Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah

►B

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2006/126/ES

ze dne 20. prosince 2006

o řidičských průkazech (přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

(Úř. věst. L 403, 30.12.2006, s. 18)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
►M1	Směrnice Komise 2009/113/ES ze dne 25. srpna 2009	L 223	31	26.8.2009
►M2	Směrnice Komise 2011/94/EU ze dne 28. listopadu 2011	L 314	31	29.11.2011

▼B

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2006/126/ES

ze dne 20. prosince 2006

o řidičských průkazech (přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 71 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

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

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ([2]),

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Směrnice Rady 91/439/EHS ze dne 29. července 1991 o řidičských průkazech ([3]) byla několikrát podstatným způsobem změněna. Při zavádění nových změn je nyní vhodné směrnici v zájmu přehlednosti přepracovat.

(2) Pravidla pro řidičské průkazy jsou základními prvky společné dopravní politiky, přispívají ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a usnadňují volný pohyb osob, které se usazují v jiném členském státě, než ve kterém byl řidičský průkaz vydán. Vzhledem k významu individuálních dopravních prostředků podporuje vlastnictví řidičského průkazu, který je řádně uznán hostitelským členským státem, volný pohyb a svobodu usazování osob. Navzdory pokroku dosaženému při harmonizaci pravidel pro řidičské průkazy přetrvávají mezi členskými státy výrazné rozdíly, pokud jde o pravidla týkající se periodicity prodlužování platnosti průkazů a podskupin vozidel, jež je potřeba více harmonizovat s cílem přispět k provádění politik Společenství.

(3) Možnost stanovit vnitrostátní ustanovení o době platnosti podle směrnice 91/439/EHS vede k tomu, že v jednotlivých členských státech existují různá pravidla a platí více než 110 různých vzorů řidičských průkazů. To způsobuje občanům, policii i orgánům odpovědným za správu řidičských průkazů problémy z hlediska průhlednosti a vede k padělání dokladů, které jsou někdy staré i několik desetiletí.

([1]) Úř. věst. C 112, 30.4.2004, s. 34.

([2]) Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 23. dubna 2005 (Úř. věst. C 304 E, 1.12.2005, s. 202), společný postoj Rady ze dne 18. září 2006 (Úř. věst. C 295 E, 5.12.2006, s. 1) a postoj Evropského parlamentu ze dne 14. prosince 2006 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku). Rozhodnutí Rady ze dne 19. prosince 2006..

([3]) Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003 (Úř. věst. L 284, 31.10.2003, s. 1).

▼B

(4) Za účelem zabránění tomu, že jednotný evropský vzor řidičského průkazu se stane dalším vzorem z oněch sto deseti, které jsou již v oběhu, by členské státy měly přijmout veškerá nezbytná opatření, aby tento jednotný vzor byl vydán všem držitelům řidičských průkazů.

(5) Touto směrnicí by neměla být dotčena stávající řidičská oprávnění udělená nebo získaná přede dnem její použitelnosti.

(6) Řidičské průkazy jsou vzájemně uznávány. Členské státy by měly mít možnost uplatnit na průkaz s neomezenou správní platností, jenž byl vydán jiným členským státem a jehož držitel pobývá na jejich území po dobu delší než dva roky, dobu platnosti stanovenou touto směrnicí.

(7) Zavedení doby správní platnosti pro nové řidičské průkazy by mělo umožnit použít v okamžiku periodického prodlužování platnosti nejnovější opatření proti padělání a provádět lékařská vyšetření či jiná opatření stanovená členskými státy.

(8) Z důvodu bezpečnosti silničního provozu je třeba stanovit minimální požadavky pro vydávání řidičských průkazů. Je zapotřebí sblížit normy pro řidičské zkoušky a pro vydávání řidičských průkazů. Za tímto účelem je třeba vymezit znalosti, dovednosti a chování související s řízením motorových vozidel, vypracovat řidičské zkoušky na základě těchto kritérií a nově stanovit minimální normy pro tělesnou a duševní způsobilost k řízení těchto vozidel.

(9) Doklad o tom, že řidiči vozidel používaných k přepravě osob nebo zboží splňují minimální normy pro tělesnou a duševní způsobilost k řízení, je třeba předložit v době vystavení řidičského průkazu a poté v pravidelných intervalech. Tato pravidelná kontrola podle vnitrostátních právních předpisů, ověřující plnění minimálních norem, bude přispívat k volnému pohybu osob, předcházet narušování hospodářské soutěže a lépe zohledňovat konkrétní odpovědnost řidičů těchto vozidel. Členské státy by měly mít možnost stanovit povinná lékařská vyšetření jako záruku splnění minimálních požadavků na tělesnou a duševní způsobilost k řízení jiných motorových vozidel. Z důvodu průhlednosti by se tato vyšetření měla časově krýt s prodlužováním platnosti řidičských průkazů a měla by tedy být určována dobou platnosti průkazu.

(10) Je nezbytné dále posílit zásadu postupného přístupu ke skupinám dvoukolových vozidel a ke skupinám vozidel používaných pro přepravu osob a zboží.

(11) Členské státy by však měly mít možnost stanovit pro řízení určitých skupin vozidel vyšší věkovou hranici s cílem dále podpořit bezpečnost silničního provozu; ve výjimečných případech by členské státy měl mít možnost stanovit nižší věkovou hranici, aby zohlednil vnitrostátní poměry.

▼B

(12) Definice skupin by měly ve větší míře odrážet technické charakteristiky dotyčných vozidel a dovednosti nezbytné k řízení vozidla.

(13) Zejména zavedení skupiny řidičských průkazů pro mopedy zvýší bezpečnost silničního provozu, pokud jde o nejmladší řidiče, kteří jsou podle statistik nejčastějšími oběťmi dopravních nehod.

(14) Je třeba přijmout zvláštní ustanovení, která usnadní tělesně postiženým osobám řízení vozidel.

(15) Z důvodů bezpečnosti silničního provozu by členské státy měly mít možnost uplatňovat své vnitrostátní právní předpisy týkající se odebírání, pozastavování, prodlužování a rušení řidičských průkazů na všechny držitele řidičských průkazů, kteří získali obvyklé bydliště na jejich území.

(16) Vzor řidičského průkazu stanovený ve směrnici 91/439/EHS je třeba nahradit jednotným vzorem v podobě plastové karty. Zároveň je třeba tento vzor řidičského průkazu upravit z důvodu zavedení nové skupiny řidičských průkazů pro mopedy a nové skupiny řidičských průkazů pro motocykly.

(17) Zavedení nepovinného mikročipu do nového vzoru řidičského průkazu v podobě plastové karty by mělo členským státům umožnit dále zvýšit úroveň ochrany proti padělání. Členské státy by měly mít možnost ukládat na čip vnitrostátní údaje, pokud nebudou zasahovat do společně přístupných údajů. Technické požadavky na mikročipy by měla stanovit Komise, které je nápomocen výbor pro řidičské průkazy.

(18) Je třeba stanovit minimální normy týkající se přístupu k povolání zkušebních komisařů a požadavků na odbornou přípravu zkušebních komisařů s cílem zlepšit znalosti a dovednosti zkušebních komisařů, a tím zajistit objektivnější hodnocení žadatelů o řidičské oprávnění a dosáhnout tak větší harmonizace řidičských zkoušek.

(19) Komise by měla mít možnost přizpůsobovat přílohy I až VI vědeckému a technickému pokroku.

(20) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ([1]).

([1]) Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).

▼B

(21) Zejména je třeba zmocnit Komisi ke stanovení kritérií nezbytných k používání této směrnice. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, měla by být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.

(22) Jelikož cílů této směrnice nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a může jich být proto z důvodu jejich rozsahu a účinků lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku tato směrnice nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

(23) Touto směrnicí by neměly být dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení směrnic ve vnitrostátním právu a jejich použitelnost stanovených v příloze VII části B,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Vzor řidičského průkazu

1. Členské státy zavedou vnitrostátní řidičský průkaz podle vzoru Společenství uvedeného v příloze I v souladu s ustanoveními této směrnice. Znak na první straně řidičských průkazů podle vzoru Společenství obsahuje rozlišovací značku členského státu, který průkaz vydává.

2. Aniž jsou dotčeny předpisy upravující ochranu údajů, mohou členské státy jako součást řidičského průkazu zavést datový čip (mikročip), jakmile Komise stanoví postupem podle čl. 9 odst. 2 požadavky na mikročip uvedené v příloze I, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejich doplněním. Tyto požadavky stanoví schválení typu ES, které lze udělit pouze tehdy, je-li prokázána odolnost proti pokusům manipulovat s údaji nebo je pozměňovat.

3. Mikročip obsahuje harmonizované údaje řidičského průkazu uvedené v příloze I.

Po konzultaci s Komisí mohou členské státy uchovávat doplňkové údaje, pokud to není žádným způsobem v rozporu s prováděním této směrnice.

Komise může postupem podle čl. 9 odst. 2 měnit přílohu I s cílem zajistit budoucí interoperabilitu.

4. Se souhlasem Komise mohou členské státy provést na vzoru vyobrazeném v příloze I úpravy nezbytné pro počítačové zpracování řidičských průkazů.

▼B

Článek 2

Vzájemné uznávání

1. Řidičské průkazy vydané členskými státy jsou vzájemně uznávány.

