Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2025/2205

5.11.2025

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2025/2205

z 22. októbra 2025

o vodičských preukazoch, ktorou sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1724 a smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2561 a zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 383/2012

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ([1]),

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ([2]),

keďže:

(1) V roku 2017 sa neformálna Rada pre dopravu na Malte zhodla, že pretrvávajúci vysoký počet smrteľných dopravných nehôd a vážnych zranení v cestnej premávke predstavuje závažný spoločenský problém, a stanovila cieľ do roku 2030 znížiť počet vážnych zranení v Únii na polovicu. Vo vyhlásení z Valletty o bezpečnosti cestnej premávky, ktoré prijali ministri dopravy členských štátov Únie 29. marca 2017 sa Komisia vyzvala, aby pripravila posilnenú politiku Únie v oblasti bezpečnosti cestnej premávky a právny rámec na desaťročie so začiatkom v roku 2020, ktorý zahŕňa ambiciózny dlhodobý cieľ dosiahnuť do roku 2050 takmer nulovú úmrtnosť, čím sa posilní ochrana účastníkov cestnej premávky, najmä zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorí sú najčastejšie obeťami dopravných nehôd. Úsilie, ktoré orgány verejnej moci vynaložili v minulosti, viedlo k zníženiu počtu smrteľných dopravných nehôd z 51 400 v roku 2001 na 19 800 v roku 2021. Tieto údaje však nezodpovedajú cieľu Únie znížiť počet smrteľných dopravných nehôd v rokoch 2001 až 2020 o 75 % a pokrok smerom k zníženiu počtu takýchto smrteľných nehôd o polovicu počas prvého desaťročia neskôr stagnoval. Únia sa zaviazala, že sa do roku 2050 čo najviac priblíži k nulovému počtu obetí dopravných nehôd. V oznámení Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov z 9. decembra 2020 s názvom Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti (ďalej len „stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu“) sa stanovuje stratégia vízie nulovej úmrtnosti súvisiaca s týmto cieľom.

(2) Predpisy o vodičských preukazoch sú základnými prvkami spoločnej dopravnej politiky, prispieva sa nimi k zvýšeniu bezpečnosti cestnej premávky a uľahčuje voľný pohyb osôb, ktoré sa usadili v inom členskom štáte ako v štáte, v ktorom bol vodičský preukaz vydaný. Vzhľadom na význam prostriedkov individuálnej dopravy sa držbou vodičského preukazu riadne uznaného v hostiteľskom členskom štáte podporuje a uľahčuje voľný pohyb osôb a sloboda usadiť sa. Podobne každé nezákonné získanie takéhoto dokladu alebo vodičského oprávnenia alebo strata zákonne získaného vodičského preukazu nezákonným konaním má vplyv nielen na členský štát, v ktorom boli takéto porušenia spáchané, ale aj na bezpečnosť cestnej premávky v celej Únii.

([1]) Ú. v. EÚ C 293, 18.8.2023, s. 133.
([2]) Pozícia Európskeho parlamentu z 28. februára 2024 (Ú. v. EÚ C, C/2025/1355, 17.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/1355/oj) a pozícia Rady v prvom čítaní z 29. septembra 2025 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku). Pozícia Európskeho parlamentu z 21. októbra 2025 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).

(3) Rámec stanovený smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES ([3]) by sa mal aktualizovať tak, aby zodpovedal novej ére a bol udržateľný, inkluzívny, inteligentný a odolný. Mala by sa v ňom zohľadňovať potreba znížiť emisie a spotrebu energie z dopravy, a to aj väčšou mierou zavádzania vozidiel na alternatívne palivá, digitalizácia, demografické trendy a technologický vývoj, aby sa posilnila konkurencieschopnosť hospodárstva Únie. Najmä pokiaľ ide o niektoré vozidlá na alternatívne palivá, v rozsahu skupín vodičských preukazov by sa mala zohľadniť ich väčšia hmotnosť v porovnaní s konvenčnými vozidlami. Je dôležité zjednodušiť a digitalizovať administratívne postupy, aby sa odstránili zostávajúce prekážky, ako je administratívne zaťaženie, brániace voľnému pohybu osôb, ktoré sú vodičmi, ktorí sa usadili v inom členskom štáte ako v štáte, v ktorom bol vydaný vodičský preukaz. Harmonizovaný rámec noriem Únie pre vodičské preukazy by mal zahŕňať fyzické vodičské preukazy aj digitálne vodičské preukazy („mobilné“ vodičské preukazy) všetkých skupín a zabezpečiť ich vzájomné uznávanie, ak boli riadne vydané v súlade s touto smernicou.

(4) Európske spoločenstvo zaviedlo prvý „vzor Spoločenstva“ pre fyzické vodičské preukazy 4. decembra 1980. Odvtedy sa pravidlá týkajúce sa vzoru Spoločenstva stali základom najmodernejších štruktúr vydávania vodičských preukazov na svete, ktoré sa vzťahujú na viac ako 250 miliónov vodičov. Táto smernica by preto mala vychádzať zo získaných skúseností a z praxe a mali by sa ňou stanoviť harmonizované pravidlá týkajúce sa noriem Únie pre fyzické vodičské preukazy. Fyzické vodičské preukazy vydávané v Únii by mali predovšetkým zabezpečiť vysokú úroveň ochrany pred podvodmi a falšovaním a pozmeňovaním prostredníctvom opatrení proti falšovaniu a pozmeňovaniu a možnosť začleniť mikročipy alebo QR kódy.

(5) Každé spracúvanie osobných údajov na účely vykonávania tejto smernice by malo byť v súlade s rámcom Únie na ochranu údajov, najmä so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2002/58/ES ([4]), nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 ([5]) a smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/680 ([6]).

(6) Touto smernicou sa stanovuje právny základ pre uchovávanie povinného súboru osobných údajov vo fyzických vodičských preukazoch a v ich mikročipoch alebo QR kódoch a v mobilných vodičských preukazoch na účely preukázania a overenia vodičského oprávnenia a totožnosti osoby s cieľom zaručiť vysokú úroveň bezpečnosti cestnej premávky v celej Únii. Takéto údaje by sa mali obmedziť na to, čo je potrebné na preukázanie vodičského oprávnenia osoby, preukázanie jej totožnosti a overenie vodičských oprávnení a totožnosti tejto osoby. Uchovávanie a iné spracúvanie týchto údajov musí byť v súlade najmä s článkom 6 ods. 1 písm. e) a, pokiaľ ide o biometrické údaje, s článkom 9 ods. 2 písm. g) nariadenia (EÚ) 2016/679. V tejto smernici sa stanovujú aj dodatočné záruky, aby sa zaistila ochrana osobných údajov poskytnutých overovateľovi, a ním uchovávaných, počas procesu overovania. Najmä, overovateľ by mal mať možnosť uchovávať takéto údaje len vtedy, ak je na to oprávnený podľa práva Únie alebo vnútroštátneho práva; policajt by napríklad mohol byť oprávnený uviesť údaje z vodičského preukazu v policajnej správe alebo požičovňa by mohla byť oprávnená vyplniť údaje z vodičského preukazu v zmluve o prenájme vozidla.

(7) S cieľom zabezpečiť právnu zrozumiteľnosť a zaručiť bezproblémový prechod medzi touto smernicou a smernicou 2006/126/ES by členské štáty mali mať možnosť uložiť na mikročip dodatočné osobné údaje, ak je to stanovené vo vnútroštátnom práve, ktoré je v súlade s nariadením (EÚ) 2016/679. Touto samotnou smernicou sa však neposkytuje právny základ pre začlenenie takýchto dodatočných údajov.

([3]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES z 20. decembra 2006 o vodičských preukazoch (Ú. v. EÚ L 403, 30.12.2006, s. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

([4]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/58/ES z 12. júla 2002, týkajúca sa spracovávania osobných údajov a ochrany súkromia v sektore elektronických komunikácií (Ú. v. ES L 201, 31.7.2002, s. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([5]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/680 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov príslušnými orgánmi na účely predchádzania trestným činom, ich vyšetrovania, odhaľovania alebo stíhania alebo na účely výkonu trestných sankcií a o voľnom pohybe takýchto údajov a o zrušení rámcového rozhodnutia Rady 2008/977/SVV (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 89, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/680/oj).

(8) Naproti tomu, QR kód, ktorý sa má touto smernicou zaviesť, by mal umožňovať overiť pravosť informácií uvedených na fyzickom vodičskom preukaze. Nemal by však umožňovať uchovávanie dodatočných informácií nad rámec informácií uvedených na fyzickom vodičskom preukaze.

(9) Touto smernicou sa neposkytuje právny základ pre vytvorenie alebo vedenie databáz na vnútroštátnej úrovni na účely uchovávania biometrických údajov v členských štátoch, čo je záležitosť vnútroštátneho práva, ktoré musí byť v súlade s právom Únie v oblasti ochrany údajov. Touto smernicou sa navyše neposkytuje právny základ pre vytvorenie alebo vedenie centralizovanej databázy biometrických údajov na úrovni Únie.

(10) Jednou z priorít Únie je digitálna transformácia. V prípade cestnej dopravy sa ňou prispieva k odstráneniu zostávajúcich administratívnych prekážok voľného pohybu osôb, ako sú prekážky týkajúce sa času potrebného na vydanie fyzických vodičských preukazov. Mala by sa preto stanoviť samostatná norma Únie pre mobilné vodičské preukazy vydávané v Únii. S cieľom uľahčiť digitalizáciu by mobilné vodičské preukazy mali byť štandardným formátom vydávaným žiadateľom po uplynutí 54 mesiacov odo dňa prijatia prvého z vykonávacích aktov potrebných na zavedenie mobilných vodičských preukazov bez toho, aby bolo dotknuté právo žiadateľa získať vodičský preukaz vo fyzickom formáte alebo v oboch formátoch prostredníctvom tej istej aplikácie súčasne. Členské štáty majú možnosť vydávať mobilné vodičské preukazy pred dátumom, keď sa digitálny formát stane štandardným formátom.

(11) V súlade s cieľom digitálnej transformácie nezabudnúť na občanov, ako sa uvádza v Európskom vyhlásení o digitálnych právach a zásadách v digitálnom desaťročí z roku 2023, je nevyhnutné, aby občania mali naďalej právo požiadať o vodičský preukaz vo fyzickom formáte popri vodičskom preukaze v digitálnom formáte. Členské štáty by preto mali žiadateľovi na jeho žiadosť poskytnúť vodičský preukaz vo fyzickom formáte, a to bez zbytočného odkladu a vo všeobecnosti do troch týždňov, ak už je držiteľom digitálneho vodičského preukazu daného členského štátu potvrdzujúceho vodičské oprávnenie žiadateľa. Okrem toho sa členské štáty vyzývajú, aby pre naliehavé situácie, v ktorých by oneskorené prijatie fyzického vodičského preukazu viedlo k neprimeranej ujme pre žiadateľa, stanovili možnosť využiť núdzový postup, prostredníctvom ktorého by sa fyzický vodičský preukaz vydával v priebehu niekoľkých dní výmenou za primerané zvýšenie príslušných správnych poplatkov.

(12) Mobilný vodičský preukaz by mal obsahovať nielen informácie uvedené vo fyzickom vodičskom preukaze, ale aj informácie, ktorými sa umožňuje overiť pravosť týchto údajov. Malo by sa však zaistiť, aby sa aj v prípade overovania obmedzilo množstvo sprístupnených osobných údajov na to, čo by bolo uvedené na fyzickom vodičskom preukaze a čo je nevyhnutne potrebné na overenie pravosti takýchto údajov. Okrem toho, pokiaľ to nepovoľuje právo Únie alebo vnútroštátne právo, údaje potrebné na overenie by sa po overení nemali uchovávať. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby fyzické a mobilné vodičské preukazy vydané tej istej osobe boli rovnocenné, pokiaľ ide o oprávnenia a podmienky, za ktorých je uvedená osoba oprávnená viesť motorové vozidlo, a pokiaľ ide o trvanie administratívnej platnosti vodičských preukazov, ako sa stanovuje v tejto smernici.

(13) Členské štáty majú právomoc stanoviť svoje vlastné vnútroštátne pravidlá, na základe ktorých sa za vydanie vodičského preukazu vyžaduje zaplatenie poplatku. Členské štáty by však mali venovať náležitú pozornosť tomu, aby neovplyvňovali slobodnú voľbu občanov, pokiaľ ide o formáty vodičských preukazov, a to stanovením neprimeraných správnych poplatkov, ktoré neprimerane zvýhodňujú jeden formát pred druhým.

(14) Členské štáty by mali spolupracovať pri presadzovaní celosvetového používania a vzájomného uznávania mobilných vodičských preukazov. To by mohlo zahŕňať zmeny Medzinárodného dohovoru o jazde motorovými vozidlami z 24. apríla 1926, Ženevského dohovoru o cestnej premávke z 19. septembra 1949 a Viedenského dohovoru o cestnej premávke z 8. novembra 1968. Komisia má najlepšie predpoklady na to, aby v tejto súvislosti poskytla pomoc členským štátom, najmä pokiaľ ide o podmienky interoperability, ktoré umožňujú rozsiahle uznávanie mobilných vodičských preukazov Únie. Ako prvý krok v tomto procese by Komisia mala pri prijímaní vykonávacích aktov o mobilných vodičských preukazoch zohľadniť príslušný vývoj v tretích krajinách.

(15) V stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu sa stanovuje vízia pre Úniu podstatne zlepšiť udržateľnosť mobility a dopravy. Emisie z odvetvia cestnej dopravy zahŕňajú emisie skleníkových plynov, látky znečisťujúce ovzdušie, hluk a mikroplasty z opotrebovania pneumatík a ciest. Štýl jazdy vplýva na množstvo takýchto emisií, čo môže mať negatívny vplyv na životné prostredie a zdravie ľudí. Vodičskými skúškami by sa preto malo zaručiť, že odbornou prípravou vodičov sa vodičom umožní znižovať ich vplyv, pokiaľ ide o emisie, okrem iného aj prostredníctvom ekologického jazdenia, ako aj pripraviť ich na vedenie vozidiel s nulovými alebo nízkymi emisiami.

(16) V snahe umožniť občanom a obyvateľom priamo využívať prínosy vnútorného trhu bez toho, aby vzniklo zbytočné ďalšie administratívne zaťaženie, sa v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1724 ([7]) stanovuje prístup k online postupom týkajúcim sa fungovania vnútorného trhu, a to aj pre cezhraničných používateľov. Informácie o získaní a obnovení vodičského preukazu sú už zahrnuté v prílohe I k uvedenému nariadeniu. Príloha II k uvedenému nariadeniu by sa mala zmeniť s cieľom zabezpečiť, aby žiadatelia v rámci administratívnych postupov súvisiacich s vodičským preukazom mali k dispozícii postupy, ktoré sú v plnej miere online.

(17) Vodičské preukazy by sa mali zatriediť do skupín podľa typov vozidiel, pre ktoré je na nich uvedené vodičské oprávnenie. Takéto zatriedenie do skupín by sa malo urobiť jasne a zrozumiteľne a pri plnom rešpektovaní technických charakteristík dotknutých vozidiel a zručností potrebných na ich vedenie.

(18) V súlade s Dohovorom Organizácie Spojených národov o právach osôb so zdravotným postihnutím z 13. decembra 2006, ktorého zmluvnou stranou je Únia od 21. januára 2011, by sa mali prijať osobitné ustanovenia, aby sa osobám so zdravotným postihnutím vedenie motorových vozidiel uľahčilo. Okrem toho sa členské štáty nabádajú, aby bez toho, aby znížili minimálne normy týkajúce sa spôsobilosti viesť motorové vozidlo a vodičské zručnosti stanovené v tejto smernici, uspokojili osobitné potreby osôb so zdravotným postihnutím a uľahčili im príležitosti získať vodičský preukaz a byť jeho držiteľom. Členské štáty by tak po predchádzajúcom súhlase Komisie mali mať možnosť vylúčiť z uplatňovania pravidiel o skupinách vodičských preukazov podľa článku 6 tejto smernice určité typy poháňaných vozidiel.

(19) Členské štáty by mali mať možnosť naďalej vylúčiť z uplatňovania tejto smernice typy vozidiel používaných ozbrojenými silami a orgánmi civilnej obrany alebo pod ich kontrolou vzhľadom na osobitnú povahu operácií, ktoré takéto sily a orgány vykonávajú, a vozidiel, ktoré sa používajú.

(20) Minimálny vek žiadateľov pre jednotlivé skupiny vodičských preukazov by sa mal stanoviť na úrovni Únie. Členské štáty by však mali mať možnosť stanoviť pre vedenie určitých skupín motorových vozidiel vyššiu vekovú hranicu s cieľom ešte viac podporiť bezpečnosť cestnej premávky. Členské štáty by mali mať pre určité kategórie a vo výnimočných prípadoch možnosť stanoviť nižší minimálny vek s cieľom zohľadniť vnútroštátne okolnosti, najmä pokiaľ ide o vedenie vozidiel hasičského zboru, civilnej ochrany a záchranných vozidiel, ako aj vozidiel používaných na účely udržiavania verejnej bezpečnosti a poriadku.

(21) Záchranné vozidlá, a to vozidlá používané na účely udržiavania verejnej bezpečnosti a poriadku, a to aj poskytovaním okamžitej pomoci počas prírodných núdzových situácií alebo núdzových situácií spôsobených ľudskou činnosťou, ako sú policajné vozidlá, sanitky, vozidlá civilnej ochrany a záchranné vozidlá, alebo požiarne vozidlá môžu mať osobitné charakteristiky, ako je zvýšená hmotnosť spôsobená špeciálnym vybavením, a možno budú musieť využívať určité výnimky zo všeobecných pravidiel pre vodičské preukazy skupiny B s cieľom účinne reagovať na krízové situácie a na potreby záchrany. Okrem toho, aby sa zabránilo potenciálnym prekážkam cezhraničnej premávky takýchto vozidiel počas ich používania na cezhraničné zásahy v rôznych regiónoch Únie, by členské štáty mali mať možnosť dočasne alebo na neurčito povoliť, aby sa tieto pohotovostné vozidlá viedli na ich území s vodičským preukazom skupiny B. V tejto súvislosti sa členské štáty nabádajú, aby vzájomne uznávali vnútroštátne opatrenia, aby sa cezhraničným núdzovým operáciám nebránilo alebo aby neboli penalizované.

(22) S cieľom zohľadniť potreby mobility mladých obyvateľov členských štátov, ako je napríklad potreba viesť vozidlo na dlhé vzdialenosti v riedko osídlených oblastiach s nedostatkom primeraných alternatívnych prostriedkov osobnej mobility, by členské štáty po predchádzajúcom súhlase Komisie mali mať možnosť znížiť minimálny vek na 15 rokov na vydávanie vodičských preukazov obmedzených na ich vlastné územie na vedenie určitých typov vozidiel skupiny B1. Je dôležité, aby takéto zníženie minimálneho veku nemalo negatívny vplyv na bezpečnosť cestnej premávky. Komisia by preto mala pred poskytnutím súhlasu s týmto znížením minimálneho veku náležite posúdiť vplyv takéhoto zníženia na bezpečnosť cestnej premávky, pričom by mala zohľadniť všetky relevantné informácie poskytnuté zo strany odborníkov z členských štátov.

(23) Prínosom pre bezpečnosť cestnej premávky môže byť kombinácia stanovenia primeraného minimálneho veku pre vodičské preukazy pre každú skupinu, ktorou sa uľahčuje nezávislosť mladých vodičov v oblasti mobility a tiež ich včasný prístup k vedeniu vozidla z povolania, a prísnejších podmienok pre vodičov začiatočníkov, pokiaľ ide okrem iného o požívanie alkoholu spojené vedením motorového vozidla. Minimálny vek by sa nemal znižovať na úkor bezpečnosti cestnej premávky.

([7]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1724 z 2. októbra 2018 o zriadení jednotnej digitálnej brány na poskytovanie prístupu k informáciám, postupom a asistenčným službám a službám riešenia problémov a o zmene nariadenia (EÚ) č. 1024/2012 (Ú. v. EÚ L 295, 21.11.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj).

(24) Mal by sa zaviesť systém odstupňovania, to jest stanovenie oprávnenia na získanie vodičského preukazu konkrétnej skupiny ako podmienky na to, aby bol žiadateľ oprávnený byť držiteľom určitých ďalších skupín vodičských preukazov a rovnocennosti medzi skupinami, vo vhodných prípadoch vrátane minimálneho obdobia praxe pred takýmto oprávnením. Takýto systém by mal byť záväzný pre všetky členské štáty bez toho, aby bola dotknutá možnosť členských štátov uplatňovať vo vzájomných vzťahoch na svojom území určitú rovnocennosť. Členským štátom by sa takisto malo umožniť zaviesť určitú rovnocennosť obmedzenú na ich vlastné územie.

(25) Kľúčom k zelenej transformácii je väčší podiel vozidiel na alternatívne palivá. V tejto smernici by sa mala zohľadniť možnosť, že pri vodičských preukazoch skupiny B a BE budú k dispozícii nové modely zvýšenej hmotnosti. Držitelia vodičského preukazu skupiny B alebo BE by preto mali mať možnosť viesť motorové vozidlá, a to na účely prevozu osôb aj tovaru, poháňané úplne alebo čiastočne alternatívnymi palivami, ktorých maximálna povolená hmotnosť prekračuje 3 500 kg, na základe vodičskej praxe v skupine, pre ktorú získali vodičský preukaz.

(26) Právo na vodičský preukaz je zárukou voľného pohybu a uľahčuje sa ním účasť na hospodárskom a sociálnom živote, čo je dôležité najmä vo vidieckych a v menej urbanizovaných oblastiach s obmedzenou sieťou verejnej dopravy. Pre staršie osoby, osoby so zníženou pohyblivosťou alebo osoby so zdravotným postihnutím je individuálna doprava dôležitým prvkom pri podpore ich mobility. Posúdenie spôsobilosti vodiča bezpečne viesť vozidlo by sa malo vykonať na základe osobitných kritérií, pričom by sa mal zohľadniť najmä zdravotný stav vodiča podľa objektívnych výsledkov vyšetrení a v náležitých prípadoch testov. Rozhodnutia o zrušení, odobratí, pozastavení alebo obmedzení vodičských preukazov by sa mali prijímať individuálne a nemali by byť dôsledkom diskriminácie, najmä na základe veku.

(27) Na účely bezpečnosti cestnej premávky je potrebné aktualizovať harmonizované minimálne požiadavky, ktoré musí žiadateľ splniť pred vydaním vodičského preukazu. To by malo zahŕňať vedomosti, zručnosti a správanie súvisiace s vedením poháňaných vozidiel, vodičskú skúšku a minimálne normy telesnej a duševnej spôsobilosti na vedenie takýchto vozidiel.

(28) Vzhľadom na rastúcu dostupnosť a používanie pokročilých systémov pomoci pre vodiča a systémov automatizovanej jazdy je potrebné zahrnúť požiadavky týkajúce sa uvedených systémov do teoretických skúšok s cieľom zabezpečiť všeobecné vedomosti vodiča o výhodách, obmedzeniach a rizikách spojených s takýmito systémami. Táto požiadavka na vedomosti by sa mala vzťahovať najmä na oblasť používania systémov automatizovanej jazdy, existenciu žiadostí o prevzatie systémami automatizovanej jazdy a zostávajúce povinnosti vodiča v čase, keď sú systémy automatizovanej jazdy aktívne.

(29) Pri vydávaní vodičského preukazu a následne v pravidelných intervaloch by sa mal poskytnúť dôkaz o splnení minimálnych noriem telesnej a duševnej spôsobilosti. Takýmto pravidelným monitorovaním v súlade s vnútroštátnymi predpismi o splnení minimálnych noriem sa prispeje k voľnému pohybu osôb, zabráni narušeniu hospodárskej súťaže a zohľadní zodpovednosť vodičov. Vnútroštátne pravidlá splnenia minimálnych noriem by mali pozostávať z lekárskej prehliadky pri vydaní a obnovení vodičského preukazu. Túto prehliadku by mohli vykonávať všeobecní lekári alebo akýkoľvek iný príslušný zdravotnícky orgán alebo odborník v oblasti zdravotníctva, ako je stanovené v práve každého členského štátu.

(30) Primeraný zrak je základnou podmienkou na zabezpečenie fyzickej spôsobilosti viesť vozidlo. Všetci žiadatelia o vodičský preukaz by sa preto mali podrobiť vhodnému posúdeniu, aby sa uistili, že majú primeranú zrakovú ostrosť, v prípade potreby vrátane ďalšieho vyšetrenia zorného poľa príslušným odborníkom v oblasti zraku, ktorý je oprávnený podľa vnútroštátneho práva. Členské štáty by mali mať možnosť ísť nad rámec tejto požiadavky tým, že budú vyžadovať rovnaký postup pri obnovovaní vodičských preukazov. Desatinný zápis zrakovej ostrosti predstavuje medzinárodne uznávaný štandard porovnateľnosti pri určovaní zraku.

(31) Pri vydávaní alebo obnovovaní určitých skupín vodičských preukazov by členské štáty mali mať možnosť namiesto požadovania lekárskej prehliadky požadovať od žiadateľa alebo držiteľa vodičského preukazu, aby písomne alebo elektronicky poskytol sebahodnotenie, ktorého koncept by mohol byť zameraný na riziko. Najžiaducejšie by však bolo, aby členské štáty zahrnuli lekárske prehliadky aspoň ako súčasť postupu pri prvom vydaní vodičských preukazov s cieľom posúdiť splnenie podmienok stanovených v tejto smernici a vo vnútroštátnom práve.

(32) Po vydaní vodičského preukazu by členské štáty mali mať možnosť zaviesť namiesto vyžadovania lekárskej prehliadky alebo sebahodnotenia pri obnovení systém na zabezpečenie reakcie na zmeny telesnej alebo duševnej spôsobilosti držiteľa vodičského preukazu. Vzhľadom na rozmanitosť v organizácii vnútroštátnych systémov zdravotnej starostlivosti a postupov, pokiaľ ide o ich účinnú koordináciu s orgánmi vydávajúcimi vodičské preukazy pri ich vydávaní a obnovovaní, by takýto systém mohol mať rôzne formy, pričom hlavnou zásadou je, že zdravotnícke orgány alebo orgány vydávajúce vodičské preukazy by mali spájať zdravotný stav držiteľov vodičských preukazov s ich schopnosťou a oprávnením viesť vozidlo. Táto reakcia zdravotníckych orgánov alebo orgánov vydávajúcich vodičské preukazy by sa mohla zakladať aj na posúdení vyhlásení držiteľa vodičského preukazu na základe všeobecnej povinnosti uloženej všetkým držiteľom vodičských preukazov oznámiť svoj zdravotný stav, ktorý je relevantný pre vedenie motorového vozidla, čo by viedlo k odoslaniu k špecialistovi, zákazu viesť vozidlo vyjadrenému lekárom alebo v konečnom dôsledku k odobratiu, pozastaveniu alebo obmedzeniu vodičského preukazu.

(33) Členské štáty by tiež mali mať možnosť kombinovať takéto opatrenia s cieľom zvýšiť ich efektívnosť a uplatňovať normy týkajúce sa spôsobilosti viesť vozidlo, ktoré sú prísnejšie ako minimálne normy stanovené v tejto smernici.

(34) Nedávnym pokrokom v oblasti zdravotníckych technológií sa zvýšila bezpečnosť cestnej premávky tým, že sa riešili riziká spojené s jazdou s určitými zdravotnými stavmi. Inováciami, ako sú systémy nepretržitého monitorovania glukózy pre osoby, ktoré majú diabetes mellitus, sa umožňuje účinné ovládanie ich stavu v reálnom čase, čím sa znižujú riziká súvisiace s vedením vozidla. Tieto technológie sa rýchlo vyvíjajú, zabezpečuje sa nimi lepšia kontrola zdravotných problémov a ďalej sa zvyšuje bezpečnosť cestnej premávky.

(35) Vzhľadom na štúdie, ktoré sa vykonávajú o rôznych chorobách, ktoré predstavujú riziko nadmernej spavosti a ospalosti, by Komisia mala po ukončení primeraného počtu štúdií a ich sprístupnení vedeckej obci začať preskúmavanie ustanovení tejto smernice, ktoré sa týkajú syndrómu obštrukčného spánkového apnoe. Vzhľadom na vedecký pokrok dosiahnutý pri liečbe zhoršeného zraku by Komisia mala začať aj preskúmavanie ustanovení tejto smernice, ktoré sa týkajú tejto podmienky.

(36) S cieľom zabezpečiť jednotné práva v celej Únii a bez toho, aby bola dotknutá bezpečnosť cestnej premávky, by vodičské preukazy skupín AM, A1, A2, A, B1 B a BE mali mať administratívnu platnosť 15 rokov a vodičské preukazy skupín C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E by mali mať administratívnu platnosť päť rokov. Členské štáty by však mali mať možnosť uplatňovať obdobie platnosti desiatich rokov namiesto 15 rokov, ak sa vodičský preukaz používa aj ako osobný doklad totožnosti. Na základe už platného rámca, ktorý umožňuje členským štátom zvýšiť frekvenciu obnovovania pre žiadateľov vo vyššom veku, by sa všeobecná dĺžka platnosti mohla skrátiť na základe objektívnych faktorov, ktoré majú všeobecnú súvislosť s priemernými fyzickým a duševným stavom vodičov, ako je vek, a členské štáty by mali mať možnosť vo výnimočných prípadoch, ako sú stanovené v tejto smernici, vymedziť kratšie obdobia platnosti, ako sú obdobia stanovené v tejto smernici.

(37) Bezpečnosť cestnej premávky sa môže zvýšiť doškoľovacími kurzami pre skúsených vodičov, ktorými sa zvýši informovanosť a v rámci ktorých vodiči budú musieť získať ďalšie skúsenosti s novými technológiami, ako sú pokročilé systémy pomoci pre vodiča a systémy automatizovanej jazdy. V tejto súvislosti, ako aj v kontexte výcviku vodičov pred vydaním vodičského preukazu by mohlo byť užitočné používanie trenažérov na zlepšenie dôležitých vodičských zručností, ako je reakcia na nepriaznivé podmienky a núdzové scenáre.

(38) V súvislosti s postupnou digitalizáciou a automatizáciou, s čoraz prísnejšími požiadavkami na znižovanie emisií v cestnej doprave, ako aj neustálym technologickým pokrokom dosahovaným v oblasti poháňaných vozidiel je potrebné, aby všetci vodiči mali aktuálne vedomosti o nových technológiách, bezpečnosti cestnej premávky a jej udržateľnosti. Podporou celoživotného vzdelávania vodičov zo strany členských štátov, napríklad ponúknutím účasti na kurzoch bezpečnej jazdy so spätnou väzbou, sa môže prispieť k inkluzívnejšej mobilite. Takáto podpora celoživotného vzdelávania môže zohrať kľúčovú rolu, pokiaľ ide o udržanie aktuálnych zručností skúsených vodičov z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky, nových technológií a zmien hmotnosti vozidiel, čím sa zlepšuje palivová účinnosť a znižujú emisie, a riadenia rýchlosti.

(39) S cieľom umožniť členským štátom a v riadne odôvodnených prípadoch Únii ako celku reagovať na krízy, ktoré znemožňujú vnútroštátnym orgánom obnovovať vodičské preukazy, ktorých platnosť by inak uplynula, by malo byť možné predlžovať administratívnu platnosť takýchto vodičských preukazov. Takéto predĺženie by malo byť možné len na obdobie, ktoré je nevyhnutne potrebné.

(40) Zásadou „jeden držiteľ – jeden vodičský preukaz“ by sa malo zabrániť tomu, aby bola akákoľvek osoba držiteľom viac ako jedného fyzického vodičského preukazu. Táto zásada by sa mala rozšíriť aj na zohľadnenie technických špecifík mobilných vodičských preukazov, keďže držiteľ by mohol požiadať o vydanie fyzického vodičského preukazu namiesto mobilného vodičského preukazu alebo spolu s ním a mobilný vodičský preukaz by sa mohol zobrazovať vo viacerých elektronických zariadeniach.

(41) Z dôvodu bezpečnosti cestnej premávky by členské štáty mali mať možnosť uplatňovať svoje vnútroštátne ustanovenia o zrušení, odobratí, pozastavení a obnovení vodičských preukazov na všetkých držiteľov vodičských preukazov, ktorí nadobudli obvyklé bydlisko na ich území.

(42) Vodiči, ktorí sú po výmene vodičského preukazu vydaného v tretej krajine držiteľmi vodičského preukazu vydaného členským štátom, v ktorom majú bydlisko, by mali byť oprávnení viesť vozidlá v celej Únii, ako keby pôvodne získali vodičský preukaz v Únii. Tým sa prispieva k voľnému pohybu osôb v rámci Únie.

(43) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice, by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci na určenie tretích krajín, ktoré zaisťujú porovnateľnú úroveň bezpečnosti cestnej premávky ako Únia, čím by sa držiteľom vodičských preukazov vydaných týmito tretími krajinami umožnila výmena ich vodičských preukazov, s výhradou príslušných podmienok, ktoré by mali byť spresnené a riadne vymedzené pre všetky dotknuté kategórie vodičských preukazov, za podmienok podobných tým, ktoré by sa uplatňovali, ak by boli vydané v niektorom členskom štáte. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 ([8]).

(44) Pokiaľ ide o vodičské preukazy vydané tretími krajinami, ktoré nie sú vymedzené vo vykonávacom akte ako tretie krajiny s úrovňou bezpečnosti cestnej premávky porovnateľnou s úrovňou bezpečnosti cestnej premávky Únie alebo vydané tretími krajinami, vo vzťahu ku ktorým takýto vykonávací akt výmenu takéhoto vodičského preukazu výslovne nepovoľuje ani nezakazuje, členské štáty by mali mať možnosť ich vymeniť v súlade so svojimi vnútroštátnymi pravidlami za predpokladu, že na takto vydanom vodičskom preukaze použijú príslušný (-é) kód (-y) Únie. Ak sa držiteľ takéhoto vodičského preukazu presťahuje do nového členského štátu, tento členský štát by nemal byť povinný uplatniť na takýto vodičský preukaz zásadu vzájomného uznávania.

(45) Nový rámec pre výmenu vodičských preukazov vydaných tretími krajinami by sa mal tiež považovať za nástroj na riešenie nedostatku vodičov z povolania, keďže cieľom pravidiel je uľahčiť voľný pohyb držiteľov vodičských preukazov rôznych skupín. Vzhľadom na to, že na vedenie vozidla štátnymi príslušníkmi tretích krajín, ktorí sú zamestnaní v podniku so sídlom v členskom štáte alebo pracujú pre taký podnik a ktorí vykonávajú cestnú dopravu v rámci Únie, by sa mohla vzťahovať ďalšia požiadavka na kvalifikáciu osvedčená osvedčením o odbornej spôsobilosti (ďalej len „OOS“), Komisia by mala posúdiť, ako by sa očakávané pozitívne účinky nového rámca mohli ďalej podporovať v súvislosti s inými vodičskými dokladmi bez toho, aby bol dotknutý celkový cieľ zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky v Únii.

(46) „Turistika za vodičskými preukazmi“, a to praktiky zmeny bydliska na účely získania nového vodičského preukazu okrem iného s cieľom obísť účinky zrušenia, odobratia, pozastavenia alebo obmedzenia vodičského oprávnenia vodiča poháňaného vozidla, jeho vodičského preukazu alebo uznania platnosti jeho vodičského preukazu udeleného v inom členskom štáte, je rozšírený jav, ktorý má negatívny vplyv na bezpečnosť cestnej premávky. Len zmenou bydliska by vodiči nemali byť oslobodení od požiadaviek, ktoré sú na nich kladené na účely vrátenia vodičského preukazu, uznania jeho platnosti alebo vodičského oprávnenia. Zároveň by sa malo objasniť, že akékoľvek konanie občanov alebo ich nedostatočná telesná alebo duševná spôsobilosť viesť vozidlo by mali viesť k zákazu viesť vozidlo na časovo neobmedzené obdobie len vtedy, ak je to riadne odôvodnené. Mali by sa stanoviť podmienky pre iné členské štáty ako tie, ktoré uložili zrušenie, odobratie, pozastavenie alebo obmedzenie vodičského preukazu, aby mohli takejto osobe vydať vodičský preukaz, ak sa to považuje za vhodné na základe informovaného rozhodnutia a ak je platnosť takto vydaného vodičského preukazu obmedzená na územie členských štátov, ktoré neuložili zákaz na neurčité obdobie.

([8]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

(47) S cieľom zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky by sa pre určité skupiny vodičských preukazov mal zaviesť únijný systém vedenia vozidla so sprievodom. V rámci pravidiel takéhoto systému by žiadatelia mali mať možnosť získať vodičské preukazy v príslušných skupinách pred dosiahnutím požadovaného minimálneho veku. Používanie týchto vodičských preukazov by však malo byť podmienené sprievodom skúseného vodiča, napríklad rodinného príslušníka. V takýchto situáciách by členské štáty mali mať možnosť z dôvodu bezpečnosti cestnej premávky stanoviť na svojom území prísnejšie podmienky a pravidlá v súvislosti s vodičskými preukazmi, ktoré vydali.

(48) Systémom vedenia vozidla so sprievodom by sa mohlo prispieť k sprístupneniu a zatraktívneniu povolania vodiča nákladného vozidla pre mladšie generácie, aby sa rozšírili ich profesijné možnosti a aby sa napomohlo riešeniu nedostatku vodičov v Únii, bez toho, aby bol dotknutý celkový cieľ tohto systému zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky. Členské štáty by preto mali mať možnosť uplatňovať uvedený systém na vodičské preukazy skupín C1, C1E a C popri vodičských preukazoch skupiny B a vodičské preukazy vydané zodpovedajúcim spôsobom by sa mali vzájomne uznávať medzi tými členskými štátmi, ktoré na systém uplatňujú tento väčší rozsah pôsobnosti.

(49) Systémom vedenia vozidla so sprievodom by sa nemali obmedzovať existujúce možnosti členských štátov znížiť minimálny vek pre skupinu B a uplatňovať súvisiace podmienky na vnútroštátnej úrovni.

(50) Podmienky a požiadavky stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2561 ([9]) na vedenie autobusu skupiny D alebo DE od určitého veku po odbornej kvalifikácii by sa mali zjednodušiť bez toho, aby bola ohrozená bezpečnosť cestnej premávky.

