o technické a fyzikální stránce vozidel včetně:

a) znalostí o technologické stránce vozidel, jako je řízení, pneumatiky, brzdy, světla, zvláště pro motocykly a těžká vozidla;

b) znalostí o bezpečnost při nakládání;

c) znalostí o fyzikální stránce vozidel, jako je rychlost, tření, dynamika a energie.

8) Řízení hospodárné z hlediska spotřeby pohonných hmot nebo energie a šetrné k životnímu prostředí.

2. Všeobecné podmínky

1) Zkušební komisař pro skupinu B:

a) musí být držitelem řidičského průkazu skupiny B po dobu nejméně tří let;

b) musí mít nejméně 23 let;

c) musí mít úspěšně dokončenu výchozí kvalifikaci podle bodu 3 a následně musí procházet systémem zabezpečování kvality a absolvovat pravidelná školení podle bodu 4;

d) musí mít dokončeno odborné vzdělání vedoucí nejméně k dokončení úrovně 3 podle Mezinárodní standardní klasifikace vzdělávání UNESCO (ISCED);

e) nesmí vykonávat současně činnosti zkušebního komisaře a komerčního instruktora řízení.

2) Zkušební komisař pro ostatní skupiny:

a) musí být držitelem řidičského průkazu dané skupiny nebo mít rovnocenné znalosti získané prostřednictvím odpovídající odborné kvalifikace;

b) musí mít úspěšně dokončenu výchozí kvalifikaci podle bodu 3 a následně musí procházet systémem zabezpečování kvality a absolvovat pravidelná školení podle bodu 4;

c) musí být kvalifikovaným zkušebním komisařem pro skupinu B po dobu nejméně tří let; od tohoto požadavku může být upuštěno, pokud může dotčený zkušební komisař předložit důkaz o:

i) nejméně pětileté řidičské praxi v dané skupině nebo

ii) teoretickém a praktickém posouzení způsobilosti k řízení na úrovni vyšší, než je požadována pro získání řidičského průkazu, čímž by se tento požadavek stal zbytečným;

d) musí mít dokončeno odborné vzdělání vedoucí nejméně k dokončení úrovně 3 podle ISCED;

e) nesmí současně vykonávat činnosti zkušebního komisaře a komerčního instruktora řízení.

3) Profesní standard

Zkušební komisaři při plnění svého úkolu provádět praktická hodnocení nesmí podléhat přímému ani nepřímému vnějšímu vlivu. Musí se zdržet veškerého jednání neslučitelného s jejich povinnostmi a při plnění svých úkolů dodržovat zásady objektivity a nestrannosti.

4) Rovnocennost

a) Členské státy mohou zmocnit zkušebního komisaře k provádění řidičských zkoušek pro skupiny AM, A1, A2 a A po získání výchozí kvalifikace vyžadované podle bodu 3 pro jednu z těchto skupin.

b) Členské státy mohou zmocnit zkušebního komisaře k provádění řidičských zkoušek pro skupiny C1, C, D1 a D po získání výchozí kvalifikace vyžadované podle bodu 3 pro jednu z těchto skupin.

c) Členské státy mohou zmocnit zkušebního komisaře k provádění řidičských zkoušek pro skupiny BE, C1E, CE, D1E a DE po získání výchozí kvalifikace vyžadované podle bodu 3 pro jednu z těchto skupin.

3. Výchozí kvalifikace

1) Počáteční školení

a) Dříve, než může být osoba zmocněna k provádění řidičských zkoušek, musí uspokojivě dokončit školicí program, který členský stát případně určí, aby měla schopnosti stanovené v bodě 1.

b) Členské státy stanoví, zda se obsah konkrétního školicího programu bude vztahovat na zmocnění k provádění řidičských zkoušek pro jednu nebo pro více než jednu skupinu řidičských průkazů.