2. Pokud držitel platného vnitrostátního řidičského průkazu bez doby správní platnosti uvedené v čl. 7 odst. 2 převede své obvyklé bydliště do jiného členského státu než je stát, který řidičský průkaz vydal, může hostitelský členský stát prodloužením platnosti řidičského průkazu uplatnit na tento průkaz doby správní platnosti podle uvedeného článku, a to po dvou letech ode dne, kdy držitel převedl své obvyklé bydliště na jeho území.

Článek 3

Opatření proti padělání

1. Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření k zamezení padělání řidičských průkazů, včetně vzorů řidičských průkazů vydaných před vstupem této směrnice v platnost. O těchto opatřeních uvědomí Komisi.

2. Materiál používaný pro řidičské průkazy uvedené v příloze I se zabezpečí proti padělání použitím specifikací, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejich doplněním a které stanoví Komise postupem podle čl. 9 odst. 2. Členské státy mají možnost zavést doplňkové ochranné prvky.

3. Členský stát zajistí, aby do 19. ledna 2003 všechny vydávané řidičské průkazy nebo řidičské průkazy, které jsou v oběhu, splňovaly veškeré požadavky této směrnice.

Článek 4

Skupiny, definice a minimální věkové hranice

1. Řidičský průkaz podle článku 1 opravňuje k řízení vozidel s vlastním pohonem v níže definovaných skupinách. Může být vydán od dosažení minimálního věku uvedeného u jednotlivých skupin. „Vozidlem s vlastním pohonem“ se rozumí jakékoli samohybné vozidlo pohybující se po komunikaci vlastní silou, jiné než kolejové vozidlo.

2. Mopedy:

Skupina AM

— Dvoukolová vozidla nebo tříkolová vozidla s maximální konstrukční rychlostí nepřekračující 45 km/h definovaná v čl. 1 odst. 2 písm. a) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/24/ES ze dne 18. března 2002 o schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel ([1]) (s výjimkou vozidel s maximální konstrukční rychlostí nejvýše 25 km/h), a lehké čtyřkolky definované v čl. 1 odst. 3 písm. a) směrnice 2002/24/ES,

([1]) Úř. věst. L 124, 9.5.2002, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2005/30/ES (Úř. věst. L 106, 27.4.2005, s. 17).

▼B

— minimální věk pro skupinu AM se stanoví na 16 let.

3. Motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj a motorové tříkolky

— „motocyklem“ se rozumí dvoukolová vozidla s postranním vozíkem nebo bez něj, definovaná v čl. 1 odst. 2 písm. b) směrnice 2002/24/ES,

— „motorovou tříkolkou“ se rozumí vozidla se třemi symetricky uspořádanými koly, definovaná v čl. 1 odst. 2 písm. c) směrnice 2002/24/ES.

a) Skupina A1:

— motocykly s objemem válců do 125 cm^3, s výkonem do 11 kW a poměrem výkonu ke hmotnosti do 0,1 kW/kg,

— motorové tříkolky s výkonem do 15 kW,

— minimální věk pro skupinu A1 se stanoví na 16 let.

b) Skupina A2:

— motocykly s výkonem motoru do 35 kW a s poměrem výkonu ke hmotnosti do 0,2 kW/kg a nikoli upravené z vozidla s více než dvounásobným výkonem;

— minimální věk pro skupinu A2 se stanoví na 18 let;

c) Skupina A:

i) motocykly

— Minimální věk pro skupinu A se stanoví na 20 let. Avšak řídit motocykly této skupiny je možné pouze po nejméně dvouleté praxi řízení motocyklů, na něž se vztahuje řidičské oprávnění skupiny A2. Od tohoto požadavku na předchozí praxi může být upuštěno, pokud je žadateli alespoň 24 let.

ii) motorové tříkolky s výkonem přesahujícím 15 kW

— Minimální věk pro motorové tříkolky s výkonem přesahujícím 15 kW se stanoví na 21 let.

4. motorová vozidla

— „motorovým vozidlem“ se rozumí jakékoli vozidlo s vlastním pohonem běžně používané pro přepravu osob nebo zboží po silnici nebo pro tažení vozidel používaných pro přepravu osob nebo zboží po silnici. Tento pojem zahrnuje trolejbusy, tj. vozidla připojená k elektrickému vodiči, ale nejezdící po kolejích. Nezahrnuje zemědělské nebo lesnické traktory;

▼B

— „zemědělským nebo lesnickým traktorem“ se rozumí jakékoliv kolové nebo pásové vozidlo s vlastním pohonem s nejméně dvěma nápravami, jehož hlavní funkce spočívá v tažné síle, a které je zvláště navrženo, aby tahalo, tlačilo, vozilo nebo pracovalo s určitým nářadím, stroji nebo přívěsy používanými při zemědělských nebo lesních pracích, a jehož použití pro přepravu osob nebo zboží po silnici nebo pro tažení vozidel používaných pro přepravu osob nebo zboží po silnici je pouze jeho vedlejší funkcí.

a) Skupina B1:

— čtyřkolky definované v čl. 1 odst. 3 písm. b) směrnice 2002/24/ES.

— minimální věk pro skupinu B1 se stanoví na 16 let,

— skupina B1 je nepovinná; v členských státech, které nezavedou tuto skupinu řidičských průkazů, bude k řízení těchto vozidel vyžadován řidičský průkaz skupiny B.

b) Skupina B:

motorová vozidla s maximální přípustnou hmotností do 3 500 kg a navržená a zkonstruovaná pro přepravu nejvýše osmi cestujících kromě řidiče; motorová vozidla této skupiny mohou být doplněna o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kg.

Aniž jsou dotčeny předpisy pro schvalování typu platné pro dotyčná vozidla, je možné motorová vozidla v této skupině doplnit o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kg, pokud maximální přípustná hmotnost této soupravy nepřesahuje 4 250 kg. V případě, že hmotnost této soupravy přesáhne 3 500 kg, vyžadují členské státy v souladu s ustanoveními přílohy V, aby tato souprava byla řízena pouze po

— dokončení výcviku nebo

— po složení zkoušky dovedností a chování.

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

Členské státy uvedou na řidičském průkazu oprávnění k řízení takovéto soupravy prostřednictvím příslušného kódu Společenství.

minimální věk pro skupinu B se stanoví na 18 let.

c) Skupina BE:

— aniž jsou dotčeny předpisy pro schvalování typu platné pro dotyčná vozidla, souprava vozidel sestávající z tažného vozidla skupiny B a přívěsu nebo návěsu, pokud maximální přípustná hmotnost přívěsu nebo návěsu nepřesahuje 3 500 kg,

— minimální věk pro skupinu BE se stanoví na 18 let.

▼B

d) Skupina C1:

motorová vozidla jiná než vozidla skupin D1 nebo D, jejichž maximální přípustná hmotnost je vyšší než 3 500 kg, avšak nejvýše 7 500 kg, a která jsou navržena a zkonstruována pro přepravu nejvýše osmi cestujících kromě řidiče; motorová vozidla této skupiny mohou být doplněna o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kg.

e) Skupina C1E:

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

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

— minimální věk pro skupiny C1 a C1E se stanoví na 18 let, aniž jsou dotčena ustanovení o řízení těchto vozidel uvedená ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES ze dne 15. července 2003 o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu ([1]),

f) Skupina C:

motorová vozidla jiná než vozidla skupin D1 nebo D, jejichž maximální přípustná hmotnost je vyšší než 3 500 kg a která jsou navržena a zkonstruována pro přepravu nejvýše osmi cestujících kromě řidiče; motorová vozidla této skupiny mohou být doplněna o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kg,

g) Skupina CE:

— aniž jsou dotčeny předpisy pro schvalování typu platné pro dotyčná vozidla, soupravy vozidel, kde tažné vozidlo patří do skupiny C a jeho přívěs nebo návěs má maximální přípustnou hmotnost vyšší než 750 kg,

— minimální věk pro skupiny C a CE se stanoví na 21 let, aniž jsou dotčena ustanovení o řízení těchto vozidel uvedená ve směrnici 2003/59/ES,

h) Skupina D1:

motorová vozidla navržená a zkonstruovaná pro přepravu nejvýše 16 cestujících kromě řidiče a o maximální délce nejvýše 8 m; motorová vozidla této skupiny mohou být doplněna o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kg.

([1]) Úř. věst. L 226, 10.9.2003, s. 4. Směrnice ve znění směrnice Rady 2004/66/ES (Úř. věst. L 168, 1.5.2004, s. 35).

▼B

i) Skupina D1E:

— aniž jsou dotčeny předpisy pro schvalování typu platné pro dotyčná vozidla, soupravy vozidel, kde tažné vozidlo patří do skupinyD1 a jeho přívěs má maximální přípustnou hmotnost vyšší než 750 kg,

— minimální věk pro skupiny D1 a D1E se stanoví na 21 let, aniž jsou dotčena ustanovení o řízení těchto vozidel uvedená ve směrnici 2003/59/ES,

j) Skupina D:

motorová vozidla navržená a zkonstruovaná pro přepravu více než osm cestujících kromě řidiče; motorová vozidla, která je možné řídit s průkazem skupiny D, mohou být doplněna o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kg.

k) Skupina DE:

— aniž jsou dotčeny předpisy pro schvalování typu pro dotyčná vozidla, soupravy vozidel, kde tažné vozidlo je ve skupině D a jeho přívěs má maximální přípustnou hmotnost přesahující 750 kg,

— minimální věk pro skupiny D a DE se stanoví na 24 let, aniž jsou dotčena ustanovení o řízení těchto vozidel uvedená ve směrnici 2003/59/ES.