(51) Členské štáty sa vyzývajú, aby zintenzívnili partnerstvá medzi inštitúciami vzdelávania a odbornej prípravy vrátane univerzít a odborných škôl a dopravnými a logistickými spoločnosťami s cieľom riešiť nedostatok vodičov z povolania v Únii. Rozvojom a podporou učňovskej a odbornej prípravy a podobných vzdelávacích ponúk v uvedených partnerstvách by sa budúcim vodičom z povolania mala ponúknuť príležitosť lepšie sa oboznámiť s výhodami a výzvami tohto povolania, zlepšiť ich prevádzkové a organizačné zručnosti a získať skúsenosti a zároveň používať pokročilé technológie a techniky. Komisia sa nabáda, aby podporovala verejno-súkromné partnerstvá medzi odbornými školami a logistickými a dopravnými spoločnosťami s cieľom zlepšiť dostupnosť a zručnosti vodičov z povolania prostredníctvom programov Únie, ako je Erasmus+.

(52) Pri zhodnotení existujúcich zdrojov príjmov na uľahčenie bezpečnosti cestnej premávky sa členským štátom odporúča použiť príjmy z peňažných sankcií za dopravné delikty súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky v rozsahu pôsobnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/413 ([10]) s cieľom zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky a zabezpečiť transparentnosť opatrení v oblasti bezpečnosti cestnej premávky.

(53) Malo by sa zaistiť, aby vodiči, ktorí získavajú vodičský preukaz prvýkrát, neohrozovali bezpečnosť cestnej premávky. Pre uvedených vodičov začiatočníkov by sa mala stanoviť skúšobná lehota v trvaní najmenej dvoch rokov, počas ktorej by sa mali uplatňovať prísnejšie pravidlá alebo sankcie za vedenie vozidla pod vplyvom alkoholu, bez toho, aby bola dotknutá právomoc členských štátov regulovať správanie vodičov. Takéto prísnejšie pravidlá by mohli zahŕňať osobitný výcvik vodičov začiatočníkov alebo pozostávať z takéhoto výcviku, v rámci ktorého by sa im poskytla ďalšia inštruktáž, pokiaľ ide o informovanosť o rizikách, a zamysleli by sa nad svojím správaním. Mali by sa zaviesť aj osobitné opatrenia na zabezpečenie obmedzenia jazdy pod vplyvom návykových látok u vodičov začiatočníkov a na podporu riadneho užívania požadovaných bezpečnostných systémov z ich strany. Takéto opatrenia by mohli zahŕňať prísnejšie pravidlá alebo sankcie. Ak sa použijú sankcie, mali by byť účinné, primerané, odrádzajúce a nediskriminačné a mohli by zahŕňať zákaz vedenia vozidla, ako aj osobitnú odbornú prípravu vodičov začiatočníkov zameranú na informovanosť o rizikách. Takéto osobitné opatrenia by mali pozostávať z osobitne cieleného úsilia v oblasti presadzovania predpisov a kampane. Členské štáty by mali mať možnosť na svojom území slobodne uplatňovať dodatočné pravidlá pre vodičov začiatočníkov s cieľom zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky, ako je napríklad druhá skúšobná lehota pre ďalšiu skupinu vodičských preukazov, aby sa zohľadnili rôzne riziká a požadované zručnosti spojené s novou skupinou.

([9]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2561 zo 14. decembra 2022 o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy (Ú. v. EÚ L 330, 23.12.2022, s. 46, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2561/oj).

([10]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/413 z 11. marca 2015, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky (Ú. v. EÚ L 68, 13.3.2015, s. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj).

(54) Všeobecne uplatňované systémy nulovej tolerancie jazdy pod vplyvom alkoholu, ktoré sú spojené s cieleným presadzovaním predpisov, sa ukázali ako účinná metóda na zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky. Na zníženie počtu smrteľných nehôd a zranení v cestnej premávke sa za najúčinnejšie opatrenie bežne považuje nulový limit na alkohol bez ohľadu na náhodné požitie alebo požitie, ktoré nemá vplyv na vodičský výkon. Zavádzajú sa aj politiky nulovej tolerancie, pokiaľ ide o vedenie vozidla pod vplyvom návykových látok. Členské štáty sa nabádajú, aby vo svojom vnútroštátnom práve zachovali a zaviedli takéto všeobecne uplatňované systémy nulovej tolerancie, pre ktoré by mal byť systém skúšobnej lehoty doplnkovým opatrením zameraným na nadmerné zastúpenie vodičov začiatočníkov, najmä mladých ľudí, pri dopravných nehodách súvisiacich s vedením vozidla pod vplyvom alkoholu a pod vplyvom návykových látok.

(55) Členské štáty sa vyzývajú, aby do svojich učebných plánov základných a stredných škôl zahrnuli veku primeranú odbornú prípravu v oblasti pravidiel bezpečnosti cestnej premávky a informovanosti o dopravných rizikách, v ktorých sa odrazí aj zvýšená popularita zariadení osobnej mobility, ako sú elektrické bicykle a elektrické kolobežky. Osvojenie si základných pravidiel bezpečnosti cestnej premávky v mladom veku môže pomôcť predchádzať dopravným nehodám, a to zvyšovaním informovanosti a rozvíjaním zodpovedného správania, čím sa občanom od mladého veku umožní prijímať bezpečné rozhodnutia na základe dôkladnej znalosti príslušných pravidiel a rizík. Komisia sa nabáda, aby umožňovala a podporovala výmenu najlepších postupov medzi členskými štátmi a ich orgánmi, a to aj prostredníctvom finančnej podpory.

(56) Mali by sa stanoviť minimálne normy týkajúce sa prístupu k povolaniu skúšajúceho pri vodičských skúškach a požiadaviek odbornej prípravy skúšajúceho pri vodičských skúškach s cieľom zlepšiť vedomosti a zručnosti skúšajúcich vrátane testovania vnímania nebezpečenstva, a tým zabezpečiť objektívnejšie hodnotenie žiadateľov o vodičský preukaz a dosiahnuť väčšiu harmonizáciu vodičských skúšok. Komisia by okrem toho mala byť splnomocnená prijímať delegované akty s cieľom zmeniť tieto minimálne normy na účely ich prispôsobenia akémukoľvek technickému, prevádzkovému alebo vedeckému vývoju v tejto oblasti vrátane pokročilých systémov pomoci pre vodiča a systémov automatizovanej jazdy, ak to bude potrebné.

(57) Pojem obvyklé bydlisko by sa mal stanoviť tak, aby bolo možné riešiť problémy, ktoré vzniknú, keď obvyklé bydlisko nemožno určiť na základe pracovných alebo osobných väzieb. Pravidlo, podľa ktorého môže vodičské preukazy vydávať len členský štát obvyklého bydliska, by mohlo v určitých prípadoch predstavovať neprimeranú jazykovú prekážku. Preto v prípadoch, keď členský štát obvyklého bydliska neposkytuje príležitosť absolvovať skúšky v úradnom jazyku členského štátu, ktorého je žiadateľ štátnym príslušníkom, by malo byť možné, aby žiadateľ vykonal teoretickú alebo praktickú skúšku alebo oboje v členskom štáte, ktorého je žiadateľ štátnym príslušníkom. Touto výnimkou by sa nemalo členským štátom brániť v prijímaní opatrení proti zneužívaniu alebo podvodom, ktoré by sa mohli rozvinúť okolo novej flexibility. Mali by sa stanoviť osobitné pravidlá pre diplomatov a ich rodiny, keď si pracovné povinnosti diplomata vyžadujú ich dlhodobý pobyt v zahraničí.

(58) Členské štáty by si pri vykonávaní tejto smernice mali navzájom pomáhať. Na poskytovanie takejto pomoci by mali v čo najväčšej možnej miere využívať sieť vodičských preukazov EÚ uvedenú v článku 15 ods. 1 smernice 2006/126/ES. Cieľom siete vodičských preukazov EÚ je zaručiť uznávanie dokladov a nadobudnutých práv pochádzajúcich z členských štátov, bojovať proti podvodom v oblasti dokladov a vedeniu vozidla bez oprávnenia, predchádzať vydávaniu viacerých vodičských preukazov a uľahčiť výkon zákazov vedenia vozidla. Členským štátom by sa mala poskytnúť najmä možnosť systematicky overovať, že dôvody, ktoré viedli k akýmkoľvek predtým uloženým zrušeniam, odobratiam, pozastaveniam alebo obmedzeniam, prestali existovať. Používanie siete vodičských preukazov EÚ na vykonávanie iných aktov Únie by malo byť povolené len vtedy, ak sú tieto použitia výslovne stanovené v tejto smernici.

(59) V snahe umožniť vypracúvanie zmysluplných správ o vykonávaní tejto smernice by Komisia mala každý rok dostávať informácie o počte vydaných, obnovených, nahradených, odobratých a vymenených fyzických a mobilných vodičských preukazov každej skupiny. Komisia by mala dostávať aj štatistiky o závažných dopravných nehodách, ktorých účastníkmi boli 17-roční vodiči ako účastníci systému vedenia vozidla so sprievodom, v rámci širšieho získavania údajov o dopravných nehodách vodičov z povolania. Vzhľadom na prípravu týchto správ, vzájomnú pomoc členských štátov pri vykonávaní tejto smernice a spoločné úsilie členských štátov o zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky vo všeobecnosti sa členské štáty vyzývajú, aby si medzi sebou a s Komisiou pravidelne vymieňali informácie o svojich najlepších postupoch, pokiaľ ide o opatrenia v oblasti bezpečnosti cestnej premávky súvisiace s vodičmi, napríklad odbornú prípravu v oblasti informovanosti o rizikách, systémy pre vodičov začiatočníkov, pozornosť venovanú zraniteľným účastníkom cestnej premávky, celoživotnú odbornú prípravu alebo monitorovanie spôsobilosti vodiča viesť motorové vozidlo. Tieto výmeny môžu byť súčasťou projektovej práce, ako je Európske observatórium bezpečnosti cestnej premávky a Výmenný program EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, alebo pravidelných zasadnutí expertnej skupiny. Rozdiely v metódach, postupoch a vnútroštátnych charakteristikách medzi členskými štátmi sú cenným zdrojom vzájomného učenia a výmeny najlepších postupov.

(60) Technologický vývoj a inovácie v oblasti vozidiel na alternatívne palivá, ktoré majú vplyv na hmotnosť vozidla, naďalej ovplyvňujú regulačný rámec upravujúci vodičské preukazy. Vzhľadom na to, že tento rámec je technicky zložitý, mal by sa vyvíjať spôsobom, ktorým sa zabezpečí právna istota a ktorý bude v súlade so zásadou technologickej neutrality, pričom sa zabezpečí, aby pravidlá neopodstatnene nezvýhodňovali ani neznevýhodňovali konkrétne technológie, ale namiesto toho poskytovali spravodlivý a nadčasový rámec. Komisia by preto mala monitorovať technologický pokrok v oblasti vozidiel na alternatívne palivá a posúdiť jeho vplyv na odstupňovanie a rovnocennosť medzi skupinami vodičských preukazov, aby sa zabezpečil jasný, vyvážený a aktuálny regulačný rámec, ktorým sa zaručí bezpečnosť cestnej premávky bez toho, aby sa brzdili inovácie.

(61) S cieľom dosiahnuť ciele tejto smernice, najmä prispôsobiť prílohy akémukoľvek technickému, prevádzkovému alebo vedeckému vývoju, by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmeny častí príloh k tejto smernici, ktorými sa riadia špecifikácie fyzických vodičských preukazov; zmeny časti príloh k tejto smernici, ktorou sa stanovujú špecifikácie mobilných vodičských preukazov; zmeny časti príloh k tejto smernici, v ktorej sa určujú pravidlá o príslušných vnútroštátnych kódoch a kódoch Únie; zmeny príloh k tejto smernici, v ktorých sa špecifikujú určité minimálne požiadavky týkajúce sa vydávania, platnosti a obnovovania vodičských preukazov; a zmeny príloh, ktorou sa stanovujú minimálne normy pre skúšajúcich. Takéto splnomocnenie by sa malo udeliť na obdobie piatich rokov, keďže k technickým, prevádzkovým a vedeckým zmenám, ktoré majú vplyv na záležitosti upravené v uvedených prílohách, dochádza často. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva ([11]). Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov, a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

(62) Komisia by mala zriadiť špecializovanú expertnú skupinu pre vodičské preukazy a súvisiace záležitosti, aby mohla vždy, keď je to potrebné, využiť príslušnú škálu odborných znalostí na výkon svojho splnomocnenia prijímať delegované akty, ako aj uľahčiť a podporiť výmenu na úrovni Únie medzi zainteresovanými stranami a odborníkmi z členských štátov vo všetkých záležitostiach týkajúcich sa vodičských preukazov, postupov ich vydávania, zlepšenia bezpečnosti cestnej premávky a odstránenia administratívnych prekážok, ktoré obmedzujú občanov alebo podniky. Expertná skupina by mala predovšetkým uľahčovať výmenu najlepších postupov, pokiaľ ide o požiadavky na vek a spôsobilosť žiadateľov o vodičské preukazy, výhody odstupňovaných licenčných systémov a celoživotného vzdelávania, dôsledky nových technológií, ako sú mobilné vodičské preukazy a automatizované vedenie vozidla alebo vedenie vozidla s pomocou, uľahčenie odstraňovania prekážok voľného pohybu držiteľov vzájomne neuznávaných vodičských preukazov, ako sú vodičské preukazy pre necestné pojazdné stroje, a pravidlá týkajúce sa výcviku a skúšania nových vodičov.

(63) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci na stanovenie podrobných ustanovení týkajúcich sa prvkov interoperability a bezpečnostných opatrení, ktoré musia spĺňať QR kódy začlenené do fyzických vodičských preukazov a ustanovení týkajúcich sa vizuálneho vzhľadu, interoperability, testovania, noriem aktualizácie údajov a záznamov a bezpečnosti mobilných vodičských preukazov, organizačných opatrení na spracúvanie a ochranu osobných údajov a technických a bezpečnostných noriem na výmenu mobilných vodičských preukazov a dôveryhodných zoznamov ich dôveryhodných vydavateľov na účely ich overovania vrátane overovacích prvkov a rozhrania s vnútroštátnymi systémami, a to v čo najväčšej možnej miere aj s prihliadnutím na všeobecný rámec a technické špecifikácie potrebné na uznávanie týchto vodičských preukazov orgánmi tretích krajín, a na stanovenie spoločného súboru pravidiel upravujúcich prevádzku siete vodičských preukazov EÚ vrátane podrobných požiadaviek na prevádzku a rozhranie a technických požiadaviek s cieľom zabezpečiť interoperabilitu medzi vnútroštátnymi systémami prepojenými so sieťou vodičských preukazov EÚ, ochranu osobných údajov vymieňaných prostredníctvom siete vodičských preukazov EÚ a primerané fungovanie všetkých funkcií tejto siete stanovených v práve Únie a vo vnútroštátnom práve. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením (EÚ) č. 182/2011.

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

(64) Komisia by mala prijať okamžite uplatniteľné vykonávacie akty týkajúce sa predĺženia administratívnej platnosti vodičských preukazov v celej Únii, ak sa to v riadne odôvodnených prípadoch vyžaduje z vážnych a naliehavých dôvodov týkajúcich sa krízy.

(65) V záujme konzistentnosti by sa mali zmeniť nariadenie (EÚ) 2018/1724 a smernica (EÚ) 2022/2561, v ktorých sa upravujú určité záležitosti, na ktoré sa vzťahuje táto smernica.

(66) Smernica 2006/126/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 383/2012 ([12]) by sa mali zrušiť.

(67) Keďže ciele tejto smernice, a to podstatne znížiť počet obetí dopravných nehôd v Únii a uľahčiť voľný pohyb občanov stanovením jednotných pravidiel, pokiaľ ide o vodičské oprávnenie a vydávanie a obnovovanie vodičských preukazov a ich vzájomné uznávanie, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, keďže vnútroštátne pravidlá upravujúce vydávanie, obnovovanie, náhradu a výmenu vodičských preukazov by viedli k takým odlišným požiadavkám, že úroveň bezpečnosti cestnej premávky a voľného pohybu občanov, ktorá sa v harmonizovaných pravidlách stanovuje, by sa nemohla dosiahnuť, ale z dôvodu cezhraničnej a celoúnijnej povahy cestnej premávky a potreby stanovenia spoločných minimálnych požiadaviek ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku sa touto smernicou neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

(68) V súlade s článkom 42 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725 ([13]) sa konzultovalo s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov, ktorý vydal 25. apríla 2023 svoje stanovisko ([14]).

(69) V súlade so spoločným politickým vyhlásením členských štátov a Komisie z 28. septembra 2011 k vysvetľujúcim dokumentom ([15]) sa členské štáty zaviazali, že v odôvodnených prípadoch k svojim oznámeniam o transpozičných opatreniach pripoja jeden alebo viacero dokumentov vysvetľujúcich vzťah medzi prvkami smernice a zodpovedajúcimi časťami vnútroštátnych transpozičných nástrojov. V súvislosti s touto smernicou sa zákonodarca domnieva, že zasielanie takýchto dokumentov je odôvodnené,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. Touto smernicou sa stanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa:

a) vzorov, noriem a skupín vodičských preukazov;

b) vydávania, platnosti, obnovovania a vzájomného uznávania vodičských preukazov;

c) niektorých aspektov výmeny, náhrady, zrušenia, odobratia, pozastavenia alebo obmedzenia vodičských preukazov;

d) niektorých aspektov uplatniteľných na vodičov začiatočníkov, najmä pokiaľ ide o systém vedenia vozidla so sprievodom a skúšobnú lehotu.

([12]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 383/2012 zo 4. mája 2012, ktorým sa stanovujú technické požiadavky s ohľadom na vodičské preukazy, ktoré obsahujú pamäťové médium (mikročip) (Ú. v. EÚ L 120, 5.5.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/383/oj).

([13]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725 z 23. októbra 2018 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov inštitúciami, orgánmi, úradmi a agentúrami Únie a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 45/2001 a rozhodnutie č. 1247/2002/ES (Ú. v. EÚ L 295, 21.11.2018, s. 39, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).

([14]) Ú. v. EÚ C 199, 7.6.2023, s. 13.

([15]) Ú. v. EÚ C 369, 17.12.2011, s. 14.

2. Táto smernica sa nevzťahuje na:

a) necestný pojazdný stroj v zmysle vymedzenia v článku 3 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2025/14 ([16]) a

b) poháňané vozidlá pohybujúce sa na kolesách alebo pásoch, ktoré majú najmenej dve nápravy, ktorých hlavná funkcia spočíva v ich ťažnej sile a ktoré sú osobitne určené na ťahanie, tlačenie, prenášanie alebo vedenie určitých nástrojov, strojov alebo prípojných vozidiel používaných v súvislosti s poľnohospodárskymi alebo lesníckymi činnosťami a ktorých používanie na prepravu osôb alebo tovaru po ceste alebo na ťahanie vozidiel prepravujúcich osoby alebo tovar po ceste je len druhoradou funkciou.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „vodičský preukaz“ je doklad, vo fyzickom alebo digitálnom formáte alebo v oboch, ktorým sa osvedčuje oprávnenie viesť poháňané vozidlá a v ktorom sú uvedené podmienky, za ktorých je držiteľ oprávnený viesť vozidlo;

2. „fyzický vodičský preukaz“ je vodičský preukaz, ktorý má fyzický formát;

3. „mobilný vodičský preukaz“ je vodičský preukaz, ktorý má digitálny formát;

4. „poháňané vozidlo“ je akékoľvek nekoľajové cestné vozidlo s vlastným pohonom;

5. „dvojkolesové vozidlo“ je vozidlo, ako sa uvádza v článku 4 ods. 2 písm. a) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 ([17]);

6. „trojkolesové vozidlo“ je vozidlo, ako sa uvádza v článku 4 ods. 2 písm. b) nariadenia (EÚ) č. 168/2013;

7. „ľahká štvorkolka“ je vozidlo, ako sa uvádza v článku 4 ods. 2 písm. f) nariadenia (EÚ) č. 168/2013;

8. „motocykel“ je dvojkolesové vozidlo s postranným vozíkom alebo bez neho, ako sa uvádza v článku 4 ods. 2 písm. c) a d) nariadenia (EÚ) č. 168/2013;

9. „motorová trojkolka“ je vozidlo s troma symetricky usporiadanými kolesami, ako sa uvádza v článku 4 ods. 2 písm. e) nariadenia (EÚ) č. 168/2013;

10. „motorové vozidlo“ je akékoľvek poháňané vozidlo, ktoré sa bežne používa na prepravu osôb alebo tovaru po ceste alebo na ťahanie vozidiel používaných na prepravu osôb alebo tovaru po ceste vrátane trolejbusov;

11. „trolejbus“ je akékoľvek vozidlo, ktoré môže byť napojené na elektrický vodič a nie je v koľajniciach;

12. „ťažká štvorkolka“ je vozidlo, ako sa uvádza v článku 4 ods. 2 písm. g) nariadenia (EÚ) č. 168/2013;

13. „obytný automobil“ je vozidlo na špeciálne účely kategórie M, ako sa uvádza v článku 4 a bode 5.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2018/858;

14. „kríza“ je výnimočná, neočakávaná a náhla prírodná udalosť alebo udalosť spôsobená ľudskou činnosťou mimoriadnej povahy a rozsahu, ktorá prebieha na území Únie alebo mimo neho so závažnými priamymi alebo nepriamymi vplyvmi na oblasť cestnej dopravy, ktorá tiež bráni alebo výrazne obmedzuje možnosť držiteľov vodičských preukazov alebo príslušných vnútroštátnych orgánov vykonávať postupy potrebné na ich obnovenie.

([16]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2025/14 z 19. decembra 2024 o schvaľovaní necestných pojazdných strojov prevádzkovaných na verejných pozemných komunikáciách a dohľade nad trhom s nimi a o zmene nariadenia (EÚ) 2019/1020 (Ú. v. EÚ L, 2025/14, 8.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/14/oj).

([17]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 z 15. januára 2013 o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek (Ú. v. EÚ L 60, 2.3.2013, s. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

Článok 3

Špecifikácie noriem Únie pre vodičské preukazy a vzájomné uznávanie

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa ich národné vodičské preukazy vydávali v súlade s touto smernicou a aby spĺňali štandardné špecifikácie Únie stanovené v prílohe I a ďalšie kritériá podľa:

a) článku 4 pre fyzické vodičské preukazy;

b) článku 5 pre mobilné vodičské preukazy.

2. Členské štáty zabezpečia, aby fyzické a mobilné vodičské preukazy vydané tej istej osobe boli úplne rovnocenné, pokiaľ ide o oprávnenia a podmienky, za ktorých je uvedená osoba oprávnená viesť vozidlo, a pokiaľ ide o ich administratívnu platnosť.

3. Bez toho, aby bolo dotknuté zaobchádzanie s existujúcimi vodičskými preukazmi v prípadoch výmeny alebo náhrady v súlade s článkom 13 ods. 3 a 4, členské štáty nesmú podmieňovať vydanie, nahradenie, obnovenie alebo výmenu fyzického alebo mobilného vodičského preukazu držbou vodičského preukazu v druhom formáte.

4. Členské štáty ku dňu uplynutia 54 mesiacov odo dňa prijatia prvého z vykonávacích aktov v súlade s článkom 5 ods. 7 zabezpečia, aby sa mobilné vodičské preukazy vydávali ako štandardný formát vodičského preukazu bez toho, aby bolo dotknuté právo žiadateľa získať vodičský preukaz vo fyzickom formáte alebo v oboch formátoch prostredníctvom tej istej žiadosti v tom istom čase. Po vydaní vodičského preukazu v jednom formáte má držiteľ vodičského preukazu naďalej právo požiadať o vydanie vodičského preukazu v druhom formáte, a to aj v prípade, keď ešte neuplynula platnosť vodičského preukazu uvedeného držiteľa.

5. Členské štáty môžu vydávať mobilné vodičské preukazy pred dátumom uvedeným v odseku 4.

6. Vodičské preukazy vydávané členskými štátmi sa vzájomne uznávajú. Mobilné vodičské preukazy vydané v súlade s článkom 5 sa však vzájomne uznávajú iba po dátume stanovenom v odseku 4 tohto článku.

Článok 4

Fyzické vodičské preukazy

1. Členské štáty vydávajú fyzické vodičské preukazy na základe štandardných špecifikácií Únie stanovených v prílohe I.

2. Členské štáty prijmú všetky potrebné opatrenia, aby sa vyhli akémukoľvek riziku falšovania a pozmeňovania vodičských preukazov vrátane vodičských preukazov vydaných pred 19. januárom 2013. O prijatých opatreniach budú informovať Komisiu.

Fyzické vodičské preukazy sa proti falšovaniu a pozmeňovaniu chránia minimálne prostredníctvom špecifikácií noriem Únie stanovených v časti A2 prílohy I. Členské štáty môžu zaviesť dodatočné ochranné prvky.

3. Ak držiteľ platného fyzického vodičského preukazu bez obdobia administratívnej platnosti nadobudne obvyklé bydlisko v inom členskom štáte, ako je členský štát vydania, hostiteľský členský štát môže od dvoch rokov od dátumu, kedy držiteľ nadobudol obvyklé bydlisko na jeho území, uplatniť obdobia administratívnej platnosti stanovené v článku 10 ods. 2, a to obnovením vodičského preukazu.

4. Členské štáty zabezpečia, aby všetky fyzické vodičské preukazy, ktoré boli vydané alebo ktoré sú v obehu, spĺňali všetky požiadavky tejto smernice do 19. januára 2033.

5. Členské štáty môžu rozhodnúť, že do fyzického vodičského preukazu začlenia mikročip. Ak členský štát rozhodne o začlenení mikročipu do fyzického vodičského preukazu, v prípade, že sa tak stanovuje v jeho vnútroštátnych právnych predpisoch týkajúcich sa vodičských preukazov, môže rozhodnúť aj o uložení dodatočných údajov nad rámec údajov uvedených v časti D prílohy I.

Ak členské štáty stanovia, že súčasťou fyzického vodičského preukazu bude mikročip, uplatňujú minimálne príslušné technické požiadavky stanovené v častiach B až B4 prílohy I. Členské štáty môžu zaviesť dodatočné ochranné prvky.

Ak členské štáty prijmú rozhodnutie o začlenení mikročipu do fyzických vodičských preukazov, ktoré vydávajú, alebo ak následne toto rozhodnutie zmenia, informujú o tom Komisiu do troch mesiacov od prijatia príslušného rozhodnutia. Členské štáty, ktoré už do svojich fyzických vodičských preukazov mikročip začlenili, o tom informujú Komisiu do 26. februára 2026.

6. Členské štáty môžu rozhodnúť o tom, že do fyzických vodičských preukazov, ktoré vydávajú, začlenia na mieste vyhradenom pre mikročip QR kód, a to namiesto mikročipu alebo spolu s ním. QR kódom sa umožňuje overenie pravosti informácií uvedených vo fyzickom vodičskom preukaze.

Členské štáty informujú Komisiu o každom opatrení zameranom na zavedenie QR kódu na svojich vodičských preukazoch a o každej následnej zmene takéhoto opatrenia, a to do troch mesiacov od jeho prijatia.

Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovia podrobné ustanovenia týkajúce sa prvkov interoperability a bezpečnostných opatrení, ktoré musia spĺňať QR kódy začlenené do fyzických vodičských preukazov. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania podľa článku 26 ods. 2.

7. Členské štáty zabezpečia, aby si overovateľ neuchovával osobné údaje potrebné na overenie informácií uvedených vo fyzickom vodičskom preukaze, pokiaľ takéto uchovávanie nedovoľuje právo Únie alebo vnútroštátne právo, a zabezpečia, aby orgán, ktorý vodičský preukaz vydal, nebol o overení informovaný.

8. Komisia je v súlade s článkom 25 splnomocnená prijímať delegované akty, ktorými sa v prípade potreby na účely zohľadnenia technického, prevádzkového alebo vedeckého vývoja menia časti A1 a A2, B až B4 a D prílohy I.

Článok 5

Mobilné vodičské preukazy

1. Členské štáty vydávajú mobilné vodičské preukazy na základe špecifikácií noriem Únie stanovených v časti C prílohy I.

2. Každý členský štát zabezpečí, aby boli mobilné vodičské preukazy, ktoré vydáva, bezplatne elektronicky dostupné pre osoby, ktoré sú ich držiteľmi.

Mobilné vodičské preukazy sa vydávajú držiteľom na použitie v európskych peňaženkách digitálnej identity ako elektronické osvedčenia atribútov v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 910/2014 ([18]).

3. Členské štáty zabezpečia, aby mobilné vodičské preukazy neobsahovali iné údaje, než sa uvádzajú v časti D prílohy I, a aby overovateľ na účely overenia nespracúval iné osobné údaje, než sú potrebné na overenie vodičských oprávnení držiteľa.

4. Členské štáty zabezpečia, aby overovateľ neuchovával osobné údaje potrebné na overenie vodičského oprávnenia držiteľa mobilného vodičského preukazu, pokiaľ takéto uchovávanie nedovoľuje právo Únie alebo vnútroštátne právo.

5. Členské štáty oznámia Komisii zoznam vydavateľov mobilných vodičských preukazov a uvedený zoznam priebežne aktualizujú. Komisia prostredníctvom zabezpečeného kanála sprístupní uvedené zoznamy verejnosti v elektronicky podpísanej alebo zapečatenej forme vhodnej na automatizované spracúvanie.

6. Komisia je v súlade s článkom 25 splnomocnená prijímať delegované akty, ktorými sa v prípade potreby na účely zohľadnenia technického, prevádzkového alebo vedeckého vývoja mení časť C prílohy I.

([18]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 910/2014 z 23. júla 2014 o elektronickej identifikácii a dôveryhodných službách pre elektronické transakcie na vnútornom trhu a o zrušení smernice 1999/93/ES (Ú. v. EÚ L 257, 28.8.2014, s. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj).

7. Komisia do 26. novembra 2026 prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovia podrobné ustanovenia týkajúce sa vizuálneho vzhľadu, interoperability, testovania, noriem aktualizácie údajov a záznamov a bezpečnosti mobilných vodičských preukazov, organizačných opatrení na spracúvanie a ochranu osobných údajov a technických a bezpečnostných noriem na výmenu mobilných vodičských preukazov a dôveryhodných zoznamov ich dôveryhodných vydavateľov na účely ich overovania vrátane overovacích prvkov a rozhrania s vnútroštátnymi systémami. Komisia v čo najväčšej možnej miere zohľadní všeobecný rámec a technické špecifikácie potrebné na uznávanie týchto vodičských preukazov orgánmi tretích krajín. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 26 ods. 2.

Článok 6

Skupiny vodičských preukazov

1. Vodičský preukaz oprávňuje držiteľa viesť poháňané vozidlá podľa tejto kategorizácie:

a) mopedy:

skupina AM:

— dvojkolesové vozidlá alebo trojkolesové vozidlá s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou najviac 45 km/h a maximálnym čistým výkonom nepresahujúcim 4 kW, s výnimkou vozidiel s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou nepresahujúcou 25 km/h;

— ľahké štvorkolky;

b) motocykle a motorové trojkolky:

i) skupina A1:

— motocykle s objemom valcov nepresahujúcim 125 kubických centimetrov, maximálnym čistým výkonom nepresahujúcim 11 kW a pomerom výkonu k hmotnosti nepresahujúcim 0,1 kW/kg,

— motorové trojkolky s maximálnym čistým výkonom nepresahujúcim 15 kW;

ii) skupina A2:

— motocykle s maximálnym čistým výkonom nepresahujúcim 35 kW a pomerom výkonu k hmotnosti nepresahujúcim 0,2 kW/kg a neodvodené od vozidla, ktorého čistý výkon presahuje 70 kW;

iii) skupina A:

— motocykle,

— motorové trojkolky s maximálnym čistým výkonom presahujúcim 15 kW;

K poháňaným vozidlám skupín uvedených v písmene a) a tomto písmene možno pripojiť prípojné vozidlo, ktorého najväčšia povolená hmotnosť nepresahuje polovicu vlastnej hmotnosti ťažného vozidla. Členské štáty môžu na vodičské preukazy, ktoré vydávajú, uplatňovať dodatočné podmienky na základe zváženia bezpečnosti cestnej premávky;

c) motorové vozidlá:

i) skupina B1:

— ťažké štvorkolky;

Skupina B1 je nepovinná; v členských štátoch, ktoré nezavedú túto skupinu vodičských preukazov, sa na vedenie takýchto vozidiel vyžaduje vodičský preukaz skupiny B. Tieto členské štáty môžu odmietnuť výmenu vodičského preukazu, pokiaľ ide o skupinu B1;

Členské štáty sa tiež môžu rozhodnúť, že na účely vedenia vozidla na svojom území túto skupinu zavedú výlučne pre vozidlá uvedené v článku 9 ods. 4 prvom pododseku písm. c) za podmienok stanovených v uvedenom odseku a s výhradou dodatočných požiadaviek, že vodič má v čase vydania vodičského preukazu menej ako 21 rokov a že platnosť vodičského preukazu pre túto skupinu uplynie, keď držiteľ dovŕši 21 rokov. Ak sa členský štát rozhodne tak urobiť, vo vodičskom preukaze uvedie kód Únie 60.03 stanovený v časti E prílohy I;

ii) skupina B:

— Motorové vozidlá s najväčšou povolenou hmotnosťou nepresahujúcou 3 500 kg, ktoré sú určené a konštruované na prepravu najviac ôsmich osôb okrem vodiča.

— K motorovým vozidlám tejto skupiny možno pripojiť prípojné vozidlo kategórie O_1 uvedené v článku 4 ods. 1 písm. c) bode i) nariadenia (EÚ) 2018/858.

Bez toho, aby boli dotknuté pravidlá o typovom schválení dotknutých vozidiel, môže byť k motorovým vozidlám tejto skupiny pripojené prípojné vozidlo kategórie O_2 uvedené v článku 4 ods. 1 písm. c) bod ii) nariadenia (EÚ) 2018/858 za predpokladu, že najväčšia povolená hmotnosť tejto jazdnej súpravy nepresahuje 4 250 kg. Ak hmotnosť takejto jazdnej súpravy presahuje 3 500 kg, členské štáty vyžadujú v súlade s prílohou V, aby sa táto jazdná súprava mohla viesť len:

— po absolvovaní výcvikového kurzu alebo

— po zložení skúšky zručností a správania.

Členské štáty môžu požadovať aj absolvovanie výcvikového kurzu aj zloženie skúšky zručností a správania.

Pod podmienkou absolvovania takého výcvikového kurzu alebo zloženia skúšky, alebo oboch môžu motorové vozidlá tejto skupiny v súlade s prílohou V a bez toho, aby boli dotknuté pravidlá typového schvaľovania pre príslušné vozidlá, pozostávať z:

— obytného automobilu s najväčšou povolenou hmotnosťou presahujúcou 3 500 kg, ale nepresahujúcou 4 250 kg, a to aj v prípade, že je k nemu pripojené prípojné vozidlo, ak najväčšia povolená hmotnosť jazdnej súpravy nepresahuje 5 000 kg;

— na základe povolenia členského štátu v súlade s podmienkami stanovenými v článku 9 ods. 4 písm. d) poháňaného núdzového vozidla používaného na účely udržiavania verejnej bezpečnosti a poriadku, a to aj poskytovaním okamžitej pomoci počas prírodných núdzových situácií alebo núdzových situácií spôsobených ľudskou činnosťou, ako sú policajné vozidlá, sanitky, vozidlá civilnej ochrany a záchranné vozidlá alebo hasičské vozidlá, s najväčšou povolenou hmotnosťou presahujúcou 3 500 kg, ale nepresahujúcou 5 000 kg, a to aj v prípade, že je k nemu pripojené prípojné vozidlo; alebo

— motorového vozidla na alternatívne palivá, na ktoré sa vzťahuje rovnocennosť uvedená v článku 9 ods. 2 písm. j), s prípojným vozidlom, pokiaľ sa naň nevzťahuje druhá zarážka, ak najväčšia povolená hmotnosť tejto jazdnej súpravy presahuje 4 250 kg, ale nepresahuje 5 000 kg.

Členské štáty uvedú vo vodičskom preukaze prostredníctvom príslušného kódu Únie stanoveného v časti E prílohy I oprávnenie na vedenie takejto jazdnej súpravy, obytného automobilu alebo núdzového vozidla;

iii) skupina BE:

— bez toho, aby boli dotknuté pravidlá o typovom schválení dotknutých vozidiel, jazdné súpravy pozostávajúce z ťažného vozidla skupiny B a prípojného vozidla alebo návesu hmotnostných kategórií O_1 alebo O_2 stanovených v článku 4 ods. 1 písm. c) nariadenia (EÚ) 2018/858;

iv) skupina C1:

— iné motorové vozidlá ako vozidlá skupín D1 alebo D, ktorých najväčšia povolená hmotnosť presahuje 3 500 kg, ale nepresahuje 7 500 kg, ktoré sú určené a konštruované na prepravu najviac ôsmich osôb okrem vodiča;

— k motorovým vozidlám tejto skupiny možno pripojiť prípojné vozidlo kategórie O_1 uvedené v článku 4 ods. 1 písm. c) bode i) nariadenia (EÚ) 2018/858;

v) skupina C1E:

— bez toho, aby boli dotknuté pravidlá o typovom schválení dotknutých vozidiel, jazdné súpravy pozostávajúce z ťažného vozidla skupiny C1 a prípojného vozidla alebo návesu, pričom prípojné vozidlo alebo náves má najväčšiu povolenú hmotnosť, ktorá presahuje 750 kg, za predpokladu, že maximálna povolená hmotnosť jazdnej súpravy nepresahuje 12 000 kg,

— bez toho, aby boli dotknuté pravidlá o typovom schválení dotknutých vozidiel, jazdné súpravy pozostávajúce z ťažného vozidla skupiny B a prípojného vozidla alebo návesu, pričom prípojné vozidlo alebo náves má maximálnu povolenú hmotnosť, ktorá presahuje 3 500 kg, za predpokladu, že maximálna povolená hmotnosť jazdnej súpravy nepresahuje 12 000 kg;

vi) skupina C:

— iné motorové vozidlá ako vozidlá skupín D1 alebo D, ktorých najväčšia povolená hmotnosť presahuje 3 500 kg a ktoré sú určené a konštruované na prepravu najviac ôsmich osôb okrem vodiča,

— k motorovým vozidlám tejto skupiny možno pripojiť prípojné vozidlo kategórie O_1 uvedené v článku 4 ods. 1 písm. c) bode i) nariadenia (EÚ) 2018/858;

vii) skupina CE:

— bez toho, aby boli dotknuté pravidlá o typovom schválení dotknutých vozidiel, jazdné súpravy pozostávajúce z ťažného vozidla skupiny C a prípojného vozidla alebo návesu, ktorého najväčšia povolená hmotnosť presahuje 750 kg;

viii) skupina D1:

— motorové vozidlá určené a konštruované na prepravu viac ako 8, ale maximálne 16 osôb okrem vodiča a s maximálnou dĺžkou nepresahujúcou 8 metrov;

— k motorovým vozidlám tejto skupiny možno pripojiť prípojné vozidlo kategórie O_1 uvedené v článku 4 ods. 1 písm. c) bode i) nariadenia (EÚ) 2018/858;

ix) skupina D1E:

— bez toho, aby boli dotknuté pravidlá o typovom schválení dotknutých vozidiel, jazdné súpravy pozostávajúce z ťažného vozidla skupiny D1 a prípojného vozidla, ktorého najväčšia povolená hmotnosť presahuje 750 kg;

x) skupina D:

— motorové vozidlá určené a konštruované na prepravu viac ako ôsmich osôb okrem vodiča,

— k motorovým vozidlám tejto skupiny možno pripojiť prípojné vozidlo kategórie O_1 uvedené v článku 4 ods. 1 písm. c) bode i) nariadenia (EÚ) 2018/858;

xi) skupina DE:

— bez toho, aby boli dotknuté pravidlá o typovom schválení dotknutých vozidiel, jazdné súpravy pozostávajúce z ťažného vozidla skupiny D a prípojného vozidla, ktorého najväčšia povolená hmotnosť presahuje 750 kg.