2) Zkoušky

a) Dříve, než může být osoba zmocněna k provádění řidičských zkoušek, musí prokázat dostatečnou úroveň znalostí, vědomostí, dovedností a způsobilosti ve vztahu k tématům uvedeným v bodě 1.

b) Členské státy použijí postup zkoušení, který pedagogicky správným způsobem hodnotí schopnosti osoby podle bodu 1, zejména bodu 1 podbodu 4. Tento postup zkoušení musí splňovat požadavky na přístupnost stanovené ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/882 ([1]) a zahrnovat teoretickou i praktickou část. Pokud je to vhodné, je možno použít hodnocení prováděné počítačem. Podrobnosti týkající se povahy a trvání zkoušek nebo hodnocení v rámci zkoušení jsou na uvážení jednotlivých členských států.

c) Členské státy stanoví, zda se obsah konkrétního zkoušení bude vztahovat na zmocnění k provádění řidičských zkoušek pro jednu nebo pro více než jednu skupinu řidičských průkazů.

4. Zabezpečování kvality a pravidelná školení

1) Zabezpečení kvality

a) Členské státy přijmou opatření pro zabezpečení kvality, aby bylo zaručeno udržování úrovně zkušebních komisařů.

b) Opatření pro zabezpečení kvality zahrnují dohled nad zkušebními komisaři při práci, jejich další školení a opětovné akreditace, jejich nepřetržitý profesní rozvoj a pravidelné přezkoumávání výsledků řidičských zkoušek, které provedli.

c) Členské státy zajistí, aby každý zkušební komisař podléhal ročnímu dohledu s využitím opatření pro zabezpečení kvality uvedených v bodě 4 podbodě 1 písm. b). Členské státy navíc stanoví, že každý zkušební komisař je jednou za pět let podroben dohledu při provádění zkoušek po dobu představující v souhrnu alespoň půl dne, umožňující dohled nad několika zkouškami. Pokud jsou zjištěny problémy, přijmou se nápravná opatření. Dohlížitel je osoba k tomuto účelu zmocněná členským státem.

d) Členské státy mohou stanovit, že pokud je zkušební komisař zmocněn k provádění řidičských zkoušek pro více než jednu skupinu, znamená splnění požadavku na dohled v souvislosti se zkouškami pro jednu skupinu splnění tohoto požadavku pro více než jednu skupinu.

e) Provádění řidičských zkoušek sleduje a dohlíží na ně orgán pověřený členským státem, aby bylo zajištěno správné a důsledné provádění hodnocení. Členské státy zajistí, aby členové tohoto orgánu, kteří jsou pověřeni prováděním sledování a dohledu, byli při výkonu svých funkcí nestranní a nezávislí na vnějších zásazích nebo politickém tlaku.

([1]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/882 ze dne 17. dubna 2019 o požadavcích na přístupnost u výrobků a služeb (Úř. věst. L 151, 7.6.2019, s. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).

2) Pravidelné školení

a) Členské státy stanoví, že pro zachování platnosti svého zmocnění se zkušební komisaři musí, bez ohledu na počet skupin, pro které jsou akreditováni, zúčastnit:

i) minimálního řádného pravidelného školení v celkové délce čtyř dnů za období dvou let s cílem:

— udržet a osvěžit si nezbytné znalosti a dovednosti pro zkoušení a komunikační dovednosti,

— rozvíjet nové schopnosti, které se staly nezbytným předpokladem pro výkon jejich povolání,

— zajistit, aby i nadále prováděli zkoušky spravedlivým a jednotným způsobem;

ii) minimálního pravidelného výcviku v celkové délce alespoň pěti dnů za období pěti let s cílem rozvíjet a udržovat praktické dovednosti nezbytné k řízení.

b) Členské státy přijmou vhodná opatření k zajištění toho, aby zkušebním komisařům, u nichž se na základě platného systému zabezpečování kvality zjistilo, že jejich výkon je výrazně nedostačující, bylo neprodleně poskytnuto zvláštní školení.

c) Pravidelné školení může mít podobu instruktáže, školení v učebně, tradiční nebo elektronicky vedené výuky a může probíhat individuálně nebo ve skupinách. Může zahrnovat opětovné akreditace podle standardů, pokud to členské státy považují za vhodné.