5. Se souhlasem Komise mohou členské státy z uplatňování tohoto článku vyjmout některé zvláštní typy vozidel s vlastním pohonem, jako například speciální vozidla pro osoby se zdravotním postižením.

Členské státy mohou z působnosti této směrnice vyjmout vozidla používaná ozbrojenými silami a civilní obranou nebo vozidla pod jejich kontrolou.

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

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

b) u skupiny B1 zvýšit až na 18 let;

c) u skupiny A1 zvýšit až na 17 nebo 18 let,

— pokud mezi minimální věkovou hranicí pro skupinu A1 a minimální věkovou hranicí pro skupinu A2 existuje rozdíl dvou let, a

— řízení motocyklů skupiny A je možné pouze po nejméně dvouleté praxi řízení motocyklů skupiny A2, podle čl. 4 odst. 3 písm. c) bodu i);

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

▼B

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

a) vozidla používaná hasičským sborem a vozidla používaná pro udržování veřejného pořádku,

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

Řidičské průkazy vydané osobám nižšího věku, než je uvedeno v odstavcích 2 až 4, jsou v souladu s tímto odstavcem platné pouze na území vydávajícího členského státu, dokud držitel průkazu nedosáhne minimální věkové hranice stanovené v odstavcích 2 až 4.

Členské státy mohou uznat na svém území platnost řidičských průkazů vydaných řidičům mladším než jsou minimální věkové hranice uvedené v odstavcích 2 až 4.

Článek 5

Podmínky a omezení

1. V řidičském průkazu je uvedeno, za jakých podmínek je řidič oprávněn řídit.

2. Pokud je z důvodu tělesného postižení řidič oprávněn řídit pouze určité typy vozidel nebo vozidla upravená, skládají se zkoušky dovedností a chování podle článku 7 v takovém vozidle.

Článek 6

Odstupňování a rovnocennost skupin

1. Vydávání řidičských průkazů se řídí těmito podmínkami:

a) průkazy pro skupiny C1, C, D1 a D lze vydat pouze řidičům, kteří jsou již oprávněni řídit vozidla skupiny B,

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

2. Platnost řidičských průkazů je stanovena takto:

a) průkazy vydané pro skupiny C1E, CE, D1E nebo DE platí pro soupravy vozidel skupiny BE,

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

c) průkazy vydané pro skupiny CE a DE platí pro soupravy vozidel skupin C1E a D1E,

▼B

d) průkazy vydané pro jakoukoliv skupinu platí pro vozidla skupiny AM. Členský stát však může u řidičských průkazů vydaných na svém území omezit rovnocennost u skupiny AM na skupiny A1, A2 a A, pokud tento členský stát uloží jako podmínku pro získání skupiny AM praktickou zkoušku,

e) průkazy vydané pro skupinu A2 platí také pro skupinu A1,

f) průkazy vydané pro skupiny A, B, C nebo D platí pro skupiny A1, A2, B1, C1 nebo D1.

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

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

b) motocyklů skupiny A1 v rámci průkazu skupiny B.

Jelikož tento odstavec platí pouze na jejich území, členské státy na řidičském průkazu neuvádějí, že držitel je oprávněn řídit tato vozidla.

4. Po konzultaci s Komisí mohou členské státy na svém území povolit řízení:

a) vozidel skupiny D1 (s maximální přípustnou hmotností do 3 500 kg, do které není zahrnuto případné zvláštní zařízení určené pro přepravu osob se zdravotním postižením) řidičům starším 21 let, kteří jsou držiteli řidičského průkazu skupiny B, jejž získali nejméně před dvěma lety, pokud jsou vozidla používána neziskovými organizacemi k sociálním účelům a pokud řidič poskytuje své služby jako dobrovolník;

b) vozidel s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg řidičům starším 21 let, kteří jsou držiteli řidičského průkazu skupiny B, jejž získali nejméně před dvěma lety, pokud jsou tato vozidla určena zejména k používání v zaparkovaném stavu k výuce nebo rekreaci, pokud jsou používána neziskovými organizacemi pro sociální účely a pokud jsou upravena tak, že nemohou být použita pro přepravu více než devíti osob ani pro přepravu nákladu jiného než který je naprosto nezbytný pro tyto účely.

Článek 7

Vydávání, platnost a prodlužování platnosti

1. Řidičské průkazy se vydávají pouze žadatelům, kteří:

a) složili zkoušku dovedností a chování a teoretickou zkoušku a splňují zdravotní požadavky, v souladu s ustanoveními příloh II a III,

▼B

b) složili teoretickou zkoušku, pouze pokud jde o skupinu AM; členské státy mohou u této skupiny požadovat, aby žadatelé složili zkoušku dovedností a chování a aby se podrobili lékařskému vyšetření.

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

c) pokud jde o skupinu A2 nebo skupinu A a za podmínky získání nejméně dvouleté praxe řízení motocyklů skupiny A1 nebo skupiny A2, složili pouze zkoušku dovedností a chování nebo dokončili výcvik podle přílohy VI,

d) dokončili výcvik nebo složili zkoušku dovedností a chování, nebo dokončili výcvik a složili zkoušku dovedností a chování podle přílohy V, pokud jde o skupinu B pro řízení soupravy vozidel podle definice v čl. 4 odst. 4 písm. b) druhém pododstavci,

e) mají obvyklé bydliště na území členského státu vydávajícího průkaz nebo mohou doložit, že už tam alespoň šest měsíců studují.

2. a) Od 19. ledna 2013 mají průkazy vydané členskými státy pro skupiny AM, A1, A2, A, B, B1 a BE správní platnost 10 let.

Členské státy si mohou zvolit takové průkazy vydávat se správní platností až do 15 let.

b) Od 19. ledna 2013 mají průkazy vydané členskými státy pro skupiny C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E správní platnost 5 let.

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

d) Přítomnost mikročipu podle článku 1 není nezbytným předpokladem pro platnost řidičského průkazu. Ztráta nebo nečitelnost mikročipu nebo jeho jakékoliv jiné poškození nemá vliv na platnost dokladu.

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

a) trvalým splňováním minimálních požadavků na tělesnou a duševní způsobilost k řízení podle přílohy III pro řidičské průkazy skupiny C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E; a

b) obvyklým bydlištěm na území členského státu vydávajícího průkaz nebo doložením, že tam žadatelé už alespoň šest měsíců studují.

▼B

Při prodloužení platnosti řidičských průkazů skupin AM, A, A1, A2, B, B1 a BE mohou členské státy vyžadovat vyšetření s uplatněním minimálních požadavků na tělesnou a duševní způsobilost k řízení podle přílohy III.

Členské státy mohou omezit dobu správní platnosti uvedenou v odstavci 2 u řidičských průkazů jakékoli skupiny vydaných začínajícím řidičům s cílem použít pro tyto řidiče zvláštní opatření, zaměřená na zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Členské státy mohou omezit dobu správní platnosti prvního řidičského průkazu vydaného začínajícím řidičům u skupin C a D na 3 roky, aby mohly na tyto řidiče uplatnit zvláštní opatření s cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu na svém území.

Členské státy mohou omezit dobu správní platnosti uvedenou v odstavci 2 u jednotlivých řidičských průkazů jakékoli skupiny, pokud se zjistí, že je nezbytné uplatnit častější lékařské prohlídky nebo jiná zvláštní opatření, jako jsou například omezení pro řidiče dopouštějící se dopravních přestupků.

Členské státy mohou zkrátit dobu správní platnosti uvedenou v odstavci 2 u řidičských průkazů držitelů pobývajících na jejich území, kteří dosáhli věku 50 let, za účelem uplatnění častějších lékařských prohlídek nebo jiných zvláštních opatření, jako jsou například opakovací kurzy. Tuto zkrácenou dobu správní platnosti je možné použít pouze při prodloužení platnosti řidičského průkazu.

4. Aniž jsou dotčeny vnitrostátní trestní a policejní právní předpisy, mohou členské státy po konzultaci s Komisí uplatňovat na vydávání řidičských průkazů své vnitrostátní předpisy týkající se jiných podmínek než těch, které byly stanoveny v této směrnici.

5. a) Nikdo nesmí být držitelem více než jednoho řidičského průkazu,

b) členský stát odmítne vydat řidičský průkaz, jestliže zjistí, že žadatel již je držitelem řidičského průkazu,

c) členské státy přijmou k písmeni b) nezbytná opatření. Nezbytná opatření, pokud jde o vydání, náhradu, prodloužení platnosti nebo výměnu řidičského průkazu, zahrnují ověření skutečností u ostatních členských států, pokud existují přiměřené důvody se domnívat, že daný žadatel již je držitelem jiného řidičského průkazu,

d) za účelem usnadnění kontrol podle písmene b) využívají členské státy síť řidičských průkazů EU, a to od okamžiku jejího zprovoznění.

Aniž je dotčen článek 2, členský stát vydávající průkaz s náležitou péčí zajistí, aby osoba splňovala požadavky stanovené v odstavci 1 tohoto článku, a pokud je zjištěno, že průkaz byl vydán, aniž by byly tyto požadavky splněny, použijí své vnitrostátní právní předpisy týkající se zrušení nebo odebrání oprávnění k řízení.

▼B

Článek 8

Přizpůsobení vědeckému a technickému pokroku

Změny nezbytné k přizpůsobení příloh I až VI vědeckému a technickému pokroku se přijímají postupem podle čl. 9 odst. 2.