2. Členské štáty môžu z uplatňovania tohto článku vylúčiť určité osobitné typy poháňaných vozidiel vrátane špeciálnych vozidiel pre osoby so zdravotným postihnutím po predchádzajúcom súhlase Komisie, ktorý vychádza z posúdenia vplyvu navrhovaného vylúčenia na bezpečnosť cestnej premávky.

Členské štáty môžu vylúčiť z uplatňovania tejto smernice typy vozidiel, ktoré používajú ozbrojené sily a orgány civilnej obrany alebo ktoré sú pod ich kontrolou. Informujú o tom Komisiu.

Článok 7

Minimálny vek

1. Minimálny vek žiadateľa, ktorému možno vydať vodičský preukaz, je takýto:

a) 16 rokov pre skupiny AM, A1 a B1;

b) 18 rokov pre skupiny A2, B, BE, C1 a C1E;

c) pokiaľ ide o skupinu A:

i) 20 rokov pre motocykle. Vedenie motocyklov tejto skupiny však podlieha minimálne dvojročnej predchádzajúcej praxi vedenia motocyklov na základe vodičského preukazu skupiny A2. Od takejto požiadavky na dvojročnú predchádzajúcu prax však možno upustiť, ak má uchádzač aspoň 24 rokov;

ii) 21 rokov pre motorové trojkolky, ktorých výkon presahuje 15 kW;

d) 21 rokov pre skupiny C, CE, D1 a D1E;

e) 18 rokov pre skupiny C a CE za predpokladu, že vodič je držiteľom osvedčenia o odbornej spôsobilosti (ďalej len „OOS“), ako sa uvádza v článku 6 ods. 1 smernice (EÚ) 2022/2561;

f) 24 rokov pre skupiny D a DE;

g) 21 rokov pre skupiny D a DE za predpokladu, že vodič je držiteľom OOS, ako sa uvádza v článku 6 ods. 1 alebo 2 smernice (EÚ) 2022/2561.

2. Členské štáty môžu zvýšiť alebo znížiť minimálny vek na vydanie vodičského preukazu:

a) pre skupinu AM znížiť na 14 rokov alebo zvýšiť na 18 rokov;

b) pre skupinu B1 zvýšiť na 18 rokov;

V prípade skupiny B1 však môžu členské štáty s predchádzajúcim súhlasom Komisie znížiť minimálny vek na 15 rokov na vydanie vodičského preukazu obmedzeného na ich územie v prípade vozidiel uvedených v článku 9 ods. 4 písm. c) a za podmienok uvedených v článku 6 ods. 1 písm. c) bode i) a v článku 9 ods. 4 písm. c);

c) pre skupinu A1 zvýšiť na 18 rokov za predpokladu, že sú splnené obe tieto podmienky:

i) medzi minimálnym vekom pre skupinu A1 a minimálnym vekom pre skupinu A2 je rozdiel minimálne dvoch rokov;

ii) pred povolením vedenia motocyklov skupiny A, sa vyžaduje minimálne dvojročná prax na motocykloch skupiny A2, ako sa uvádza v odseku 1 písm. c) bode i);

d) pre skupiny B a BE znížiť na 17 rokov;

e) pre skupiny D1, D1E, D a DE znížiť na 18 rokov za predpokladu, že sú splnené tieto podmienky:

i) vodič je držiteľom OOS, ako sa uvádza v článku 6 ods. 1 smernice (EÚ) 2022/2561;

ii) len v prípade skupín D a DE sa na vodiča vzťahujú obmedzenia stanovené v článku 5 ods. 3 treťom pododseku smernice (EÚ) 2022/2561;

f) pre skupiny D a DE znížiť na 20 rokov za predpokladu, že vodič je držiteľom OOS, ako sa uvádza v článku 6 ods. 1 smernice (EÚ) 2022/2561.

3. Členské štáty môžu znížiť minimálny vek pre skupinu C na 18 rokov a pre skupinu D na 21 rokov, pokiaľ ide o:

a) poháňané núdzové vozidlá používané na účely udržiavania verejnej bezpečnosti a poriadku, a to aj poskytovaním okamžitej pomoci počas prírodných núdzových situácií alebo núdzových situácií spôsobených ľudskou činnosťou, ako sú policajné vozidlá, sanitky, vozidlá civilnej ochrany a záchranné vozidlá alebo hasičské vozidlá;

b) vozidlá, ktoré sa podrobujú cestným skúškam z dôvodu opravy alebo údržby.

4. Vodičské preukazy vydané v súlade s odsekmi 2 a 3 platia len na území vydávajúceho členského štátu dovtedy, kým držiteľ vodičského preukazu nedosiahne minimálnu vekovú hranicu stanovenú v odseku 1, po ktorej platia v celej Únii.

Členské štáty môžu uznávať na svojom území platnosť vodičských preukazov vydaných pre vodičov, ktorí nedosiahli minimálnu vekovú hranicu stanovenú v odseku 1. Neuznávajú však platnosť vodičských preukazov vydaných podľa odseku 2 písm. b), e) a f).

Členské štáty môžu vzájomne uznávať na svojom území platnosť vodičských preukazov vydaných vodičom, ktorí nedosiahli minimálnu vekovú hranicu stanovenú v odseku 3 písm. a).

Článok 8

Podmienky a obmedzenia

1. V prípade, že členské štáty vydajú vodičský preukaz za určitých podmienok, uvedú tieto podmienky vo vodičskom preukaze prostredníctvom príslušných kódov Únie stanovených v časti E prílohy I. Na označenie podmienok, na ktoré sa nevzťahuje časť E prílohy I, môžu použiť aj národné kódy. Ak tak urobia, včas to oznámia Komisii a poskytnú jej podrobné informácie o národných kódoch a o prípadoch, v ktorých sa používajú, a to tak pri nadobudnutí účinnosti tejto smernice, ako aj pri následných doplneniach alebo úpravách takýchto národných kódov.

Ak sa vodičovi v dôsledku jeho telesného postihnutia vydáva vodičský preukaz len pre určité typy vozidiel alebo len pre vozidlá upravené s cieľom kompenzovať takéto telesné postihnutie, skúška zručností a správania uvedená v článku 10 ods. 1 sa vykoná v takomto vozidle. Členské štáty prijmú ustanovenia potrebné na to, aby sa osobám s telesným postihnutím umožnilo vykonať skúšku vo vozidle prispôsobenom ich telesnému postihnutiu.

2. Komisia je v súlade s článkom 25 splnomocnená prijímať delegované akty, ktorými sa v prípade potreby na účely zohľadnenia technického, prevádzkového alebo vedeckého vývoja mení časť E prílohy I.

Článok 9

Odstupňovanie a rovnocennosť skupín

1. Vodičské preukazy skupín BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D a DE sa vydajú len vodičom už oprávneným na vedenie vozidiel skupiny B.

2. Platnosť vodičských preukazov sa stanovuje takto:

a) vodičské preukazy vydané pre skupiny C1E, CE, D1E alebo DE sú platné aj pre jazdné súpravy skupiny BE;

b) vodičské preukazy vydané pre skupinu CE sú platné aj pre skupinu DE, ak sú ich držitelia oprávnení viesť vozidlá skupiny D;

c) vodičské preukazy vydané pre skupinu C1E alebo CE sú platné aj pre skupinu D1E, ak sú ich držitelia oprávnení viesť vozidlá skupiny D1;

d) vodičské preukazy vydané pre skupinu CE sú platné aj pre skupiny C a C1 a vodičské preukazy vydané pre skupinu DE sú platné aj pre skupiny D a D1;

e) vodičské preukazy vydané pre skupinu CE sú platné aj pre jazdné súpravy skupiny C1E a vodičské preukazy vydané pre skupinu DE sú platné aj pre jazdné súpravy skupiny D1E;

f) vodičské preukazy vydané pre skupinu C1E sú platné aj pre skupinu C1 a vodičské preukazy vydané pre skupinu D1E sú platné aj pre jazdné súpravy skupiny D1;

g) vodičské preukazy vydané pre akúkoľvek skupinu sú platné aj pre poháňané vozidlá skupiny AM. Členský štát však môže pre vodičské preukazy vydané na jeho území obmedziť rovnocennosť skupiny AM na skupiny A1, A2 a A, ak daný členský štát zaviedol praktickú skúšku ako podmienku pre získanie vodičského preukazu skupiny AM;

h) vodičské preukazy vydané pre skupinu A2 sú platné aj pre skupinu A1;

i) vodičské preukazy vydané pre skupiny A sú platné aj pre skupiny A1 a A2; vodičské preukazy vydané pre skupinu B sú platné aj pre skupinu B1; vodičské preukazy vydané pre skupinu C sú platné aj pre skupinu C1 a vodičské preukazy vydané pre skupinu D sú platné aj pre skupinu D1;

j) vodičský preukaz skupiny B je dva roky po prvom vydaní platný aj na vedenie motorových vozidiel vrátane poháňaných núdzových vozidiel používaných na účely udržiavania verejnej bezpečnosti a poriadku, a to aj poskytovaním okamžitej pomoci počas prírodných núdzových situácií alebo núdzových situácií spôsobených ľudskou činnosťou, ako sú policajné vozidlá, sanitky, vozidlá civilnej ochrany a záchranné vozidlá alebo hasičské vozidlá, ktoré sú úplne alebo čiastočne poháňané alternatívnymi palivami v zmysle vymedzenia v článku 2 smernice 96/53/ES a ktoré boli schválené podľa nariadenia (EÚ) 2018/858 s najväčšou povolenou hmotnosťou presahujúcou 3 500 kg, ale nepresahujúcou 4 250 kg. Ak je splnená podmienka stanovená v článku 6 ods. 1 písm. c) bode ii) tejto smernice, k týmto vozidlám sa môže pripojiť prípojné vozidlo za predpokladu, že najväčšia povolená hmotnosť jazdnej súpravy nepresahuje 5 000 kg. Na obytné automobily sa rovnocennosť uvedená v tomto písmene nevzťahuje;

k) vodičský preukaz skupiny BE je dva roky po prvom vydaní platný aj na vedenie jazdnej súpravy motorového vozidla úplne alebo čiastočne poháňaného alternatívnymi palivami v zmysle vymedzenia v článku 2 smernice 96/53/ES, a ktoré bolo schválené podľa nariadenia (EÚ) 2018/858, s najväčšou povolenou hmotnosťou presahujúcou 3 500 kg, ale nepresahujúcou 4 250 kg, ako ťažného vozidla a prívesu alebo návesu hmotnostných kategórií O_1 alebo O_2 stanovených v článku 4 ods. 1 písm. c) nariadenia (EÚ) 2018/858.

3. Členské štáty môžu na vedenie vozidiel na svojom území uznať tieto rovnocennosti:

a) motorové trojkolky na základe vodičského preukazu skupiny B pre motorové trojkolky s maximálnym čistým výkonom presahujúcim 15 kW za predpokladu, že držiteľ vodičského preukazu skupiny B má najmenej 21 rokov;

b) motocykle skupiny A1 na základe vodičského preukazu skupiny B.

Rovnocennosť stanovenú v prvom pododseku vzájomne uznávajú členské štáty, ktoré ju uznali.

Členské štáty vyznačia vo vodičskom preukaze, že držiteľ je oprávnený viesť vozidlá uvedené v prvom pododseku, len prostredníctvom príslušných kódov Únie stanovených v časti E prílohy I.

Členské štáty bezodkladne informujú Komisiu o rovnocennostiach uvedených v prvom pododseku, ktoré sa uznávajú na ich území, vrátane všetkých súvisiacich národných kódov, ktoré sa používali pred 25. novembrom 2025. Komisia sprístupní tieto informácie členským štátom.

4. Členské štáty môžu na svojom území povoliť vedenie týchto skupín vozidiel:

a) vozidlá skupiny D1 s najväčšou povolenou hmotnosťou 3 500 kg, bez akéhokoľvek osobitného vybavenia určeného na prepravu osôb so zdravotným postihnutím, vodičmi staršími ako 21 rokov, ktorí sú držiteľmi vodičského preukazu skupiny B, a to najmenej dva roky od prvého vydania takéhoto vodičského preukazu vodičovi a za predpokladu, že vozidlá používajú nekomerčné subjekty na sociálne účely a že vodič poskytuje svoje služby na dobrovoľnom základe;

b) vozidlá s najväčšou povolenou hmotnosťou presahujúcou 3 500 kg vodičmi staršími ako 21 rokov, ktorí sú držiteľmi vodičského preukazu skupiny B, a to najmenej dva roky od prvého vydania takéhoto vodičského preukazu vodičovi za predpokladu, že uvedené vozidlá spĺňajú všetky tieto podmienky:

   i) sú určené na to, aby sa pri státí používali len ako inštruktážne alebo rekreačné zariadenie;

   ii) používajú ich nekomerčné subjekty na sociálne účely;

   iii) boli upravené tak, že sa nemôžu používať ani na prepravu viac ako deviatich osôb, ani na prepravu akéhokoľvek iného tovaru, než je tovar nevyhnutne potrebný na účely uvedené v bodoch i) a ii);

c) vozidlá skupiny B s najväčšou povolenou hmotnosťou nepresahujúcou 2 500 kg a maximálnou rýchlosťou obmedzenou technickými prostriedkami na 45 km/h, vodičmi mladšími ako 21 rokov, ktorí sú držiteľmi vodičského preukazu skupiny B1, ktorý bol vydaný za podmienok stanovených v článku 6 ods. 1 písm. c) bode i) druhom pododseku a v relevantných prípadoch v článku 7 ods. 2 písm. b);

d) poháňané vozidlá používané na účely udržiavania verejnej bezpečnosti a poriadku, a to aj poskytovaním okamžitej pomoci počas prírodných núdzových situácií alebo núdzových situácií spôsobených ľudskou činnosťou, ako sú policajné vozidlá, sanitky, vozidlá civilnej ochrany a záchranné vozidlá alebo hasičské vozidlá s najväčšou povolenou hmotnosťou presahujúcou 3 500 kg, ale nepresahujúcou 5 000 kg, ku ktorým môže byť pripojené prípojné vozidlo, ak najväčšia povolená hmotnosť tejto jazdnej súpravy nepresahuje 5 000 kg, vodičmi, ktorí dosiahli vek 20 rokov, sú držiteľmi vodičského preukazu skupiny B, ktorí absolvovali výcvik, skúšku alebo oboje, požadované podľa článku 6 ods. 1 písm. c) bodu ii) a ktorí jazdia výlučne na účely, na ktoré je núdzové vozidlo určené, vrátane potrebnej údržby a skúšobných jázd.

Ak členské štáty vo vodičskom preukaze uvedú, že jeho držiteľ je oprávnený viesť vozidlá uvedené v prvom pododseku písm. a) a b), urobia tak len prostredníctvom príslušných národných kódov.

Členské štáty môžu na svojom území dočasne alebo na neurčito vzájomne uznávať platnosť vodičských preukazov vydaných podľa prvého pododseku písmena d).

Členské štáty informujú Komisiu o akýchkoľvek povoleniach udelených v súlade s týmto odsekom.

5. Členské štáty sú oprávnené povoliť na svojom území vedenie vozidiel skupiny D alebo D1 držiteľmi vodičského preukazu skupiny C za predpokladu, že sa vo vozidle neprepraví žiadna iná osoba, a za predpokladu, že vodičom je osoba, ktorá:

a) vykonáva kontrolu technického stavu v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ ([19]) v okruhu 5 km od stanice technickej kontroly, alebo

b) je mechanikom opravovne vozidiel vykonávajúcim skúšobnú jazdu v okruhu 5 km od dielne po oprave vozidla alebo na účely údržby alebo kontroly.

Pri opustení stanice technickej kontroly alebo dielne musí byť držiteľ vodičského preukazu skupiny C schopný preukázať počas každej kontroly, že vozidlo sa vedie na účely kontroly technického stavu, ako sa uvádza v písmene a) alebo skúšobnej jazdy, ako sa uvádza v písmene b). Členské štáty informujú Komisiu o akýchkoľvek povoleniach udelených v súlade s týmto odsekom.

([19]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

Článok 10

Vydanie, platnosť a obnovenie

1. Vodičské preukazy sa vydávajú iba žiadateľom, ktorí spĺňajú tieto podmienky:

a) zložili skúšku zručností a správania a teoretickú skúšku v súlade s prílohou II a spĺňajú minimálne normy telesnej a duševnej spôsobilosti na vedenie vozidla v súlade s prílohou III;

b) pokiaľ ide o skupinu AM, zložili iba teoretickú skúšku; členské štáty však môžu požadovať, aby žiadatelia zložili skúšku zručností a správania a v prípade tejto skupiny môžu uplatniť článok 11.

Členské štáty môžu pre trojkolesové vozidlá a štvorkolky v rámci tejto skupiny uložiť osobitnú skúšku zručností a správania. Na rozlišovanie vozidiel v skupine AM sa vo vodičskom preukaze môže uviesť národný kód;

c) pokiaľ ide o skupinu A2 alebo skupinu A a za podmienky, že získali minimálne dvojročnú prax vedenia motocykla v skupine A1 alebo v skupine A2, buď:

i) zložili iba skúšku zručností a správania alebo

ii) absolvovali výcvik podľa prílohy VI;

d) absolvovali výcvik alebo zložili skúšku zručností a správania alebo absolvovali výcvik a zložili skúšku zručností a správania podľa prílohy V, pokiaľ ide o skupinu B na vedenie jazdnej súpravy, obytného automobilu, núdzového vozidla alebo vozidla na alternatívne palivá uvedeného v článku 6 ods. 1 písm. c) bode ii);

e) majú obvyklé bydlisko na území členského štátu vydávajúceho vodičský preukaz alebo patria medzi výnimky stanovené v článku 20 ods. 3 alebo 4 alebo môžu poskytnúť doklad o tom, že v čase podania žiadosti tam študovali aspoň predchádzajúcich šiestich mesiacov.

2. Obdobie administratívnej platnosti vodičských preukazov vydaných členskými štátmi je:

a) 15 rokov pre skupiny AM, A1, A2, A, B, B1 a BE. Členské štáty môžu skrátiť toto trvanie na 10 rokov v prípade, že ich vnútroštátne právo umožňuje, aby sa vodičský preukaz používal aj ako doklad totožnosti;

b) päť rokov pre skupiny C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E.

Obnovenie vodičského preukazu môže viesť k novému obdobiu administratívnej platnosti pre jednu alebo viacero skupín vozidiel, ktoré je držiteľ oprávnený viesť, pokiaľ je to v súlade s touto smernicou.

Prítomnosť mikročipu podľa článku 4 ods. 5 alebo QR kódu podľa článku 4 ods. 6 nie je pre platnosť vodičského preukazu podmienkou. Stratou alebo nečitateľnosťou mikročipu alebo QR kódu alebo akýmkoľvek iným poškodením nie je dotknutá platnosť vodičského preukazu.

Členské štáty môžu na účely zlepšenia bezpečnosti cestnej premávky obmedziť obdobie administratívnej platnosti akejkoľvek skupiny vodičských preukazov vydaných vodičom začiatočníkom v záujme uplatňovania osobitných opatrení na takýchto vodičov.

Členské štáty môžu obmedziť obdobie administratívnej platnosti jednotlivých vodičských preukazov pre ktorúkoľvek skupinu, ak je nevyhnutné uplatňovať častejšie lekárske prehliadky, sebahodnotenie alebo iné osobitné opatrenia vrátane obmedzení pre páchateľov dopravných priestupkov.

Členské štáty obmedzia obdobie administratívnej platnosti jednotlivých vodičských preukazov v súlade s článkom 6 ods. 1 písm. c) bodom i) druhým pododsekom. Takto obmedzený vodičský preukaz nie je obnoviteľný.

Členské štáty môžu skrátiť obdobia administratívnej platnosti stanovené v prvom pododseku držiteľom vodičských preukazov s pobytom na ich území, ktorí dosiahli vek 65 rokov, s cieľom častejšie vykonávať lekárske prehliadky, sebahodnotenia alebo iné osobitné opatrenia vrátane doškoľovacích kurzov. Takéto skrátené obdobie administratívnej platnosti sa môže uplatňovať len pri obnovení vodičského preukazu.

Členské štáty môžu skrátiť obdobie administratívnej platnosti uvedené v tomto odseku v prípade vodičských preukazov osôb, ktorým bolo udelené povolenie na prechodný pobyt alebo ktoré požívajú na ich území dočasnú ochranu alebo primeranú ochranu podľa vnútroštátneho práva.

3. Obnovenie vodičských preukazov po uplynutí ich administratívnej platnosti je podmienené týmito dvomi podmienkami:

a) žiadateľ o obnovenie naďalej spĺňa minimálne normy telesnej a duševnej spôsobilosti na vedenie vozidla stanovené v prílohe III;

b) žiadateľ o obnovenie má obvyklé bydlisko na území členského štátu vydávajúceho vodičský preukaz, alebo patrí medzi výnimky stanovené v článku 20 ods. 3, alebo má doklad o tom, že tam žiadateľ o obnovenie v čase, keď podáva svoju žiadosť, študoval aspoň počas predchádzajúcich šiestich mesiacov.

4. Bez toho, aby boli dotknuté vnútroštátne právne predpisy v oblasti trestného práva a v oblasti presadzovania práva, môžu členské štáty na vydávanie vodičských preukazov uplatňovať vnútroštátne ustanovenia týkajúce sa podmienok, ktoré sú iné ako podmienky uvedené v tejto smernici. Informujú o tom Komisiu.

5. Nikto nesmie byť držiteľom viac ako jedného vodičského preukazu. Mobilný vodičský preukaz však môže byť súčasne zobrazený na viac ako jednom elektronickom zariadení.

Členský štát odmietne vydať vodičský preukaz, ak už je žiadateľ držiteľom vodičského preukazu vydaného iným členským štátom.

Členské štáty prijmú opatrenia potrebné na uplatňovanie druhého pododseku. Ak existuje dôvodné podozrenie, že žiadateľ už je držiteľom iného vodičského preukazu, opatrenia potrebné na vydanie, nahradenie, obnovenie alebo výmenu vodičského preukazu zahŕňajú overenie u iných členských štátov, či je žiadateľ držiteľom iného vodičského preukazu. Na tento účel členské štáty využívajú sieť vodičských preukazov EÚ.

Bez toho, aby bol dotknutý článok 3 ods. 6, členský štát, ktorý vydáva vodičský preukaz, uplatňuje postupy náležitej starostlivosti na zabezpečenie toho, aby osoba spĺňala požiadavky uvedené v odseku 1 tohto článku, a na zrušenie vodičského preukazu alebo vodičského oprávnenia uplatňuje svoje vnútroštátne ustanovenia, ak sa zistí, že vodičský preukaz bol vydaný bez splnenia uvedených požiadaviek.

6. Komisia je v súlade s článkom 25 splnomocnená prijímať delegované akty, ktorými sa v prípade potreby na účely zohľadnenia technického, prevádzkového alebo vedeckého vývoja menia prílohy II, III, V a VI.

Článok 11

Dodržiavanie minimálnych noriem telesnej a duševnej spôsobilosti

1. Členské štáty pred prvým vydaním vodičského preukazu zabezpečia, aby sa žiadatelia podrobili lekárskej prehliadke, pri ktorej sa uplatňujú minimálne normy telesnej a duševnej spôsobilosti vzťahujúce sa na všetky zdravotné stavy stanovené v prílohe III. Uvedené sa vzťahuje na vydávanie vodičských preukazov skupiny AM, len ak to vyžadujú dotknuté členské štáty v súlade s článkom 10 ods. 1 písm. b). Lekárska prehliadka sa však vyžaduje v súvislosti so žiadosťami o vodičské preukazy skupín C, CE, C1, C1E, D, D1, DE alebo D1E bez ohľadu na to, či sa lekárska prehliadka vykonala pre inú skupinu.

2. Pred obnovením vodičského preukazu sa žiadatelia o obnovenie podrobia lekárskej prehliadke vzťahujúcej sa na zdravotné stavy uvedené v prílohe III. Uvedené sa vzťahuje na obnovovanie vodičských preukazov skupiny AM, len ak to vyžadujú dotknuté členské štáty v súlade s článkom 10 ods. 1 písm. b).

3. Bez ohľadu na odseky 1 a 2 a v rozsahu, v akom v prílohe III nie je ustanovené inak, ako napríklad v prípade primeraného posúdenia zraku u žiadateľov o vodičské preukazy v súlade s prílohou III bodom 3, členské štáty môžu pre skupiny AM, A, A1, A2, B, B1 a BE namiesto vyžadovania lekárskej prehliadky uplatniť jedno alebo obe z týchto alternatívnych opatrení:

a) vyžadovať od žiadateľa o vodičský preukaz alebo jeho držiteľa, aby pri žiadosti o vydanie alebo obnovenie vodičského preukazu vyplnil formulár sebahodnotenia vzťahujúceho sa na zdravotné stavy uvedené v prílohe III; alebo

b) zaviesť vnútroštátny systém hodnotenia spôsobilosti viesť vozidlo na účely zabezpečenia reakcie na významné zmeny telesnej alebo duševnej spôsobilosti s cieľom splniť minimálne normy telesnej a duševnej spôsobilosti stanovené v prílohe III po vydaní vodičského preukazu žiadateľovi po lekárskej prehliadke alebo sebahodnotení.

4. Členské štáty môžu stanoviť vhodné opatrenia na riešenie nesplnenia požiadavky vyplnenia formulára sebahodnotenia alebo v prípade vedomého poskytnutia nesprávnych alebo neúplných informácií vo formulári sebahodnotenia, alebo v prípade nesplnenia akejkoľvek požiadavky stanovenej v súlade s odsekom 3 písm. b).

5. Členské štáty môžu uplatniť alternatívne opatrenie podľa odseku 3 písm. b) tak, aby sa ním umožňovalo monitorovanie spôsobilosti viesť motorové vozidlo počas období administratívnej platnosti.

6. Ak sa na základe informácií získaných podľa rôznych alternatívnych opatrení uvedených v odseku 3 ukáže, že žiadateľ o vodičský preukaz alebo jeho držiteľ má pravdepodobne jeden alebo viacero zdravotných stavov uvedených v prílohe III, členské štáty zabezpečia, aby sa žiadateľ o vodičský preukaz alebo jeho držiteľ predtým, ako členské štáty vydajú alebo obnovia vodičský preukaz, podrobil lekárskej prehliadke.

7. Tento článok nebráni členským štátom prijať opatrenia na zvýšenie informovanosti a zlepšenie znalostí sektora zdravotníctva a držiteľov vodičských preukazov o minimálnych normách telesnej a duševnej spôsobilosti na vedenie vozidla stanovených v prílohe III.

Ak členské štáty prijmú usmernenia pre lekárov s cieľom pomôcť identifikovať držiteľov vodičských preukazov, ktorí už nespĺňajú minimálne normy telesnej a duševnej spôsobilosti viesť motorové vozidlo, informujú o tom Komisiu. Komisia sprístupní tieto usmernenia ostatným členským štátom.

Ak členské štáty zorganizujú kampane na zvyšovanie povedomia verejnosti s cieľom informovať občanov o duševných alebo fyzických zdravotných ťažkostiach, ktoré môžu znížiť spôsobilosť viesť motorové vozidlo, informujú o tom Komisiu. Komisia sprístupní tieto informácie ostatným členským štátom.

8. Normy stanovené členskými štátmi na vydávanie alebo akékoľvek následné obnovenie vodičských preukazov môžu byť prísnejšie ako normy stanovené v prílohe III.

Článok 12

Predĺženie platnosti v prípade krízy

1. V prípade krízy môžu členské štáty predĺžiť obdobie administratívnej platnosti vodičských preukazov, ktoré by inak uplynulo, najviac o šesť mesiacov. Ak kríza pretrváva, predĺženie platnosti sa môže obnoviť.

2. Každé takéto predĺženie sa musí riadne odôvodniť a ihneď oznámiť Komisii. Komisia bezodkladne uverejní tieto informácie v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Členské štáty uznávajú platnosť vodičských preukazov, ktorých obdobie administratívnej platnosti bolo predĺžené podľa tohto článku.

3. V riadne odôvodnených prípadoch z vážnych a naliehavých dôvodov, ktoré súvisia s krízou uvedenou v odseku 1, ktorá postihuje dva alebo viacero členských štátov, Komisia môže prijať vykonávacie akty s okamžitou účinnosťou s cieľom predĺžiť obdobie administratívnej platnosti všetkých alebo určitých skupín vodičských preukazov, ktorých platnosť by inak uplynula. Uvedené predĺženie nesmie presiahnuť šesť mesiacov a možno ho obnoviť, ak kríza pretrváva. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom uvedeným v článku 26 ods. 3.

4. Ak členský štát nie je a pravdepodobne nebude ovplyvnený ťažkosťami, ktoré znemožnili obnovenie vodičských preukazov v dôsledku krízy ovplyvňujúcej dva alebo viacero členských štátov uvedenej v odseku 3 alebo ak prijal príslušné vnútroštátne opatrenia na zmiernenie vplyvu uvedenej krízy, tento členský štát sa po informovaní Komisie môže rozhodnúť, že neuplatní predĺženie zavedené vykonávacím aktom uvedeným v odseku 3. Komisia o tom informuje ostatné členské štáty a uverejní oznámenie v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 13

Výmena a náhrada vodičských preukazov vydaných členskými štátmi

1. Ak držiteľ platného vodičského preukazu vydaného členským štátom nadobudol obvyklé bydlisko v inom členskom štáte, môže požiadať členských štát obvyklého bydliska, aby bol jeho vodičský preukaz vymenený za rovnocenný vodičský preukaz. Členský štát požiadaný o vykonanie výmeny skontroluje, pre ktorú skupinu alebo skupiny je vodičský preukaz, ktorého výmena sa požaduje, stále platný.

2. Pokiaľ zásada teritoriality právnych predpisov v oblasti trestného práva a v oblasti presadzovania práva neustanovuje inak, členský štát, v ktorom má držiteľ svoje obvyklé bydlisko, môže uplatniť svoje vnútroštátne opatrenia na zrušenie, odobratie, pozastavenie alebo obmedzenie vodičského oprávnenia držiteľovi vodičského preukazu vydaného iným členským štátom a v prípade potreby na tento účel vodičský preukaz vymeniť.

3. Členský štát vykonávajúci výmenu fyzického vodičského preukazu vráti starý vodičský preukaz orgánom členského štátu vydania a uvedie dôvody výmeny.

Členský štát vykonávajúci výmenu mobilného vodičského preukazu informuje orgány členského štátu vydania a uvedie dôvody výmeny. Členský štát vydania zabezpečí, aby predchádzajúci mobilný preukaz už nebolo možné zobrazovať prostredníctvom elektronického zariadenia, ktoré držiteľ vodičského preukazu na tento účel používa. Členské štáty využívajú sieť vodičských preukazov EÚ na komunikačné účely.

4. Poškodené, stratené alebo odcudzené fyzické vodičské preukazy a fyzické alebo mobilné vodičské preukazy, ktoré boli podvodne použité, môžu nahradiť len príslušné orgány členského štátu, v ktorom má držiteľ obvyklé bydlisko alebo členského štátu, ktorý vydal vodičský preukaz, ak sa uplatňuje článok 20 ods. 3. Uvedené orgány poskytnú náhradu na základe informácií, ktoré majú, alebo vo vhodných prípadoch na základe dôkazu od príslušných orgánov členského štátu vydania pôvodného vodičského preukazu. Ak vodičský preukaz nahradil iný členský štát ako členský štát vydania a držiteľ nahradeného vodičského preukazu ho má stále v držbe alebo ho môže zobraziť, uplatňujú sa postupy stanovené v odseku 3.

Článok 14

Osvedčenie vodičského oprávnenia počas výmeny alebo náhrady

Počas náhrady alebo výmeny vodičského preukazu členský štát, ktorý vykonáva náhradu alebo výmenu, zabezpečí, aby príslušné orgány členských štátov boli schopné overiť platnosť vodičských oprávnení držiteľa vodičského preukazu, najmä počas cestných kontrol. Na tento účel členský štát bezodkladne poskytne potrebné informácie o náhrade alebo výmene vodičského preukazu v sieti vodičských preukazov EÚ, ak si to trvanie postupu výmeny alebo náhrady vyžaduje. V takýchto prípadoch členský štát poskytne držiteľovi príslušného vodičského preukazu doklad, v ktorom sa uvádza, že bola podaná žiadosť o náhradu alebo výmenu jeho vodičského preukazu.

Článok 15

Výmena vodičských preukazov vydaných tretími krajinami

1. Ak členský štát zabezpečuje výmenu vodičského preukazu vydaného treťou krajinou držiteľovi vodičského preukazu, ktorý nadobudol obvyklé bydlisko na jeho území, tento členský štát vymení vodičský preukaz v súlade s týmto článkom.

2. Ak členský štát vymieňa vodičský preukaz vydaný treťou krajinou, ktorá nebola predmetom vykonávacieho aktu prijatého podľa odseku 7 tohto článku, takáto výmena sa zaznamená vo vodičskom preukaze vydanom týmto členským štátom použitím príslušného kódu stanoveného v časti E prílohy I, rovnako ako aj každé nasledujúce obnovenie alebo náhrada. Ak držiteľ tohto vodičského preukazu prenesie svoje obvyklé bydlisko do iného členského štátu, tento členský štát môže rozhodnúť o neuplatnení zásady vzájomného uznávania stanovenej v článku 3 ods. 6.

Členské štáty v prípade takýchto výmen uplatňujú svoje vnútroštátne právo v súlade s podmienkami stanovenými v tomto odseku.

3. Ak je vodičský preukaz vydaný pre skupinu a treťou krajinou, ktorá je predmetom vykonávacieho aktu prijatého podľa odseku 7, takáto výmena sa zaznamená vo vodičskom preukaze vydanom dotknutým členským štátom použitím príslušného kódu stanoveného v časti E prílohy I. V uvedených prípadoch členské štáty vymenia vodičský preukaz v súlade s podmienkami stanovenými v príslušnom vykonávacom akte.

4. Ak bol vodičský preukaz vydaný členským štátom vymenený za vodičský preukaz tretej krajiny, členské štáty nevyžadujú splnenie ďalších podmienok okrem tých, ktoré sú stanovené v článku 10 ods. 3 písm. a), ani nezaznamenajú ďalšie informácie na účely výmeny tohto vodičského preukazu tretej krajiny, pokiaľ ide o skupiny pôvodného vodičského preukazu.

V situácii uvedenej v prvom pododseku, keď žiadateľ žiada o výmenu vodičského preukazu, ktorý je platný aj pre skupiny, pre ktoré získal vodičské oprávnenie v tretej krajine, sa uplatňujú tieto pravidlá:

a) ak bol vodičský preukaz vydaný pre skupinu a treťou krajinou, ktorá je predmetom vykonávacieho aktu prijatého podľa odseku 7, uplatní sa odsek 3;

b) ak vykonávací akt prijatý podľa odseku 7 neexistuje, uplatní sa odsek 2.

5. K výmenám uvedeným v odsekoch 2, 3 a 4 dochádza len vtedy, ak bol vodičský preukaz vydaný treťou krajinou odovzdaný príslušným orgánom členského štátu, od ktorého sa žiada, aby vykonal výmenu.

6. Komisia môže určiť, že tretia krajina má rámec cestnej dopravy, ktorým sa úplne alebo čiastočne zaručuje úroveň bezpečnosti cestnej premávky, ktorá je porovnateľná s úrovňou v Únii, čím sa umožňuje výmena vodičských preukazov vydaných touto treťou krajinou v súlade s odsekom 3, v prípade potreby po splnení určitých vopred stanovených podmienok.

Ak Komisia vykoná určenie uvedené v prvom pododseku, môže v spolupráci s členskými štátmi posúdiť rámec cestnej dopravy tretej krajiny. Členské štáty poskytnú svoje stanovisko k rámcu cestnej dopravy zavedenému v určenej tretej krajine v lehote, ktorú stanoví Komisia. Toto obdobie trvá najmenej 6 mesiacov, najviac však 18 mesiacov. Komisia pristúpi k posúdeniu, keď dostane stanovisko od všetkých členských štátov alebo po skončení lehoty na zaslanie stanovísk, a to podľa toho, čo nastane skôr.

Pri posudzovaní rámca cestnej dopravy zavedeného v tretej krajine zohľadňuje Komisia prinajmenšom tieto prvky:

a) zavedené požiadavky na vodičský preukaz, ako sú klasifikácia skupín vodičských preukazov, požiadavky na minimálny vek, požiadavky a podmienky výcviku a vodičských skúšok a zdravotné normy na vydanie vodičského preukazu;

b) či tretia krajina vydáva mobilné vodičské preukazy a ak áno, príslušné technické a štrukturálne dojednania týkajúce sa prevádzky systému;

c) rozsah, v akom sú v obehu sfalšované a pozmenené vodičské preukazy, a aké opatrenia sa prijímajú na zabránenie falšovaniu a pozmeňovaniu vodičských preukazov a korupcii v súvislosti s nimi;

d) obdobie administratívnej platnosti vodičských preukazov vydaných treťou krajinou;

e) dopravné podmienky v tretej krajine a či sú porovnateľné s dopravnými podmienkami v cestných sieťach v Únii;

f) stav bezpečnosti cestnej premávky v tretej krajine;

g) prax a právny rámec tretej krajiny pri výmene vodičských preukazov vydaných členskými štátmi.