d) Členské státy mohou stanovit, že pokud je zkušební komisař zmocněn k provádění řidičských zkoušek pro více než jednu skupinu, znamená splnění požadavku pravidelného školení v souvislosti se zkouškami pro jednu skupinu splnění tohoto požadavku pro více než jednu skupinu, pokud je splněna podmínka stanovená v bodě 4 podbodě 2 písm. e).

e) Pokud zkušební komisař neprováděl zkoušky pro některou skupinu po dobu 24 měsíců, je podroben vhodnému novému posouzení, než mu bude dovoleno provádět řidičské zkoušky pro tuto skupinu. Toto nové posouzení může proběhnout jako součást plnění požadavku podle bodu 4 podbodu 2 písm. a).

5. Nabytá práva

1) Členské státy mohou osobám zmocněným k provádění řidičských zkoušek bezprostředně před 19. lednem 2013 povolit, aby řidičské zkoušky prováděly i nadále, ačkoli nebyly zmocněny v souladu se všeobecnými podmínkami podle bodu 2 či postupem výchozí kvalifikace podle bodu 3.

2) Tito zkušební komisaři však podléhají opatřením pro pravidelný dohled a zabezpečení kvality stanoveným v bodě 4.

PŘÍLOHA V

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY NA VÝCVIK A ZKOUŠKY ŘIDIČŮ PRO JÍZDNÍ SOUPRAVY, VČETNĚ VOZIDEL NA ALTERNATIVNÍ PALIVA, PRO OBYTNÉ AUTOMOBILY A PRO VOZIDLA ZÁCHRANNÝCH SLOŽEK

Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby:

a) schválily a dozorovaly výcvik podle čl. 10 odst. 1 písm. d) nebo

b) organizovaly zkoušky dovedností a chování podle čl. 10 odst. 1 písm. d).

Oddíl A

JÍZDNÍ SOUPRAVY

1. Řidičský výcvik trvá nejméně sedm hodin.

2. Obsah řidičského výcviku

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

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

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

Jízdní soupravy používané pro výcvik musí spadat do skupiny jízdních souprav, pro kterou žadatel požádal o řidičský průkaz.

3. Délka a obsah zkoušky dovedností a chování

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

Oddíl B

OBYTNÉ AUTOMOBILY A VOZIDLA ZÁCHRANNÝCH SLOŽEK

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

2. Obsah řidičského výcviku

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

Praktická část zahrnuje tyto úkony: zrychlování, zpomalování, couvání, brzdění, brzdná dráha do zastavení, přejíždění mezi pruhy, vybočování přípojného vozidla, odpojení přípojného vozidla od motorového vozidla a jeho opětovné připojení, brzdění a vyhýbání a parkování. Pokud jde o vozidla záchranných složek, je třeba věnovat zvláštní pozornost tomu, aby řidič měl nezbytné dovednosti pro řádné řešení dalších obtíží, jež z řízení v mimořádné situaci vyplývají.

Vozidla používaná pro výcvik musí spadat do skupiny vozidel, pro kterou žadatel požádal o řidičský průkaz.

3. Délka a obsah zkoušky dovedností a chování

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

PŘÍLOHA VI

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

1. Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby:
   a) schválily a dozorovaly výcvik podle čl. 10 odst. 1 písm. c) nebo
   b) organizovaly zkoušky dovedností a chování podle čl. 10 odst. 1 písm. c).
2. Řidičský výcvik trvá nejméně sedm hodin.
3. Obsah řidičského výcviku

   Řidičský výcvik se vztahuje na všechny aspekty uvedené v bodě 6 přílohy II.

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

   Motocykly používané pro výcvik musí spadat do skupiny motocyklů, pro kterou žadatel požádal o řidičský průkaz.
4. Délka a obsah zkoušky dovedností a chování

   Délka zkoušky a ujetá vzdálenost musí být dostatečné pro posouzení dovedností a chování podle bodu 3.