Článek 9

Výbor

1. Komisi je nápomocen Výbor pro řidičské průkazy.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Článek 10

Zkušební komisaři

Od vstupu této směrnice v platnost musí zkušební komisaři splňovat minimální požadavky stanovené v příloze IV.

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

Článek 11

Různá ustanovení o výměně, odebírání, nahrazování a uznávání řidičských průkazů

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

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

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

4. Členský stát odmítne vydat řidičský průkaz žadateli, jehož řidičský průkaz byl v jiném členském státě omezen, pozastaven nebo odejmut.

▼B

Členský stát odmítne uznat platnost každého řidičského průkazu, který jiný členský stát vydal osobě, jejíž řidičský průkaz je na území prvního státu omezen, pozastaven nebo odejmut.

Členský stát může rovněž odmítnout vydat řidičský průkaz žadateli, jehož řidičský průkaz byl v jiném členském státě zrušen.

5. Náhradu za řidičský průkaz, který byl například ztracen nebo odcizen, je možné získat pouze od příslušných orgánů členského státu, ve kterém má držitel obvyklé bydliště; tyto orgány vydají náhradní průkaz na základě údajů, které mají k dispozici, nebo případně na základě dokladů poskytnutých příslušnými orgány členského státu, který vydal původní průkaz.

6. Pokud členský stát vymění řidičský průkaz vydaný třetí zemí za řidičský průkaz podle vzoru Společenství, je tato výměna v průkazu odpovídajícímu vzoru Společenství zaznamenána, stejně jako jakékoliv následné prodloužení platnosti nebo náhrada průkazu.

Tato výměna může být provedena pouze tehdy, jestliže byl řidičský průkaz vydaný třetí zemí vrácen příslušným orgánům členského státu, který výměnu provádí. Pokud držitel tohoto průkazu převede své obvyklé bydliště do jiného členského státu, nemusí tento stát použít zásadu vzájemného uznávání stanovenou v článku 2.

Článek 12

Obvyklé bydliště

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

Za obvyklé bydliště osoby, jejíž profesní vazby jsou jinde než osobní vazby a která tedy střídavě pobývá na různých místech ve dvou nebo více členských státech, se však považuje místo jejích osobních vazeb, pokud se tam pravidelně vrací. Tato poslední podmínka se nepožaduje, pokud osoba pobývá v některém členském státě, aby zde vykonávala časově omezený úkol. Navštěvování vysoké školy nebo školy neznamená přesun obvyklého bydliště.

Článek 13

Rovnocennost řidičských průkazů, které neodpovídají vzoru Společenství

1. Se souhlasem Komise stanoví členské státy, kterým skupinám vymezeným v článku 4 odpovídají oprávnění získaná před provedením této směrnice.

Po konzultaci s Komisí mohou členské státy provést úpravy svých vnitrostátních právních předpisů, které jsou nezbytné pro účely provádění ustanovení čl. 11 odst. 4, 5 a 6.

▼B

2. Žádné řidičské oprávnění udělené před 19. lednem 2013 nebude odebráno nebo jakýmkoliv způsobem podmiňováno ustanoveními této směrnice.

Článek 14

Přezkum

Komise podá zprávu o provádění této směrnice, včetně jejího dopadu na bezpečnost silničního provozu, nejdříve 19. ledna 2018.

Článek 15

Vzájemná pomoc

Členské státy si vzájemně pomáhají při provádění této směrnice a vyměňují si informace o řidičských průkazech, které vydaly, vyměnily, nahradily, prodloužily nebo zrušily. Využívají sítě řidičských průkazů EU vytvořené pro tyto účely, a to od okamžiku jejího zprovoznění.

Článek 16

Transpozice

1. Členské státy do 19. ledna 2011 přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s čl. 1 odst. 1, článkem 3, čl. 4 odst. 1, 2, 3 a odst. 4 písm. b) až k), čl. 6 odst. 1 a odst. 2 písm. a), c), d) a e), čl. 7 odst. 1 písm. b), c) a d), odst. 2, 3 a 5, článkem 8, článkem 10, článkem 13, článkem 14, článkem 15 a přílohou I bodu 2, přílohou II bodu 5.2 týkajícího se skupin A1, A2 a A a přílohou IV, V a VI. Znění těchto předpisů neprodleně sdělí Komisi.

2. Budou tyto předpisy používat od 19. ledna 2013.

3. Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Musí rovněž obsahovat informaci, že odkazy na zrušenou směrnici uvedené v platných právních a správních předpisech se považují za odkazy na tuto směrnici. Způsob odkazu a jeho znění si stanoví členské státy.

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

Článek 17

Zrušení

Směrnice 91/439/EHS se zrušuje s účinkem od 19. ledna 2013, aniž jsou dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení směrnice ve vnitrostátním právu uvedených v příloze VII části B.

▼B

Ustanovení čl. 2 odst. 4 směrnice 91/439/EHS se zrušuje k 19. ledna 2007.

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

Článek 18

Vstup v platnost

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

Ustanovení čl. 2 odst. 1, článku 5, čl. 6 odst. 2 písm. b), čl. 7 odst. 1 písm. a), článku 9, čl. 11 odst. 1, 3, 4, 5 a 6, článku 12 a příloh I, II a III se použijí od 19. ledna 2009.

Článek 19

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

▼B

PŘÍLOHA I

▼M2

USTANOVENÍ O VZORU ŘIDIČSKÉHO PRŮKAZU EVROPSKÉ UNIE

▼B

1. Fyzické charakteristiky karty ►M2 řidičského průkazu Evropské unie ◄ musí odpovídat normám ISO 7810 a ISO 7816-1.

   Karta je vyrobena z polykarbonátu.

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

2. Fyzická ochrana řidičských průkazů

   Fyzickou ochranu řidičských průkazů může ohrozit:

   — výroba falešných karet: vytvoření nového předmětu, který se danému dokladu velmi podobá, a to buď zhotovením úplně nového dokladu nebo okopírováním původního dokladu,

   — věcná změna: změna vlastnosti původního dokladu, např. pozměněním některých údajů vytištěných na dokladu.

   Celková ochrana se týká systému jako celku, který sestává z podávání žádostí, přenosu údajů, materiálu samotné karty, techniky tisku a minimálního množství různých ochranných prvků a procesu personalizace.

   a) Materiál používaný na řidičské průkazy je třeba proti padělání zabezpečit použitím těchto technik (povinné ochranné prvky):

      — materiál karty musí být bez optických zjasňovačů,

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

      — opticky proměnlivé prvky poskytující přiměřenou ochranu před kopírováním a manipulací s fotografií,

      — laserové rytí,

      — v oblasti fotografie by se pozadí s ochranným vzorem a fotografie měly překrývat alespoň na jejím okraji (vytrácení vzoru).

   b) Materiál používaný na řidičské průkazy je navíc třeba zabezpečit proti padělání použitím nejméně tří z těchto technik (doplňkové ochranné prvky):

      — tiskové barvy závisející na úhlu pohledu*,

      — termochromní tisková barva*,

      — zakázkové hologramy*,

▼B

— proměnlivé laserové obrázky*,

— tisková barva fluoreskující v ultrafialovém osvětlení, viditelná a transparentní,

— tisk s duhovým přechodem,

— digitální vodoznak na pozadí,

— infračervená nebo fosforeskující barviva,

— hmatové znaky, symboly nebo vzory*.

c) Členské státy mají možnost zavést doplňkové ochranné prvky. V zásadě mají být upřednostňovány techniky označené hvězdičkou, neboť umožňují příslušníkům bezpečnostních složek zkontrolovat platnost karty bez použití jakýchkoliv speciálních prostředků.

3. Průkaz má dvě strany.

Strana 1 obsahuje:

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

b) název členského státu, který průkaz vydává (nepovinné),

▼M2

c) rozlišovací značku členského státu vydávajícího průkaz, vytištěnou inverzně v modrém pravoúhlém čtyřúhelníku a obkrouženou 12 žlutými hvězdami; rozlišovací značky jsou tyto:

B: Belgie

BG: Bulgaria

CZ: Česká republika

DK: Dánsko

D: Německo

EST: Estonsko

GR: Řecko

E: Španělsko

F: Francie

IRL: Irsko

I: Itálie

CY: Kypr

LV: Lotyšsko

LT: Litva

L: Lucembursko

H: Maďarsko

M: Malta

NL: Nizozemsko

A: Rakousko

▼M2

PL: Polsko

P: Portugalsko

RO: Rumunsko

SLO: Slovinsko

SK: Slovensko

FIN: Finsko

S: Švédsko

UK: Spojené království,

▼B

d) údaje týkající se vydávaného průkazu, očíslované takto:

1. příjmení držitele,

2. jméno (jména) držitele,

3. datum a místo narození,

4. a) datum vydání průkazu,

   b) datum skončení platnosti průkazu nebo pomlčka, pokud průkaz platí na dobu neurčitou podle čl. 7 odst. 2 písm. c),

   c) název vydávajícího orgánu (může být vytištěn na straně 2),

   d) číslo odlišné od čísla v bodě 5, určené pro správní účely (nepovinné),

5. číslo průkazu,

6. fotografie držitele,

7. podpis držitele,

8. trvalé bydliště nebo poštovní adresa (nepovinné),

9. skupinu vozidel, které je držitel oprávněn řídit (skupiny podle vnitrostátních předpisů jsou vytištěny jiným písmem než harmonizované skupiny),

▼M2

e) slova „Vzor Evropské unie“ v jazyku (jazycích) členského státu vydávajícího průkaz a slova „řidičský průkaz“ v ostatních jazycích Evropské unie vytištěná růžově na pozadí řidičského průkazu:

Свидетелство за управление на МПС

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Permis de conduire

▼M2

Ceadúas Tiomána

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,

▼B

f) Použité barvy:

— modrá: Pantone Reflex Blue,

— žlutá: Pantone Yellow.