7. Komisia môže po vykonaní posúdenia uvedeného v odseku 6 a prostredníctvom vykonávacieho aktu rozhodnúť, že tretia krajina má zavedený rámec cestnej dopravy, ktorý úplne alebo čiastočne zaručuje úroveň bezpečnosti cestnej premávky porovnateľnú s úrovňou v Únii, na účely výmeny vodičských preukazov vydaných touto treťou krajinou v súlade s odsekom 3.

Vykonávací akt uvedený v prvom pododseku tohto odseku zahŕňa aspoň:

a) skupiny vodičských preukazov uvedené v článku 6, v súvislosti s ktorými sa výmena môže vykonať v súlade s odsekom 3 tohto článku;

b) dátumy vydania vodičských preukazov tretích krajín, po ktorých možno vykonať výmenu v súlade s odsekom 3;

c) akékoľvek všeobecné podmienky, ktoré treba splniť na účely overenia pravosti úradného dokladu, ktorý sa má vymeniť;

d) všetky všeobecné podmienky, ktoré musí žiadateľ pred výmenou spĺňať, aby preukázal, že spĺňa minimálne normy na telesnú a duševnú spôsobilosť stanovené v prílohe III.

Ak vodičský preukaz žiadateľa neumožňuje žiadateľovi dodržať druhý pododsek písm. a) alebo b) tohto odseku, členské štáty môžu rozhodnúť o výmene vodičského preukazu v súlade s odsekom 2. Ak žiadateľ nie je schopný splniť druhý pododsek písm. c) alebo d) tohto odseku, členské štáty výmenu vodičského preukazu zamietnu.

Akoukoľvek ďalšou podmienkou stanovenou vo vykonávacom akte uvedenom v prvom pododseku tohto odseku sa stanoví buď uplatniteľnosť vnútroštátnych ustanovení členského štátu v súlade s odsekom 2, alebo zamietnutie výmeny vodičského preukazu, ak žiadateľ tieto podmienky nespĺňa.

Vykonávací akt uvedený v tomto odseku sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 26 ods. 2.

8. Vo vykonávacom akte prijatom podľa odseku 7 sa stanoví pravidelné preskúmanie situácie v oblasti bezpečnosti cestnej premávky v dotknutej tretej krajine zo strany Komisie, a to aspoň každé štyri roky. Členské štáty majú možnosť poskytnúť svoje stanoviská. V závislosti od záverov preskúmania Komisia v potrebnom rozsahu zachová, zmení alebo pozastaví uvedený vykonávací akt alebo ho zruší.

9. Komisia v *Úradnom vestníku Európskej únie* a na svojom webovom sídle uverejní zoznam tretích krajín, ktoré sú predmetom vykonávacieho aktu prijatého podľa odseku 7, a uverejní aj všetky príslušné zmeny vykonané v súlade s odsekom 8.

10. Komisia s cieľom podporiť integráciu vodičov z povolania z tretích krajín do vnútorného trhu Únie podporuje výmenu najlepších postupov v rámci expertnej skupiny pre kvalifikáciu a odbornú prípravu vodičov určitých cestných vozidiel, ktorá bola zriadená podľa požiadavky stanovenej v článku 13 ods. 4 smernice (EÚ) 2022/2561.

Článok 16

Účinky zrušenia, odobratia, pozastavenia alebo obmedzenia vodičského oprávnenia vodiča poháňaného vozidla, jeho vodičského preukazu alebo uznania platnosti jeho vodičského preukazu

1. Členské štáty odmietnu vydať vodičské preukazy žiadateľom, ktorých vodičský preukaz bol zrušený, odobratý, pozastavený alebo obmedzený v inom členskom štáte.

2. Členský štát odmietne uznať platnosť akéhokoľvek vodičského preukazu vydaného iným členským štátom osobe, ktorej vodičské oprávnenie, vodičský preukaz alebo uznanie jeho platnosti bolo zrušené, odobraté, pozastavené alebo obmedzené na území prvého členského štátu.

3. Vodičské oprávnenie, vodičský preukaz alebo uznanie jeho platnosti sa na účely tohto článku považujú za zrušené, odobraté, pozastavené alebo obmedzené, kým dotknutá osoba nesplní podmienky uložené členským štátom na to, aby získala späť vodičské oprávnenie, vodičský preukaz alebo uznanie platnosti vodičského preukazu alebo aby mohla požiadať o nový vodičský preukaz.

Členské štáty zabezpečia, aby všetky podmienky, ktoré uložia s cieľom umožniť osobe získať späť vodičské oprávnenie, jej vodičský preukaz alebo uznanie jeho platnosti alebo umožniť jej požiadať o nový vodičský preukaz, boli primerané a nediskriminačné pre držiteľov vodičských preukazov vydaných akýmkoľvek iným členským štátom a aby samy o sebe neviedli k odmietnutiu na neurčitý čas vydať vodičský preukaz alebo uznať vodičský preukaz vydaný iným členským štátom.

4. Ak je to odôvodnené správaním alebo telesnou alebo duševnou spôsobilosťou osoby, členské štáty môžu tejto osobe zakázať viesť vozidlo na svojom území na neurčitý čas bez toho, aby tejto osobe poskytli možnosť získať späť vodičské oprávnenie, jej vodičský preukaz alebo uznanie jeho platnosti alebo požiadať o nový vodičský preukaz.

Odchylne od odseku 1 môže členský štát, ktorý nezakázal tejto osobe viesť motorové vozidlo, po porade s členským štátom, ktorý tak urobil, ako sa uvádza v prvom pododseku tohto odseku, vydať tejto osobe vodičský preukaz. Členský štát, ktorý tejto osobe zakázal viesť motorové vozidlo, však môže na svojom území a na neurčitý čas odmietnuť uznať vodičský preukaz vydaný iným členským štátom.

Článok 17

Systém vedenia vozidla so sprievodom

1. Bez ohľadu na článok 7 ods. 1 písm. b) členské štáty vydávajú vodičské preukazy v súlade s článkom 10 ods. 1 pre skupinu B označené kódom Únie 98.02 stanoveným v časti E prílohy I žiadateľom, ktorí dovŕšili vek 17 rokov.

2. Odchylne od článku 7 ods. 1 písm. b) a d) môžu členské štáty na účely vedenia vozidla na svojom území vydať vodičské preukazy v súlade s článkom 10 ods. 1 pre skupiny C1, C1E a C za predpokladu, že žiadateľ je držiteľom OOS vydaného v súlade s článkom 6 ods. 1 smernice (EÚ) 2022/2561 pre skupinu C alebo v súlade s článkom 6 ods. 2 smernice (EÚ) 2022/2561 pre skupiny C1 a C1E, označené kódom Únie 98.02 stanoveným v časti E prílohy I žiadateľom, ktorí dovŕšili vek 17 rokov.

Vodičské preukazy vydané v súlade s prvým pododsekom sa vzájomne uznávajú členskými štátmi, ktoré takéto preukazy vydávajú.

3. Držitelia vodičského preukazu označeného kódom Únie 98.02 stanoveným v časti E prílohy I, ktorí nedovŕšili vek 18 rokov, môžu viesť motorové vozidlo len v sprievode osoby sediacej na prednom sedadle spolujazdca, ktorá je im schopná poskytovať usmernenia počas vedenia vozidla. Sprevádzajúca osoba musí dodržiavať predpisy, pokiaľ ide o vedenie vozidla pod vplyvom alkoholu alebo drog. Sprevádzajúca osoba:

a) má minimálny vek 24 rokov;

b) má vodičský preukaz príslušnej skupiny vydaný v Únii pred viac ako piatimi rokmi;

c) počas posledných piatich rokov jej nebol uložený zákaz vedenia vozidla v členskom štáte vydania vodičského preukazu uvedeného v písmene b).

Iný členský štát ako členský štát vydania uvedený v písmene c) môže na svojom území stanoviť presadzovanie zákazu vedenia vozidla v nadväznosti na priestupok spáchaný na jeho území, ktorý by mohol znamenať nedostatočnú spôsobilosť konať ako sprevádzajúca osoba podľa tohto článku.

4. Členské štáty môžu požadovať identifikáciu sprevádzajúcich osôb uvedených v odseku 3 s cieľom zabezpečiť súlad s týmto článkom. Členské štáty môžu obmedziť počet možných sprevádzajúcich osôb s ohľadom na daného sprevádzaného vodiča. Členské štáty môžu na svojom území uplatňovať dodatočné podmienky, ktoré musí splniť osoba sprevádzajúca držiteľa vodičského preukazu, ktorý vydali. Takéto podmienky musia byť primerané a vhodné na dosiahnutie cieľov systému vedenia vozidla so sprievodom. Členské štáty informujú Komisiu o týchto dodatočných podmienkach. Komisia sprístupní verejnosti informácie o týchto dodatočných podmienkach.

V prípade osoby sprevádzajúcej držiteľa vodičského preukazu skupín C, C1E alebo C1 môžu požiadavky uvedené v prvom pododseku zahŕňať najmä požiadavku, aby sprevádzajúca osoba:

a) mala príslušnú kvalifikáciu a výcvik poskytnutý v súlade so smernicou (EÚ) 2022/2561; alebo

b) absolvovala špecializovaný výcvikový kurz trvajúci najmenej sedem hodín, ktorý sa môže predĺžiť na 14 hodín, s cieľom naučiť sa potrebné odborné a pedagogické zručnosti v rámci pravidelného výcviku v súvislosti s OOS.

5. Systémom vedenia vozidla so sprievodom sa neobmedzuje žiadna existujúca možnosť, ktorú majú členské štáty, a to znížiť minimálny vek žiadateľov o vodičské preukazy skupiny B, ako sa stanovuje v článku 7 ods. 2, alebo uplatňovať súvisiace podmienky na vnútroštátnej úrovni.

6. Členské štáty môžu na vydanie vodičského preukazu označeného kódom Únie 98.02 stanoveným v časti E prílohy I žiadateľom, ktorí nedovŕšili vek 18 rokov, uplatňovať ďalšie podmienky. Informujú o tom Komisiu. Komisia sprístupní tieto informácie verejnosti.

Článok 18

Skúšobná lehota

1. Držiteľ vodičského preukazu vydaného po zložení vodičskej skúšky požadovanej podľa článku 10 ods. 1 písm. a) sa považuje za vodiča začiatočníka a podlieha skúšobnej lehote. Dĺžku skúšobnej lehoty určí členský štát vydávajúci vodičský preukaz a nesmie byť kratšia ako dva roky.

Ak už má vodič začiatočník platný vodičský preukaz pre inú skupinu vozidiel, skúšobná lehota v zásade zahŕňa len to, čo zostáva zo skúšobnej lehoty pre existujúci vodičský preukaz. V prípade vodičov začiatočníkov, ktorí sú držiteľmi len vodičského preukazu skupiny AM, však získanie vodičského preukazu novej skupiny v každom prípade vedie k vzniku novej skúšobnej lehoty. Členské štáty môžu v prípade iných skupín vodičských preukazov, ako je skupina AM, ktoré vydali, požadovať dodatočnú alebo doplnkovú skúšobnú lehotu, najmä s cieľom zohľadniť rôzne riziká a požadované zručnosti spojené s novou skupinou vodičského preukazu.

2. Členské štáty stanovia pravidlá alebo sankcie, alebo oboje za vedenie vozidla pod vplyvom alkoholu pre vodičov začiatočníkov, ktoré sú prísnejšie než pre ostatných vodičov a prijmú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonávania. Ak sa členské štáty rozhodnú stanoviť sankcie, tieto sankcie musia byť účinné, primerané, odrádzajúce a nediskriminačné.

Okrem toho členské štáty prijmú opatrenia na zníženie počtu prípadov:

a) vedenia vozidla pod vplyvom návykových látok medzi vodičmi začiatočníkmi;

b) nesúladu so zákonmi, inými právnymi predpismi a správnymi opatreniami, ktorými sa transponuje smernica Rady 91/671/EHS ([20]) týkajúca sa povinného používania bezpečnostných pásov a detských zadržiavacích systémov vo vozidlách.

([20]) Smernica Rady 91/671/EHS zo 16. decembra 1991 týkajúca sa povinného používania bezpečnostných pásov a detských zadržiavacích systémov vo vozidlách (Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1991/671/oj).

3. Nič v tomto článku nebráni členským štátom, aby do svojho vnútroštátneho práva zaviedli ustanovenia o nulovej tolerancii zakazujúce požívanie alkoholu alebo návykových látok u všetkých vodičov pred vedením vozidla. Ak členské štáty zavedú takéto ustanovenia o nulovej tolerancii do svojho vnútroštátneho práva, prijmú všetky opatrenia potrebné na zosúladenie ich vnútroštátneho práva s opatreniami prijatými podľa odseku 2.

4. Členské štáty môžu pre vodičov začiatočníkov stanoviť ďalšie pravidlá uplatniteľné na svojom území s cieľom zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky. Informujú o tom Komisiu.

5. Ak sa príslušný orgán členského štátu obvyklého bydliska rozhodne predĺžiť skúšobnú lehotu vodiča z dôvodu akéhokoľvek protiprávneho konania uvedenej osoby, zabezpečí, aby bola nová skúšobná lehota zaznamenaná vo vodičskom preukaze.

6. Členské štáty označia vodičské preukazy vydané počas skúšobnej lehoty príslušným kódom Únie stanoveným v časti E prílohy I.

Článok 19

Skúšajúci

1. Skúšajúci spĺňajú minimálne normy stanovené v prílohe IV.

Skúšajúci, ktorí vykonávali túto funkciu už pred 19. januárom 2013, podliehajú len požiadavkám na zabezpečenie kvality a požiadavkám na pravidelnú odbornú prípravu stanoveným v uvedenej prílohe.

2. Komisia je v súlade s článkom 25 splnomocnená prijímať delegované akty, ktorými sa v prípade potreby na účely zohľadnenia technického, prevádzkového alebo vedeckého vývoja mení príloha IV.

Článok 20

Obvyklé bydlisko

1. Za obvyklé bydlisko sa považuje miesto, kde osoba zvyčajne býva minimálne 185 dní z posledných 365 dní z dôvodu jej osobných a pracovných väzieb alebo v prípade osoby bez pracovných väzieb z dôvodu osobných väzieb, ktoré preukazujú úzke spojenie medzi touto osobou a miestom, kde býva.

Za obvyklé bydlisko osoby, ktorá má pracovné väzby na inom mieste, ako je miesto, kde má osobné väzby, a ktorá striedavo býva na rozdielnych miestach nachádzajúcich sa v dvoch alebo viacerých členských štátoch, sa však považuje miesto jej osobných väzieb za predpokladu, že sa tam pravidelne vracia. Táto osoba nie je povinná splniť túto podmienku, ak žije v členskom štáte, aby splnila úlohu s určitou dĺžkou trvania. Štúdium na univerzite alebo škole nepredstavuje zmenu obvyklého bydliska.

2. Na účely článku 10 ods. 3 písm. b) a článku 13 ods. 4 sa za obvyklé bydlisko personálu diplomatických služieb Únie, to znamená úradníkov z príslušných oddelení Generálneho sekretariátu Rady a Komisie, ako aj personálu vyslaného z diplomatických služieb členských štátov a akéhokoľvek iného zamestnanca alebo dodávateľa, ktorý pracuje pre inštitúcie, orgány, úrady a agentúry Únie v oblasti zastupovania navonok a ktorý na účely plnenia svojich zmluvných povinností aspoň 181 dní za posledných 365 dní žil mimo Únie, alebo personálu diplomatických služieb jej členských štátov alebo ich rodinných príslušníkov, ktorí sú súčasťou ich domácností, akreditovaných v tretích krajinách, sa považujú za osoby, ktoré sa nachádzajú na území členského štátu alebo členských štátov vydania vodičských preukazov, ktoré sa obnovujú alebo nahrádzajú.

3. Vo výnimočných prípadoch, ak držiteľ vodičského preukazu nedokáže preukázať, že má svoje obvyklé bydlisko v danom členskom štáte podľa odseku 1, môže si nechať obnoviť alebo nahradiť vodičský preukaz v členskom štáte vydania.

4. Odchylne od článku 10 ods. 1 písm. e) a na osobitný účel prvého vydania vodičského preukazu skupiny B si žiadateľ, ktorého členský štát obvyklého bydliska je iný ako členský štát jeho štátneho občianstva, môže nechať vydať vodičský preukaz členským štátom svojho štátneho občianstva, ak v členskom štáte obvyklého bydliska nie je možné absolvovať teoretickú skúšku alebo praktickú skúšku, alebo obe tieto skúšky v úradnom jazyku členského štátu štátneho občianstva žiadateľa, ktorý je aj úradným jazykom Únie, alebo s tlmočníkom.

V súlade s nariadením (EÚ) 2018/1724 členské štáty a Komisia poskytujú používateľom prístup k informáciám o jazykoch, pre ktoré sa v každom členskom štáte poskytuje preklad alebo tlmočenie teoretických a praktických skúšok.

Článok 21

Rovnocennosť vodičských preukazov, ktoré nezodpovedajú normám Únie pre vodičské preukazy

1. Členské štáty uplatňujú rovnocennosť stanovenú rozhodnutím Komisie (EÚ) 2016/1945 ([21]) medzi oprávneniami udelenými pred 19. januárom 2013 a skupinami stanovenými v článku 6 tejto smernice.

2. Vodičské oprávnenie udelené pred 19. januárom 2013 sa nezruší, ani sa nijakým spôsobom neposudzuje podľa tejto smernice.

Článok 22

Vzájomná pomoc a sieť vodičských preukazov EÚ

1. Členské štáty si pri vykonávaní tejto smernice navzájom pomáhajú. Vymieňajú si informácie o vodičských preukazoch, ktoré vydali, vymenili, nahradili, obnovili, obmedzili, pozastavili, odobrali, zrušili alebo odňali a o zákazoch vedenia vozidla, ktoré uložili alebo v relevantných prípadoch plánujú schváliť, a vzájomne konzultujú, ak existuje dôvodné podozrenie, že žiadateľovi o vodičský preukaz bol uložený zákaz vedenia vozidla v inom členskom štáte. Využívajú sieť vodičských preukazov EÚ pre výmenu informácií.

2. Členské štáty môžu využívať sieť vodičských preukazov EÚ aj na výmenu informácií na tieto účely:

a) umožňovať svojim orgánom overiť platnosť a pravosť vodičského preukazu najmä počas cestných kontrol, počas vyšetrovaní alebo v rámci opatrení proti falšovaniu a pozmeňovaniu;

b) uľahčiť vyšetrovanie v súlade so smernicou (EÚ) 2015/413;

c) presadzovať smernicu (EÚ) 2022/2561 a overovať platnosť a pravosť vodičského preukazu pri presadzovaní nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ([22]) alebo nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 ([23]).

3. Prístup k sieti vodičských preukazov EÚ musí byť zabezpečený. Sieťou vodičských preukazov EÚ sa zabezpečuje synchrónna, to znamená v reálnom čase, a asynchrónna výmena informácií a odosielanie a prijímanie zabezpečených správ, oznámení a príloh.

([21]) Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2016/1945 zo 14. októbra 2016 o rovnocennosti skupín vodičských preukazov (Ú. v. EÚ L 302, 9.11.2016, s. 62, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1945/oj).

([22]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

([23]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Členské štáty prijmú všetky potrebné kroky na zabezpečenie aktuálnosti informácií vymieňaných prostredníctvom siete vodičských preukazov EÚ.

Členské štáty udelia prístup k sieti vodičských preukazov EÚ len orgánom príslušným na účely uvedené v odsekoch 1 a 2.

4. Členské štáty si navzájom pomáhajú aj pri zavádzaní mobilného vodičského preukazu, najmä s cieľom zaručiť plynulú interoperabilitu medzi aplikáciami a prvkami overovania uvedenými v časti C prílohy I.

5. Komisia do 6. júna 2026 prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanoví spoločný súbor pravidiel upravujúcich prevádzku siete vodičských preukazov EÚ vrátane podrobných prevádzkových požiadaviek, požiadaviek na rozhranie a technických požiadaviek. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 26 ods. 2.

6. Členské štáty môžu spolupracovať pri vymáhaní zrušenia, odobratia, pozastavenia alebo akéhokoľvek obmedzenia vodičského oprávnenia alebo vodičského preukazu alebo uznania platnosti vodičského preukazu, najmä ak sú príslušné opatrenia obmedzené na určité skupiny vodičských oprávnení alebo na územia určitých členských štátov, a to najmä prostredníctvom potvrdení týkajúcich sa vodičských preukazov, ktoré vydali.

Článok 23

Podávanie správ členskými štátmi

1. Členské štáty každoročne informujú Komisiu o počte vydaných, obnovených, nahradených, odobratých a vymenených vodičských preukazov pre každú skupinu vodičských preukazov. Údaje sa poskytujú osobitne pre mobilné vodičské preukazy a fyzické vodičské preukazy.

2. Do 26. novembra 2029 a následne každých päť rokov poskytnú členské štáty Komisii na uľahčenie prípravy správy Komisie uvedenej v článku 24 štatistiky o dopravných nehodách, pri ktorých je osoba zranená alebo usmrtená a ktorých účastníkmi sú vodiči z povolania, najmä vodiči vo veku 17 rokov v rámci systému vedenia vozidla so sprievodom uvedeného v článku 17 ods. 2.

3. Členské štáty si môžu s Komisiou pravidelne vymieňať údaje o vnútroštátnom práve týkajúcom sa manipulácie s necestnými pojazdnými strojmi a súvisiacich aspektov bezpečnosti cestnej premávky a môžu poskytovať informácie, ak sa zistia obavy týkajúce sa voľného pohybu pracovníkov.

Článok 24

Preskúmanie a podávanie správ Komisiou

1. Komisia do 26. novembra 2030 a následne každých päť rokov predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní tejto smernice. V rámci správy Komisia posúdi:

a) vplyv smernice na bezpečnosť cestnej premávky, najmä:

   i) či existuje nejaký vplyv vyplývajúci z udelenia rovnocennosti podľa článku 9 ods. 2 písm. j) a k);

   ii) či existuje nejaký vplyv vyplývajúci z udelenia rovnocennosti podľa článku 9 ods. 4;

b) účinky vykonávania systému vedenia vozidla so sprievodom pre skupiny vodičských preukazov pre vodičov z povolania na bezpečnosť cestnej premávky a na nedostatok vodičov na základe správ prijatých od členských štátov v súlade s článkom 23 ods. 2.

Spolu so správou sa vo vhodných prípadoch predloží legislatívny návrh.

2. V rámci správy uvedenej v odseku 1 Komisia posúdi nový technologický vývoj v oblasti vozidiel na alternatívne palivá, ktorý má vplyv na hmotnosť týchto vozidiel. Na tento účel Komisia použije informácie zhromaždené v súlade s článkom 7 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 ([24]), ktorým sa stanovujú emisné normy CO_2 pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá. Komisia môže na podporu svojho posúdenia požiadať výrobcov vozidiel o dodatočné informácie o možnom vplyve takéhoto nového technologického vývoja na hmotnosť vozidiel.

Výrobcovia vozidiel sú povinní poskytnúť údaje uvedené v prvom pododseku v primeranej lehote a v súlade s príslušným právom Únie.

3. Bez toho, aby boli dotknuté odseky 1 a 2 tohto článku, Komisia do 26. novembra 2026 alebo ihneď po prijatí prvého z vykonávacích aktov uvedených v článku 5 ods. 7, podľa toho, čo nastane skôr, posúdi uskutočniteľnosť posunutia dátumu uvedeného v článku 3 ods. 4 na skorší dátum a predloží správu o svojich zisteniach. Členské štáty môžu poskytnúť Komisii informácie, ktoré na účely tohto posúdenia považujú za relevantné, a Komisia tieto informácie zohľadní.

Spolu so správou sa vo vhodných prípadoch predloží legislatívny návrh.

Článok 25

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 4 ods. 8, článku 5 ods. 6, článku 8 ods. 2, článku 10 ods. 6 a článku 19 ods. 2 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 25. novembra 2025. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 4 ods. 8, článku 5 ods. 6, článku 8 ods. 2, článku 10 ods. 6 a článku 19 ods. 2 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s expertmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.

5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 4 ods. 8, článku 5 ods. 6, článku 8 ods. 2, článku 10 ods. 6 alebo článku 19 ods. 2 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

([24]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO_2 pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 (Ú. v. EÚ L 111, 25.4.2019, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).

Článok 26

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor pre vodičské preukazy zriadený smernicou Rady 97/26/ES ([25]) (ďalej ako „výbor“). Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Ak sa má stanovisko výboru získať písomným postupom, uvedený postup sa ukončí bez výsledku, ak tak v rámci lehoty na vydanie stanoviska rozhodne predseda výboru alebo ak o to požiada jednoduchá väčšina členov výboru.

Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 8 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 27

Zmeny smernice (EÚ) 2022/2561

Článok 5 sa mení takto:

a) v odseku 2 sa dopĺňa toto písmeno:

„c) po dovŕšení veku 17 rokov vozidlá patriace do skupiny vodičských oprávnení C1, C1E alebo C za predpokladu, že sú držiteľmi OOS, ako sa uvádza v článku 6 ods. 1 pre skupinu C alebo ako sa uvádza v článku 6 ods. 2 pre skupiny C1 a C1E a len za podmienok stanovených v článku 17 ods. 2 a 3 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2025/2205 (*).

(*) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2025/2205 z 22. októbra 2025 o vodičských preukazoch, ktorou sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1724 a smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2561 a zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 383/2012 (Ú. v. EÚ L, 2025/2205, 5.11.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj).“;

b) odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Vodiči vozidiel určených na prepravu osôb môžu viesť po dovŕšení veku 21 rokov vozidlá patriace do skupín vodičského oprávnenia D a D + E alebo vozidlo patriace do skupín vodičského oprávnenia D1 a D1 + E za predpokladu, že sú držiteľmi OOS, ako sa uvádza v článku 6 ods. 1 alebo 2. S cieľom zaistiť bezpečnú jazdu môžu členské štáty zaviesť systém monitorovania vodičov mladších ako 23 rokov, ktorí sú držiteľmi OOS, ako sa uvádza v článku 6 ods. 2. Ak členské štáty vyžadujú, aby takíto vodiči absolvovali pravidelné výcvikové kurzy týkajúce sa oblastí súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky pred dosiahnutím veku 23 rokov s cieľom upevniť a potvrdiť svoju spôsobilosť v týchto oblastiach, takáto účasť sa započíta do požiadavky zúčastniť sa na 35 hodinách pravidelných výcvikových kurzov každých päť rokov.

Každý členský štát môže vodičom vozidiel skupín vodičského oprávnenia D1 a D1 + E povoliť viesť takéto vozidlá na svojom území po dovŕšení veku 18 rokov za predpokladu, že vodič je držiteľom OOS, ako sa uvádza v článku 6 ods. 1.

Každý členský štát môže vodičom vozidiel skupín vodičského oprávnenia D a D + E povoliť viesť takéto vozidlá na svojom území po dovŕšení veku 20 rokov za predpokladu, že sú držiteľmi OOS, ako sa uvádza v článku 6 ods. 1. Tento vek sa môže znížiť na 18 rokov na vedenie takýchto vozidiel bez cestujúcich alebo na prepravu osôb v pravidelnej doprave, keď trasa neprekročí 50 kilometrov.“

([25]) Smernica Rady 97/26/ES z 2. júna 1997, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 91/439/EHS o vodičských preukazoch (Ú. v. ES L 150, 7.6.1997, s. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1997/26/oj).

Článok 28

Zmeny nariadenia Rady (EÚ) 2018/1724

Príloha II sa mení takto:

a) v druhom stĺpci, ktorý patrí k riadku „Presťahovanie“, sa dopĺňa toto políčko: „získanie a obnovenie vodičského preukazu“;

b) v treťom stĺpci, ktorý patrí k riadku „Presťahovanie“, sa dopĺňa toto políčko: „vydanie, výmena a náhrada vodičských preukazov Únie“.

Článok 29

Transpozícia

1. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2, členské štáty prijmú a uverejnia do 26. novembra 2028 opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2, tieto opatrenia uplatňujú od 26. novembra 2029.

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

2. Členské štáty prijmú a uverejnia do 26. novembra 2027 opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s článkom 9 ods. 2 písm. j) a k). Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Tieto opatrenia uplatňujú od 26. novembra 2027.

3. Členské štáty prijmú a uverejnia do 26. novembra 2028 opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s článkom 17. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Tieto opatrenia uplatňujú od 26. novembra 2028.

4. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných opatrení vnútroštátneho práva, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 30

Zrušenie

1. Smernica 2006/126/ES sa zrušuje s účinnosťou od 26. novembra 2029 s výnimkou jej článku 6 ods. 4 písm. c), ktorý sa zrušuje s účinnosťou od 26. novembra 2027.

Odkazy na smernicu 2006/126/ES sa chápu ako odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody stanovenou v prílohe VII k tejto smernici.

2. Nariadenie (EÚ) č. 383/2012 sa zrušuje s účinnosťou od 26. novembra 2029.

Odkazy na nariadenie (EÚ) č. 383/2012 sa považujú za odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody v prílohe VII.

Článok 31

Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 32

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 22. októbra 2025

Za Európsky parlament	*Za Radu*
predsedníčka	*predsedníčka*
R. METSOLA	M. BJERRE

PRÍLOHA I

ŠTANDARDNÉ ŠPECIFIKÁCIE A USTANOVENIA TÝKAJÚCE SA VODIČSKÝCH PREUKAZOV VYDANÝCH ČLENSKÝMI ŠTÁTMI

ČASŤ A1: **Všeobecné špecifikácie fyzického vodičského preukazu**

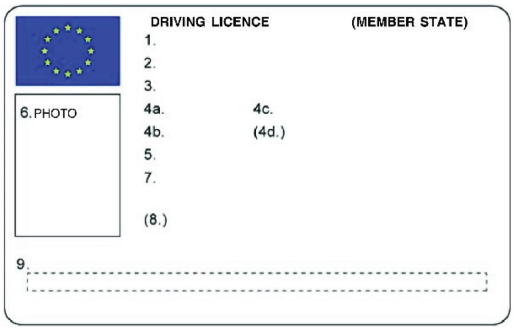
1. Charakteristiky karty fyzického vodičského preukazu podľa vzoru Únie sú v súlade s normou ISO/IEC 7810.

Karta je vyrobená z polykarbonátu.

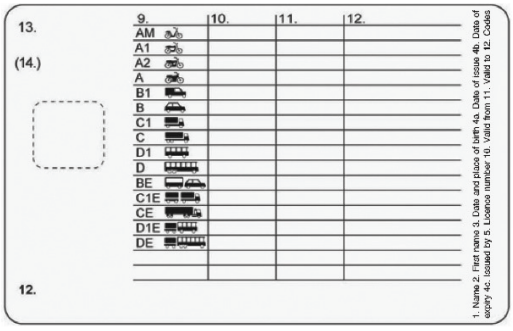
Spôsoby odskúšania vlastností kariet vodičských preukazov na účely potvrdenia ich zhody s medzinárodnými normami sú v súlade s normou ISO/IEC 10373.

2. Karta vodičského preukazu má dve strany a zhoduje sa so vzorom na obrázku 1.

Strana 1



Strana 2



Obrázok 1: Vzor vodičského preukazu EÚ

Obrázok 1 text:

1. Priezvisko 2. Meno 3. Dátum a miesto narodenia 4a. Dátum vydania 4b. Dátum uplynutia platnosti 4c. Vydal 5. Číslo vodičského preukazu 10. Platný od 11. Platný do 12. Kódy

3. Na karte vodičského preukazu sú zobrazené tieto informácie stanovené v časti D:

Na strane 1 sú zobrazené:

a) slová „vodičský preukaz“ vytlačené veľkým písmom v jazyku alebo jazykoch členského štátu vydávajúceho vodičský preukaz;

b) (nepovinné) názov členského štátu vydania;

c) rozlišovací znak členského štátu vydania vytlačený inverzne v modrom obdĺžniku a obklopený 12 žltými hviezdičkami, ako sa stanovuje v časti D bode 1;

d) konkrétne informácie týkajúce sa vydaného vodičského preukazu (polia 1 až 9), ako sa stanovuje v časti D bode 3;

e) slová „Vzor Európskej únie“ v jazyku alebo jazykoch členského štátu vydania a slová „Vodičský preukaz“ v ostatných jazykoch Európskej únie, vytlačené ružovou farbou tak, aby tvorili pozadie vodičského preukazu, ako sa stanovuje v časti D bode 2.

Na strane 2 sú zobrazené:

f) špecifické informácie týkajúce sa skupín vydaného vodičského preukazu (polia 9 až 12), ako sa stanovuje v časti D bode 4;

g) špecifické informácie týkajúce sa správy vodičského preukazu (polia 13 a 14), ako sa stanovuje v časti D bode 5;

h) vysvetlenie týchto očíslovaných polí, ktoré sú uvedené na stranách 1 a 2 vodičského preukazu: 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 a 12.

Ak chce členský štát vykonať záznamy v inom národnom jazyku, než je jeden z týchto jazykov: anglický, bulharský, český, dánsky, estónsky, fínsky, francúzsky, grécky, holandský, chorvátsky, írsky, litovský, lotyšský, maďarský, maltský, nemecký, poľský, portugalský, rumunský, slovenský, slovinský, španielsky, švédsky alebo taliansky, vystaví dvojjazyčnú verziu vodičského preukazu, pričom použije jeden z uvedených jazykov bez toho, aby boli dotknuté ostatné ustanovenia tejto prílohy.

Na vodičskom preukaze je vyhradené miesto na prípadné zavedenie mikročipu alebo podobného IT zariadenia alebo na prípadné vytlačenie QR kódu.

Referenčné farby sú:

i) modrá: Pantone: reflexná modrá;

ii) žltá: Pantone: žltá.

4. Osobitné ustanovenia

a) Ak má držiteľ vodičského preukazu vydaného členským štátom v súlade s touto prílohou svoje obvyklé bydlisko v inom členskom štáte, môže tento iný členský štát zaznamenať do vodičského preukazu informácie, ktoré sú dôležité pre správu vodičského preukazu, pod podmienkou, že tento typ informácií zaznamenáva aj do iných vodičských preukazov, ktoré vydáva, a pod podmienkou, že na tento účel zostane dosť miesta.

b) Členské štáty môžu doplniť farby alebo označenia, ako sú čiarové kódy alebo národné symboly, bez toho, aby boli dotknuté ostatné ustanovenia tejto prílohy. Členské štáty o tom informujú Komisiu.

V súvislosti so vzájomným uznávaním vodičských preukazov nesmú čiarové kódy obsahovať iné informácie než tie, ktoré sú už uvedené na vodičskom preukaze v čitateľnej podobe alebo ktoré sú dôležité v procese vydávania vodičského preukazu.

c) Informácie uvedené na karte vodičského preukazu musia byť čitateľné voľným okom pre osobu s priemernou zrakovou ostrosťou, pričom sa v poliach 9 až 12 na strane 2 použije veľkosť písma minimálne 5 bodov.

ČASŤ A2: **Špecifikácie pre fyzický vodičský preukaz zamerané proti falšovaniu a pozmeňovaniu**

1. Medzi hrozby pre fyzickú bezpečnosť vodičských preukazov patria:

a) zhotovovanie falošných kariet: t. j. vytvorenie nového objektu, ktorý vykazuje veľkú podobnosť s pravým dokladom buď tak, že sa zhotoví nový, alebo sa okopíruje pravý doklad;

b) podstatná zmena: zmena vlastností pôvodného dokladu, napríklad úpravou niektorých údajov uvádzaných na doklade.

2. Systém ochrany pred falšovaním a pozmeňovaním tvorí neoddeliteľnú časť každého prvku celkového systému vydávania vrátane procesu podania žiadosti, bezpečného prenosu údajov, materiálu hlavnej časti karty, techniky výroby, minimálneho súboru rôznych ochranných prvkov a procesu personalizácie.

3. Materiál použitý na vodičské preukazy je chránený proti falšovaniu a pozmeňovaniu použitím týchto techník (povinné ochranné prvky):

a) hlavné časti kariet nie sú citlivé na ultrafialové svetlo;

b) ochranný vzor na pozadí je navrhnutý tak, aby bol odolný voči falšovaniu skenovaním, tlačou alebo kopírovaním s použitím dúhovej tlače s viacfarebnými ochrannými atramentmi a pozitívnou a negatívnou gilošovanou tlačou. Vzor sa neskladá zo základných farieb (tyrkysová, magenta, žltá a čierna), obsahuje zložité obrazce minimálne v dvoch osobitných farbách a zahŕňa mikropísmo;

c) optické premenlivé prvky poskytujúce primeranú ochranu proti kopírovaniu a pozmeňovaniu fotografie;

d) laserové gravírovanie;

e) v oblasti fotografie sa ochranná podtlač a fotografia prekrývajú aspoň na okraji fotografie (miznúci vzor).

4. Materiál použitý na vodičské preukazy je okrem toho chránený proti falšovaniu a pozmeňovaniu použitím aspoň troch z týchto techník (dodatočné ochranné prvky):

a) atramenty meniace farbu*;

b) termochromický atrament;

c) špeciálne hologramy*;

d) variabilné laserové obrázky*;

e) ultrafialové atramenty fluorescenčnej farby, viditeľné a priehľadné;

f) írisová tlač;

g) digitálny vodotlač na pozadí;

h) infračervené alebo fosforeskujúce pigmenty;

i) hmatateľné znaky, symboly alebo vzory*.

Pokiaľ je to možné, sa ako základ uprednostňujú techniky označené hviezdičkou, pretože umožňujú príslušníkom orgánov presadzovania práva kontrolovať platnosť karty bez osobitných špeciálnych prostriedkov. Členské štáty môžu zaviesť iné ochranné prvky ako tie, ktoré sú uvedené v tomto bode.

ČASŤ B: **Špecifikácie pre mikročipy vo fyzických vodičských preukazoch**

1. Mikročip a údaje uvedené na mikročipe vrátane doplnkových informácií stanovených vnútroštátnymi právnymi predpismi týkajúcimi sa vodičských preukazov musia byť v súlade s časťou B1.

2. Zoznam uplatniteľných noriem pre vodičské preukazy s mikročipom je uvedený v časti B2.

3. Vodičské preukazy s mikročipom podliehajú postupu typového schválenia Únie v súlade s časťou B3.

4. Po splnení všetkých príslušných ustanovení typového schválenia Únie v súvislosti s vodičským preukazom s mikročipom v súlade s bodmi 1, 2 a 3 vydá členský štát výrobcovi alebo jeho zástupcovi osvedčenie o typovom schválení Únie.