PŘÍLOHA VII

SROVNÁVACÍ TABULKA

Směrnice 2006/126/ES	Nařízení (EU) č. 383/2012	Tato směrnice
—	—	Článek 1
—	—	Čl. 2 body 1, 2, 3, 13 a 14
Čl. 1 odst. 1	—	Čl. 4 odst. 1
Čl. 1 odst. 2, 3 a 4	—	Čl. 4 odst. 5 a 6
—	—	Čl. 3 odst. 1 až 5
Čl. 2 odst. 1	—	Čl. 3 odst. 6
Čl. 2 odst. 2	—	Čl. 4 odst. 3
Čl. 3 odst. 1 a 2	—	Čl. 4 odst. 2
Čl. 3 odst. 3	—	Čl. 4 odst. 4
—	—	Čl. 4 odst. 7
—	—	Čl. 5 odst. 1 až 5 a 7
Čl. 4 odst. 1 první věta	—	Čl. 6 odst. 1
Čl. 4 odst. 1 druhá věta	—	Čl. 7 odst. 1
Čl. 4 odst. 1 třetí věta	—	Čl. 2 bod 4
Čl. 4 odst. 2	—	Čl. 6 odst. 1 písm. a)
Čl. 4 odst. 2 první odrážka	—	Čl. 6 odst. 1 písm. a) a čl. 2 body 5, 6 a 7
Čl. 4 odst. 2 druhá odrážka	—	Čl. 7 odst. 1 písm. a)
Čl. 4 odst. 3	—	Čl. 6 odst. 1 písm. b)
Čl. 4 odst. 3 první odrážka	—	Čl. 2 bod 8
Čl. 4 odst. 3 druhá odrážka	—	Čl. 2 bod 9
Čl. 4 odst. 3 písm. a) první a druhá odrážka	—	Čl. 6 odst. 1 písm. b) bod i)
Čl. 4 odst. 3 písm. a) třetí odrážka	—	Čl. 7 odst. 1 písm. a)

Směrnice 2006/126/ES	Nařízení (EU) č. 383/2012	Tato směrnice
Čl. 4 odst. 3 písm. b) první odrážka	—	Čl. 6 odst. 1 písm. b) bod ii)
Čl. 4 odst. 3 písm. b) druhá odrážka	—	Čl. 7 odst. 1 písm. b)
Čl. 4 odst. 3 písm. c) bod i)	—	Čl. 6 odst. 1 písm. b) bod iii) první odrážka
Čl. 4 odst. 3 písm. c) bod i) první odrážka	—	Čl. 7 odst. 1 písm. c) bod i)
Čl. 4 odst. 3 písm. c) bod ii)	—	Čl. 6 odst. 1 písm. b) bod iii) druhá odrážka
Čl. 4 odst. 3 písm. c) bod ii) první odrážka	—	Čl. 7 odst. 1 písm. c) bod ii)
Čl. 4 odst. 4	—	Čl. 6 odst. 1 písm. c)
Čl. 4 odst. 4 první odrážka	—	Čl. 2 body 10 a 11
Čl. 4 odst. 4 druhá odrážka	—	Čl. 1 odst. 2 písm. b)
Čl. 4 odst. 4 písm. a)	—	Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod i)
Čl. 4 odst. 4 písm. a) první odrážka	—	Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod i) první pododstavec a čl. 2 bod 12
Čl. 4 odst. 4 písm. a) druhá odrážka	—	Čl. 7 odst. 1 písm. a)
Čl. 4 odst. 4 písm. a) třetí odrážka	—	Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod i) druhý a třetí pododstavce
Čl. 4 odst. 4 písm. b), kromě poslední věty	—	Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod ii)
Čl. 4 odst. 4 písm. b), poslední věta	—	Čl. 7 odst. 1 písm. b)
Čl. 4 odst. 4 písm. c), kromě poslední odrážky	—	Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod iii)
Čl. 4 odst. 4 písm. c) poslední odrážka	—	Čl. 7 odst. 1 písm. b)
Čl. 4 odst. 4 písm. d)	—	Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod iv)
Čl. 4 odst. 4 písm. e), kromě poslední odrážky	—	Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod v)
Čl. 4 odst. 4 písm. e) poslední odrážka	—	Čl. 7 odst. 1 písm. b)
Čl. 4 odst. 4 písm. f)	—	Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod vi)
Čl. 4 odst. 4 písm. g), kromě poslední odrážky	—	Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod vii)
Čl. 4 odst. 4 písm. g) poslední odrážka	—	Čl. 7 odst. 1 písm. d)
Čl. 4 odst. 4 písm. h)	—	Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod viii)