Strana 2 obsahuje:

a) 9. skupinu vozidel, které je držitel oprávněn řídit (skupiny podle vnitrostátních předpisů jsou vytištěny jiným písmem než harmonizované skupiny),

▼M2

10. datum prvního vydání u jednotlivých skupin (toto datum je třeba zopakovat na novém průkazu v případě následného nahrazení nebo výměny); každé pole data se napíše dvěma číslicemi v tomto pořadí: den.měsíc.rok (DD.MM.RR),

11. datum skončení platnosti pro jednotlivé skupiny; každé pole data se napíše dvěma číslicemi v tomto pořadí: den.měsíc.rok (DD.MM.RR),

▼B

12. další informace nebo omezení v podobě kódu u dané (pod)skupiny.

Kódy jsou tyto:

— kódy 01 až 99: ►M2 harmonizované kódy Evropské unie ◄

ŘIDIČ (zdravotní důvody)

01. Korekce nebo ochrana zraku

01.01 Brýle

01.02 Kontaktní čočky

01.03 Ochranné brýle

01.04 Neprůsvitná čočka

01.05 Oční kryt

01.06 Brýle nebo kontaktní čočky

▼B

02. Sluchové pomůcky/komunikační pomůcky

02.01 Sluchové pomůcky pro jedno ucho

02.02 Sluchové pomůcky pro obě uši

03. Protézy/ortézy pro končetiny

03.01 Protéza/ortéza horní končetiny

03.02 Protéza/ortéza dolní končetiny

05. Omezené použití (povinné uvedení podkódu, řízení podléhá omezením ze zdravotních důvodů)

05.01 Omezení jízdy podle denní doby (například jedna hodina po východu slunce a jedna hodina před západem slunce)

05.02 Omezení jízdy v okruhu … km od místa bydliště držitele průkazu nebo pouze ve městě/regionu

05.03 Řízení bez cestujících

05.04 Jízda rychlostí nepřesahující … km/h

05.05 Řízení povoleno výhradně v doprovodu jiného držitele řidičského oprávnění

05.06 Bez přívěsu

05.07 Zákaz jízdy na dálnici

05.08 Zákaz jízdy pod vlivem alkoholu

PŘIZPŮSOBENÍ VOZIDLA

10. Upravená převodovka

10.01 Manuální převodovka

10.02 Automatická převodovka

10.03 Elektronicky ovládaná převodovka

10.04 Nastavení řadicí páky

10.05 Bez pomocné převodovky

15. Upravená spojka

15.01 Nastavení řadicí páky

15.02 Ruční spojka

15.03 Automatická spojka

15.04 Přepážka před sklopeným/sejmutým pedálem spojky

20. Upravené brzdové systémy

20.01 Nastavení brzdového pedálu

20.02 Zvětšený brzdový pedál

20.03 Brzdový pedál upravený na levou nohu

▼B

20.04 Brzdový pedál s podložkou pro chodidlo

20.05 Sklopený brzdový pedál

20.06 Ruční ovládání provozní brzdy

20.07 Maximální využití posilovací brzdy

20.08 Maximální využití nouzové brzdy zabudované v provozní brzdě

20.09 Nastavení parkovací brzdy

20.10 Elektricky ovládaná parkovací brzda

20.11 (Nastavená) nožní parkovací brzda

20.12 Přepážka před sklopeným/sejmutým pedálem brzdy

20.13 Ovládání brzdy kolenem

20.14 Elektricky ovládaná provozní brzda

25. Upravené systémy akcelerátoru

25.01 Nastavení plynového pedálu

25.02 Plynový pedál s podložkou pro chodidlo

25.03 Sklopený plynový pedál

25.04 Ruční ovládání plynu

25.05 Ovládání plynu u kolene

25.06 Servoakcelerátor (elektronický, pneumatický apod.)

25.07 Plynový pedál nalevo od brzdového pedálu

25.08 Plynový pedál nalevo

25.09 Přepážka před sklopeným/sejmutým plynovým pedálem

30. Upravený společný systém ovládání brzdové soustavy a akcelerátoru

30.01 Souběžné pedály

30.02 Pedály (téměř) ve stejné úrovni

30.03 Posuvný plynový pedál a brzda

30.04 Posuvný plynový pedál a brzda s ortézou

30.05 Sklopený/sejmutý plynový pedál a pedál brzdy

30.06 Zvýšená podlaha

30.07 Přepážka na straně brzdového pedálu

30.08 Přepážka pro protézu na straně brzdového pedálu

▼B

30.09 Přepážka před plynovým pedálem a brzdovým pedálem

30.10 Podpěrka paty/nohy

30.11 Elektrické ovládání plynového a brzdového pedálu

35. Upravené uspořádání ovladačů

(přepínače světel, stěrač/ostřikovač čelního skla, ovladač výstražného zvukového znamení, směrová světla apod.)

35.01 Ovladače ovladatelné bez negativního vlivu na řízení a obsluhu

35.02 Ovladače ovladatelné bez puštění volantu a příslušenství (otočný knoflík, vidlice apod.)

35.03 Ovladače ovladatelné levou rukou bez puštění volantu a příslušenství (otočný knoflík, vidlice apod.)

35.04 Ovladače ovladatelné pravou rukou bez puštění volantu a příslušenství (otočný knoflík, vidlice apod.)

35.05 Ovladače ovladatelné bez puštění volantu a příslušenství (otočný knoflík, vidlice apod.) a kombinace mechanismu plynu a brzdy

40. Upravené řízení

40.01 Standardní pomocné řízení

40.02 Posílené pomocné řízení

40.03 Řízení pomocí podpůrného systému

40.04 Prodloužený sloupek řízení

40.05 Nastavitelný volant (větší nebo silnější volant, zmenšený průměr volantu, apod.)

40.06 Sklopený volant

40.07 Vertikální poloha volantu

40.08 Horizontální poloha volantu

40.09 Nožní ovládání řízení

40.10 Jiná úprava řízení (pákový ovladač apod.)

40.11 Otočný knoflík na volantu

40.12 Ruční ortéza na volantu

40.13 S ortézou-tenodézou

42. Upravená zpětná zrcátka

42.01 Venkovní (levé nebo) pravé zpětné zrcátko

42.02 Venkovní zpětné zrcátko na blatník

42.03 Přídavné vnitřní zpětné zrcátko umožňující sledování provozu

42.04 Panoramatické vnitřní zpětné zrcátko

42.05 Zpětné zrcátko k eliminaci mrtvého úhlu

42.06 Vnější zpětné zrcátko(a) ovládané elektricky

▼B

43. Upravené sedadlo řidiče

43.01 Sedadlo řidiče ve výšce umožňující dobrý výhled a v normální vzdálenosti od volantu a pedálů

43.02 Nastavení sedadla řidiče uzpůsobené anatomicky

43.03 Sedadlo řidiče s postranní podpěrou pro dobrou stabilitu při sezení

43.04 Sedadlo řidiče s opěrkou ruky

43.05 Prodloužení posouvání sedadla řidiče

43.06 Nastavení bezpečnostního pásu

43.07 Postrojový bezpečnostní pás

44. Úpravy motocyklů (povinnost uvedení podkódu)

44.01 Samostatně ovládaná brzda

44.02 (Upravená) ručně ovládaná brzda (přední kolo)

44.03 (Upravená) brzda ovládaná nohou (zadní kolo)

44.04 (Upravená) rukojeť plynu

44.05 (Upravené) ruční ovládání převodovky a spojky

44.06 (Upravené) zpětné zrcátko

44.07 (Upravené) ovladače (směrová světla, brzdové světlo, …)

44.08 Výška sedadla umožňující řidiči v poloze vsedě mít současně obě nohy na zemi

45. Motocykl pouze s postranním vozíkem

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

51. Omezení na určité vozidlo/registrační značku (registrační číslo vozidla, VRN)

SPRÁVNÍ ZÁLEŽITOSTI

70. Výměna řidičského průkazu č … vydaného … (kým) (v případě třetí země rozlišovací značka EU/OSN; např.: 70.0123456789.NL)

71. Duplikát řidičského průkazu č … (v případě třetí země rozlišovací značka EU/OSN; např.: 71.987654321.HR)

72. Pouze pro vozidla skupiny A s objemem válců nejvýše 125 cm^3 a výkonem nejvýše 11 kW (A1)

73. Pouze pro motorová tříkolová a čtyřkolová vozidla skupiny B (B1)

74. Pouze pro vozidla skupiny C s maximální přípustnou hmotností do 7 500 kg (C1)

▼B

75. Pouze pro vozidla skupiny D s nejvýše 16 sedadly, kromě sedadla řidiče (D1)

76. Pouze pro vozidla skupiny C s maximální přípustnou hmotností do 7 500 kg (C1), s přívěsem s maximální přípustnou hmotností vyšší než 750 kg, pokud maximální přípustná hmotnost takto vzniklé jízdní soupravy nepřesahuje 12 000 kg a maximální přípustná hmotnost přívěsu nepřevyšuje hmotnost nenaloženého tažného vozidla (C1E)

77. Pouze pro vozidla skupiny D s nejvýše 16 sedadly kromě sedadla řidiče (D1), s přívěsem s maximální přípustnou hmotností vyšší než 750 kg, pokud a) maximální přípustná hmotnost takto vzniklé jízdní soupravy nepřesahuje 12 000 kg a maximální přípustná hmotnost přívěsu nepřevyšuje hmotnost nenaloženého tažného vozidla a b) přívěs není používán pro přepravu cestujících (D1E)

78. Pouze pro vozidla s automatickou převodovkou

79. Pouze pro vozidla, která vyhovují specifikacím uvedeným v závorkách v souvislosti s použitím čl. 10 odst. 1 směrnice 91/439/EHS

90.01: nalevo

90.02: napravo

90.03: levá

90.04: pravá

90.05: ruční

90.06: nožní

90.07: použitelná

▼M2

95. Řidič je držitelem osvědčení o odborné způsobilosti (CPC) podle směrnice 2003/59/ES do … (např.: 95(01.01.12))

▼B

96. Řidič dokončil výcvik nebo složil zkoušku dovedností a chování v souladu s ustanoveními přílohy V.