5. V prípade potreby môže členský štát, najmä s cieľom zabezpečiť dodržiavanie tejto časti, odobrať osvedčenie o typovom schválení Únie, ktoré vydal.

6. Osvedčenia o typovom schválení Únie a oznámenie o ich odobratí musia byť v súlade so vzorom uvedeným v časti B4.

7. Komisia je informovaná o všetkých vydaných alebo odobraných osvedčeniach o typovom schválení Únie. V prípade odobratia poskytne odoberajúci členský štát podrobné odôvodnenie.

Komisia informuje členské štáty o akomkoľvek odobratí osvedčenia o typovom schválení Únie.

8. Osvedčenia o typovom schválení Únie vydané členskými štátmi sa vzájomne uznávajú.

9. Ak členský štát zistí, že značný počet vodičských preukazov s mikročipom je opakovane v nesúlade s touto časťou tejto prílohy, oznámi túto skutočnosť Komisii. Uvedie príslušné čísla osvedčení o typovom schválení Únie súvisiace s týmito vodičskými preukazmi a opíše nesúlad. Komisia bez zbytočného odkladu informuje ostatné členské štáty o skutočnostiach, ktoré jej boli oznámené v súlade s týmto bodom.

10. Členský štát vydania vodičských preukazov uvedených v bode 9 bezodkladne problém prešetrí a prijme vhodné nápravné opatrenia, vo vhodných prípadoch vrátane odobrania osvedčenia o typovom schválení Únie.

ČASŤ B1: **Všeobecné požiadavky na vodičské preukazy s mikročipom**

Všeobecné požiadavky na vodičské preukazy s mikročipom opísané v tejto prílohe sa opierajú o medzinárodné normy, najmä o normy ISO/IEC séria 18013. Zahŕňajú:

a) špecifikácie pre mikročip a štruktúru logických údajov na mikročipe;

b) špecifikácie ukladania harmonizovaných údajov a akýchkoľvek dodatočných údajov;

c) špecifikácie týkajúce sa mechanizmov ochrany údajov v súvislosti s údajmi uloženými na mikročipe.

Hlava 1

SKRATKY

Skratka	Význam
AID	Identifikátor aplikácie (Application Identifier)
BAP	Základná ochrana prístupu (Basic Access Protection)
DG	Skupina údajov (Data Group)
EAL 4+	Úroveň zabezpečenia 4+ (Evaluation Assurance Level 4 Augmented)
EF	Elementárny súbor (Elementary File)
EFID	Identifikátor elementárneho súboru (Elementary File Identifier)
eMRTD	Strojovo čitateľné cestovné doklady (Machine Readable Travel Documents)
ICC	Karta s integrovaným obvodom (Integrated Circuit Card)
ISO	Medzinárodná organizácia pre normalizáciu (International Organisation for Standardisation)
LDS	Logická štruktúra údajov (Logical Data Structure)
PICC	Bezkontaktná karta s integrovanými obvodmi (Proximity Integrated Circuit Card)
PIX	Špeciálne rozšírenie identifikátora aplikácie (Proprietary Application Identifier Extension)
RID	Registrovaný identifikátor aplikácie (Registered Application Identifier)
SOd	Objekt zabezpečenia dokumentu (Document Security Object)

Hlava 2

ÚDAJE ULOŽENÉ NA MIKROČIPE

1. Harmonizované povinné a nepovinné údaje o vodičskom preukaze

Na mikročip sa ukladajú harmonizované údaje o vodičských preukazoch uvedené v časti D. Ak sa členský štát rozhodne uviesť na vodičskom preukaze údajové položky, ktoré sú v časti D označené ako nepovinné, tieto údaje sa tiež uložia na mikročip.

2. Dodatočné údaje

Členské štáty môžu na mikročipe uchovávať takéto dodatočné údaje, ako sa stanovuje v ich vnútroštátnych právnych predpisoch týkajúcich sa vodičských preukazov. Informujú o tom Komisiu.

Hlava 3

MIKROČIP

1. Typ pamäťového média

Pamäťové médium pre údaje o vodičskom preukaze je mikročip s kontaktným, bezkontaktným alebo s kombinovaným kontaktným a bezkontaktným (duálnym) rozhraním, ako sa uvádza v časti B2 položke 1.

2. Aplikácie

Všetky údaje na mikročipe sa uchovávajú v elektronických aplikáciách. Všetky aplikácie na mikročipe sa označujú jedinečným kódom, tzv. identifikátorom aplikácie (AID), ako sa uvádza v časti B2 položke 2.

a) Aplikácia vodičského preukazu Únie

Povinné a nepovinné údaje o vodičských preukazoch, ako sa uvádza v časti D, sa uchovávajú vo vyhradenej aplikácii vodičského preukazu Únie. AID aplikácie vodičského preukazu Únie je:

„A0 00 00 04 56 45 44 4C 2D 30 31“,

pričom sa skladá z týchto dvoch zložiek:

— registrovaného identifikátora aplikácie (RID) pre Európsku komisiu: „A0 00 00 04 56“;

— špeciálneho rozšírenia identifikátora aplikácie (PIX) pre aplikáciu vodičského preukazu Únie: „45 44 4C 2D 30 31“ (EDL-01).

Údaje sú zoskupené v skupinách údajov (DG) ako súčasť logickej štruktúry údajov (LDS).

DG sa uchovávajú ako elementárne súbory (EF) v aplikácii vodičského preukazu Únie a sú chránené v súlade s časťou B2 položkou 3.

b) Ostatné aplikácie

Akékoľvek dodatočné údaje sa uchovávajú v jednej alebo viacerých vyhradených aplikáciách, ktoré sú oddelené od aplikácie vodičského preukazu Únie. Každá takáto aplikácia sa označí jedinečným AID.

Hlava 4

LOGICKÁ ŠTRUKTÚRA ÚDAJOV PRE MIKROČIPY APLIKÁCIE VODIČSKÉHO PREUKAZU ÚNIE

1. Logická štruktúra údajov (Logical Data Structure)

Údaje o vodičskom preukaze sa uchovávajú na mikročipe v logickej štruktúre údajov (LDS) stanovenej v časti B2 položke 4. V tomto bode sa špecifikujú dodatočné požiadavky na povinné a doplnkové DG.

Každá skupina údajov sa uchováva v jednom elementárnom súbore (EF). Elementárne súbory, ktoré sa majú použiť pre aplikáciu vodičského preukazu Únie, sa označujú identifikátormi elementárneho súboru (EFID) a krátkymi identifikátormi EFID, ako sa stanovuje v časti B2 položke 5.

2. Povinné skupiny údajov

Povinné a nepovinné prvky údajov sa uchovávajú v týchto skupinách údajov (DG):

DG 1: všetky povinné a nepovinné prvky údajov zobrazené na doklade okrem zobrazení tváre držiteľa vodičského preukazu a podpisu;

DG 5: zobrazenie podpisu držiteľa vodičského preukazu;

DG 6: zobrazenie tváre držiteľa vodičského preukazu.

Štruktúra údajov v skupine údajov DG 1 je stanovená v bode 6 tejto časti a v časti B2 položke 6. Údaje uvedené v skupinách údajov DG 5 a DG 6 sa uchovávajú podľa špecifikácií v časti B2 položke 7.

3. Doplnkové skupiny údajov

Akékoľvek prvky dodatočných údajov stanovené vo vnútroštátnom práve členských štátov týkajúcom sa vodičských preukazov sa uchovávajú v týchto skupinách údajov (DG):

DG 2: podrobnosti o držiteľovi vodičského preukazu okrem biometrických údajov;

DG 3: podrobnosti o vydávajúcom orgáne;

DG 4: zobrazenie tváre (portrétna fotografia);

DG 7: biometrické údaje týkajúce sa odtlačkov prstov držiteľa vodičského preukazu;

DG 11: ďalšie podrobnosti, napríklad úplné meno držiteľa vodičského preukazu v abecede príslušného štátu.

Údaje uvedené v týchto skupinách údajov sa uchovávajú podľa špecifikácií v časti B2 položke 8.

Hlava 5

MECHANIZMY ZABEZPEČENIA ÚDAJOV

Na overenie pravosti a celistvosti mikročipu a údajov na ňom uložených, ako aj na obmedzenie prístupu k týmto údajom sa používajú primerané mechanizmy.

Údaje na mikročipe sú chránené v súlade so špecifikáciami stanovenými v časti B2 položke 3. V tejto hlave sa stanovujú dodatočné požiadavky, ktoré sa musia plniť.

1. Overenie pravosti

a) Povinná pasívna autentifikácia

Všetky skupiny údajov uložené v aplikácii vodičského preukazu Únie sú chránené pasívnou autentifikáciou.

Údaje týkajúce sa pasívnej autentifikácie musia spĺňať požiadavky stanovené v časti B2 položke 9.

b) Nepovinná aktívna autentifikácia

Mechanizmus nepovinnej aktívnej autentifikácie sa uplatňuje, aby sa zabezpečilo, že pôvodný mikročip nebude nahradený.

2. Obmedzenie prístupu

a) Povinná základná ochrana prístupu (Basic Access Protection)

Mechanizmus základnej ochrany prístupu (BAP) sa uplatňuje na všetky údaje v aplikácii vodičského preukazu Únie. V záujme interoperability s existujúcimi systémami, ako sú systémy používajúce strojovo snímateľné cestovné doklady (eMRTD), je povinné používať jednoriadkovú strojovo čitateľnú zónu (MRZ), ako sa stanovuje v časti B2 položke 10.

Kľúč dokumentu Kdoc používaný na prístup k mikročipu sa generuje z jednoriadkovej MRZ, ktorú možno vložiť manuálne alebo použitím OCR (optické rozpoznávanie písma) čítačky. Uplatňuje sa konfigurácia BAP 1 vymedzená pre jednoriadkovú MRZ, ako sa uvádza v časti B2 položke 10.

b) Podmienená rozšírená kontrola prístupu

Ak sú osobné údaje uvedené v článku 9 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2016/679 uložené na mikročipe, prístup k týmto údajom je chránený pomocou ďalších opatrení.

Mechanizmy rozšírenej kontroly prístupu spĺňajú špecifikácie časti B2 položky 11.

c) Infraštruktúra verejného kľúča (PKI) pre vodičské preukazy s mikročipom

Členské štáty vypracujú potrebné vnútroštátne opatrenia pre manažment verejných kľúčov v súlade s prílohou A k norme ISO/IEC 18013_3.

Hlava 6

ZOBRAZENIE ÚDAJOV

1. Formátovanie údajov v DG 1

<table>
<tr><th>Definícia</th><th>L</th><th colspan="6">Hodnota</th><th>Kódovanie</th><th>P/N</th></tr>
<tr><td>61</td><td>V</td><td colspan="6">DG1 Prvky údajov (vnorené)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Definícia</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 typového schválenia</td><td>ans</td><td>P</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>5F 02</td><td>V</td><td colspan="4">Zložený dátový objekt z prvkov demografických údajov</td><td></td><td>P</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Definícia</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">Vydávajúci členský štát</td><td>a3</td><td>P</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 04</td><td>V</td><td colspan="2">Priezvisko(-á) držiteľa</td><td>as</td><td>P</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 05</td><td>V</td><td colspan="2">Ďalšie meno (mená) držiteľa</td><td>as</td><td>P</td></tr>
</table>

Definícia	L	Hodnota					Kódovanie	P/N
				5F 06	4	Dátum narodenia (ddmmrrrr)	n8	P
				5F 07	V	Miesto narodenia	ans	P
				5F 08	3	Štátna príslušnosť	a3	N
				5F 09	1	Pohlavie	M/F/U	N
				5F 0A	4	Dátum vydania vodičského preukazu (ddmmrrrr)	n8	P
				5F 0B	4	Dátum skončenia platnosti vodičského preukazu (ddmmrrrr)	n8	P
				5F 0C	V	Vydávajúci orgán	ans	P
				5F 0D	V	Administratívne číslo (iné ako číslo dokladu)	ans	N
				5F 0E	V	Číslo dokladu	an	P
				5F 0F	V	Miesto trvalého pobytu alebo poštová adresa	ans	N
		7F 63	V	Zložený dátový objekt z/zo skupín vozidiel/obmedzení/podmienok				P
				Definícia	L	Hodnota (zakódovaná podľa ďalej uvedeného vymedzenia)		
				02	1	Počet skupín/obmedzení/podmienok	N	P
				87	V	Skupina/obmedzenie/podmienka	ans	P
				87	V	Skupina/obmedzenie/podmienka	ans	N
				…	…	…	…	…
				87	V	Skupina/obmedzenie/podmienka	ans	N

2. Logický formát záznamu

Skupiny týkajúce sa vozidiel, obmedzenia alebo podmienky sa zostavia v dátovom objekte podľa štruktúry stanovenej v tejto tabuľke:

Kód skupiny vozidla	Dátum vydania	Dátum skončenia platnosti	Kód	Znak	Hodnota

kde:

a) kódy skupín vozidiel sa uvádzajú v zmysle vymedzenia v článku 6 (napríklad AM, A1, A2, A, B1, B atď.);

b) dátum vydania sa pri skupine vozidla uvádza vo formáte DDMMRRRR (deň dvojmiestnym číslom, potom mesiac dvojmiestnym číslom a rok štvormiestnym číslom);

c) dátum skončenia platnosti sa pri skupine vozidla uvádza vo formáte DDMMRRRR (deň dvojmiestnym číslom, potom mesiac dvojmiestnym číslom a rok štvormiestnym číslom);

d) kód, znak a hodnota označujú doplnkové informácie alebo obmedzenia týkajúce sa skupiny vozidla alebo vodiča.

ČASŤ B2: **Zoznam uplatniteľných noriem pre vodičské preukazy s pamäťovým médiom**

Položka	Predmet	Požiadavka	Platí pre
1	Rozhranie pamäťového média, organizácia a príkazy	Norma ISO/IEC séria 7816 (kontaktné), norma ISO/IEC séria 14443 (bezkontaktné), ako sa uvádza v norme ISO/IEC 18013-2:2008, príloha C	Časť B1, bod 3. ods. 1
2	Identifikátor aplikácie	ISO/IEC 7816-5:2004	Časť B1, bod 3. ods. 2
3	Mechanizmy zabezpečenia údajov	ISO/IEC 18013-3:2009	Časť B1, bod 3. ods. 2 písm. a) Časť B1, bod 5
4	Logická štruktúra údajov	ISO/IEC 18013-2:2008	Časť B1, bod 4. ods. 1
5	Identifikátory elementárneho súboru	ISO/IEC 18013-2:2008, tabuľka C.2	Časť B1, bod 4. ods. 1
6	Zobrazenie údajov pre DG 1	ISO/IEC 18013-2:2008, príloha C.3.8	Časť B1, bod 4. ods. 2 Časť B1, bod 6. ods. 1
7	Zobrazenie povinných údajov pre DG 5 a DG 6	ISO/IEC 18013-2:2008, príloha C.6.6 a príloha C.6.7, zobrazenie tváre a zobrazenie podpisu sa uložia vo formáte JPEG alebo JPEG2000	Časť B1, bod 4. ods. 2
8.	Zobrazenie nepovinných a dodatočných údajov	ISO/IEC 18013-2:2008, príloha C	Časť B1, bod 4. ods. 3
9	Pasívna autentifikácia	ISO/IEC 18013-3:2009, odsek 8.1, údaje sa uchovávajú v EF.SOd (objekt zabezpečenia dokumentu) v LDS	Časť B1, bod 5. ods. 1 písm. a)
10	Základné obmedzenie prístupu	ISO/IEC 18013-3:2009 a jej zmena 1	Časť B1, bod 5. ods. 2 písm. a)
	Konfigurácia základného obmedzenia prístupu	ISO/IEC 18013-3:2009, príloha B.8	
11	Rozšírené obmedzenie prístupu	Technické usmernenie TR-03110, Bezpečnostné mechanizmy vyššieho rádu pre strojovo čitateľné cestovné doklady – rozšírená kontrola prístupu (Extended Access Control – EAC), verzia 1.11	Časť B1, bod 5. ods. 2 písm. b)
12	Skúšobné metódy	ISO/IEC 18013-4:2011	Časť B3 bod 1
13	Bezpečnostné osvedčenie	Úroveň zabezpečenia 4+ (EAL 4+) alebo rovnocenná	Časť B3 bod 2
14	Funkčné osvedčenie	Skúšanie inteligentnej karty podľa ISO/IEC série 10373	Časť B3 bod 3

ČASŤ B3: **Postup typového schválenia Únie vodičských preukazov s mikročipom**

Hlava 1

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Výrobcovia, ktorí žiadajú o typové schválenie Únie vodičských preukazov s mikročipom, predložia bezpečnostné osvedčenie a funkčné osvedčenie.

Všetky zamýšľané úpravy výrobného postupu vrátane akýchkoľvek zamýšľaných úprav softvéru podliehajú predchádzajúcemu oznámeniu orgánu, ktorý udelil typové schválenie Únie. Tento orgán si môže pred schválením úprav vyžiadať ďalšie informácie a vykonanie skúšok.

Pri skúškach sa dodržiavajú metódy stanovené v časti B2 položke 12.

Hlava 2

BEZPEČNOSTNÉ OSVEDČENIE

V prípade bezpečnostného hodnotenia sa mikročipy, ktoré majú byť vo vodičských preukazoch, hodnotia podľa kritérií stanovených v časti B2 položke 13.

Bezpečnostné osvedčenie sa vydá iba na základe úspešného hodnotenia schopnosti mikročipu odolať pokusom o falšovanie alebo zmenu údajov.

Hlava 3

FUNKČNÉ OSVEDČENIE

Funkčné hodnotenie vodičských preukazov s mikročipom sa vykoná skúšaním v laboratóriu v súlade s kritériami stanovenými v časti B2 položke 14.

Členské štáty, ktoré začleňujú mikročipy do vodičských preukazov, zabezpečia, aby sa dodržiavali príslušné funkčné normy a požiadavky časti B1.

Funkčné osvedčenie sa výrobcovi vydá, ak sú splnené všetky tieto podmienky:

a) pre mikročip existuje platné bezpečnostné osvedčenie;

b) preukázal sa súlad s požiadavkami časti B2 a

c) boli úspešne vykonané funkčné skúšky.

Za vydanie funkčného osvedčenia je zodpovedný relevantný orgán členského štátu. Na funkčnom osvedčení sa uvádza totožnosť vydávajúceho orgánu, totožnosť žiadateľa, označenie mikročipu a podrobný zoznam skúšok a ich výsledky.

Hlava 4

OSVEDČENIE O TYPOVOM SCHVÁLENÍ ÚNIE

1. Vzor osvedčenia

Členské štáty po predložení bezpečnostných a funkčných osvedčení podľa tejto prílohy vydajú osvedčenie o typovom schválení Únie. Osvedčenia o typovom schválení Únie musia byť v súlade so vzorom uvedeným v časti B4.

2. Systém číslovania

Systém číslovania typového schválenia Únie obsahuje:

a) písmeno „e“, po ktorom nasleduje nasledujúce číslo identifikujúce členský štát, ktorý vydal typové schválenie Únie:

1 pre Nemecko,

2 pre Francúzsko,

3 pre Taliansko,

4 pre Holandsko,

5 pre Švédsko,

6 pre Belgicko,

7 pre Maďarsko,

8 pre Česko,

9 pre Španielsko,

12 pre Rakúsko,

13 pre Luxembursko,

17 pre Fínsko,

18 pre Dánsko,

19 pre Rumunsko,

20 pre Poľsko,

21 pre Portugalsko,

23 pre Grécko,

24 pre Írsko;

25 pre Chorvátsko,

26 pre Slovinsko,

27 pre Slovensko,

29 pre Estónsko,

32 pre Lotyšsko,

34 pre Bulharsko,

36 pre Litvu,

49 pre Cyprus,

50 pre Maltu;

b) písmená „DL“, pričom pred nimi sa nachádza spojovník a za nimi nasledujú dve číslice označujúce poradové číslo pridelené tejto prílohe alebo poslednej významnej technickej zmene tejto prílohy. Poradové číslo tejto prílohy je 00;

c) jedinečné identifikačné číslo typového schválenia Únie pridelené vydávajúcim členským štátom.

Príklad systému číslovania typového schválenia Únie: „e50-DL00 12345“

Číslo schválenia sa uchováva na mikročipe v DG 1 v prípade každého vodičského preukazu s takýmto mikročipom.

ČASŤ B4: **Vzor osvedčenia o typovom schválení Únie vodičských preukazov s mikročipom**

Názov príslušného orgánu: …

Oznámenie sa týka (*):

— schválenia ☐

— odobratia schválenia ☐

vodičského preukazu Únie s mikročipom

Schválenie č.: …

1. Výrobná alebo obchodná značka: …

2. Názov modelu: …

3. Názov výrobcu, v príslušných prípadoch jeho zástupcu: …

…

4. Adresa výrobcu, v príslušných prípadoch jeho zástupcu: …

…

5. Správy o laboratórnych skúškach:

5.1 Bezpečnostné osvedčenie č.: … Dátum: …

Vydal: …

5.2 Funkčné osvedčenie č.: … Dátum: …

Vydal: …

6. Dátum schválenia: …

7. Dátum odobratia schválenia: …

8. Miesto: …

9. Dátum: …

10. Prílohy (opisné dokumenty): …

11. Podpis: …

(*) Označte príslušné políčko.

ČASŤ C: **Špecifikácie pre mobilný vodičský preukaz**

1. V súlade s nariadením (EÚ) č. 910/2014 poskytujú európske peňaženky digitálnej identity oprávneným osobám minimálne tieto funkcie:

   a) získavanie a uchovávanie údajov postačujúcich na preukázanie vodičských oprávnení osoby;

   b) zobrazenie a prenos údajov uvedených v písmene a).

2. Mobilné vodičské preukazy a ďalšie príslušné systémy sú v súlade s normou ISO/IEC 18013-5 týkajúcou sa mobilných vodičských preukazov a s nariadením (EÚ) č. 910/2014.

3. Na účely tejto prílohy sa držiteľ mobilného vodičského preukazu vydaného v súlade s touto smernicou považuje za oprávneného používateľa len vtedy, ak je držiteľ takto identifikovaný.

4. Členské štáty umožnia, aby bol držiteľovi vodičského preukazu vydaný mobilný vodičský preukaz do európskej peňaženky digitálnej identity daného držiteľa.

Pomocou európskej peňaženky digitálnej identity obsahujúcej mobilný vodičský preukaz sa automaticky alebo na požiadanie umožní aktualizácia alebo opätovné vydanie mobilného vodičského preukazu.

Európska peňaženka digitálnej identity umožňuje držiteľovi mobilného vodičského preukazu zobraziť alebo preniesť všetky údaje obsiahnuté v mobilnom vodičskom preukaze alebo ich časť tretej strane. Príslušné orgány členských štátov sú oprávnené vyžiadať z európskych peňaženiek digitálnej identity údaje obsiahnuté v mobilných vodičských preukazoch na účely zistenia vodičských oprávnení držiteľa príslušného vodičského preukazu (overenie).

Na základe informácií prenesených priamo z elektronického osvedčenia o mobilnom vodičskom preukaze uloženom v európskej peňaženke digitálnej identity môžu príslušné orgány určiť vodičské oprávnenia držiteľa mobilného vodičského preukazu (overenie) vrátane akýchkoľvek obmedzení uplatniteľných v rámci Únie alebo na území členského štátu. Členské štáty nepovažujú mobilný vodičský preukaz za platný po uplynutí jeho platnosti alebo po jeho odobratí. Ak sa členský štát rozhodne odňať mobilný vodičský preukaz, informácie o uvedenom rozhodnutí zapíše do zoznamu odobratých vodičských preukazov, ktorý spravuje uvedený členský štát, alebo ho sprístupní ostatným členským štátom na účely overenia iným spôsobom, bezplatne a operatívne. Ak členský štát, ktorý ukladá zákaz vedenia vozidla, nie je členským štátom vydania, bezodkladne o tom informuje tento členský štát.

ČASŤ D: **Údaje, ktoré sa majú zaviesť do vodičského preukazu Únie**

1. Rozlišovacie znaky členských štátov vydávajúcich vodičský preukaz sa stanovujú takto:

B: Belgicko

BG: Bulharsko

CZ: Česko

DK: Dánsko

D: Nemecko

EST: Estónsko

GR: Grécko

E: Španielsko

F: Francúzsko

HR: Chorvátsko

IRL: Írsko

I: Taliansko

CY: Cyprus

LV: Lotyšsko

LT: Litva

L: Luxembursko

H: Maďarsko

M: Malta

NL: Holandsko

A: Rakúsko

PL: Poľsko

P: Portugalsko

RO: Rumunsko

SLO: Slovinsko

SK: Slovensko

FIN: Fínsko

S: Švédsko

2. Slová „vodičský preukaz“, ktoré sa majú zobraziť na vodičských preukazoch v príslušnom jazyku (jazykoch) členských štátov, sa stanovujú takto:

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. Špecifické informácie týkajúce sa jednotlivého vydaného vodičského preukazu sa stanovujú takto:

Pole	Informácie
1.	priezvisko držiteľa
2.	ďalšie meno (mená) držiteľa
3.	dátum a miesto narodenia
4a.	dátum vydania vodičského preukazu
4b.	dátum skončenia platnosti vodičského preukazu
4c.	názov vydávajúceho orgánu
4d.	(nepovinne) iné číslo, než je číslo uvedené v poli 5, na administratívne účely
5.	číslo vodičského preukazu
6.	fotografia držiteľa
7.	podpis držiteľa
8.	(nepovinne) miesto trvalého pobytu alebo poštová adresa držiteľa
9.	skupina vozidla (vozidiel), ktoré je držiteľ oprávnený viesť (národné skupiny sú zobrazené iným typom písma, ako sa použilo na harmonizované skupiny)

4. Špecifické informácie týkajúce sa skupín vydaného vodičského preukazu sa stanovujú takto:

Pole	Informácie
9.	skupina vozidla (vozidiel), ktoré je držiteľ oprávnený viesť (národné skupiny sú zobrazené iným typom písma, ako sa použilo na harmonizované skupiny)
10.	dátum prvého vydania vodičského preukazu každej skupiny s výnimkou tých, čo nie sú k dispozícii (tento dátum sa musí v prípade následnej náhrady alebo výmeny znovu uviesť na novom vodičskom preukaze); každé pole v dátume tvoria dve číslice v tomto poradí: deň. mesiac.rok (DD.MM.RR)
11.	dátum skončenia platnosti každej skupiny; každé pole v dátume tvoria dve číslice v tomto poradí: deň.mesiac.rok (DD.MM.RR)
12.	doplnkové informácie/obmedzenie (obmedzenia) vo forme kódu uvedené oproti príslušnej skupine, ako sa uvádza v časti E.

Ak kód uvedený v časti E platí pre všetky skupiny, pre ktoré bol vodičský preukaz vydaný, môže byť zobrazený v poliach 9, 10 a 11.

5. Špecifické informácie týkajúce sa správy vydaného vodičského preukazu sa stanovujú takto:

Pole	Informácie
13.	(nepovinne) záznam informácií hostiteľského členského štátu, ktoré sú dôležité pre správu vodičského preukazu pri vykonávaní časti A1 bode 4 písm. a);
14.	(nepovinne) záznam informácií členského štátu vydania dôležitých pre správu vodičského preukazu alebo týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky; tieto informácie môžu zahŕňať najmä akékoľvek zrušenie, odobratie, pozastavenie alebo akékoľvek obmedzenie vodičského oprávnenia vodiča poháňaného vozidla, jeho vodičského preukazu alebo uznania platnosti jeho vodičského preukazu, ako je napríklad obmedzenie na určité skupiny alebo na územie určitých členských štátov. Ak sa informácie týkajú jedného z nadpisov vymedzených v tejto prílohe, uvedie sa pred nimi číslo príslušného poľa. Na základe osobitného písomného súhlasu držiteľa sa na tomto mieste môžu doplniť aj informácie, ktoré sa netýkajú správy vodičského preukazu alebo bezpečnosti cestnej premávky; takéto doplnenie nemení žiadnym spôsobom použitie predmetu ako vodičského preukazu.

ČASŤ E: **Kódy Únie a národné kódy**

Kódy 01 až 99 sú harmonizované kódy Európskej únie

Hlava 1

VODIČ (zdravotné dôvody)

01.		Korekcia a/alebo ochrana zraku
	01.01.	Okuliare
	01.02.	Kontaktná šošovka (šošovky)
	01.05.	Ochrana očí
	01.06.	Okuliare alebo kontaktné šošovky
	01.07.	Špecifická optická pomôcka
02.		Sluchová pomôcka/komunikačná pomôcka
03.		Protéza/ortéza končatín
	03.01.	Protéza/ortéza hornej končatiny
	03.02.	Protéza/ortéza dolnej končatiny

Hlava 2

ÚPRAVY VOZIDLA

10.		Modifikované radenie
	10.02.	Automatická voľba prevodového pomeru
	10.04.	Upravený ovládač prevodu
15.		Modifikovaná spojka
	15.01.	Upravený spojkový pedál
	15.02.	Ručne ovládaná spojka
	15.03.	Automatická spojka
	15.04.	Opatrenie proti zablokovaniu alebo aktivácii spojkového pedálu
20.		Modifikované brzdové systémy
	20.01.	Upravený brzdový pedál
	20.03.	Brzdový pedál vhodný na používanie ľavou nohou
	20.04.	Posuvný brzdový pedál
	20.05.	Sklápací brzdový pedál
	20.06.	Ručne ovládaná brzda
	20.07.	Ovládanie brzdy maximálnou silou … N ([1]) [napríklad: „20.07(300N)“]
	20.09.	Upravená parkovacia brzda
	20.12.	Opatrenie proti zablokovaniu alebo aktivácii brzdového pedálu
	20.13.	Brzda ovládaná kolenom
	20.14.	Ovládanie brzdového systému s podporou vonkajšej sily
25.		Modifikované akcelerátorové systémy
	25.01.	Upravený pedál akcelerátora
	25.03.	Sklápací pedál akcelerátora
	25.04.	Ručne ovládaný akcelerátor
	25.05.	Akcelerátor ovládaný kolenom

	25.06.	Ovládanie akcelerátora s podporou vonkajšej sily
	25.08.	Pedál akcelerátora vľavo
	25.09.	Opatrenie proti zablokovaniu alebo aktivácii pedálu akcelerátora
31.		Úpravy a zabezpečenie pedálov
	31.01.	Ďalší súbor paralelných pedálov
	31.02.	Pedále na rovnakej alebo takmer rovnakej úrovni
	31.03.	Opatrenie proti zablokovaniu alebo aktivácii pedála akcelerátora a brzdových pedálov, ak nie sú ovládané nohou
	31.04.	Zvýšená podlaha
32.		Kombinované systémy prevádzkovej brzdy a akcelerátora
	32.01.	Akcelerátor a prevádzková brzda ako kombinovaný systém ovládaný jednou rukou
	32.02.	Akcelerátor a prevádzková brzda ako kombinovaný systém ovládaný vonkajšou silou
33.		Kombinované systémy akcelerátora, prevádzkovej brzdy a riadenia
	33.01.	Akcelerátor, prevádzková brzda a riadenie ako kombinovaný systém ovládaný vonkajšou silou jednou rukou
	33.02.	Akcelerátor, prevádzková brzda a riadenie ako kombinovaný systém ovládaný vonkajšou silou oboma rukami
35.		Modifikované usporiadanie ovládačov (spínače svetiel, stierače/ostrekovače predného okna, klaksón, smerové svietidlá atď.)
	35.02.	Ovládacie zariadenia ovládateľné bez toho, aby vodič pustil riadenie
	35.03.	Ovládacie zariadenia ovládateľné ľavou rukou bez toho, aby vodič pustil riadenie
	35.04.	Ovládacie zariadenia ovládateľné pravou rukou bez toho, aby vodič pustil riadenie
	35.05.	Ovládacie zariadenia ovládateľné bez toho, aby vodič pustil riadenie alebo mechanizmy akcelerátora a bŕzd
40.		Modifikovaný mechanizmus riadenia
	40.01.	Riadenie s maximálnou ovládacou silou … N ([1]) [napríklad „40.01 (140N)“]
	40.05.	Upravený volant (rozšírená/hrubšia časť volantu, zmenšený priemer atď.)
	40.06.	Upravené umiestnenie volantu
	40.09.	Nožné riadenie
	40.11.	Pomocné zariadenie na volante

	40.14.	Alternatívny upravený systém riadenia ovládaný jednou rukou/ramenom
	40.15.	Alternatívny upravený systém riadenia ovládaný dvoma rukami/ramenami
42.		Modifikované zariadenia na výhľad dozadu a do strán
	42.01.	Upravené zariadenie na výhľad dozadu
	42.03.	Doplnkové vnútorné zariadenie umožňujúce bočný výhľad
	42.05.	Zariadenie umožňujúce výhľad v mŕtvom uhle
43.		Miesto na sedenie vodiča
	43.01.	Sedadlo vodiča v normálnej výške výhľadu a normálnej vzdialenosti od volantu a pedálov
	43.02.	Sedadlo vodiča prispôsobené tvaru tela
	43.03.	Sedadlo vodiča s bočnou podperou na zlepšenie stability
	43.04.	Sedadlo vodiča s lakťovou opierkou
	43.06.	Úprava bezpečnostného pásu
	43.07.	Typ bezpečnostného pásu s opierkou na zlepšenie stability
44.		Modifikácie motocyklov (používanie podkódov je povinné)
	44.01.	Samostatne ovládaná brzda
	44.02.	Upravená brzda predného kolesa
	44.03.	Upravená brzda zadného kolesa
	44.04.	Upravený akcelerátor
	44.08.	Výška sedadla umožňujúca vodičovi v sediacej polohe, aby mal súčasne obe nohy na zemi a udržiaval rovnováhu motocykla pri zastavení a státí.
	44.09.	Maximálna ovládacia sila brzdy predného kolesa … N [1] [napríklad „44.09 (140N)“]
	44.10.	Maximálna ovládacia sila brzdy zadného kolesa … N [1] [napríklad „44.10 (240 N)“]
	44.11.	Upravená opierka nôh
	44.12.	Upravená rukoväť
45.		Len motocykel s postranným vozíkom
46.		Len trojkolky
47.		Len pre vozidlá s viac ako dvoma kolesami, ktoré od vodiča nevyžadujú udržiavať rovnováhu pri štartovaní, zastavení a státí

50.		Len pre špecifické vozidlo/číslo karosérie (identifikačné číslo vozidla, VIN)

Písmená na použitie v kombinácii s kódmi 01 až 44 na účely bližšieho určenia:

a ľavé

b pravé

c ruka

d noha

e stredné

f rameno

g palec

(1) Označuje silu v newtonoch, ktorú vodič môže alebo musí vyvinúť na prevádzku systému.

Hlava 3

KÓDY NA POUŽÍVANIE S OBMEDZENIAMI

60.		Nepovinná rovnocennosť (používanie podkódov je povinné)
	60.01.	Držiteľ vodičského preukazu skupiny B vo veku najmenej 21 rokov môže viesť motorové trojkolky s výkonom presahujúcim 15 kW
	60.02.	Držiteľ vodičského preukazu skupiny B môže viesť motocykle skupiny A1
	60.03.	Držiteľ vodičského preukazu skupiny B1 môže viesť len vozidlá s najväčšou povolenou hmotnosťou nepresahujúcou 2 500 kg a maximálnou rýchlosťou technicky obmedzenou na 45 km/h
61.		Obmedzenie na jazdy počas dňa (napríklad: medzi jednou hodinou po východe slnka a jednou hodinou pred západom slnka)
62.		Obmedzenie na jazdy v okruhu … km od miesta bydliska držiteľa alebo len v rámci mesta/regiónu
63.		Vedenie vozidla bez spolucestujúcich
64.		Obmedzenie na jazdy rýchlosťou neprekračujúcou … km/h
65.		Vedenie vozidla povolené len v sprievode osoby, ktorá je držiteľom vodičského preukazu minimálne rovnocennej skupiny, pokiaľ sa na situáciu nevzťahuje kód 98.02
66.		Bez prípojného vozidla
67.		Jazda po diaľnici nepovolená
68.		Požitie alkoholu nepovolené
69.		Len pre vedenie vozidiel vybavených alkoholovým imobilizérom v súlade s EN 50436. Označenie dátumu skončenia platnosti je nepovinné [napríklad „69“ alebo „69(01.01.2016)“]

Hlava 4

ADMINISTRATÍVNE ZÁLEŽITOSTI

70.		Výmena vodičského preukazu č. … vydaného … (rozlišovací znak EÚ, napríklad „70.0123456789.NL“, alebo rozlišovací znak OSN v prípade tretej krajiny, napríklad „70.0123456789.NO“)
71.		Duplikát vodičského preukazu č. … vydaného … (rozlišovací znak EÚ, napríklad „71.987654321.HR“, alebo rozlišovací znak OSN v prípade tretej krajiny, napríklad „71.987654321.UK“)
72.		Výmena vodičského preukazu č. … vydaného … (rozlišovací znak OSN v prípade tretej krajiny, na ktorú sa vzťahuje vykonávacie rozhodnutie podľa článku 15 ods. 7, napríklad „72.0123456789.USA“)
73.		Len pre vozidlá skupiny B typu motorové štvorkolky (B1)
78.		Len pre vozidlá s automatickou prevodovkou
79.		Len pre vozidlá, ktoré spĺňajú špecifikácie uvedené v zátvorkách alebo špecifikované v podkóde, v súvislosti s uplatňovaním článku 21 tejto smernice.
	79.01.	Len pre dvojkolesové vozidlá s postranným vozíkom alebo bez neho
	79.02.	Len pre trojkolky alebo ľahké štvorkolky skupiny AM
	79.03.	Len pre trojkolky
	79.04.	Len pre trojkolky s prípojným vozidlom s najväčšou povolenou hmotnosťou nepresahujúcou 750 kg
	79.05.	Motocykel skupiny A1 s pomerom výkonu k hmotnosti nad 0,1 kW/kg
	79.06.	Vozidlo skupiny BE, kde najväčšia povolená hmotnosť prípojného vozidla presahuje 3 500 kg
80.		Len pre držiteľov vodičského preukazu na motorovú trojkolku skupiny A, ktorí nedosiahli vek 24 rokov
81.		Len pre držiteľov vodičského preukazu na dvojkolesový motocykel skupiny A, ktorí nedosiahli vek 21 rokov
95.		Vodič, ktorý je držiteľom OOS a spĺňa požiadavku odbornej spôsobilosti uvedenú v smernici (EÚ) 2022/2561 do … [napríklad „95(01.01.2028)“]
96.		Kódy používané na označenie oprávnenia na základe dodatočnej odbornej prípravy v skupine
	96.	Vozidlá skupiny B s prípojným vozidlom s najväčšou povolenou hmotnosťou presahujúcou 750 kg, kde najväčšia povolená hmotnosť takejto jazdnej súpravy presahuje 3 500 kg, ale nepresahuje 4 250 kg
	96.01.	Núdzové vozidlo vedené na jeho zamýšľaný účel s vodičským preukazom skupiny B s najväčšou povolenou hmotnosťou presahujúcou 3 500 kg, ale nepresahujúcou 5 000 kg vrátane hmotnosti prípojného vozidla, ak sa používa ako jazdná súprava

	96.02.	Obytný automobil vedený s vodičským preukazom skupiny B s najväčšou povolenou hmotnosťou presahujúcou 3 500 kg, ale nepresahujúcou 4 250 kg, alebo v kombinácii s prípojným vozidlom nepresahujúcou 5 000 kg
	96.03.	Vozidlo na alternatívne palivo s prípojným vozidlom a s najväčšou povolenou hmotnosťou jazdnej súpravy presahujúcou 4 250 kg, ale nepresahujúcou 5 000 kg
97.		Nie je oprávnený viesť vozidlo skupiny C1, ktoré patrí do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) č. 165/2014
98.		Kódy používané na účely článkov 17 a 18 (používanie podkódov je povinné)
	98.01.	Vodič sa považuje za vodiča začiatočníka a vzťahujú sa na neho podmienky skúšobnej lehoty. Ak sa vodičský preukaz vymení, obnoví alebo nahradí, ku kódu sa doplní dátum skončenia skúšobnej lehoty, ktorá bola pôvodne zaznamenaná (napríklad „98.01.13.04.2028“)
	98.02.	Držiteľ musí dodržiavať podmienky systému vedenia vozidla so sprievodom do dovŕšenia veku 18 rokov držiteľa

Kódy 100 a vyššie sú národné kódy platné len pre jazdu na území členského štátu vydania.