Směrnice 2006/126/ES	Nařízení (EU) č. 383/2012	Tato směrnice
Čl. 4 odst. 4 písm. i), kromě poslední odrážky	—	Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod ix)
Čl. 4 odst. 4 písm. i) poslední odrážka	—	Čl. 7 odst. 1 písm. d)
Čl. 4 odst. 4 písm. j)	—	Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod x)
Čl. 4 odst. 4 písm. k), kromě poslední odrážky	—	Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod xi)
Čl. 4 odst. 4 písm. k) poslední odrážka	—	Čl. 7 odst. 1 písm. f)
Čl. 4 odst. 5	—	Čl. 6 odst. 2
Čl. 4 odst. 6 první pododstavec písm. a)	—	Čl. 7 odst. 2 písm. a)
Čl. 4 odst. 6 první pododstavec písm. b)	—	Čl. 7 odst. 2 písm. b)
Čl. 4 odst. 6 první pododstavec písm. c)	—	Čl. 7 odst. 2 písm. c)
Čl. 4 odst. 6 první pododstavec písm. d)	—	Čl. 7 odst. 2 písm. d)
Čl. 4 odst. 6 druhý pododstavec	—	Čl. 7 odst. 3
Čl. 4 odst. 6 třetí a čtvrtý pododstavce	—	Čl. 7 odst. 4
Čl. 4 odst. 7 první pododstavec	—	Čl. 7 odst. 1 písm. e) a g)
Čl. 4 odst. 7 druhý pododstavec	—	Čl. 7 odst. 2 písm. e) a f)
Článek 5	—	Článek 8
Čl. 6 odst. 1	—	Čl. 9 odst. 1
Čl. 6 odst. 2 písm. a)	—	Čl. 9 odst. 2 písm. a)
Čl. 6 odst. 2 písm. b)	—	Čl. 9 odst. 2 písm. b)
—	—	Čl. 9 odst. 2 písm. c)
—	—	Čl. 9 odst. 2 písm. d)
Čl. 6 odst. 2 písm. c)	—	Čl. 9 odst. 2 písm. e)
—	—	Čl. 9 odst. 2 písm. f)
Čl. 6 odst. 2 písm. d)	—	Čl. 9 odst. 2 písm. g)

Směrnice 2006/126/ES	Nařízení (EU) č. 383/2012	Tato směrnice
Čl. 6 odst. 2 písm. e)	—	Čl. 9 odst. 2 písm. h)
Čl. 6 odst. 2 písm. f)	—	Čl. 9 odst. 2 písm. i)
Čl. 6 odst. 3	—	Čl. 9 odst. 3
Čl. 6 odst. 4 písm. a) a b)	—	Čl. 9 odst. 4 první pododstavec písm. a) a b)
—	—	Čl. 9 odst. 4 první pododstavec písm. c) a d) a druh, třetí a čtvrtý pododstavce
Čl. 6 odst. 4 písm. c)	—	Čl. 9 odst. 2 písm. j)
—	—	Čl. 9 odst. 2 písm. k)
Čl. 7 odst. 1	—	Čl. 10 odst. 1
Čl. 7 odst. 2	—	Čl. 10 odst. 2 první, druhý a třetí pododstavce
Čl. 7 odst. 3 první pododstavec	—	Čl. 10 odst. 3
Čl. 7 odst. 3 druhý pododstavec	—	—
Čl. 7 odst. 3 třetí pododstavec	—	Čl. 10 odst. 2 čtvrtý pododstavec
Čl. 7 odst. 3 čtvrtý pododstavec	—	Čl. 10 odst. 2 čtvrtý pododstavec
Čl. 7 odst. 3 pátý pododstavec	—	Čl. 10 odst. 2 pátý pododstavec
—	—	Čl. 10 odst. 2 šestý pododstavec
Čl. 7 odst. 3 šestý pododstavec	—	Čl. 10 odst. 2 sedmý pododstavec
—	—	Čl. 10 odst. 2 osmý pododstavec
Čl. 7 odst. 4	—	Čl. 10 odst. 4
Čl. 7 odst. 5	—	Čl. 10 odst. 5
—	—	Článek 12
Článek 8	—	Čl. 4 odst. 8, čl. 5 odst. 6, čl. 8 odst. 2, čl. 10 odst. 6, čl. 19 odst. 2 a článek 25