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

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

13. k provedení oddílu 4 písm. a) této přílohy prostor vyhrazený pro případný zápis informací nezbytně nutných pro správu řidičského průkazu provedený hostitelským členským státem;

▼B

14. prostor vyhrazený pro případný zápis informací nezbytně nutných pro správu řidičského průkazu nebo týkajících se bezpečnosti silničního provozu (nepovinné), provedený členským státem, který vydává průkaz. Pokud se informace týká jedné z položek definovaných v této příloze, měla by být vedena pod číslem uvedené položky.

    Se zvláštním písemným souhlasem držitele lze do tohoto prostoru rovněž zapsat informace, které se netýkají správy řidičských průkazů nebo bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích; tyto doplněné informace nijak nemění použití tohoto vzoru řidičského průkazu;

▼M2

b) vysvětlení následujících číslovaných položek uvedených na straně 1 a 2 průkazu: 1, 2, 3, 4a), 4b), 4c), 5, 10, 11 a 12;

    Pokud si členský stát přeje záznamy provést v národním jazyce jiném než v jednom z těchto jazyků: anglickém, bulharském, českém, dánském, estonském, finském, francouzském, italském, litevském, lotyšském, maďarském, maltském, německém, nizozemském, polském, portugalském, rumunském, řeckém, slovenském, slovinském, španělském nebo švédském, vypracuje dvojjazyčné znění průkazu s použitím jednoho z výše uvedených jazyků, aniž jsou dotčena ostatní ustanovení této přílohy;

▼B

c) na vzoru ►M2 řidičského průkazu Evropské unie ◄ je vyhrazen prostor pro případné použití mikročipu nebo podobného počítačového zařízení.

4. Zvláštní ustanovení

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

b) Po konzultaci s Komisí mohou členské státy použít další barvy nebo označení, jako například čárové kódy a státní symboly, aniž jsou dotčena ostatní ustanovení této přílohy.

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

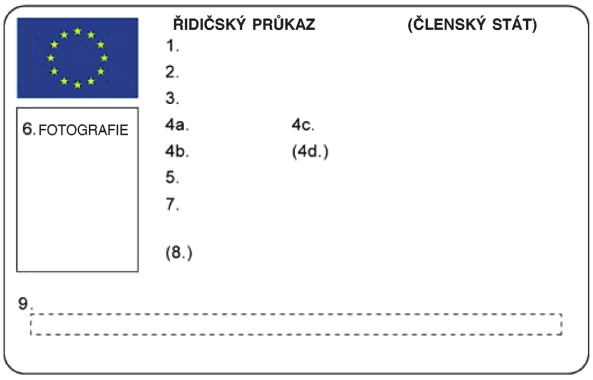
▼M2

c) Informace uvedené na přední a zadní straně karty musí být čitelné okem, přičemž pro body 9 až 12 na zadní straně se použije minimální výše znaků 5 bodů.

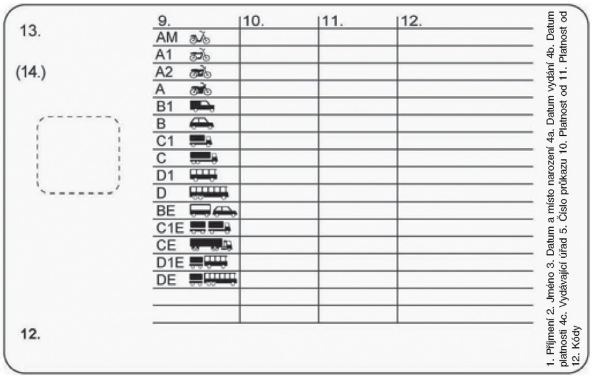
▼M2

ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ PODLE VZORU EVROPSKÉ UNIE

Strana 1



Strana 2



———————

▼B

PŘÍLOHA II

I. MINIMÁLNÍ POŽADAVKY NA ŘIDIČSKÉ ZKOUŠKY

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

— teoretické zkoušky, a poté

— zkoušky dovedností a chování.

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

A. TEORETICKÁ ZKOUŠKA

1. **Forma**

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

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

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

2.1 Musí být položeny otázky ke každému z následujících bodů, přičemž obsah a forma otázek se ponechává na uvážení každého členského státu:

2.1.1 Pravidla silničního provozu:

— zejména pokud jde o svislé a vodorovné dopravní značky, značení a signály, přednost v jízdě a omezení rychlosti.

2.1.2 Řidič:

— význam bdělosti a postoje k ostatním účastníkům silničního provozu,

— vnímání, úsudek a rozhodování, zejména reakční doba, stejně jako změny v chování řidiče vlivem alkoholu, drog a léčiv, stavu mysli a únavy.

2.1.3 Silniční provoz:

— nejdůležitější zásady týkající se dodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, brzdných drah a držení vozidla na silnici při jízdě za různých povětrnostních podmínek a při různém stavu vozovky,

— rizikové faktory řízení týkající se různého stavu vozovky, zejména jeho změny související s počasím a denní a noční dobou,

— vlastnosti různých druhů pozemních komunikací a příslušné právní předpisy.

2.1.4 Ostatní účastníci silničního provozu:

— zvláštní rizikové faktory související s nedostatkem zkušeností ostatních účastníků silničního provozu a s nejvíce ohroženými skupinami účastníků, jako jsou děti, chodci, cyklisté a lidé se sníženou pohyblivostí,

▼B

— rizika spočívající ve způsobu jízdy a řízení různých druhů vozidel a v různém zorném poli jejich řidičů.

2.1.5 Obecná pravidla a předpisy a ostatní záležitosti:

— pravidla týkající se správních dokladů požadovaných k používání vozidla,

— obecná pravidla určující, jak se musí řidič chovat v případě dopravní nehody (umístění výstražného zařízení a zapnutí varovné signalizace), a opatření, která může učinit, aby v případě potřeby pomohl obětem dopravní nehody,

— bezpečnostní opatření týkající se vozidla, přepravovaného nákladu a přepravovaných osob.

2.1.6 Nezbytná bezpečnostní opatření při opouštění vozidla.

2.1.7 Technická hlediska spojená s bezpečností silničního provozu; žadatel musí být schopen zjistit nejběžnější závady, zejména na systému řízení, odpružení a brzdném systému, pneumatikách, světlech a ukazatelích směru, světlometech, zpětných zrcátkách, čelním skle a stěračích, výfukovém systému, bezpečnostních pásech a zvukovém výstražném zařízení.

2.1.8 Bezpečnostní vybavení vozidla, a zejména užívání bezpečnostních pásů, opěrek hlav a dětských zádržných systémů.

2.1.9 Pravidla týkající se užívání vozidla ve vztahu k životnímu prostředí (přiměřené používání zvukových výstražných zařízení, přiměřená spotřeba pohonných hmot, omezení znečišťujících emisí, atd.).

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

3.1 Povinné ověření obecných znalostí o:

3.1.1 používání ochranné výstroje, například rukavic, bot, oblečení a ochranné přilby,

3.1.2 viditelnosti motocyklistů pro jiné účastníky silničního provozu,

3.1.3 rizikových faktorech týkajících se různých stavů vozovky, jak je uvedeno výše, se zvláštním zřetelem na kluzké části, například kryty kanalizace, vodorovné dopravní značení, jako jsou čáry a šipky, tramvajové koleje,

3.1.4 technických hlediscích spojených s bezpečností silničního provozu, jak je uvedeno výše, se zvláštním zřetelem na spínač výstražných světel, hladinu oleje a stav řetězu.

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

4.1 Povinné ověření obecných znalostí o:

4.1.1 pravidlech pro dobu řízení a dobu odpočinku podle nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 ze dne 20. prosince 1985 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě ([1]); užití záznamového zařízení podle nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě ([2]);

([1]) Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 1. Nařízení zrušené nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1).

([2]) Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 8. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 561/2006.

▼B

4.1.2 pravidlech týkajících se dotyčného druhu přepravy: osob nebo zboží,

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

4.1.4 chování v případě nehody; znalost opatření, která mají být učiněna po nehodě nebo podobné události, včetně záchranných akcí, například evakuace cestujících, a základní znalost první pomoci,

4.1.5 opatřeních, která je třeba učinit při demontáži a výměně kol,

4.1.6 pravidlech pro hmotnost a rozměry vozidel; pravidlech pro omezovače rychlosti,

4.1.7 překážkách v zorném poli daných vlastnostmi jejich vozidel,

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

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

4.1.10 odpovědnosti řidiče při přepravě cestujících; pohodlí a bezpečnost cestujících; přeprava dětí; nezbytná kontrola před odjezdem; součástí teoretické zkoušky by měly být všechny druhy autobusů (autobusy veřejné linkové dopravy a autobusy dálkové dopravy, autobusy zvláštních rozměrů…) (pouze pro skupiny D, DE, D1, D1E).