PRÍLOHA II

MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA VODIČSKÉ SKÚŠKY A VEDOMOSTI, ZRUČNOSTI A SPRÁVANIE POŽADOVANÉ NA VEDENIE POHÁŇANÉHO VOZIDLA

Časť I

MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA VODIČSKÉ SKÚŠKY

Členské štáty prijmú potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby žiadatelia o vodičské preukazy mali vedomosti a zručnosti a aby preukazovali správanie požadované na vedenie poháňaného vozidla. Skúšky zavedené na tento účel musia pozostávať:

a) z teoretickej skúšky,

b) po úspešnom absolvovaní teoretickej skúšky aj zo skúšky zručností a správania.

Podmienky, za ktorých sa tieto skúšky vykonávajú, sú stanovené ďalej.

Hlava A

TEORETICKÁ SKÚŠKA

1. Forma

Zvolená forma je taká, aby sa zabezpečilo, že žiadateľ má požadované vedomosti o predmetoch uvedených v bodoch 2, 3 a 4.

Každý žiadateľ o vodičský preukaz v jednej skupine, ktorý zložil teoretickú skúšku na vodičský preukaz v inej skupine, môže byť vyňatý zo spoločných ustanovení bodov 2, 3 a 4.

Členské štáty môžu oslobodiť žiadateľov od otázok týkajúcich sa základných znalostí o prvej pomoci, ako sa uvádza v bode 2 písm. e), ak žiadateľ absolvoval praktický výcvik prvej pomoci s osvedčením vrátane kardiopulmonálnej resuscitácie (KPR) kedykoľvek pred vykonaním skúšky zručností a správania.

2. Obsah teoretickej skúšky pre všetky skupiny vozidiel

Otázky sa zadávajú pre každú z tém uvedených v nasledujúcich bodoch; obsah a forma otázok sa ponechávajú na zváženie každého členského štátu:

a) pravidlá cestnej premávky, najmä pokiaľ ide o dopravné značky, označenia a signály, prednosti v jazde a rýchlostné obmedzenia;

b) vodič:

i) význam ostražitosti a vzťahu k iným účastníkom cestnej premávky vrátane používateľov prostriedkov mikromobility,

ii) všeobecné vnímanie vrátane vnímania nebezpečenstva, posudzovanie a rozhodovanie, najmä čas reakcie a takisto zmeny v správaní vodiča pod vplyvom alkoholu, návykových látok alebo liekov, stav mysle alebo únava,

iii) vplyvy na riziko rozptyľovania spôsobeného používaním mobilných telefónov alebo iných elektronických zariadení počas jazdy a bezpečnostné dôsledky s tým súvisiace;

c) cesta:

i) najdôležitejšie zásady týkajúce sa dodržiavania bezpečnej vzdialenosti medzi vozidlami, brzdnej vzdialenosti a udržania vozidla na ceste v rôznych poveternostných podmienkach a pri rôznom stave vozovky, predovšetkým v prípade snehu a klzkej vozovky,

ii) rizikové faktory vedenia vozidla týkajúce sa rôzneho stavu vozovky vrátane vnímania a predvídania nebezpečenstva, najmä v závislosti od počasia a denného alebo nočného času,

iii) charakteristiky rôznych typov ciest a súvisiacich zákonných požiadaviek,

iv) prispôsobenie správania pri jazde povahe vozovky, najmä s cieľom zaistiť bezpečnú jazdu v cestných tuneloch, ako aj pri jazde do svahu a zo svahu;

v) zisťovanie mŕtvych uhlov;

d) ostatní účastníci cestnej premávky:

i) osobitné rizikové faktory týkajúce sa nedostatku skúseností iných účastníkov cestnej premávky, najmä v súvislosti s najzraniteľnejšími účastníkmi cestnej premávky, ktorí sú v premávke menej chránení v porovnaní s používateľmi motorových vozidiel a ktorí sú priamo vystavení pôsobeniu nárazových síl. Do tejto kategórie patria deti, chodci, cyklisti, používatelia poháňaných dvojkolesových vozidiel, používatelia prostriedkov osobnej mobility a osoby so zdravotným postihnutím alebo osoby so zníženou pohyblivosťou alebo schopnosťou orientácie,

ii) riziká spojené s pohybom a vedením rôznych typov vozidiel a interakciou s týmito typmi vozidiel, ktoré sa líšia hmotnosťou, rozmermi a zornými poľami ich vodičov vrátane vozidiel s pokročilými systémami pomoci pre vodiča a systémami automatizovanej jazdy,

iii) riadne a včasné používanie smerových svietidiel;

e) všeobecné pravidlá a predpisy a iné záležitosti:

i) pravidlá týkajúce sa dokladov požadovaných na používanie vozidiel,

ii) všeobecné pravidlá, ktoré špecifikujú, ako sa vodič musí správať v prípade nehody (postavenie výstražných zariadení a upozornenie ostatných účastníkov cestnej premávky) vrátane pravidiel o tom, ako sa správať pri príchode vozidla záchranných služieb a čo robiť na mieste zrážky, a opatrenia, ktoré vodič môže v prípade potreby prijať na pomoc obetiam dopravnej nehody, vrátane základných znalostí o prvej pomoci, najmä KPR,

iii) bezpečnostné faktory týkajúce sa vozidla, prepravovaného nákladu a prepravovaných osôb,

iv) znalosť aspektov bezpečnosti týkajúcich sa vozidiel na alternatívne palivá;

f) bezpečnostné opatrenia potrebné pri vystupovaní z vozidla vrátane uistenia sa, že je bezpečné otvoriť dvere vozidla a že to nepredstavuje nebezpečenstvo pre iných účastníkov cestnej premávky, ako sú chodci, cyklisti a používatelia mikromobility;

g) mechanické aspekty, ktoré majú vplyv na bezpečnosť cestnej premávky; žiadatelia musia byť schopní zistiť najbežnejšie poruchy, najmä v riadení, v tlmičoch a v brzdnom systéme, poruchy pneumatík, svietidiel svetlometov a smerových svietidiel, odrazových skiel, spätných zrkadiel, čelného skla a stieračov, výfukového systému, bezpečnostných pásov a zvukového výstražného zariadenia;

h) bezpečnostné zariadenie vozidla a najmä použitie bezpečnostných pásov, opierok hlavy, bezpečnostných zariadení pre deti;

i) nabíjanie elektrických vozidiel;

j) pravidlá a aspekty týkajúce sa používania vozidla v súvislosti so životným prostredím, okrem iného pokiaľ ide o elektrické vozidlá: primeraného použitia zvukového výstražného zariadenia, hospodárneho vedenia vozidla z hľadiska spotreby paliva alebo energie, obmedzenia emisií (emisie skleníkových plynov, látky znečisťujúce ovzdušie, hluk a mikročastice z opotrebovania pneumatík, bŕzd a vozovky atď.);

k) výhody, obmedzenia a riziká spojené s pokročilými systémami pomoci pre vodiča a systémami automatizovanej jazdy. Význam ich rozdielov a bezpečného používania, ako aj interakcie vodiča, povinností vodiča a toho, ako môžu systémy ovplyvniť pozornosť a správanie vodiča. Patrí sem oblasť používania systémov, možnosť využitia žiadostí o prevzatie generovaných systémami a povinnosti vodiča, zatiaľ čo sú systémy aktívne.

3. Osobitné ustanovenia pre skupiny A1, A2 a A

Povinné preverenie všeobecných vedomostí o:

a) použití ochrannej výbavy, ako sú rukavice, obuv, odev a ochranné prilby;

b) viditeľnosti vodičov motocyklov pre ostatných účastníkov cestnej premávky;

c) rizikových faktoroch týkajúcich sa rôznych stavov vozovky uvedených v bode 2 písm. c) s dodatočnou pozornosťou na klzké časti, ako sú kryty odvodňovacích kanálov, vodorovné dopravné značky, ako sú čiary a šípky, električkové koľajnice;

d) mechanických aspektoch, ktoré majú vplyv na bezpečnosť cestnej premávky, ako sú uvedené v bode 2 písm. g), s dodatočnou pozornosťou na spínač núdzového zastavenia, hladina motorového oleja a reťaz.

4. Osobitné ustanovenia pre skupiny C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E

1) Povinné preverenie všeobecných vedomostí o:

a) pravidlách hodín jazdy a dobách odpočinku v zmysle vymedzenia v nariadení (ES) č. 561/2006; používaní záznamového zariadenia v zmysle vymedzenia v nariadením (EÚ) č. 165/2014;

b) pravidlách o type príslušnej dopravy: nákladnej alebo osobnej;

c) dokladoch vozidiel a prepravných dokladoch požadovaných pre vnútroštátnu a medzinárodnú prepravu tovaru a cestujúcich;

d) tom, ako sa správať v prípade nehody; vedomostí o opatreniach, ktoré sa majú prijať po nehode alebo podobnej udalosti, vrátane núdzových opatrení, ako je evakuácia cestujúcich, a základných vedomostí o prvej pomoci;

e) bezpečnostných opatreniach, ktoré sa majú vykonať počas demontáže a výmeny kolies;

f) pravidlách o hmotnosti a rozmeroch vozidiel; pravidlách o obmedzovačoch rýchlosti;

g) účele a používaní odľahčovacích brzdových systémov;

h) prekážkach vo výhľade spôsobených vlastnosťami ich vozidiel, najmä pokiaľ ide o spozorovanie zraniteľných účastníkov cestnej premávky pred vozidlom a po jeho stranách;

i) (nepovinné) čítaní cestnej mapy, plánovaní trasy vrátane používania elektronických navigačných systémov;

j) bezpečnostných faktoroch týkajúcich sa nákladu vozidla: kontrola nákladu (umiestnenie a upevnenie), ťažkosti s rôznymi druhmi nákladu (napríklad kvapaliny, visiace náklady, atď.), vykladanie a nakladanie tovaru a použitie nakladacieho zariadenia (iba pre skupiny C, CE, C1, C1E);

k) zodpovednosti vodiča, pokiaľ ide o prepravu cestujúcich; pohodlí a bezpečnosti cestujúcich, a najmä osôb so zdravotným postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou; preprave detí; potrebných kontrolách pred odcestovaním; súčasťou teoretickej skúšky sú všetky druhy autobusov, ako napríklad autobusy verejnej hromadnej dopravy, autokary a autobusy s osobitnými rozmermi (iba pre skupiny D, DE, D1, D1E);

l) členské štáty môžu oslobodiť žiadateľa o vodičský preukaz pre vozidlo skupiny C1 alebo C1E, ktoré nepatrí do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) č. 165/2014, od povinnosti preukázať znalosť tém uvedených v bode 4 ods. 1 písm. a) až c).

2) Povinné preverenie všeobecných vedomostí o týchto dodatočných ustanoveniach pre skupiny C, CE, D a DE:

a) zásadách konštrukcie a fungovania: spaľovacích motorov, kvapalín (napríklad motorového oleja, chladiacej kvapaliny, kvapaliny do ostrekovačov), palivového systému, elektrického systému, systému zapaľovania, systému prevodovky (spojka, prevodovka atď.);

b) mazaní a protimrazovej ochrane;

c) princípoch konštrukcie, montáže, správneho používania pneumatík a starostlivosti o ne;

d) princípoch druhov, fungovania, hlavných súčiastok, spojení, používania a každodennej údržby brzdových obložení a regulátorov otáčok a používania protiblokovacích bŕzd;

e) princípoch druhov, fungovania, hlavných súčiastok, spojenia, používania a každodennej údržby spojovacích systémov vrátane rozličných spojovacích mechanizmov medzi prípojným vozidlom a nákladným vozidlom, berúc do úvahy točnicu kĺbových vozidiel (pre návesy) a závesy ojových prívesov (pri nákladnom vozidle s pevným podvozkom), ako aj štandardné prevádzkové postupy a protokoly na pripojenie a odpojenie prípojných vozidiel od ťažných vozidiel pri použití týchto spojovacích mechanizmov (iba skupiny CE, DE);

f) metódach hľadania príčin porúch;

g) preventívnej údržbe vozidiel a potrebných prevádzkových opravách;

h) zodpovednosti vodiča, pokiaľ ide o preberanie, prepravu a dodanie tovaru v súlade s dohodnutými podmienkami (iba pre skupiny C, CE).

Hlava B

SKÚŠKA ZRUČNOSTÍ A SPRÁVANIA

5. Vozidlo a jeho vybavenie

1) Prevodovka vozidla

a) Vedenie vozidla s ručnou prevodovkou podlieha zloženiu skúšky zručností a správania vo vozidle s ručnou prevodovkou.

„Vozidlo s manuálnou prevodovkou“ je vozidlo, v ktorom je prítomný pedál spojky (alebo pri skupinách A, A2 a A1 ručne ovládaná páka) a vodič ho musí ovládať pri rozjazde alebo zastavení vozidla a pri radení prevodových stupňov.

b) Vozidlá, ktoré nespĺňajú kritériá stanovené v bode 5 ods. 1 písm. a), sa považujú za vozidlá s automatickou prevodovkou.

Bez toho, aby bol dotknutý bod 5 ods. 1 písm. c), ak žiadateľ vykoná skúšku zručností a správania vo vozidle s automatickou prevodovkou, táto skutočnosť sa zaznamená na každý vodičský preukaz vydaný na základe takejto skúšky pomocou príslušného kódu Únie stanoveného v časti E prílohy I. Vodičské preukazy s týmto označením sa používajú iba na vedenie vozidiel s automatickou prevodovkou.

Kód Únie opísaný v druhom pododseku sa nezaznamenáva na vodičskom preukaze pre vozidlá skupiny A1, A2, A, B1, B alebo BE alebo sa z neho následne odstráni, ak žiadateľ alebo držiteľ úspešne absolvuje špecializovanú skúšku zručností a správania alebo absolvuje špecializovaný výcvik, ktorý sa môže uskutočniť pred skúškou zručností a správania na vozidle s automatickou prevodovkou alebo po nej.

Členské štáty prijmú opatrenia potrebné na:

i) schválenie špecializovaného výcviku a dohľad nad ním, tento výcvik môže byť súčasťou všeobecného výcviku vodičov, alebo

ii) organizovanie špecializovaných skúšok zručností a správania.

Vozidlá používané na výcvik alebo skúšku, na ktoré sa tento bod vzťahuje, majú manuálnu prevodovku a patria do tej skupiny vodičského preukazu, o ktorý účastníci požiadali.

Súčasťou výcviku sú všetky aspekty uvedené v bode 6 alebo 7 tejto prílohy, pričom osobitná pozornosť sa venuje ovládaniu prevodovky vozidla. Každý účastník vykoná praktickú časť výcviku a preukáže svoje zručnosti a správanie na verejných komunikáciách. Výcvik trvá najmenej 7 hodín.

Dĺžka skúšky zručností a správania a prejdená vzdialenosť musia byť dostatočné na posúdenie zručností a správania stanovených v bode 6 alebo 7 tejto prílohy, pričom osobitná pozornosť sa venuje ovládaniu prevodovky vozidla.

c) Osobitné ustanovenia týkajúce sa vozidiel skupiny BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E

Členské štáty môžu rozhodnúť, že obmedzenie na vozidlá s automatickou prevodovkou uvedené v bode 5 ods. 1 písm. b) sa do vodičského preukazu pre vozidlá skupiny BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 alebo D1E nezaznamená, ak je žiadateľ už držiteľom vodičského preukazu bez obmedzenia stanoveného v písmene b) aspoň v jednej z týchto skupín: B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 alebo D1E a v priebehu skúšky zručností a správania vykonal činnosti opísané v bode 8 ods. 4.

2) Vozidlá používané pri skúškach zručností a správania spĺňajú minimálne kritériá uvedené v tomto bode. Členské štáty môžu stanoviť prísnejšie kritériá alebo doplniť ďalšie kritériá. Členské štáty môžu na vozidlá skupiny A1, A2 a A používané pri skúške zručností a správania uplatniť toleranciu 5 cm^3 pod požadovaný minimálny objem valcov.

a) Skupina A1:

Motocykel skupiny A1 bez postranného vozíka s výkonom najviac 11 kW a s pomerom výkonu k hmotnosti najviac 0,1 kW/kg, schopný dosiahnuť rýchlosť najmenej 80 km/h.

Pokiaľ je motocykel poháňaný spaľovacím motorom, musí mať objem valcov motora najmenej 120 cm^3.

Pokiaľ je motocykel poháňaný elektrickým motorom, musí pomer výkonu k hmotnosti vozidla dosahovať najmenej 0,08 kW/kg.

b) Skupina A2:

Motocykel bez postranného vozíka s výkonom najmenej 20 kW, no nepresahujúcim 35 kW, a s pomerom výkonu k hmotnosti najviac 0,2 kW/kg.

Pokiaľ je motocykel poháňaný spaľovacím motorom, musí mať objem valcov motora najmenej 250 cm^3.

Pokiaľ je motocykel poháňaný elektrickým motorom, musí pomer výkonu k hmotnosti vozidla dosahovať najmenej 0,15 kW/kg.

c) Skupina A:

Motocykel bez postranného vozíka, ktorého hmotnosť v nenaloženom stave je vyššia než 180 kg, s výkonom najmenej 50 kW. Členský štát môže akceptovať toleranciu 5 kg pod požadovanú minimálnu hmotnosť.

Pokiaľ je motocykel poháňaný spaľovacím motorom, musí mať objem valcov motora najmenej 600 cm^3.

Pokiaľ je motocykel poháňaný elektrickým motorom, musí pomer výkonu k hmotnosti vozidla dosahovať najmenej 0,25 kW/kg.

d) Skupina B:

Štvorkolesové vozidlá skupiny B schopné dosiahnuť rýchlosť najmenej 100 km/h.

e) Skupina BE:

Jazdná súprava pozostávajúca zo skúšobného vozidla skupiny B a z prípojného vozidla s najväčšou povolenou hmotnosťou aspoň 1 000 kg, schopná dosiahnuť rýchlosť najmenej 100 km/h, ktorá nepatrí do skupiny B; nákladný priestor prípojného vozidla pozostáva z uzavretého nákladného priestoru, ktorý je aspoň tak široký a vysoký ako motorové vozidlo; uzavretý nákladný priestor môže byť prípadne mierne užší ako motorové vozidlo, ak platí, že výhľad dozadu je možný iba s použitím vonkajších spätných zrkadiel motorového vozidla; prípojné vozidlo má reálnu celkovú hmotnosť najmenej 800 kg.

f) Skupina B1:

Motorom poháňaná štvorkolka schopná dosiahnuť rýchlosť najmenej 60 km/h; alebo, ak vodičský preukaz oprávňuje viesť vozidlá uvedené v článku 9 ods. 4 prvom pododseku písm. c), vozidlo používané pri skúškach zručností a správania musí spĺňať podmienky uvedené v danom písmene.

g) Skupina C:

Vozidlo skupiny C s najväčšou povolenou hmotnosťou najmenej 12 000 kg, dĺžkou najmenej 8 m, so šírkou najmenej 2,40 m a schopné dosiahnuť rýchlosť najmenej 80 km/h; vybavené protiblokovacími brzdami a záznamovým zariadením v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) č. 165/2014; nákladný priestor pozostáva z uzavretého nákladného priestoru, ktorý je aspoň taký široký a vysoký ako kabína vodiča; vozidlo má najmenšiu reálnu celkovú hmotnosť 10 000 kg.

h) Skupina CE:

Buď kĺbové vozidlo, alebo jazdná súprava pozostávajúca zo skúšobného vozidla skupiny C a z prípojného vozidla s dĺžkou najmenej 7,5 m; kĺbové vozidlo aj jazdná súprava majú najväčšiu povolenú hmotnosť najmenej 20 000 kg, dĺžku najmenej 14 m a šírku najmenej 2,40 m, sú schopné dosiahnuť rýchlosť najmenej 80 km/h, sú vybavené protiblokovacími brzdami a záznamovým zariadením v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) č. 165/2014; nákladný priestor pozostáva z uzavretého nákladného priestoru, ktorý je aspoň taký široký a vysoký ako kabína vodiča; kĺbové vozidlo aj jazdná súprava majú najmenšiu reálnu celkovú hmotnosť 15 000 kg; ako osvedčený postup sa odporúča, aby bolo vozidlo vybavené točnicou a prevodovkou s minimálne ôsmimi prevodovými stupňami vpred.

i) Skupina C1:

Vozidlo skupiny C1 s najväčšou povolenou hmotnosťou aspoň 4 000 kg, s dĺžkou aspoň 5 m a schopné dosiahnuť rýchlosť najmenej 80 km/h; vybavené protiblokovacími brzdami a záznamovým zariadením v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) č. 165/2014; nákladný priestor pozostáva z uzavretého nákladného priestoru, ktorý je aspoň taký široký a vysoký ako kabína vodiča; ak sa uchádzač nemá skúšať zo schopnosti používať záznamové zariadenie, vozidlo nemusí byť vybavené záznamovým zariadením.

j) Skupina C1E:

Jazdná súprava pozostávajúca zo skúšobného vozidla skupiny C1 a z prípojného vozidla s najväčšou povolenou hmotnosťou aspoň 1 250 kg; táto jazdná súprava má dĺžku najmenej 8 m a je schopná dosiahnuť rýchlosť najmenej 80 km/h; nákladný priestor prípojného vozidla pozostáva z uzavretého nákladného priestoru, ktorý je aspoň taký široký a vysoký ako kabína vodiča; uzavretý nákladný priestor môže byť prípadne mierne užší ako kabína vodiča, ak platí, že výhľad dozadu je možný iba s použitím vonkajších spätných zrkadiel motorového vozidla; prípojné vozidlo má reálnu celkovú hmotnosť najmenej 800 kg.

k) Skupina D:

Vozidlo skupiny D s dĺžkou najmenej 10 m, so šírkou najmenej 2,40 m a schopné dosiahnuť rýchlosť najmenej 80 km/h; vybavené protiblokovacími brzdami a záznamovým zariadením v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) č. 165/2014.

l) Skupina DE:

Jazdná súprava pozostávajúca zo skúšobného vozidla skupiny D a z prípojného vozidla s najväčšou povolenou hmotnosťou najmenej 1 250 kg, so šírkou aspoň 2,40 m a schopná dosiahnuť rýchlosť najmenej 80 km/h; nákladný priestor prípojného vozidla pozostáva z uzavretého nákladného priestoru, ktorý je najmenej 2 m široký a 2 m vysoký; prípojné vozidlo má reálnu celkovú hmotnosť najmenej 800 kg.

m) Skupina D1:

Vozidlo skupiny D1 s najväčšou povolenou hmotnosťou aspoň 4 000 kg, s dĺžkou aspoň 5 m a schopné dosiahnuť rýchlosť najmenej 80 km/h; vybavené protiblokovacími brzdami a záznamovým zariadením v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) č. 165/2014.

n) Skupina D1E:

Jazdná súprava pozostávajúca zo skúšobného vozidla skupiny D1 a z prípojného vozidla s najväčšou povolenou hmotnosťou aspoň 1 250 kg a schopná dosiahnuť rýchlosť najmenej 80 km/h; nákladný priestor prípojného vozidla pozostáva z uzavretého nákladného priestoru, ktorý je najmenej 2 m široký a 2 m vysoký; prípojné vozidlo má reálnu celkovú hmotnosť najmenej 800 kg.

6. Zručnosti a správanie, ktoré sa majú skúšať pre skupiny A1, A2 a A

1) Príprava a technická kontrola vozidla vzhľadom na bezpečnosť cestnej premávky

Žiadatelia preukážu, že sú schopní pripraviť sa na bezpečnú jazdu tým, že splnia tieto požiadavky:

a) upraviť ochrannú výbavu, ako sú rukavice, obuv, odev a ochranná prilba;

b) vykonať náhodné kontroly stavu pneumatík, bŕzd, riadenia, spínača núdzového zastavenia, v príslušnom prípade, reťaze, hladiny motorového oleja, svetlometov, smerových svietidiel a zvukového výstražného zariadenia.

2) Osobitné úkony, ktoré sa majú odskúšať vzhľadom na bezpečnosť cestnej premávky:

a) zdvihnutie motocykla na stojan a zloženie zo stojana a tlačenie motocykla bez pomoci motora chôdzou popri vozidle;

b) zaparkovanie motocykla na stojane;

c) musia sa vykonať aspoň dva úkony pri nízkej rýchlosti vrátane slalomu; toto umožní vyhodnotiť spôsobilosť, pokiaľ ide o manipuláciu s rukoväťou plynu a brzdou, rovnováhu, smer pohľadu a polohu na motocykli a polohu nôh na nožných opierkach; Ak sa skúška vykonáva na motocykli s ručnou prevodovkou, musí byť v kombinácii s manipuláciou so spojkou;

d) musia sa vykonať aspoň dva úkony pri vyššej rýchlosti, z ktorých aspoň jeden úkon musí byť pri minimálnej rýchlosti 30 km/h a jeden úkon musí zahŕňať vyhýbanie sa prekážke pri minimálnej rýchlosti 50 km/h; toto umožní vyhodnotiť spôsobilosť, pokiaľ ide o polohu na motocykli, smer pohľadu, rovnováhu a techniku riadenia. Ak sa skúška vykonáva na motocykli s ručnou prevodovkou, musí sa uskutočniť jeden úkon na druhom alebo treťom prevodovom stupni; to umožní posúdenie spôsobilosti, pokiaľ ide o techniku zaraďovania prevodových stupňov;

e) brzdenie: uskutočnia sa aspoň dve brzdenia vrátane núdzového brzdenia pri rýchlosti najmenej 50 km/h; toto umožní vyhodnotiť spôsobilosť, pokiaľ ide o manipuláciu s prednou a zadnou brzdou, smer pohľadu a polohu na motocykli;

f) otočenie, ak je to možné.

3) Správanie v premávke

Žiadatelia musia vykonať všetky nasledujúce činnosti úplne bezpečne v situáciách bežnej premávky a vykonať všetky nevyhnutné bezpečnostné opatrenia:

a) výjazd: po zaparkovaní, po zastavení v premávke; výjazd z vozovky;

b) jazda na rovných cestách; obchádzanie vozidiel idúcich v protismere vrátane obmedzených priestorov;

c) jazda v zákrutách;

d) križovatky: priblíženie sa ku križovatke a prejazd križovatiek a jazda v pripájacích alebo odbočovacích jazdných pruhoch;

e) zmena smeru vrátane primeraného používania smerových svietidiel; odbočovanie doľava a doprava; zmena jazdných pruhov;

f) vjazd na diaľnicu/výjazd z diaľnice alebo podobných cestných komunikácií, ak sú k dispozícii: zaradenie sa zo zrýchľovacieho pruhu; jazda v spomaľovacom pruhu;

g) predchádzanie/obchádzanie: predchádzanie iných účastníkov cestnej premávky vrátane zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ak je to možné; jazda popri prekážkach, napríklad zaparkovaných autách; nechať sa predísť inými účastníkmi a predvídať mŕtve uhly iných vozidiel, ak je to vhodné;

h) špeciálne cestné prvky, ak existujú: kruhové objazdy; železničné priecestia, zastávky električiek/autobusov, priechody pre chodcov, jazdné pruhy pre bicykle, venovanie náležitej pozornosti; jazda do/z dlhých svahov; tunely;

i) reakcia na nebezpečné situácie a ich predvídanie; odchylne od povinnosti vykonávať činnosti v bežnej premávke sa činnosti vykonávajú len v prípade, že sa nebezpečná situácia vyskytne náhodne; alternatívne sa na skúšanie týchto zručností môžu použiť trenažéry;

j) prijatie nevyhnutných bezpečnostných opatrení pri vystupovaní z vozidla.

7. Zručnosti a správanie, ktoré sa majú skúšať pre skupiny B, B1 a BE

1) Príprava a technická kontrola vozidla vzhľadom na bezpečnosť cestnej premávky

Žiadatelia musia preukázať, že sú schopní pripraviť sa na bezpečné vedenie vozidla tým, že splnia tieto požiadavky:

a) úprava sedadla do správnej polohy;

b) nastavenie spätných zrkadiel, bezpečnostných pásov a opierok hlavy, ak existujú;

c) kontrola uzatvorenia dverí;

d) vykonanie náhodných kontrol stavu pneumatík, riadenia, bŕzd, kvapalín (napríklad motorového oleja, chladiacej kvapaliny, kvapaliny ostrekovača), svetiel, svetlometov, smerových svietidiel a zvukového výstražného zariadenia;

e) kontrola bezpečnostných faktorov súvisiacich s nakladaním: korba, plachty, nákladové dvere, zaistenie kabíny, spôsob nakladania, zabezpečenie nákladu (iba pre skupinu BE);

f) kontrola spojovacieho mechanizmu a brzdy a elektrických spojov (iba pre skupinu BE).

2) Skupiny B a B1: osobitné úkony, ktoré sa majú odskúšať vzhľadom na bezpečnosť cestnej premávky

Skúša sa výber z týchto úkonov (aspoň dva úkony za štyri body vrátane jedného so spätným chodom):

a) cúvanie priamo alebo so zatáčaním vpravo alebo vľavo za roh pri zachovaní správneho jazdného pruhu;

b) otočenie vozidla do protismeru s použitím prevodovej páky a spätného chodu;

c) zaparkovanie vozidla a výjazd z parkovacieho miesta (pozdĺžne, šikmé alebo kolmé, dopredu alebo cúvaním, na rovine, pri jazde do svahu a zo svahu);

d) presné brzdenie do zastavenia; uskutočnenie núdzového zastavenia je však nepovinné.

3) Skupina BE: majú sa odskúšať osobitné úkony vzhľadom na bezpečnosť cestnej premávky:

a) pripojenie a odpojenie alebo odpojenie prípojného vozidla od motorového vozidla a jeho opätovné pripojenie; tento úkon musí obsahovať zaparkovanie ťažného vozidla vedľa prípojného vozidla, t. j. nie v jednej línii;

b) cúvanie v zákrute, ktorej krivka závisí od rozhodnutia členských štátov;

c) bezpečné zaparkovanie kvôli nakladaniu/vykladaniu.

4) Správanie v premávke

Žiadatelia musia vykonať všetky tieto činnosti úplne bezpečne v situáciách bežnej premávky a vykonať všetky nevyhnutné bezpečnostné opatrenia:

a) rozjazd; po zaparkovaní, po zastavení v premávke; výjazd z príjazdovej cesty;

b) jazda na rovných cestách; obchádzanie vozidiel idúcich v protismere vrátane obmedzených priestorov;

c) vedenie vozidla v zákrutách;

d) križovatky: priblíženie sa ku križovatke a prejazd križovatiek a jazda v pripájacích alebo odbočovacích jazdných pruhoch;

e) zmena smeru vrátane primeraného používania smerových svietidiel: doľava a doprava; zmena jazdných pruhov;

f) vjazd na diaľnicu a opustenie diaľnice alebo podobných cestných komunikácií, ak sú k dispozícii: zaradenie sa zo zrýchľovacieho pruhu; jazda v spomaľovacom pruhu;

g) predchádzanie a obchádzanie: predchádzanie iných účastníkov cestnej premávky vrátane zraniteľných účastníkov cestnej premávky, predvídanie mŕtvych uhlov, ak je to možné, jazda popri prekážkach, napríklad zaparkovaných autách; nechať sa predísť inými účastníkmi, ak je to vhodné;

h) ak je to možné, nezávislá jazda podľa dopravných značiek;

i) špeciálne cestné prvky, ak existujú: kruhové objazdy; železničné priecestia, zastávky električiek/autobusov, priechody pre chodcov, jazdné pruhy pre bicykle, venovanie náležitej pozornosti; jazda do dlhých svahov a z nich; tunely;

j) nastupovanie do vozidla a vystupovanie z vozidla vrátane uistenia sa, že je bezpečné otvoriť dvere vozidla a že to nepredstavuje nebezpečenstvo pre iných účastníkov cestnej premávky, ako sú chodci, cyklisti a používatelia mikromobility, s osobitným dôrazom na otváranie dverí rukou, ktorá je od nich ďalej;

k) reakcia na nebezpečné situácie a ich predvídanie; odchylne od povinnosti vykonávať činnosti v bežnej premávke sa činnosti vykonávajú len v prípade, že sa nebezpečná situácia vyskytne náhodne; alternatívne sa na skúšanie týchto zručností môžu použiť trenažéry.

8. Zručnosti a správanie, ktoré sa má skúšať v prípade skupín C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E

1) Príprava a technická kontrola vozidla vzhľadom na bezpečnosť cestnej premávky

Žiadatelia musia preukázať, že sú schopní pripraviť sa na bezpečné vedenie vozidla tým, že splnia tieto požiadavky:

a) úprava sedadla potrebná na zaujatie správnej polohy;

b) nastavenie spätných zrkadiel, bezpečnostných pásov a opierok hlavy, ak existujú;

c) náhodné kontroly stavu pneumatík, riadenia, bŕzd, svetiel, svetlometov, smerových svietidiel a zvukového výstražného zariadenia;

d) kontrola všetkých brzdových a riadiacich systémov s posilňovačom; kontrola stavu kolies, matíc pre upevnenie kolies, blatníkov, čelného skla, okien a stieračov, kvapalín (napríklad motorového oleja, chladiacej kvapaliny, kvapaliny ostrekovača); kontrola a používanie prístrojovej dosky vrátane záznamového zariadenia v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) č. 165/2014. Táto posledná požiadavka sa neuplatňuje na žiadateľov o vodičský preukaz na vozidlo skupiny C1 alebo C1E, ktoré nepatrí do rozsahu pôsobnosti uvedeného nariadenia;

e) kontrola tlaku vzduchu, zásobníkov vzduchu a tlmičov;

f) kontrola bezpečnostných faktorov súvisiacich s nakladaním: korba, plachty, nákladové dvere, nakladací mechanizmus, ak existuje, zaistenie kabíny, ak existuje, spôsob nakladania, zabezpečenia nákladu (iba pre skupiny C, CE, C1, C1E);

g) kontrola spojovacieho mechanizmu a brzdy a elektrických spojov (iba pre skupiny CE, C1E, DE, D1E);

h) schopnosť vykonať osobitné bezpečnostné opatrenia vo vozidle; ovládanie korby, pomocných dverí, núdzových východov, zariadení prvej pomoci, hasiacich prístrojov a iných bezpečnostných zariadení (iba pre skupiny D, DE, D1, D1E);

i) (nepovinné) čítanie cestnej mapy, plánovanie trasy vrátane používania elektronických navigačných systémov.

2) Vedenie ťažného vozidla bez prípojného vozidla (iba skupiny C1E, CE, D1E a DE)

Ak vodič ešte nie je oprávnený viesť vozidlá skupín C1, C, D1 a D, musí byť pred jazdou v premávke s pripojeným prípojným vozidlom zabezpečená spôsobilosť viesť príslušné ťažné vozidlo.

3) Osobitné úkony, ktoré sa majú odskúšať vzhľadom na bezpečnosť cestnej premávky:

a) pripojenie a odpojenie alebo odpojenie prípojného vozidla od motorového vozidla a jeho opätovné pripojenie; tento úkon musí zahŕňať zaparkovanie ťažného vozidla vedľa prípojného vozidla, t. j. nie v jednej línii (iba pre skupiny CE, C1E, DE, D1E);

b) cúvanie v zákrute, ktorej krivka závisí od rozhodnutia členských štátov;

c) otočenie, ak je to možné;

d) bezpečné zaparkovanie kvôli nakladaniu/vykladaniu pri nakladacej rampe/plošine alebo pri podobnom zariadení (iba pre skupiny C, CE, C1, C1E);

e) zaparkovanie tak, aby mohli cestujúci bezpečne nastúpiť do autobusu alebo z neho vystúpiť (iba pre skupiny D, DE, D1, D1E).