Směrnice 2006/126/ES	Nařízení (EU) č. 383/2012	Tato směrnice
Článek 9	—	Článek 26
Článek 10	—	Článek 19
Čl. 11 odst. 1, 2 a 3	—	Čl. 13 odst. 1, 2 a 3
Čl. 11 odst. 4	—	Čl. 16 odst. 1 a 2
Čl. 11 odst. 5	—	Čl. 13 odst. 4
—	—	Článek 14
—	—	Čl. 15 odst. 1, 3, 4 a 6 až 10
Čl. 11 odst. 6	—	Čl. 15 odst. 2 a 5
—	—	Čl. 16 odst. 3 a 4
—	—	Článek 17
—	—	Článek 18
Článek 12	—	Čl. 20 odst. 1
—	—	Čl. 20 odst. 2, 3 a 4
Článek 13	—	Článek 21
Článek 14	—	Článek 24
Čl. 15 odst. 1	—	Čl. 22 odst. 1
Čl. 15 odst. 2 a 3	—	Čl. 22 odst. 2
Čl. 15 odst. 4	—	Čl. 22 odst. 3
—	—	Čl. 22 odst. 4, 5 a 6
—	—	Článek 23
—	—	Článek 27
—	—	Článek 28
Článek 16	—	Článek 29
Článek 17	—	Článek 30

Směrnice 2006/126/ES	Nařízení (EU) č. 383/2012	Tato směrnice
Článek 18	Článek 8	Článek 31
Článek 19	—	Článek 32
Příloha I	—	Příloha I, části A1, A2, D a E
—	Článek 1	—
—	Čl. 2 odst. 1	Příloha I, část B bod 1
—	Čl. 2 odst. 2	—
—	Čl. 2 odst. 3	—
—	Článek 3	Příloha I, část B bod 2
—	Článek 4	Příloha I, část B bod 3
—	Čl. 5 odst. 1	Příloha I, část B bod 4
—	Čl. 5 odst. 2	Příloha I, část B bod 5
—	Čl. 5 odst. 3	Příloha I, část B bod 6
—	Čl. 5 odst. 4	Příloha I, část B bod 7
—	Čl. 5 odst. 5	Příloha I, část B bod 8
—	Článek 6	—
—	Čl. 7 odst. 1	Příloha I, část B bod 9
—	Čl. 7 odst. 2	Příloha I, část B bod 10
—	Příloha I	Příloha I, část B1
—	Příloha II	Příloha I, část B2
—	Příloha III	Příloha I, část B3
—	Příloha IV	Příloha I, část B4
Příloha II	—	Příloha II
Příloha III, kromě bodů 3, 4 a 5	—	Příloha III
Příloha III, body 3, 4 a 5	—	Článek 11

Směrnice 2006/126/ES	Nařízení (EU) č. 383/2012	Tato směrnice
Příloha IV	—	Příloha IV
Příloha V	—	Příloha V, oddíl A
—	—	Příloha V, oddíl B
Příloha VI	—	Příloha VI
Příloha VII	—	—
Příloha VIII	—	Příloha VII