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

4.2.1 zásadách konstrukce a funkce: spalovacích motorů, kapalin (například motorového oleje, chladící směsi, kapaliny do ostřikovače), palivového systému, elektrického systému, zapalovacího systému, převodového ústrojí (spojky, převodovky, atd.),

4.2.2 mazání a ochraně před mrazem,

4.2.3 zásadách konstrukce, montáže a správného používání pneumatik a péče o ně,

4.2.4 zásadách typů, funkce, hlavních části, zapojení, používání a denní údržby brzdného zařízení a regulátorů rychlosti a používání brzd s protiblokovacím systémem,

4.2.5 zásadách typů, funkce, hlavních částí, zapojení, užívání a denní údržby spojovacích systémů (pouze pro skupiny CE, DE),

4.2.6 způsobech lokalizace příčin poruch,

4.2.7 preventivní údržbě vozidel a nezbytných běžných opravách,

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

▼B

B. ZKOUŠKA DOVEDNOSTÍ A CHOVÁNÍ

5. **Vozidlo a jeho vybavení**

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

Pokud žadatel složí praktickou zkoušku na vozidle s automatickou převodovkou, tato skutečnost se uvede v každém řidičském průkazu vydaném na základě složení této zkoušky. Řidičské průkazy s tímto označením lze použít pouze k řízení vozidel s automatickou převodovkou.

„Vozidlem s automatickou převodovkou“ se rozumí vozidlo, u kterého je možno měnit převodový poměr mezi motorem a koly pouze pomocí akcelerátoru nebo brzd.

5.2 Vozidla používaná při zkouškách dovedností a chování musí splňovat následující minimální kritéria. Členské státy mohou stanovit přísnější kritéria nebo přidat další.

Skupina A1:

Motocykl skupiny A1 bez postranního vozíku s objemem válců nejméně 120 cm^3, schopný vyvinout rychlost nejméně 90 km/h

Skupina A2:

Motocykl bez postranního vozíku s objemem válců nejméně 400 cm^3 a výkonem motoru nejméně 25 kW

Skupina A

Motocykl bez postranního vozíku s objemem válců nejméně 600 cm^3 a výkonem motoru nejméně 40 kW

Skupina B:

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

Skupina BE:

Souprava sestávající ze zkušebního vozidla skupiny B a přívěsu s maximální přípustnou hmotností nejméně 1 000 kg, schopná vyvinout rychlost nejméně 100 km/h, nespadající do skupiny B; nákladový oddíl přívěsu sestává z uzavřeného skříňového tělesa o šířce a výšce odpovídající alespoň šířce a výšce motorového vozidla; uzavřené skříňové těleso může být také o něco užší než motorové vozidlo, pokud je výhled dozadu možný pouze za použití vnějších zpětných zrcátek motorového vozidla; skutečná celková hmotnost přistaveného přívěsu musí být nejméně 800 kg.

Skupina B1:

Čtyřkolové vozidlo s vlastním pohonem schopné vyvinout rychlost nejméně 60 km/h,

Skupina C:

Vozidlo skupiny C s maximální přípustnou hmotností nejméně 12 000 kg, délkou nejméně 8 m a šířkou nejméně 2,40 m a schopné vyvinout rychlost nejméně 80 km/h; vybavené brzdami s protiblokovacím systémem, převodovkou, která má alespoň osm převodových stupňů vpřed a záznamovým zařízením podle nařízení (EHS) č. 3821/85; nákladový oddíl sestává z uzavřené skříňové nástavby, která je nejméně tak široká a vysoká jako kabina; skutečná celková hmotnost přistaveného vozidla musí být nejméně 10 000 kg.

▼B

Skupina CE:

buď kloubové vozidlo nebo souprava zkušebního vozidla skupiny C a přívěsu o délce nejméně 7,5 m; jak kloubové vozidlo, tak jízdní souprava musí mít maximální přípustnou hmotnost nejméně 20 000 kg, délku nejméně 14 m a šířku nejméně 2,40 m, musí být schopny vyvinout rychlost nejméně 80 km/h, být vybaveny brzdami s protiblokovacím systémem, převodovkou, která má alespoň osm převodových stupňů vpřed, a záznamovým zařízením podle nařízení (EHS) č. 3821/85; nákladový oddíl sestává z uzavřené skříňové nástavby, která je nejméně tak široká a vysoká jako kabina; skutečná celková hmotnost přistaveného kloubového vozidla i jízdní soupravy musí být nejméně 15 000 kg.

Skupina C1:

Vozidlo podskupiny C1 s maximální přípustnou hmotností nejméně 4 000 kg, délkou nejméně 5 m a schopné vyvinout rychlost nejméně 80 km/h; vybavené brzdami s protiblokovacím systémem a záznamovým zařízením podle nařízení (EHS) č. 3821/85; nákladový oddíl sestává z uzavřené skříňové nástavby, která je nejméně tak široká a vysoká jako kabina;

Skupina C1E:

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

Skupina D:

Vozidlo skupiny D o délce nejméně 10 m a šířce nejméně 2,40 m, schopné vyvinout rychlost nejméně 80 km/h; vybavené brzdami s protiblokovacím systémem a záznamovým zařízením podle nařízení (EHS) č. 3821/85;

Skupina DE:

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

Skupina D1:

Vozidlo podskupiny D1 s maximální přípustnou hmotností nejméně 4 000 kg, délkou nejméně 5 m a schopné vyvinout rychlost nejméně 80 km/h; vybavené brzdami s protiblokovacím systémem a záznamovým zařízením podle nařízení (EHS) č. 3821/85;

Skupina D1E:

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

▼B

Zkušební vozidla u skupin BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E, která nejsou v souladu s výše uvedenými minimálními kritérii, která se však užívala v okamžiku vstupu této směrnice v platnost nebo před jejím vstupem v platnost, mohou být používána ještě po dobu nejvýše deseti let od tohoto dne. Požadavky týkající se nákladu přepravovaného těmito vozidly mohou členské státy provést nejpozději do deseti let od vstupu směrnice Komise 2000/56/ES ([1]) v platnost.

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

6.1 *Příprava a technická kontrola vozidla s ohledem na bezpečnost silničního provozu*

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

6.1.1 Upravit si ochrannou výstroj, například rukavice, boty, oblečení a ochrannou přilbu;

6.1.2 Provést namátkovou kontrolu stavu pneumatik, brzd, řízení, spínače výstražných světel (je-li k dispozici), řetězu, hladiny oleje, světel, světlometů, směrových světel a výstražných zvukových zařízení.

6.2 *Zvláštní jízdní úkony, které se zkoušejí s ohledem na bezpečnost silničního provozu*

6.2.1 Dát motocykl na stojan, sejmout motocykl se stojanu a vést jej bez použití motoru;

6.2.2 Zaparkovat motocykl na stojan;

6.2.3 Alespoň dva jízdní úkony, včetně slalomu, provedené při nízké rychlosti; to by mělo umožnit posouzení schopnosti současně ovládat spojku a brzdu, udržovat rovnováhu a směr pohledu, polohu na motocyklu a polohu chodidla na opěrkách pro nohy;

6.2.4 Alespoň dva jízdní úkony provedené při vyšší rychlosti, z nichž jeden při zařazeném druhém nebo třetím rychlostním stupni a rychlosti nejméně 30 km/h, a jeden spočívající ve vyhýbání se překážce při minimální rychlosti 50 km/h; to by mělo umožnit posouzení schopností udržovat polohu na motocyklu, směr pohledu, rovnováhu a ovládat techniku řízení a techniku řazení;

6.2.5 Brzdění: předvést alespoň dva úkony brzdění, včetně použití nouzové brzdy, při minimální rychlosti 50 km/h; to by mělo umožnit posouzení schopnosti ovládat přední a zadní brzdy, udržovat směr pohledu a polohu na motocyklu.

Zvláštní jízdní úkony uvedené v bodech 6.2.3 až 6.2.5 musí být provedeny nejpozději pět let od vstupu směrnice 2000/56/ES v platnost.

([1]) Směrnice Komise 2000/56/ES ze dne 14. září 2000, kterou se mění směrnice Rady 91/439/EHS o řidičských průkazech (Úř. věst. L 237, 21.9.2000, s. 45).