4) Správanie v premávke

Žiadatelia musia vykonať všetky nasledujúce činnosti úplne bezpečne v situáciách bežnej premávky a vykonať všetky nevyhnutné bezpečnostné opatrenia:

a) výjazd; po zaparkovaní, po zastavení v premávke; výjazd z vozovky;

b) jazda na rovných cestách; obchádzanie vozidiel idúcich v protismere vrátane obmedzených priestorov;

c) vedenie vozidla v zákrutách;

d) križovatky: priblíženie sa ku križovatke a prejazd križovatiek a jazda v pripájacích alebo odbočovacích jazdných pruhoch;

e) zmena smeru: odbočovanie doľava a doprava; zmena jazdných pruhov;

f) vjazd na diaľnicu a opustenie z diaľnice alebo podobných cestných komunikácií, ak sú k dispozícii: zaradenie sa zo zrýchľovacieho pruhu; jazda v spomaľovacom pruhu;

g) predchádzanie a obchádzanie: predchádzanie iných účastníkov cestnej premávky vrátane zraniteľných účastníkov cestnej premávky, predvídanie mŕtvych uhlov (ak je to možné); jazda popri prekážkach, napríklad zaparkovaných autách; nechať sa predísť inými účastníkmi (ak je to vhodné);

h) špeciálne cestné prvky, ak existujú: kruhové objazdy; železničné priecestia, zastávky električiek/autobusov, priechody pre chodcov, jazdné pruhy pre bicykle, venovanie náležitej pozornosti; jazda do dlhých svahov a z nich; tunely;

i) reakcia na nebezpečné situácie a ich predvídanie; odchylne od povinnosti vykonávať činnosti v bežnej premávke sa činnosti vykonávajú len v prípade, že sa nebezpečná situácia vyskytne náhodne; alternatívne sa na skúšanie týchto zručností môžu použiť trenažéry;

j) vstupovanie do vozidla a vystupovanie z vozidla vrátane uistenia sa, že je bezpečné otvoriť dvere vozidla a že to nepredstavuje nebezpečenstvo pre iných účastníkov cestnej premávky, ako sú chodci, cyklisti a používatelia mikromobility.

5) Bezpečné a energeticky efektívne vedenie vozidla:

Vedenie vozidla takým spôsobom, aby sa zaistila bezpečnosť a znížila spotreba paliva alebo energie a emisie počas zvyšovania a znižovania rýchlosti, pri jazde do svahu a zo svahu (ekologické jazdenie).

9. Známkovanie skúšok zručností a správania

1) Pre každú z dopravných situácií stanovených v bodoch 6, 7 a 8 ohodnotenie odráža stupeň ľahkosti, s akou žiadateľ zvláda ovládanie vozidla a preukázanú schopnosť žiadateľa viesť vozidlo úplne bezpečne v premávke. Skúšajúci sa musí v priebehu celej skúšky cítiť bezpečne. Trestom za chyby pri vedení vozidla alebo nebezpečné správanie priamo ohrozujúce bezpečnosť skúšobného vozidla, jeho cestujúcich alebo iných účastníkov cestnej premávky je nezloženie skúšky bez ohľadu na to, či skúšajúci alebo sprevádzajúca osoba museli zasahovať. Skúšajúci sa však slobodne rozhodne, či sa dokončí skúška zručností a správania.

Skúšajúci je odborne vyškolený, aby správne ohodnotil schopnosť žiadateľa bezpečne viesť vozidlo. Práca skúšajúcich sa sleduje a je pod dohľadom orgánu, ktorý má oprávnenie členského štátu a spĺňa požiadavky stanovené v prílohe IV bode 4 ods. 1 písm. e), aby sa zabezpečilo správne a dôsledné uplatňovanie vyhodnotenia chýb v súlade s normami stanovenými v tejto prílohe.

2) Skúšajúci počas hodnotenia venujú zvláštnu pozornosť skutočnosti, či žiadateľ pri vedení vozidla preukazuje defenzívne a spoločenské správanie. Toto odráža celkový štýl vedenia vozidla a skúšajúci to zohľadní pri celkovom posúdení vedenia vozidla žiadateľom. To zahŕňa adaptívne a rozhodné (t. j. bezpečné) vedenie vozidla, ktoré zohľadňuje cestné a poveternostné podmienky, ostatnú premávku a záujmy ďalších účastníkov cestnej premávky, najmä zraniteľných účastníkov cestnej premávky, a predvídanie zo strany žiadateľa.

3) Skúšajúci ďalej vyhodnocuje, či žiadateľ:

a) ovláda vozidlo, pričom berie do úvahy: správne používanie bezpečnostných pásov, systémov pomoci pre vodiča a systémov automatizovanej jazdy, spätných zrkadiel, opierok hlavy; sedadla; správne použitie svetiel a iných zariadení; správne používanie, v príslušných prípadoch, spojky, prevodovky, akcelerátora, brzdových systémov (vrátane tretieho brzdového systému, ak existuje), riadenia; ovládanie vozidla za rôznych okolností pri rôznych rýchlostiach; stabilitu na ceste; hmotnosť, rozmery a charakteristiky vozidla; hmotnosť a druh nákladu (iba pre skupiny BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E); pohodlie cestujúcich (iba pre skupiny D, DE, D1, D1E) (žiadne prudké zrýchlenie, plynulá jazda a vyhýbanie sa prudkému brzdeniu);

b) vedie vozidlo hospodárne, bezpečne a energeticky efektívne, berúc do úvahy otáčky motora za minútu, radenie prevodových stupňov, brzdenie a zrýchľovanie (iba pre skupiny B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E);

c) spĺňa pravidlá stanovené pre pozorovanie: celkové sledovanie situácie; správne používanie zrkadiel; sledovanie veľkej, strednej a malej vzdialenosti;

d) dodržiava prednosť v jazde, dáva prednosť v jazde: dodržiava prednosť na križovatkách a v pripájacích alebo odbočovacích jazdných pruhoch; dáva prednosť pri iných príležitostiach (napríklad pri zmene smeru, zmene jazdných pruhov, počas osobitných úkonov);

e) má správnu polohu na ceste: riadnu polohu na ceste, v pruhoch, na kruhových objazdoch, v zákrutách, vhodnú pre typ a charakteristiky vozidla; predvídavo zaujíma polohu;

f) dodržiava vzdialenosť: udržiava primeranú vzdialenosť spredu a zboku; udržiava primeranú vzdialenosť od ostatných účastníkov cestnej premávky, najmä od zraniteľných účastníkov cestnej premávky;

g) dodržiava povolené a odporúčané rýchlosti: neprekračuje najvyššiu dovolenú rýchlosť; prispôsobuje rýchlosť poveternostným a dopravným podmienkam a vo vhodných prípadoch vnútroštátnym obmedzeniam rýchlosti; vedie vozidlo takou rýchlosťou, pri ktorej je možné zastaviť na vzdialenosť viditeľnej a voľnej cesty; prispôsobuje rýchlosť všeobecnej rýchlosti účastníkov cestnej premávky rovnakého typu;

h) dodržiava svetelnú signalizáciu, dopravné značky a iné označenia: koná správne pri svetelnej signalizácii; riadi sa pokynmi osôb riadiacich premávku; koná správne pri zvislých dopravných značkách (zákazy alebo príkazy); správne postupuje pri vodorovnom dopravnom značení;

i) dodržiava signalizáciu: v prípade potreby dáva správne a správne načasované znamenia; správne ukazuje smer; správne postupuje pri všetkých znameniach, ktoré dávajú iní účastníci cestnej premávky;

j) ovláda brzdenie a zastavovanie: včas spomaľuje, brzdí alebo zastavuje podľa okolností; predvídanie; používa rôzne brzdné systémy (iba pre skupiny C, CE, D, DE); používa iné systémy zníženia rýchlosti ako brzdy (iba pre skupiny C, CE, D, DE).

10. Trvanie skúšky

Trvanie skúšky a prejdená vzdialenosť musia byť dostatočné na vyhodnotenie zručností a správania stanovených v hlave B tejto prílohy. Za žiadnych okolností čas strávený vedením vozidla na ceste nie je kratší než 25 minút pre skupiny A, A1, A2, B, B1 a BE alebo kratší než 45 minút pre ostatné skupiny. Do tohto času sa nezahŕňa prijatie žiadateľa, príprava vozidla, technická kontrola vozidla vzhľadom na bezpečnosť cestnej premávky, osobitné úkony, zabezpečenie spôsobilosti podľa bodu 8 ods. 2 ani oznámenie výsledku praktickej skúšky.

11. Miesto konania skúšky

Časť skúšky na vyhodnotenie osobitných úkonov sa môže vykonávať na osobitnom cvičisku. Vždy, keď je to možné, sa časť skúšky s cieľom vyhodnotiť správanie v premávke vykonáva na cestách mimo zastavaných oblastí, na rýchlostných komunikáciách alebo diaľniciach (alebo podobných cestných komunikáciách), ako aj na všetkých druhoch mestských komunikácií (obytné zóny, zóny s rýchlosťou 30 a 50 km/h, mestské rýchlostné komunikácie), ktoré predstavujú rôzne druhy ťažkostí, s ktorými sa vodiči pravdepodobne stretnú. Je takisto žiaduce, aby sa skúška uskutočnila v podmienkach rôznej hustoty premávky. Čas strávený jazdou na ceste sa využije optimálnym spôsobom, aby žiadateľ mohol byť vyhodnotený vo všetkých rôznych oblastiach premávky, s ktorými sa môže stretnúť, s mimoriadnym dôrazom na zmenu týchto oblastí.

Časť II

VEDOMOSTI, ZRUČNOSTI A SPRÁVANIE NA VEDENIE POHÁŇANÉHO VOZIDLA

Vodiči všetkých poháňaných vozidiel majú v každej situácii vedomosti, zručnosti a správanie opísané v časti I bodoch 1 až 9, aby boli schopní:

a) rozpoznať a predvídať nebezpečenstvá a riziká v premávke a zhodnotiť ich vážnosť;

b) dostatočne ovládať vozidlo, aby nevytvárali nebezpečné situácie, a primerane reagovať, ak by sa takéto situácie vyskytli;

c) spĺňať predpisy cestnej premávky, najmä tie, ktoré sú určené na zabránenie nehôd na cestách a zachovanie plynulosti premávky;

d) zistiť akékoľvek závažné technické poruchy na svojich vozidlách, najmä tie, ktoré predstavujú bezpečnostné riziko, a odstrániť ich vhodným spôsobom;

e) brať do úvahy všetky faktory ovplyvňujúce správanie pri vedení vozidla (napríklad alkohol, únava, slabý zrak, používanie elektronických zariadení atď.) tak, aby sa zachovali všetky schopnosti potrebné pre bezpečné vedenie vozidla;

f) pomáhať zaručiť bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky, a najmä zraniteľných účastníkov cestnej premávky, tým, že berú riadny ohľad na ostatných;

g) mať dostatočné vedomosti o rizikových faktoroch súvisiacich s cyklistami, chodcami a používateľmi mikromobility;

h) mať dostatočné vedomosti o oblasti bezpečnosti týkajúcej sa používania vozidiel na alternatívne palivá;

i) mať dostatočné vedomosti o používaní pokročilých systémov pomoci pre vodiča a iných systémov automatizovanej jazdy.

Členské štáty môžu zaviesť vhodné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby si vodiči, ktorí už nepreukazujú vedomosti, zručnosti a správanie opísané v časti I bodoch 1 až 9, mohli obnoviť uvedené vedomosti a zručnosti a naďalej preukazovať správanie, aké sa požaduje na vedenie poháňaného vozidla.

PRÍLOHA III

MINIMÁLNE NORMY SPÔSOBILOSTI NA VEDENIE POHÁŇANÉHO VOZIDLA

VYMEDZENIE POJMOV

1. Na účely tejto prílohy sa vodiči klasifikujú do dvoch skupín:

Skupina 1: vodiči vozidiel skupín A, A1, A2, AM, B, B1 a BE,

Skupina 2: vodiči vozidiel skupín C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E.

Vo vnútroštátnom práve sa môže stanoviť, že požiadavky tejto prílohy pre vodičov skupiny 2 sa vzťahujú aj na vodičov vozidiel skupiny B, ktorí používajú svoj vodičský preukaz na profesionálne účely (taxíky, sanitné vozidlá atď.).

2. Žiadatelia o prvý vodičský preukaz alebo o obnovenie vodičského preukazu sa zaradia do skupiny, do ktorej budú patriť, ak bol vodičský preukaz, o ktorý žiadali, vydaný alebo obnovený.

Hlava 1

ZRAK

3. Všetci žiadatelia o vodičský preukaz sa podrobia náležitému posúdeniu s cieľom zaistiť, že majú primeranú zrakovú ostrosť na vedenie poháňaných vozidiel, a stanoviť, či je potrebné ďalšie vyšetrenie ich zorného poľa. Ak existujú odôvodnené pochybnosti o primeranosti zraku žiadateľa, vyšetrí ho odborne spôsobilá osoba oprávnená vnútroštátnym právom. Pri uvedenej prehliadke sa pozornosť venuje najmä týmto vlastnostiam: zraková ostrosť, zorné pole, videnie za šera, citlivosť na oslnenie a kontrast, diplopia a ostatné zrakové funkcie, ktoré môžu ohroziť bezpečné vedenie vozidla.

V prípade vodičov zo skupiny 1 sa môže o vydaní vodičského preukazu uvažovať vo „výnimočných jednotlivých prípadoch“, keď normu pre zorné pole alebo zrakovú ostrosť nemožno splniť, ale existujú dôvody domnievať sa, že vydaním vodičského preukazu žiadateľovi sa nenaruší bezpečnosť cestnej premávky; v takýchto prípadoch sa vodič podrobí prehliadke odborne spôsobilou osobou oprávnenou vnútroštátnym právom s cieľom preukázať, že nemá žiadnu inú poruchu zrakovej funkcie, vrátane citlivosti na oslnenie a kontrast a videnia za šera. Vodič alebo žiadateľ by mali takisto podliehať preukaznej praktickej skúške, ktorú vykoná príslušný orgán.

Skupina 1:

1) Žiadatelia o vodičský preukaz alebo o obnovenie vodičského preukazu majú binokulárnu zrakovú ostrosť, v prípade potreby s korekčnými šošovkami, najmenej 0,5 pri súčasnom používaní oboch očí.

Navyše horizontálne zorné pole je najmenej 120 stupňov, dodatočný rozsah je aspoň 50 stupňov doľava a doprava a 20 stupňov smerom nahor a nadol. V okruhu stredných 20 stupňov nie sú prítomné žiadne chyby zraku.

Ak sa zistí alebo potvrdí progresívna očná choroba, vodičský preukaz možno vydať alebo obnoviť pod podmienkou, že žiadateľ sa bude podrobovať pravidelným prehliadkam u odborne spôsobilej osoby oprávnenej vnútroštátnym právom.

2) Žiadatelia o vydanie vodičského preukazu alebo o obnovenie vodičského preukazu, ktorí majú úplnú funkčnú stratu zraku jedného oka alebo používajú iba jedno oko (napríklad v prípade diplopie), majú zrakovú ostrosť najmenej 0,5, a to v prípade potreby aj s použitím korekčných šošoviek. Odborne spôsobilá osoba oprávnená vnútroštátnym právom potvrdí, že tento stav monokulárneho videnia existuje dostatočne dlho na to, aby došlo k adaptácii, a že zorné pole tohto oka spĺňa požiadavku stanovenú v bode 3 ods. 1.

3) Po akomkoľvek objavení sa nedávno rozvinutej diplopie alebo po strate zraku v jednom oku nasleduje primerané adaptačné obdobie, napríklad šesť mesiacov, počas ktorého nie je povolené viesť vozidlo. Po uplynutí uvedeného obdobia sa vedenie vozidla povolí len na základe priaznivého stanoviska odborníkov na zrak a vedenie vozidla a môže podliehať určitým požiadavkám alebo obmedzeniam.

Skupina 2:

4) Žiadatelia o vydanie vodičského preukazu alebo o obnovenie vodičského preukazu majú zrakovú ostrosť, v prípade potreby s použitím korekčných šošoviek, s hodnotou aspoň 0,8 v lepšom oku a aspoň 0,1 v horšom oku. Keď sa na dosiahnutie hodnôt 0,8 a 0,1 používajú korekčné šošovky, minimálna ostrosť (0,8 a 0,1) sa dosiahne buď korekciou pomocou okuliarov so silou nepresahujúcou plus osem dioptrií, alebo pomocou kontaktných šošoviek. Korekcia sa musí dobre znášať.

Okrem toho binokulárne horizontálne zorné pole je aspoň 160 stupňov, dodatočný rozsah je najmenej 70 stupňov doľava a doprava a 30 stupňov smerom nahor a nadol. V okruhu stredných 30 stupňov nie sú prítomné žiadne chyby zraku.

Vodičské preukazy sa nevydávajú ani neobnovujú žiadateľom alebo vodičom s poruchou citlivosti na kontrast alebo s diplopiou.

Po podstatnej strate zraku v jednom oku nasleduje primerané adaptačné obdobie napríklad šesť mesiacov, počas ktorého dotknutá osoba nemá dovolené viesť vozidlo. Po uplynutí tohto obdobia sa vedenie vozidla povolí len na základe priaznivého stanoviska odborníkov na zrak a vedenie vozidla a môže podliehať určitým požiadavkám alebo obmedzeniam.

Hlava 2

SLUCH

4. Možnosť vydania alebo obnovenia vodičských preukazov pre žiadateľov alebo vodičov v skupine 2 s poruchou sluchu podlieha posudku príslušných zdravotníckych orgánov vypracovaného na základe lekárskej prehliadky, ktorá kladie mimoriadny dôraz na rozsah kompenzácie.

Hlava 3

OSOBY S TELESNÝM POSTIHNUTÍM

5. Vodičské preukazy sa nevydajú ani neobnovia žiadateľom alebo vodičom s ťažkosťami alebo poruchami pohybového systému, ktoré spôsobujú, že vedenie poháňaného vozidla je nebezpečné.

Skupina 1:

1) Vodičské preukazy podliehajúce určitým obmedzeniam môžu byť vydané žiadateľom alebo vodičom s telesným postihnutím na základe posudku príslušného zdravotníckeho orgánu. Uvedený posudok sa zakladá na lekárskom posúdení danej ťažkosti alebo poruchy a v prípade potreby na praktickej skúške. Zároveň sa v ňom uvedie, aký typ úpravy vozidla sa požaduje, ako aj to, či vodič musí používať ortopedické zariadenie, pokiaľ skúška zručností a správania preukáže, že s takýmto zariadením by jazda nebola nebezpečná.

2) Vodičské preukazy sa môžu vydať alebo obnoviť akémukoľvek žiadateľovi alebo vodičovi s postupujúcim ochorením pod podmienkou, že sa táto osoba pravidelne podrobuje prehliadke, aby sa zabezpečilo, že je stále schopná viesť motorové vozidlo úplne bezpečne.

Ak ide o statické telesné postihnutie, vodičský preukaz sa môže vydať alebo obnoviť bez toho, aby sa žiadateľ podroboval pravidelným lekárskym prehliadkam.

Skupina 2:

3) Príslušný zdravotnícky orgán dôkladne zváži všetky dodatočné riziká a nebezpečenstvá týkajúce sa vedenia vozidiel vymedzených v tejto skupine.

Hlava 4

SRDCOVO-CIEVNE CHOROBY

6. Srdcovo-cievne ochorenia alebo choroby môžu spôsobiť náhle oslabenie mozgových funkcií, čo predstavuje nebezpečenstvo z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky. Tieto ochorenia sú dôvodom na dočasné alebo trvalé obmedzenie vedenia vozidla.

1) V prípade nasledujúcich srdcovo-cievnych ochorení sa môžu vodičské preukazy vydávať alebo obnovovať pre žiadateľov alebo vodičov uvedených skupín až po tom, čo bolo ochorenie účinne vyliečené a bolo vydané príslušným zdravotníckym orgánom povolenie, a vo vhodných prípadoch pod podmienkou podrobenia sa pravidelným lekárskym kontrolám príslušným zdravotníckym orgánom:

a) bradyarytmia (poškodenie funkcie sínusového uzla a poruchy vedenia) a tachyarytmia (supraventrikulárna a ventrikulárna arytmia) s prípadom alebo prípadmi synkopy v minulosti v dôsledku porúch srdcového rytmu (uplatňuje sa pre skupiny 1 a 2);

b) bradyarytmia: poškodenie funkcie sínusového uzla a poruchy vedenia s Möbitzovou átrioventrikulárnou blokádou II. typu druhého stupňa, átrioventrikulárnou blokádou tretieho stupňa alebo alternujúcou blokádou ramienok (uplatňuje sa iba pre skupinu 2);

c) tachyarytmia (supraventrikulárna a ventrikulárna arytmia) spojená

i) so štrukturálnym ochorením srdca, najmä s pretrvávajúcou komorovou tachykardiou (VT) (uplatňuje sa pre skupiny 1 a 2) alebo

ii) s polymorfnou nepretrvávajúcou komorovou tachykardiou alebo s indikáciou pre defibrilátor (uplatňuje sa iba pre skupinu 2);

d) príznaky angíny (uplatňuje sa pre skupiny 1 a 2);

e) trvalá implantácia alebo nahradenie kardiostimulátora (uplatňuje sa iba pre skupinu 2);

f) implantácia alebo nahradenie defibrilátora alebo primeraný či neprimeraný výboj defibrilátora (uplatňuje sa iba pre skupinu 1);

g) synkopa (prechodná strata vedomia a svalového tonusu charakterizovaná rýchlym nástupom, krátkym trvaním a spontánnym zotavením, ku ktorej dochádza v dôsledku celkového nedokrvenia mozgu a v prípade ktorej sa predpokladá, že je podmienená reflexom, bez známej príčiny, bez akéhokoľvek preukázateľného ochorenia srdca) (uplatňuje sa pre skupiny 1 a 2);

h) akútny koronárny syndróm (uplatňuje sa pre skupiny 1 a 2);

i) stabilná angina pectoris, pokiaľ sa pri miernej námahe neprejavujú symptómy (uplatňuje sa pre skupiny 1 a 2);

j) perkutánna koronárna intervencia (PKI) (uplatňuje sa pre skupiny 1 a 2);

k) koronárna arteriálna bypassová chirurgia (CABG) (uplatňuje sa pre skupiny 1 a 2);

l) mozgová mŕtvica alebo tranzitórny ischemický atak (TIA) (uplatňuje sa pre skupiny 1 a 2);

m) významná stenóza krčnice (uplatňuje sa iba pre skupinu 2);

n) maximálny priemer aorty prevyšuje 5,5 cm (uplatňuje sa iba pre skupinu 2);

o) zlyhanie srdca:

i) trieda I, II a III podľa New York Heart Association (NYHA) (uplatňuje sa iba pre skupinu 1),

ii) trieda I a II podľa NYHA, ak ejekčná frakcia ľavej komory predstavuje aspoň 35 % (uplatňuje sa iba pre skupinu 2);

p) transplantácia srdca (uplatňuje sa pre skupiny 1 a 2);

q) zariadenie na podporu srdcovej činnosti (uplatňuje sa iba pre skupinu 1);

r) operácia srdcovej chlopne (uplatňuje sa pre skupiny 1 a 2);

s) malígna hypertenzia (zvýšenie systolického krvného tlaku na hodnotu ≥ 180 mmHg alebo diastolického krvného tlaku na hodnotu ≥ 110 mmHg spojené s hroziacim alebo progresívnym poškodením orgánov) (uplatňuje sa pre skupiny 1 a 2);

t) krvný tlak stupňa III (diastolický krvný tlak ≥ 110 mmHg a/alebo systolický krvný tlak ≥ 180 mmHg) (uplatňuje sa iba pre skupinu 2);

u) kongenitálne srdcové ochorenie (uplatňuje sa pre skupiny 1 a 2);

v) hypertrofická kardiomyopatia, ak je bez synkopy (uplatňuje sa iba pre skupinu 1);

w) syndróm dlhého intervalu Q-T so synkopou, torsade des pointes alebo Q-Tc > 500 ms (uplatňuje sa iba pre skupinu 1).

2) V prípade nasledujúcich srdcovo-cievnych ochorení sa vodičské preukazy pre žiadateľov alebo vodičov uvedených skupín nevydávajú ani neobnovujú:

a) implantácia defibrilátora (uplatňuje sa iba pre skupinu 2);

b) periférne cievne ochorenie – aneuryzma hrudnej a brušnej aorty, pričom maximálny priemer aorty je taký, že hrozí závažné riziko náhleho pretrhnutia a následnej udalosti, ktorá znemožní ovládanie vozidla (uplatňuje sa pre skupiny 1 a 2);

c) zlyhanie srdca:

i) trieda IV podľa NYHA (uplatňuje sa iba pre skupinu 1),

ii) trieda III a IV podľa NYHA (uplatňuje sa iba pre skupinu 2);

d) zariadenia na podporu srdcovej činnosti (uplatňuje sa iba pre skupinu 2);

e) ochorenie srdcovej chlopne s aortálnou regurgitáciou, aortálnou stenózou, mitrálnou regurgitáciou alebo mitrálnou stenózou, pokiaľ sa funkčná schopnosť odhaduje na triedu IV podľa NYHA alebo pokiaľ nastal prípad synkopy (uplatňuje sa iba pre skupinu 1);

f) ochorenie srdcovej chlopne v triede III alebo IV podľa NYHA alebo s ejekčnou frakciou (EF) pod 35 %, mitrálnou stenózou a závažnou pľúcnou hypertenziou alebo s echokardiograficky potvrdenou závažnou aortálnou stenózou alebo aortálnou stenózou spôsobujúcou synkopu; s výnimkou úplne asymptomatickej závažnej aortálnej stenózy, pokiaľ sú splnené požiadavky záťažového testu (uplatňuje sa iba pre skupinu 2);

g) štrukturálna a elektrická kardiomyopatia – hypertrofická kardiomyopatia so synkopami v minulosti alebo pokiaľ sú splnené dve alebo viaceré z týchto podmienok: hrúbka steny ľavej komory predstavuje > 3 cm, nepretrvávajúca komorová tachykardia, v minulosti náhle úmrtie v rodine (príbuzného v prvom stupni), bez nárastu krvného tlaku pri námahe (uplatňuje sa iba pre skupinu 2);

h) syndróm dlhého intervalu Q-T so synkopou, torsade des pointes a Q-Tc > 500 ms (uplatňuje sa iba pre skupinu 2);

i) Brugadov syndróm so synkopou alebo prerušením náhleho zastavenia srdca (uplatňuje sa pre skupiny 1 a 2).

Vodičské preukazy môžu byť vydané alebo obnovené vo výnimočných prípadoch, pokiaľ je to riadne odôvodnené lekárskym posudkom príslušného zdravotníckeho orgánu, a pod podmienkou podrobenia sa pravidelnej lekárskej kontrole príslušným zdravotníckym orgánom, čím sa zabezpečí, že je daná osoba s prihliadnutím na dôsledky jej zdravotného stavu naďalej schopná viesť vozidlo bezpečne.

3) Iné kardiomyopatie

U žiadateľov alebo vodičov s dobre opísanými kardiomyopatiami (napríklad arytmogénnou kardiomyopatiou pravej komory, non-kompaktnou kardiomyopatiou, katecholaminergnou polymorfnou komorovou tachykardiou a syndrómom krátkeho intervalu QT) alebo s novými kardiomyopatiami, ktoré sa môžu odhaliť, sa posúdi riziko udalostí spôsobujúcich náhlu neschopnosť. Je potrebné dôkladné posúdenie odborníka. Posúdia sa prognostické ukazovatele konkrétnej kardiomyopatie.

4) Členské štáty môžu obmedziť vydanie alebo obnovenie vodičských preukazov pre žiadateľov alebo vodičov s inými srdcovo-cievnymi chorobami.

Hlava 5

DIABETES MELLITUS

7. Na účely nasledujúcich bodov sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

„ťažká hypoglykémia“ je stav, keď je potrebná pomoc inej osoby;

„opakovaná ťažká hypoglykémia“ je druhá príhoda závažnej hypoglykémie v priebehu 12 mesiacov.

Skupina 1:

1) Žiadateľom alebo vodičom, ktorí majú diabetes mellitus, sa vodičské preukazy môžu vydať alebo obnoviť. Pri liečbe liekmi s nízkym rizikom hypoglykémie sa podrobujú pravidelnej lekárskej kontrole príslušným zdravotníckym orgánom, a to primerane každému prípadu. Pri liečbe liekmi s vysokým rizikom hypoglykémie, ktoré môže mať dôsledky pre ich spôsobilosť na vedenie vozidla, sa o nich vypracuje lekársky posudok príslušného and oprávneného zdravotníka a podrobujú sa pravidelnej lekárskej kontrole, a to primerane každému prípadu, ale interval medzi nimi nepresiahne desať rokov.

2) Žiadateľ alebo vodič, ktorý má diabetes mellitus a užíva lieky, pri ktorých je riziko, že vyvolajú hypoglykémiu, preukáže, že si uvedomuje riziko spojené s hypoglykemickým stavom a že tento stav dokáže primerane ovládať.

Vodičské preukazy sa nevydajú ani neobnovia žiadateľom alebo vodičom, ktorí si dostatočne neuvedomujú svoj hypoglykemický stav.

Vodičské preukazy sa nevydajú ani neobnovia žiadateľom alebo vodičom, ktorí majú opakovanú ťažkú hypoglykémiu, pokiaľ nepredložia lekársky posudok príslušného zdravotníckeho orgánu a nepodrobia sa pravidelnej lekárskej kontrole príslušným zdravotníckym orgánom. V prípade opakovanej ťažkej hypoglykémie počas bdelého stavu sa vodičský preukaz nesmie vydať ani obnoviť, kým neuplynú 3 mesiace od poslednej príhody.

Vodičské preukazy môžu byť vydané alebo obnovené vo výnimočných prípadoch, pokiaľ je to riadne odôvodnené lekárskym posudkom príslušného zdravotníckeho orgánu, a pod podmienkou podrobenia sa pravidelnej lekárskej kontrole príslušným zdravotníckym orgánom, čím sa zabezpečí, že je daná osoba s prihliadnutím na dôsledky jej zdravotného stavu naďalej schopná viesť vozidlo bezpečne.

Skupina 2:

3) Pokiaľ ide o žiadateľov alebo vodičov s diabetes mellitus, vydanie alebo obnovenie vodičských preukazov skupiny 2 možno zvážiť. Pri liečení liekmi, pri ktorých je riziko, že vyvolajú hypoglykémiu, to znamená inzulínom a niektorými tabletkami, platia tieto kritériá:

a) v predchádzajúcich 12 mesiacoch sa nevyskytla ťažká hypoglykemická príhoda;

b) vodič si plne uvedomuje svoj hypoglykemický stav;

c) vodič musí byť schopný vykonávať primeranú kontrolu úrovní glukózy v krvi pravidelnými kontrolami s použitím technických pomôcok, a to najmenej dvakrát denne a v časoch relevantných pre vedenie vozidla;

d) vodič musí preukázať, že si uvedomuje riziko vyplývajúce z hypoglykemického stavu;

e) v súvislosti s diabetes mellitus neexistujú iné obmedzujúce komplikácie.

Okrem toho v týchto prípadoch sa takéto vodičské preukazy vydávajú alebo obnovujú iba na základe kladného posudku príslušného zdravotníckeho orgánu a pravidelného lekárskeho preskúmania príslušným zdravotníckym orgánom vykonávaného v najviac trojročných intervaloch.

4) Ťažká hypoglykemická príhoda počas bdelého stavu, dokonca aj taká, ktorá nesúvisí s vedením vozidla, sa oznámi a na jej základe sa opätovne posúdi stav pre vydanie vodičského preukazu.

Hlava 6

CHOROBY NERVOVÉHO SYSTÉMU A OBŠTRUKČNÉ SPÁNKOVÉ APNOE

8. Na žiadateľov s chorobami nervového systému a obštrukčným spánkovým apnoe sa vzťahujú nasledujúce pravidlá.

Hlava 7

CHOROBY NERVOVÉHO SYSTÉMU

1) Vodičské preukazy sa nevydajú ani neobnovia žiadateľom alebo vodičom s vážnymi nervovými chorobami, pokiaľ žiadosť nie je podložená kladným lekárskym posudkom príslušného a oprávneného zdravotníka.

Poruchy nervového systému spojené s vývojovými poruchami, chorobami, lekárske alebo chirurgické zásahy ovplyvňujúce centrálny alebo periférny nervový systém, ktoré vedú ku kognitívnym, behaviorálnym, senzorickým alebo motorickým poruchám a ovplyvňujú správanie alebo fungovanie, rovnováhu a koordináciu, sa zodpovedajúcim spôsobom berú do úvahy vo vzťahu k ich funkčným účinkom na vedenie vozidla. Je potrebné zohľadňovať riziká vývoja poruchy a nedodržiavanie liečby. V takýchto prípadoch vydanie alebo obnovenie vodičského preukazu môže podliehať pravidelnému posúdeniu, ak hrozí zhoršenie stavu.

Hlava 8

OBŠTRUKČNÉ SPÁNKOVÉ APNOE

2) Na účely nasledujúcich bodov:

„mierny obštrukčný syndróm spánkového apnoe“ je 15 až 29 výskytov apnoe a hypopnoe za hodinu (index apnoe/hypopnoe);

„závažný obštrukčný syndróm spánkového apnoe“ je index apnoe/hypopnoe 30 alebo viac, pričom oba sú spojené s nadmernou dennou ospalosťou.

3) Žiadatelia alebo vodiči s podozrením na mierny alebo závažný obštrukčný syndróm spánkového apnoe sa pred vydaním alebo obnovením vodičského preukazu odporučia na ďalšie lekárske poradenstvo príslušného a oprávneného zdravotníka. Až do potvrdenia diagnózy sa im môže odporučiť neviesť vozidlo.

4) Vodičský preukaz možno vydať žiadateľom alebo vodičom s miernym alebo závažným obštrukčným syndrómom spánkového apnoe, ktorí preukážu, že svoje ochorenie majú primerane pod kontrolou, že sa podrobujú vhodnej liečbe a že sa zlepšuje ich prípadná ospalosť, na základe lekárskeho posudku príslušného a oprávneného zdravotníka.

5) Žiadatelia alebo vodiči s miernym alebo závažným obštrukčným syndrómom spánkového apnoe sa musia podrobovať pravidelnej lekárskej kontrole v intervaloch nepresahujúcich tri roky pri vodičoch skupiny 1 a jeden rok pri vodičoch skupiny 2, s cieľom určiť mieru dodržiavania liečby, potrebu pokračovania v liečbe a zachovávania potrebnej miery vigilancie.

Hlava 9

EPILEPSIA

9. Epileptické záchvaty alebo iné náhle poruchy stavu vedomia predstavujú vážne nebezpečenstvo pre bezpečnosť cestnej premávky, ak sa vyskytnú u osoby, ktorá vedie poháňané vozidlo.

Na účely nasledujúcich bodov:

„epilepsia“ je zdravotný stav, v ktorom mala daná osoba dva alebo viac epileptických záchvatov v období kratšom ako päť rokov;

„vyvolaný epileptický záchvat“ je záchvat, ktorý má rozoznateľný príčinný faktor, ktorému je možné sa vyhnúť.

Osobe, ktorá má záchvat alebo stratu vedomia po prvýkrát alebo ojedinele, sa odporučí, aby neviedla vozidlo. Vyžaduje sa odborná správa, v ktorej sa uvedie obdobie zákazu viesť vozidlo a požadovaná následná kontrola.

Je mimoriadne dôležité zistiť, o aký špecifický epileptický syndróm a typ záchvatu u danej osoby ide, aby sa mohlo vykonať riadne vyhodnotenie spôsobilosti tejto osoby viesť vozidlo bezpečne, vrátane rizika ďalších záchvatov, a aby sa mohla určiť primeraná liečba. To urobí neurológ.

Skupina 1:

1) Vodiči s epilepsiou posudzovaní v rámci skupiny 1 podliehajú preskúmavaniu vodičského preukazu až do uplynutia aspoň piatich rokov bez záchvatov.

Ak má žiadateľ alebo vodič epilepsiu a pokiaľ nie je bez záchvatu aspoň päť rokov, kritériá na nepodmienené vydanie vodičského preukazu sa nepovažujú za splnené.

2) Vyvolaný epileptický záchvat: žiadateľ, u ktorého bol stav spôsobený zjavným rozoznateľným príčinným faktorom, ktorý sa pravdepodobne nebude opakovať počas vedenia vozidla, môže byť v jednotlivých prípadoch vyhlásený za spôsobilého viesť vozidlo, ale na základe neurologického posudku. Posúdenie musí byť vo vhodných prípadoch v súlade s ostatnými príslušnými hlavami, napríklad v prípade alkoholu alebo inej faktora komorbidity.

3) Prvý alebo jediný nevyvolaný záchvat: žiadateľa alebo vodiča, ktorý mal prvý nevyvolaný epileptický záchvat, možno vyhlásiť za spôsobilého viesť vozidlo, keď počas šiestich mesiacov nemal záchvaty, a po zodpovedajúcom lekárskom posúdení. Vnútroštátne orgány môžu povoliť žiadateľom alebo vodičom, ktorí majú uznané ukazovatele dobrej prognózy, viesť vozidlo skôr.

4) Iná strata vedomia: strata vedomia sa posudzuje so zreteľom na riziko jej opakovania počas vedenia vozidla.

5) Epilepsia: žiadateľov alebo vodičov možno vyhlásiť za spôsobilých viesť vozidlo, keď uplynie obdobie jedného roka bez ďalších záchvatov.

6) Záchvaty výlučne počas spánku: žiadateľa o vodičský preukaz alebo vodiča, ktorý mal záchvaty len počas spánku, možno vyhlásiť za spôsobilého viesť vozidlo, pokiaľ sa tento ustálený vzor pozoruje počas obdobia, ktoré nesmie byť kratšie ako obdobie bez záchvatov požadované pri epilepsii. Ak sa u vodiča vyskytujú záchvaty v bdelom stave, vyžaduje sa, aby v období jedného roka pred vydaním vodičského preukazu nedošlo k žiadnej ďalšej príhode.

7) Záchvaty bez vplyvu na vedomie alebo schopnosť konať: žiadateľa o vodičský preukaz alebo vodiča, ktorý mal len záchvaty, pri ktorých sa výlučne preukázalo, že nemajú vplyv na vedomie ani nespôsobujú žiadnu funkčnú poruchu, možno vyhlásiť za spôsobilého viesť vozidlo, ak tento ustálený vzor pretrváva počas obdobia, ktoré nesmie byť kratšie ako obdobie bez záchvatu požadované pri epilepsii. Ak vodiča postihne akýkoľvek iný druh záchvatu, vyžaduje sa, aby v období jedného roka pred vydaním vodičského preukazu nedošlo k žiadnej ďalšej príhode.

8) Záchvaty v dôsledku zmeny na pokyn lekára alebo obmedzenia protiepileptickej liečby: pacientovi sa môže odporúčať neviesť vozidlo od začiatku obdobia ukončovania liečby a následne na obdobie šiestich mesiacov po jej skončení. V prípade záchvatov, ktoré sa vyskytnú počas obdobia zmeny alebo po prerušení podávania liekov na pokyn lekára, pacient nesmie viesť vozidlo tri mesiace po obnovení liečby, ktorá bola predtým účinná.

9) Po chirurgickej liečbe epilepsie, vodičov alebo žiadateľov možno vyhlásiť za spôsobilých viesť vozidlo, keď uplynie obdobie jedného roka bez ďalších záchvatov

Skupina 2:

10) Žiadateľ alebo vodič neužíva protiepileptické lieky počas požadovaného obdobia, v priebehu ktorého sa nevyskytnú epileptické záchvaty. Vykonala sa vhodná následná lekárska kontrola. Pri rozsiahlej neurologickej kontrole sa neukázala žiadna relevantná cerebrálna patológia ani viditeľná epileptiformná aktivita na zázname elektroencefalogramu (EEG). Po akútnej príhode sa urobí vyšetrenie EEG a vhodné neurologické posúdenie.

11) V prípade vyvolaného epileptického záchvatu spôsobeného identifikovateľným príčinným faktorom sa musí predložiť priaznivá neurologická správa, ktorá bude potvrdzovať obdobie bez záchvatu v trvaní najmenej jedného roka a obsahovať elektroencefalografické posúdenie. Do úvahy sa berú aj ostatné hlavy. V prípade štrukturálnych mozgových lézií so zvýšeným rizikom vzniku epileptických záchvatov sa ich veľkosť posúdi prostredníctvom neurologickej správy.

12) Prvý alebo jediný nevyvolaný záchvat: o žiadateľovi alebo vodičovi, ktorý mal prvý nevyvolaný epileptický záchvat, je možné vyhlásiť, že je schopný viesť vozidlo, keď sa dosiahlo, že bez pomoci protiepileptických liekov nemal päť rokov epileptický záchvat, pokiaľ sa vykonalo vhodné neurologické posúdenie. Zdravotnícke orgány môžu povoliť žiadateľovi alebo vodičovi, ktorý má uznané ukazovatele dobrej prognózy, viesť vozidlo skôr.

13) Iná strata vedomia: strata vedomia sa posudzuje so zreteľom na riziko jej opakovania počas vedenia vozidla.

14) Epilepsia: je nevyhnutné, aby sa stav, keď sa 10 rokov nevyskytli ďalšie záchvaty, dosiahol bez pomoci protiepileptických liekov. Vnútroštátne orgány môžu povoliť žiadateľom alebo vodičom, ktorí majú uznané ukazovatele dobrej prognózy, viesť vozidlo skôr. To sa vzťahuje aj na prípad „detskej epilepsie“.

Určité poruchy, napríklad tepnovo-žilové deformácie alebo vnútorné krvácanie do mozgu, sprevádza zvýšené riziko záchvatov, aj keď sa záchvaty zatiaľ nevyskytli. V takejto situácii posúdenie vykoná príslušný zdravotnícky orgán.

Hlava 10

DUŠEVNÉ PORUCHY

10. Na žiadateľov alebo vodičov s duševnou poruchou alebo mentálnym postihnutím sa vzťahujú tieto pravidlá.

Skupina 1:

1) Vodičské preukazy sa nevydajú ani neobnovia žiadateľom alebo vodičom:

a) s vážnou duševnou, kognitívnou alebo behaviorálnou poruchou, vrodenou alebo získanou v dôsledku ochorenia, úrazu alebo neurochirurgických operácií;

b) s poruchami osobnosti, ktoré vážne ovplyvňujú úsudok, správanie alebo prispôsobivosť,

pokiaľ žiadosť nie je podporená lekárskym posudkom príslušného a oprávneného zdravotníka a, v prípade potreby, podmienená pravidelnými lekárskymi prehliadkami. Malo by sa dodržať predchádzajúce obdobie remisie.

Skupina 2:

2) Príslušný zdravotnícky orgán dôkladne zváži všetky dodatočné riziká a nebezpečenstvá týkajúce sa vedenia vozidiel vymedzených v tejto skupine. Príslušný zdravotnícky orgán môže stanoviť dočasné požiadavky alebo uložiť obmedzenia na vedenie vozidla.

Hlava 11

ALKOHOL

11. Požívanie alkoholu predstavuje vážne nebezpečenstvo pre bezpečnosť cestnej premávky. Vzhľadom na rozsah problému musia byť lekári veľmi ostražití.

Skupina 1:

1) Vodičský preukaz sa nevydá alebo neobnoví žiadateľom alebo vodičom, ktorí sú na alkohole závislí alebo ktorí nie sú schopní zdržať sa vedenia vozidla pod vplyvom alkoholu.

Po preukázanom období abstinencie možno vodičské preukazy vydať alebo obnoviť na základe kladného lekárskeho posudku príslušného a oprávneného zdravotníka a pravidelných lekárskych prehliadok žiadateľa alebo vodiča.

2) Vodičské preukazy sa môžu vydávať alebo obnovovať žiadateľom alebo vodičom, ktorí sú závislí od alkoholu alebo ktorí nie sú schopní zdržať sa vedenia vozidla pod vplyvom alkoholu pod podmienkou, že sa používajú technológie umožňujúce kompenzovať závislosť, napríklad povinné používanie alkoholového imobilizéra, a že sa pravidelne skúma ďalšia liečba vodiča s cieľom riešiť závislosť alebo nedostatočnú schopnosť oddeliť požívanie alkoholu od vedenia vozidla. Ak sa preukáže obdobie abstinencie, ktoré môže zahŕňať účasť na odvykacích programoch s monitorovaním a lekárskym dohľadom, vodičské preukazy možno vydať alebo obnoviť bez použitia takýchto technológií na základe lekárskeho posudku príslušného a oprávneného zdravotníka a pravidelných lekárskych prehliadok vodiča počas určitého obdobia. Pravidelné lekárske prehliadky sa môžu vykonávať počas používania takýchto technológií alebo po ňom, alebo v oboch prípadoch.

Skupina 2:

3) Príslušný zdravotnícky orgán dôkladne zváži všetky dodatočné riziká a nebezpečenstvá týkajúce sa vedenia vozidiel vymedzených v tejto skupine.

4) Príslušný zdravotnícky orgán môže stanoviť dočasné požiadavky a vo vhodných prípadoch uložiť obmedzenia na vedenie vozidla.

Hlava 12

DROGY A LIEKY

12. Na drogy a lieky sa vzťahujú tieto pravidlá.

Zneužívanie:

1) Vodičské preukazy bez ohľadu na skupinu sa nevydajú ani neobnovia žiadateľom ani vodičom, ktorí sú závislí od omamných a psychotropných látok alebo ktorí nie sú od nich závislí, ale nie sú ochotní alebo schopní oddeliť ich požívanie od vedenia vozidla bez ohľadu na to, o akú skupinu preukazu sa žiada.

Pravidelné užívanie:

Skupina 1:

2) Vodičský preukaz sa nevydá ani neobnoví žiadateľom alebo vodičom, ktorí pravidelne užívajú omamné a psychotropné látky v akejkoľvek forme, ktoré môžu sťažiť schopnosť viesť vozidlo bezpečne, ak sú užité také množstvá, že majú nepriaznivý účinok na vedenie vozidla. Toto sa vzťahuje na všetky ostatné lieky alebo kombinácie liekov, ktoré sťažujú duševnú alebo fyzickú schopnosť vodiča viesť vozidlo.

Príslušný zdravotnícky orgán môže stanoviť dočasné požiadavky a vo vhodných prípadoch uložiť obmedzenia na vedenie vozidla.

Skupina 2:

3) Príslušný zdravotnícky orgán dôkladne zváži dodatočné riziká a nebezpečenstvá týkajúce sa vedenia vozidiel vymedzených v tejto skupine a môže stanoviť určité požiadavky alebo obmedzenia.

Hlava 13

PORUCHY OBLIČIEK

13. Na žiadateľov s poruchami obličiek sa vzťahujú tieto pravidlá.

Skupina 1:

1) Vodičské preukazy sa môžu vydať alebo obnoviť žiadateľom a vodičom s vážnymi obličkovými chorobami a vyplývajúcimi podstatnými obmedzeniami fyzickej spôsobilosti, pričom vydanie podlieha lekárskemu posudku príslušného a oprávneného zdravotníka a pravidelným lekárskym prehliadkam.

Skupina 2:

2) Okrem výnimočných prípadov riadne zdôvodnených v lekárskom posudku príslušného a oprávneného zdravotníka a podmienených pravidelnými lekárskymi prehliadkam sa vodičské preukazy nevydajú ani neobnovia v prípade žiadateľov alebo vodičov s vážnou a nevyliečiteľnou nedostatočnou činnosťou obličiek.

Hlava 14

RÔZNE USTANOVENIA

Skupina 1:

1) Vydanie alebo obnovenie vodičského preukazu žiadateľom alebo vodičom, ktorí majú transplantovaný orgán alebo majú umelý implantát, ktorý ovplyvňuje ich schopnosť viesť vozidlo, podlieha lekárskemu posudku príslušného a oprávneného zdravotníka a, ak je to potrebné, pravidelným lekárskym prehliadkam.

Skupina 2:

2) Príslušný zdravotnícky orgán dôkladne zváži všetky dodatočné riziká a nebezpečenstvá týkajúce sa vedenia vozidiel vymedzených v tejto skupine.

Vo všeobecnosti, ak žiadatelia alebo vodiči majú akúkoľvek poruchu, ktorá nie je uvedená v tejto prílohe, ale môže predstavovať funkčnú neschopnosť alebo viesť k funkčnej neschopnosti, ktorá ovplyvňuje bezpečné vedenie vozidla, vodičský preukaz sa nevydá ani neobnoví, pokiaľ sa žiadosť nedoplní lekárskym posudkom príslušného a oprávneného zdravotníka a ak sa v prípade potreby žiadateľ alebo vodič nepodrobí pravidelným lekárskym prehliadkam.

PRÍLOHA IV

MINIMÁLNE NORMY PRE OSOBY, KTORÉ VEDÚ PRAKTICKÉ VODIČSKÉ SKÚŠKY

1. Spôsobilosti, ktoré vyžaduje skúšajúci

1) Osoba, ktorá je oprávnená viesť praktické hodnotenie vodičského výkonu uchádzača v poháňanom vozidle, má vedomosti a zručnosti o otázkach uvedených v bodoch 2 až 8 a rozumie im.

2) Spôsobilosť skúšajúceho je relevantná pre hodnotenie výkonu žiadateľa a je na ňu potrebné oprávnenie pre tú skupinu vodičského preukazu, na ktorú sa vodičská skúška vykonáva.

3) Vedomosti a porozumenie týkajúce sa vedenia vozidla a hodnotenia:

   a) teória správania pri vedení vozidla;

   b) vnímanie nebezpečenstva a predchádzanie nehodám; to zahŕňa pochopenie a venovanie pozornosti zraniteľnosti nemotorizovaných účastníkov cestnej premávky a používateľov dvojkolesových motorových vozidiel;

   c) učebné osnovy podľa noriem pre vodičské skúšky;

   d) požiadavky vodičskej skúšky;

   e) príslušné právo v oblasti cestnej dopravy vrátane príslušného práva Únie a vnútroštátneho práva a výkladových usmernení;

   f) hodnotenie teórie a techník;

   g) defenzívne vedenie vozidla.

4) Zručnosti týkajúce sa hodnotenia:

   Skúšajúci musí byť schopný:

   a) presne si všímať, sledovať a hodnotiť celkový výkon uchádzača, najmä:

      i) správne a komplexné rozpoznávanie nebezpečných situácií;

      ii) presné určenie príčiny a pravdepodobného účinku nebezpečných situácií;

      iii) dosiahnutie spôsobilosti a rozpoznávanie chýb;

      iv) jednotnosť a konzistentnosť hodnotenia;

   b) rýchlo prijímať informácie a vyberať dôležité body;

   c) dívať sa dopredu, určiť prípadné problémy a vypracovať stratégie, ako ich riešiť;

   d) poskytovať včasnú a konštruktívnu spätnú väzbu.

5) Osobné vodičské zručnosti:

   Osoba oprávnená viesť praktickú skúšku pre danú skupinu vodičského preukazu musí byť schopná konzistentne viesť príslušný typ poháňaného vozidla na konzistentne vysokej úrovni.

6) Kvalita služieb:

   a) stanoviť a oznámiť, čo môže uchádzač v priebehu skúšky očakávať;

   b) zreteľne komunikovať, zvoliť obsah, štýl a jazyk vhodný pre poslucháčov a okolnosti a zaoberať sa otázkami uchádzačov;

   c) poskytnúť jasnú spätnú väzbu o výsledku skúšky;

   d) správať sa k uchádzačom s úctou a bez diskriminácie.

7) Vedomosti o technických a fyzikálnych charakteristikách vozidla vrátane:

a) vedomostí o technológiách vozidla, ako je riadenie, pneumatiky, brzdy, svetlá, osobitne pre motocykle a pre ťažké vozidlá;

b) vedomostí o bezpečnosti pri nakladaní;

c) vedomostí o fyzikálnych charakteristikách vozidla, ako sú rýchlosť, trenie, dynamika a energia.

8) Vedenie vozidla spôsobom, ktorý je palivovo alebo energeticky účinný a šetrný voči životnému prostrediu.

2. Všeobecné podmienky

1) Skúšajúci pre vodičské preukazy skupiny B:

a) je držiteľom vodičského preukazu skupiny B najmenej tri roky;

b) má najmenej 23 rokov;

c) má úspešne ukončenú základnú kvalifikáciu stanovenú v bode 3 a následne dodržiava opatrenia na zabezpečenie kvality a pravidelného výcviku stanovené v bode 4;

d) má ukončené odborné vzdelanie, ktoré vedie aspoň k ukončeniu 3. stupňa vymedzeného v Medzinárodnej štandardnej klasifikácii vzdelávania UNESCO (ISCED);

e) nevykonáva súčasne s činnosťou skúšajúceho aj obchodnú činnosť ako súkromný inštruktor vedenia vozidla.

2) Skúšajúci pre iné skupiny:

a) je držiteľom vodičského preukazu príslušnej skupiny alebo má rovnocenné vedomosti získané prostredníctvom primeranej odbornej kvalifikácie;

b) má úspešne ukončenú základnú kvalifikáciu stanovenú v bode 3 a následne dodržiava opatrenia na zabezpečenie kvality a pravidelného výcviku stanovené v bode 4;

c) je kvalifikovaným skúšajúcim pre vodičské preukazy skupiny B najmenej tri roky; od tejto požiadavky sa môže upustiť pod podmienkou, že príslušný skúšajúci môže predložiť dôkaz o:

i) aspoň piatich rokoch vedenia vozidla v príslušnej skupine, alebo

ii) teoretickom a praktickom hodnotení vodičských schopností vyššej triedy, než je tá, ktorá sa vyžaduje na získanie vodičského preukazu, čím sa uvedená požiadavka stáva zbytočnou;

d) má ukončené odborné vzdelanie, ktoré vedie aspoň k ukončeniu 3. stupňa vymedzeného v ISCED;

e) nevykonáva súčasne s činnosťou skúšajúceho aj obchodnú činnosť ako súkromný inštruktor vedenia vozidla.

3) Odborný štandard

Skúšajúci sú pri výkone svojich úloh praktického posudzovania nezávislí od vonkajších vplyvov, či už priamych alebo nepriamych. Zdržiavajú sa akéhokoľvek konania nezlučiteľného so svojimi povinnosťami a pri plnení svojich úloh zachovávajú objektívnosť a nestrannosť.

4) Rovnocennosť

a) Členské štáty môžu oprávniť skúšajúceho na to, aby viedol vodičské skúšky pre skupiny AM, A1, A2 a A po absolvovaní základnej kvalifikácie, ktorá sa vyžaduje pre jednu z týchto skupín podľa bodu 3.

b) Členské štáty môžu oprávniť skúšajúceho, aby viedol vodičské skúšky pre skupiny C1, C, D1 a D po absolvovaní základnej kvalifikácie, ktorá sa vyžaduje pre jednu z týchto skupín podľa bodu bode 3.

c) Členské štáty môžu oprávniť skúšajúceho, aby viedol vodičské skúšky pre skupiny BE, C1E, CE, D1E a DE po absolvovaní základnej kvalifikácie, ktorá sa vyžaduje pre jednu z týchto skupín podľa bodu 3.

3. Základná kvalifikácia

1) Základný odborný výcvik

a) Skôr než môže byť osoba oprávnená viesť vodičské skúšky, táto osoba uspokojivo dokončí taký výcvikový program, aký môžu členské štáty určiť s cieľom získať spôsobilosti uvedené v bode 1.

b) Členské štáty určia, či sa obsah ktoréhokoľvek jednotlivého výcvikového programu bude týkať oprávnenia na vedenie vodičských skúšok pre jednu skupinu vodičského preukazu alebo pre viac než jednu skupinu.

2) Skúšky

a) Skôr než môže byť osoba oprávnená viesť vodičské skúšky, preukáže táto osoba uspokojivú úroveň vedomostí, chápania, zručností a schopnosti vo vzťahu k témam uvedeným v bode 1.

b) Členské štáty uskutočňujú skúšobný proces, ktorý pedagogicky primeraným spôsobom hodnotí schopnosti osoby vymedzené v bode 1, najmä v bode 1 ods. 4. Skúšobný proces spĺňa požiadavky na prístupnosť stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/882 ([1]) a zahŕňa teóriu aj praktické prvky. Vo vhodných prípadoch sa môže použiť počítačové hodnotenie. Podrobnosti o charaktere a trvaní akejkoľvek skúšky a vyhodnotení v rámci skúšky sú ponechané na uváženie jednotlivých členských štátov.

c) Členské štáty určia, či sa obsah ktorejkoľvek jednotlivej skúšky bude týkať oprávnenia na vedenie vodičských skúšok pre jednu skupinu vodičského preukazu alebo pre viac než jednu skupinu.

4. Zabezpečenie kvality a pravidelný výcvik

1) Zabezpečenie kvality

a) V členských štátoch sú zavedené opatrenia na zabezpečenie kvality, aby sa udržala úroveň skúšajúcich z vedenia vozidla.

b) Opatrenia na zabezpečenie kvality zahŕňajú dohľad nad skúšajúcimi v práci, ich ďalším odborným vzdelávaním a obnovou akreditácie, ich kontinuálnym profesijným rastom a pravidelným preskúmaním výsledkov vodičských skúšok, ktoré viedli.

c) Členské štáty stanovia, že sa každý skúšajúci podrobí ročnému dohľadu s využitím opatrení na zabezpečenie kvality uvedených v bode 4 ods. 1 písm. b). Členské štáty okrem toho stanovia sledovanie každého skúšajúceho pri vedení skúšok raz za päť rokov, a to v trvaní súhrnne najmenej pol dňa, čo umožní jeho pozorovanie pri niekoľkých skúškach. Ak sa zistia problémy, zavedie sa nápravné opatrenie. Pozorovateľ je osoba, ktorú na tento účel oprávnil členský štát.

d) Členské štáty môžu stanoviť, že v prípade, ak je skúšajúci oprávnený viesť vodičské skúšky pre viac než jednu skupinu, splnenie požiadavky na pozorovanie pri skúškach pre jednu skupinu spĺňa požiadavku pre viac než jednu skupinu.

e) Práca skúšajúceho vykonávajúceho vodičské skúšky sa sleduje a je pod dohľadom orgánu oprávneného členským štátom, aby sa zabezpečilo správne a konzistentné uplatňovanie hodnotenia. Členské štáty zabezpečia, aby členovia uvedeného orgánu, ktorí sú poverení vykonávaním monitorovania a dohľadu, boli pri výkone svojich funkcií nestranní a nezávislí od vonkajších zásahov alebo politického tlaku.

([1]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/882 zo 17. apríla 2019 o požiadavkách na prístupnosť výrobkov a služieb (Ú. v. EÚ L 151, 7.6.2019, s. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).

2) Pravidelný výcvik

a) Členské štáty stanovia, že skúšajúci vedenia vozidla na účely zachovania oprávnenia, bez ohľadu na počet skupín, na ktoré sú akreditovaní, vykonávajú:

i) celkovo minimálne štvordňový pravidelný výcvik v rozmedzí dvoch rokov s cieľom:

— udržať a zopakovať si potrebné vedomosti a skúšobné a komunikačné zručnosti,

— rozvíjať nové spôsobilosti, ktoré sa stali dôležitými pre výkon ich profesie,

— zabezpečiť, aby naďalej viedli skúšky spravodlivo a jednotne,

ii) celkovo minimálne päťdňový pravidelný výcvik v rozmedzí piatich rokov s cieľom rozvíjať a udržiavať si potrebné praktické vodičské zručnosti.

b) Členské štáty prijmú vhodné opatrenia s cieľom zaistiť, aby sa osobitný výcvik rýchlo poskytol tým skúšajúcim, u ktorých sa na základe zavedeného systému zabezpečenia kvality zistili vážne nedostatky v ich činnosti.

c) Pravidelný výcvik môže mať podobu informačného stretnutia, výcviku v triede, bežného alebo elektronického vyučovania a môže sa uskutočňovať individuálne alebo skupinovo. Môže zahŕňať také normy obnovy akreditácie, aké členské štáty považujú za primerané.

d) Členské štáty môžu stanoviť, že v prípade, ak je skúšajúci oprávnený viesť vodičské skúšky pre viac než jednu skupinu, splnenie požiadavky na pravidelný výcvik na skúšky pre jednu skupinu spĺňa požiadavku pre viac než jednu skupinu, pod podmienkou, že je splnená požiadavka stanovená v bode 4 ods. 2 písm. e).

e) Ak vyučujúci neviedol skúšky pre ktorúkoľvek skupinu v rámci 24-mesačného obdobia, tento skúšajúci sa podrobí vhodnému prehodnoteniu predtým, než môže viesť vodičské skúšky vzťahujúce sa na túto skupinu. Uvedenému prehodnoteniu sa môže podrobiť v rámci požiadavky stanovenej v bode 4 ods. 2 písm. a).

5. Nadobudnuté práva

1) Členské štáty môžu povoliť osobám oprávneným viesť vodičské skúšky bezprostredne pred 19. januárom 2013, aby ďalej viedli vodičské skúšky napriek tomu, že neboli oprávnení v súlade so všeobecnými podmienkami v bode 2 alebo so základným kvalifikačným postupom uvedeným v bode 3.

2) Títo skúšajúci však podliehajú opatreniam týkajúcim sa pravidelného dohľadu a zabezpečenia kvality uvedeným v bode 4.

PRÍLOHA V

MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA VÝCVIK VODIČA A SKÚŠKY PRE JAZDNÉ SÚPRAVY VRÁTANE VOZIDIEL NA ALTERNATÍVNE PALIVÁ, PRE OBYTNÉ AUTOMOBILY A POHOTOVOSTNÉ VOZIDLÁ

Členské štáty prijmú opatrenia potrebné na:

a) schválenie a vykonávanie dohľadu nad výcvikom stanoveným v článku 10 ods. 1 písm. d), alebo

b) organizovanie skúšky zručností a správania stanovenej v článku 10 ods. 1 písm. d).

Hlava A

JAZDNÉ SÚPRAVY

1. Výcvik vodiča trvá najmenej sedem hodín;

2. Obsah výcviku vodiča

Výcvik vodiča sa týka vedomostí, zručností a správania opísaných v prílohe II bodoch 2 a 7. Osobitná pozornosť sa venuje dynamike pohybu vozidla, bezpečnostným kritériám, ťažnému vozidlu a prípojnému vozidlu (spojovací mechanizmus), správnemu nakladaniu a bezpečnostnému príslušenstvu.

Praktická zložka zahŕňa tieto cvičenia: zrýchľovanie, spomaľovanie, jazda dozadu, brzdenie, brzdná dráha do zastavenia, zmena jazdného pruhu, brzdenie/vyhýbanie, otočenie prívesu, odpojenie prípojného vozidla od motorového vozidla a opätovné pripojenie prípojného vozidla a parkovanie.

Každý účastník výcviku vykoná praktickú zložku a preukáže svoje zručnosti a správanie na verejných komunikáciách.

Súprava vozidiel použitých na výcvik patrí do tej skupiny súpravy vozidiel, pre ktorú žiadateľ požiadal o vodičský preukaz.

3. Trvanie a obsah skúšky zručností a správania

Dĺžka skúšky a prejdená vzdialenosť musia byť dostatočné na vyhodnotenie zručností a správania stanovených v bode 2.

Hlava B

OBYTNÉ AUTOMOBILY A POHOTOVOSTNÉ VOZIDLÁ

1. Výcvik vodiča trvá najmenej sedem hodín a môže sa organizovať na verejných komunikáciách alebo v uzavretom okruhu.

2. Obsah výcviku vodiča

Výcvik vodiča sa týka vedomostí, zručností a správania opísaných v prílohe II hlave A, bode 2 a, pokiaľ ide o skupinu C1, v prílohe II, hlave B, bode 8. Osobitná pozornosť sa venuje dynamike pohybu vozidla, bezpečnostným kritériám, správnemu nakladaniu a bezpečnostnému príslušenstvu.

Praktická zložka zahŕňa tieto cvičenia: zrýchľovanie, spomaľovanie, jazda dozadu, brzdenie, brzdná dráha do zastavenia, zmena jazdného pruhu, otočenie prívesu, odpojenie prípojného vozidla od motorového vozidla a opätovné pripojenie prípojného vozidla, brzdenie a vyhýbanie a parkovanie. Pokiaľ ide o pohotovostné vozidlá, osobitná pozornosť sa venuje zabezpečeniu toho, aby vodič mal potrebné zručnosti na riadne zvládnutie ďalších ťažkostí vyplývajúcich z vedenia vozidla v núdzovej situácii.

Vozidlá používané na výcvik patria do tej skupiny vozidiel, na ktorú žiadateľ požiadal o vodičský preukaz.

3. Trvanie a obsah skúšky zručností a správania

Dĺžka skúšky a prejdená vzdialenosť musia byť dostatočné na vyhodnotenie zručností a správania stanovených v bode 2.

PRÍLOHA VI

MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA VÝCVIK A SKÚŠKY VODIČA PRE MOTOCYKLE SKUPINY A (POSTUPNÉ SPRÍSTUPŇOVANIE)

1. Členské štáty prijmú opatrenia potrebné na:
   a) schválenie a vykonávanie dohľadu nad výcvikom podľa článku 10 ods. 1 písm. c); alebo
   b) organizovanie skúšky zručností a správania podľa článku 10 ods. 1 písm. c).
2. Výcvik vodiča trvá najmenej sedem hodín.
3. Obsah výcviku vodiča

   Výcvik vodiča zahŕňa všetky aspekty uvedené v prílohe II bode 6.

   Každý účastník vykoná praktickú časť výcviku a preukáže svoje zručnosti a správanie na verejných komunikáciách.

   Motocykle používané na výcvik patria do tej skupiny motocyklov, na ktorú žiadateľ požiadal o vodičský preukaz.
4. Trvanie a obsah skúšky zručností a správania

   Dĺžka skúšky a prejdená vzdialenosť musia byť dostatočné na vyhodnotenie zručností a správania stanovených v bode 3.

PRÍLOHA VII

TABUĽKA ZHODY

Smernica 2006/126/ES	Nariadenie (EÚ) č. 383/2012	Táto smernica
—	—	Článok 1
—	—	Článok 2 body 1, 2, 3, 13 a 14
Článok 1 ods. 1	—	Článok 4 ods. 1
Článok 1 ods. 2, 3 a 4	—	Článok 4 ods. 5 a 6
—	—	Článok 3 ods. 1 až 5
Článok 2 ods. 1	—	Článok 3 ods. 6
Článok 2 ods. 2	—	Článok 4 ods. 3
Článok 3 ods. 1 a 2	—	Článok 4 ods. 2
Článok 3 ods. 3	—	Článok 4 ods. 4
—	—	Článok 4 ods. 7
—	—	Článok 5 ods. 1 až 5 a 7
Článok 4 ods. 1 prvá veta	—	Článok 6 ods. 1
Článok 4 ods. 1 druhá veta	—	Článok 7 ods. 1
Článok 4 ods. 1 tretia veta	—	Článok 2 bod 4
Článok 4 ods. 2	—	Článok 6 ods. 1 písm. a)
Článok 4 ods. 2 prvá zarážka	—	Článok 6 ods. 1 písm. a) a článok 2 body 5, 6 a 7
Článok 4 ods. 2 druhá zarážka	—	Článok 7 ods.1 písm. a)
Článok 4 ods. 3	—	Článok 6 ods. 1 písm. b)
Článok 4 ods. 3 prvá zarážka	—	Článok 2 bod 8
Článok 4 ods. 3 druhá zarážka	—	Článok 2 bod 9
Článok 4 ods. 3 písm. a), prvá a druhá zarážka	—	Článok 6 ods. 1 písm. b) bod i)
Článok 4 ods. 3 písm. a) tretia zarážka	—	Článok 7 ods. 1 písm. a)

Smernica 2006/126/ES	Nariadenie (EÚ) č. 383/2012	Táto smernica
Článok 4 ods. 3 písm. b) prvá zarážka	—	Článok 6 ods. 1 písm. b) bod ii)
Článok 4 ods. 3 písm. b) druhá zarážka	—	Článok 7 ods. 1 písm. b)
Článok 4 ods. 3 písm. c) bod i)	—	Článok 6 ods. 1 písm. b) bod iii) prvá zarážka
Článok 4 ods. 3 písm. c) bod i) prvá zarážka	—	Článok 7 ods. 1 písm. c) bod i)
Článok 4 ods. 3 písm. c) bod ii)	—	Článok 6 ods. 1 písm. b) bod iii) druhá zarážka
Článok 4 ods. 3 písm. c) bod ii) prvá zarážka	—	Článok 7 ods. 1 písm. c) bod ii)
Článok 4 ods. 4	—	Článok 6 ods. 1 písm. c)
Článok 4 ods. 4 prvá zarážka	—	Článok 2 body 10 a11
Článok 4 ods. 4 druhá zarážka	—	Článok 1 ods. 2 písm. b)
Článok 4 ods. 4 písm. a)	—	Článok 6 ods. 1 písm. c) bod i)
Článok 4 ods. 4 písm. a) prvá zarážka	—	Článok 6 ods. 1 písm. c) bod i) prvý pododsek a článok 2 bod 12
Článok 4 ods. 4 písm. a) druhá zarážka	—	Článok 7 ods. 1 písm. a)
Článok 4 ods. 4 písm. a) tretia zarážka	—	Článok 6 ods. 1 písm. c) bod i) druhý a tretí pododsek
Článok 4 ods. 4 písm. b) s výnimkou poslednej vety	—	Článok 6 ods. 1 písm. c) bod ii)
Článok 4 ods. 4 písm. b) posledná veta	—	Článok 7 ods. 1 písm. b)
Článok 4 ods. 4 písm. c) s výnimkou poslednej zarážky	—	Článok 6 ods. 1 písm. c) bod iii)
Článok 4 ods. 4 písm. c) posledná zarážka	—	Článok 7 ods. 1 písm. b)
Článok 4 ods. 4 písm. d)	—	Článok 6 ods. 1 písm. c) bod iv)
Článok 4 ods. 4 písm. e) s výnimkou poslednej zarážky	—	Článok 6 ods. 1 písm. c) bod v)
Článok 4 ods. 4 písm. e) posledná zarážka	—	Článok 7 ods. 1 písm. b)
Článok 4 ods. 4 písm. f)	—	Článok 6 ods. 1 písm. c) bod vi)
Článok 4 ods. 4) písm. g) s výnimkou poslednej zarážky	—	Článok 6 ods. 1 písm. c) bod vii)
Článok 4 ods. 4 písm. g) posledná zarážka	—	Článok 7 ods. 1 písm. d)
Článok 4 ods. 4 písm. h)	—	Článok 6 ods. 1 písm. c) bod viii

Smernica 2006/126/ES	Nariadenie (EÚ) č. 383/2012	Táto smernica
Článok 4 ods. 4, písm. i) s výnimkou poslednej zarážky	—	Článok 6 ods. 1 písm. c) bod ix)
Článok 4 ods. 4, písm. i) posledná zarážka	—	Článok 7 ods. 1 písm. d)
Článok 4 ods. 4 písm. j)	—	Článok 6 ods. 1 písm. c) bod x)
Článok 4 ods. 4 písm. k) s výnimkou poslednej zarážky	—	Článok 6 ods. 1 písm. c) bod xi)
Článok 4 ods. 4 písm. k) posledná zarážka	—	Článok 7 ods. 1 písm. f)
Článok 4 ods. 5	—	Článok 6 ods. 2
Článok 4 ods. 6 prvý pododsek písm. a)	—	Článok 7 ods. 2 písm. a)
Článok 4 ods. 6 prvý pododsek, písm. b)	—	Článok 7 ods. 2 písm. b)
Článok 4 ods. 6 prvý pododsek, písm. c)	—	Článok 7 ods. 2 písm. c)
Článok 4 ods. 6 prvý pododsek, písm. d)	—	Článok 7 ods. 2 písm. d)
Článok 4 ods. 6 druhý pododsek	—	Článok 7 ods. 3
Článok 4 ods. 6 tretí a štvrtý pododsek	—	Článok 7 ods. 4
Článok 4 ods. 7 prvý pododsek	—	Článok 7 ods. 1 písm. e) a g)
Článok 4 ods. 7 druhý pododsek	—	Článok 7 ods. 2 písm. e) a f)
Článok 5	—	Článok 8
Článok 6 ods. 1	—	Článok 9 ods. 1
Článok 6 ods. 2 písm. a)	—	Článok 9 ods. 2 písm. a)
Článok 6 ods. 2 písm. b)	—	Článok 9 ods. 2 písm. b)
—	—	Článok 9 ods. 2 písm. c)
—	—	Článok 9 ods. 2 písm. d)
Článok 6 ods. 2 písm. c)	—	Článok 9 ods. 2 písm. e)
—	—	Článok 9 ods. 2 písm. f)
Článok 6 ods. 2 písm. d)	—	Článok 9 ods. 2 písm. g)

Smernica 2006/126/ES	Nariadenie (EÚ) č. 383/2012	Táto smernica
Článok 6 ods. 2 písm. e)	—	Článok 9 ods. 2 písm. h)
Článok 6 ods. 2 písm. f)	—	Článok 9 ods. 2 písm. i)
Článok 6 ods. 3	—	Článok 9 ods. 3
Článok 6 ods. 4 písm. a) a b)	—	Článok 9 ods. 4 písm. a) a b)
—	—	Článok 9 ods. 4 prvý pododsek písm. c) a d), a druhý, tretí and štvrtý pododsek
Článok 6 ods. 4 písm. c)	—	Článok 9 ods. 2 písm. j)
—	—	Článok 9 ods. 2 písm. k)
Článok 7 ods.1	—	Článok 10 ods. 1
Článok 7 ods. 2	—	Článok 10 ods. 2 prvý, druhý a tretí pododsek
Článok 7 ods. 3 prvý pododsek	—	Článok 10 ods. 3
Článok 7 ods. 3 druhý pododsek	—	—
Článok 7 ods. 3 tretí pododsek	—	Článok 10 ods. 2 štvrtý pododsek
Článok 7 ods. 3 štvrtý pododsek	—	Článok 10 ods. 2 štvrtý pododsek
Článok 7 ods. 3 piaty pododsek	—	Článok 10 ods. 2 piaty pododsek
—	—	Článok 10 ods. 2 šiesty pododsek
Článok 7 ods. 3 šiesty pododsek	—	Článok 10 ods. 2 siedmy pododsek
—	—	Článok 10 ods. 2 ôsmy pododsek
Článok 7 ods. 4	—	Článok 10 ods. 4
Článok 7 ods. 5	—	Článok 10 ods. 5
—	—	Článok 12
Článok 8	—	Článok 4 ods. 8, článok 5 ods. 6, článok 8 ods. 2, článok 10 ods. 6, článok 19 ods. 2 a článok 25

Smernica 2006/126/ES	Nariadenie (EÚ) č. 383/2012	Táto smernica
Článok 9	—	Článok 26
Článok 10	—	Článok 19
Článok 11 ods.1, 2 a 3	—	Článok 13 ods. 1, 2 a 3
Článok 11 ods. 4	—	Článok 16 ods. 1 a 2
Článok 11 ods. 5	—	Článok 13 ods. 4
—	—	Článok 14
—	—	Článok 15 ods.1, 3, 4 a 6 až 10
Článok 11 ods. 6	—	Článok 15 ods. 2 a 5
—	—	Článok 16 ods. 3 a 4
—	—	Článok 17
—	—	Článok 18
Článok 12	—	Článok 20 ods. 1
—	—	Článok 20 ods. 2, 3 a 4
Článok 13	—	Článok 21
Článok 14	—	Článok 24
Článok 15 ods. 1	—	Článok 22 ods. 1
Článok 15 ods. 2 a 3	—	Článok 22 ods. 2
Článok 15 ods. 4	—	Článok 22 ods. 3
—	—	Článok 22 ods. 4, 5 a 6
—	—	Článok 23
—	—	Článok 27
—	—	Článok 28
Článok 16	—	Článok 29
Článok 17	—	Článok 30

Smernica 2006/126/ES	Nariadenie (EÚ) č. 383/2012	Táto smernica
Článok 18	Článok 8	Článok 31
Článok 19	—	Článok 32
Príloha I	—	Príloha I časti A1, A2, D a E
—	Článok 1	—
—	Článok 2 ods. 1	Príloha I časť B bod 1
—	Článok 2 ods. 2	—
—	Článok 2 ods. 3	—
—	Článok 3	Príloha I časť B bod 2
—	Článok 4	Príloha I časť B bod 3
—	Článok 5 ods. 1	Príloha I časť B bod 4
—	Článok 5 ods. 2	Príloha I časť B bod 5
—	Článok 5 ods. 3	Príloha I časť B bod 6
—	Článok 5 ods. 4	Príloha I časť B bod 7
—	Článok 5 ods. 5	Príloha I časť B bod 8
—	Článok 6	—
—	Článok 7 ods.1	Príloha I časť B bod 9
—	Článok 7 ods. 2	Príloha I časť B bod 10
—	Príloha I	Príloha I časť B1
—	Príloha II	Príloha I časť B2
—	Príloha III	Príloha I časť B3
—	Príloha IV	Príloha I časť B4
Príloha II	—	Príloha II
Príloha III, s výnimkou bodov 3, 4 a 5	—	Príloha III
Príloha III body 3, 4 a 5	—	Článok 11

Smernica 2006/126/ES	Nariadenie (EÚ) č. 383/2012	Táto smernica
Príloha IV	—	Príloha IV
Príloha V	—	Príloha V hlava A
—	—	Príloha V hlava B
Príloha VI	—	Príloha VI
Príloha VII	—	—
Príloha VIII	—	Príloha VII