▼B

6.3 *Chování v provozu*

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

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

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

6.3.3 jízdu v zatáčkách;

6.3.4 křižovatky: příjezd do křižovatky a průjezd křižovatkami a dálničními uzly;

6.3.5 změnu směru: odbočování doleva a doprava; přejíždění mezi jízdními pruhy;

6.3.6 příjezd na dálnici/výjezd z dálnice nebo podobné komunikace (je-li k dispozici): příjezd ze zrychlovacího pruhu; výjezd přes zpomalovací pruh;

6.3.7 předjíždění/míjení: předjíždění jiných vozidel (je-li to možné); jízdu kolem překážek, např. zaparkovaných aut; (popřípadě) předjíždění jinými vozidly;

6.3.8 zvláštní silniční prvky (jsou-li k dispozici): kruhové objezdy; železniční úrovňové přejezdy; tramvajové a autobusové zastávky; přechody pro chodce; jízdu do kopce a z kopce při velkém podélném sklonu;

6.3.9 Provedení nezbytných bezpečnostních opatření při opouštění vozidla.

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

7.1 *Příprava a technická kontrola vozidla s ohledem na bezpečnost silničního provozu*

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

7.1.1 úprava sedadla podle potřeby k zajištění správné polohy při sezení;

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

7.1.3 kontrola zavření dveří;

7.1.4 provedení namátkové kontroly stavu pneumatik, řízení, brzd, kapalin (například motorového oleje, chladicí směsi, kapaliny do ostřikovače), světel, světlometů, ukazatelů směru a výstražného zvukového zařízení;

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

7.1.6 kontrola spojovacího zařízení, brzd a elektrických spojení (pouze pro skupinu BE);

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

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

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

▼B

7.2.2 otočení vozidla do opačného směru jízdou vpřed a couváním;

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

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

7.3 *Skupina BE: zvláštní jízdní úkony, které se zkoušejí s ohledem na bezpečnost silničního provozu*

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

7.3.2 couvání v zatáčce, jejíž zakřivení je ponecháno na rozhodnutí členských států;

7.3.3 bezpečné zaparkování pro nakládku a vykládku.

7.4 *Chování v provozu*

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

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

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

7.4.3 jízdu v zatáčkách;

7.4.4 křižovatky: příjezd do křižovatky a průjezd křižovatkami a dálničními uzly;

7.4.5 změnu směru: odbočování doleva a doprava; přejíždění mezi jízdními pruhy;

7.4.6 příjezd na dálnici/výjezd z dálnice nebo podobné komunikace (je-li k dispozici): příjezd ze zrychlovacího pruhu; výjezd přes zpomalovací pruh;

7.4.7 předjíždění/míjení: předjíždění jiných vozidel (je-li to možné); jízdu kolem překážek, např. zaparkovaných aut; (popřípadě) předjíždění jinými vozidly;

7.4.8 zvláštní silniční prvky (jsou-li k dispozici): kruhové objezdy; železniční úrovňové přejezdy; tramvajové a autobusové zastávky; přechody pro chodce; jízdu do kopce a z kopce při velkém podélném sklonu;

7.4.9 provedení nezbytných bezpečnostních opatření při opouštění vozidla.

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

8.1 *Příprava a technická kontrola vozidla s ohledem na bezpečnost silničního provozu*

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

8.1.1 úprava sedadla podle potřeby k zajištění správné polohy při sezení;

▼B

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

8.1.3 namátkové kontroly stavu pneumatik, řízení, brzd, světel, světlometů, ukazatelů směru a výstražného zvukového zařízení;

8.1.4 kontrola posilovačů brzd a systémů řízení; kontrola stavu kol, matic kol, blatníků, čelního skla, oken a stěračů, kapalin (například motorového oleje, chladicí směsi, kapaliny do ostřikovače); kontrola a používání přístrojové desky včetně záznamového zařízení podle nařízení (EHS) č. 3821/85;

8.1.5 kontrola tlaku vzduchu, vzduchových nádrží a odpružení;

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

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

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

8.1.9 orientace v silniční mapě, plánování cesty včetně použití elektronických navigačních systémů (nepovinné).

8.2 *Zvláštní jízdní úkony, které se zkoušejí s ohledem na bezpečnost silničního provozu*

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

8.2.2 couvání v zatáčce, jejíž zakřivení je ponecháno na rozhodnutí členských států;

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

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

8.3 *Chování v provozu*

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

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

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

8.3.3 jízdu v zatáčkách;

8.3.4 křižovatky: příjezd do křižovatky a průjezd křižovatkami a dálničními uzly;

▼B

8.3.5 změnu směru: odbočování doleva a doprava; přejíždění mezi jízdními pruhy;

8.3.6 příjezd na dálnici/výjezd z dálnice nebo podobné komunikace (je-li k dispozici): příjezd ze zrychlovacího pruhu; výjezd přes zpomalovací pruh;

8.3.7 předjíždění/míjení: předjíždění jiných vozidel (je-li to možné); jízdu kolem překážek, např. zaparkovaných aut; (popřípadě) předjíždění jinými vozidly;

8.3.8 zvláštní silniční prvky (jsou-li k dispozici): kruhové objezdy; železniční úrovňové přejezdy; tramvajové a autobusové zastávky; přechody pro chodce; jízda do kopce a z kopce při velkém podélném sklonu;

8.3.9 provedení nezbytných bezpečnostních opatření při opouštění vozidla.

9. **Vyhodnocení zkoušky dovedností a chování**

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

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

9.2 Během hodnocení věnuje zkoušející zvláštní pozornost tomu, zda žadatelé vykazují defenzivní a sociální řidičské chování. To by se mělo odrážet v celkovém způsobu řízení a zkoušející by toto měl brát v úvahu při celkovém hodnocení žadatele. Celkové hodnocení zahrnuje přizpůsobivé a rozhodné (bezpečné) řízení, zohlednění stavu vozovky a povětrnostních podmínek, respektování okolního dopravního provozu, respektování zájmů ostatních účastníků silničního provozu (zejména zranitelnějších) a předvídání.

9.3 Zkoušející dále hodnotí, zda žadatel:

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

9.3.2 řídí hospodárně a šetrně k životnímu prostředí, s přihlédnutím k otáčkám motoru za minutu, přeřazování, brzdění a akceleraci (pouze pro skupiny BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E);

▼B

9.3.3 pozorovací schopnost: panoramatické vidění; správné používání zrcátek; vidění na dlouhé, střední a krátké vzdálenosti;

9.3.4 dodržování přednosti v jízdě: přednost v jízdě na křižovatkách a dálničních uzlech; dávání přednosti v jízdě za jiných okolností (například při změně směru, přejíždění mezi jízdními pruhy, zvláštních jízdních úkonech);

9.3.5 správná pozice na silnici: správné řazení na silnici, do jízdních pruhů, na kruhových objezdech, v zatáčkách, přiměřeně podle typu a vlastností vozidla; předvídání změny zařazení;

9.3.6 udržování odstupu: dodržování dostatečné vzdálenosti před sebou a po straně; dodržování dostatečné vzdálenosti od ostatních účastníků silničního provozu;

9.3.7 rychlost: nepřekračování nejvyšší povolené rychlosti; přizpůsobování rychlosti povětrnostním podmínkám a silničnímu provozu a případně vnitrostátním rychlostním limitům; jízda takovou rychlostí, aby bylo možno zastavit na viditelném a volném úseku silnice; přizpůsobování rychlosti jízdy obecné rychlosti stejných účastníků silničního provozu;

9.3.8 světelná signalizace, dopravní značky a ostatní značení: správné chování na světelné signalizaci; dodržování pokynů osob řídících dopravní provoz; správné chování podle dopravních značek (zákazových nebo příkazových); přiměřené jednání podle vodorovného značení na vozovce;

9.3.9 signalizace; dávání znamení podle potřeby, správně a včas; správná signalizace změny směru jízdy; přiměřené reagování na všechna znamení dávaná ostatními účastníky silničního provozu;

9.3.10 brzdění a zastavování: včasné zpomalování, brzdění a zastavování podle okolností; předvídavost; používání různých brzdových systémů (pouze pro skupiny C, CE, D, DE); používání jiných postupů zpomalování jízdy než brzdění (pouze pro skupiny C, CE, D, DE).

10. **Délka zkoušky**

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

11. **Místo zkoušky**

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

▼B

II. ZNALOSTI, DOVEDNOSTI A CHOVÁNÍ PŘI ŘÍZENÍ MOTOROVÉHO VOZIDLA

Řidiči všech motorových vozidel musí mít vždy znalosti, dovednosti a chování popsané v bodech 1 až 9, a to s ohledem na jejich schopnost:

— rozpoznat nebezpečné situace v dopravním provozu a zhodnotit jejich závažnost;

— dostatečně ovládat své vozidlo tak, aby se nevytvářely nebezpečné situace, a reagovat přiměřeně, pokud se takové situace vyskytnou;

— dodržovat pravidla silničního provozu, zejména ta, která jsou určena k zabránění dopravním nehodám a zachování plynulosti provozu;

— odhalit každou závažnější technickou závadu na svých vozidlech, zejména ty závady, které představují riziko pro bezpečnost, a odpovídajícím způsobem zajistit jejich odstranění;

— brát v úvahu všechny faktory, které ovlivňují chování řidiče (například alkohol, únavu, slabý zrak, atd.) s cílem zachovat plné využití schopností potřebných pro bezpečnou jízdu;

— projevováním patřičného respektu vůči ostatním pomáhat zajišťovat bezpečnost všech účastníků silničního provozu, zvláště těch nejslabších a nejohroženějších.

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

▼B

PŘÍLOHA III

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

DEFINICE

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

1.1 Třída 1:

řidiči vozidel skupiny A, A1, A2, AM, B, B1 a BE.

1.2 Třída 2:

řidiči vozidel skupiny C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E.

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

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

LÉKAŘSKÉ PROHLÍDKY

3. Třída 1:

Žadatelé jsou povinni podrobit se lékařskému vyšetření, pokud se během vyplňování nezbytných formalit nebo během zkoušek, které musí před vydáním řidičského průkazu složit, ukáže, že trpí jedním nebo více zdravotními postiženími uvedenými v této příloze.

4. Třída 2:

Žadatelé jsou povinni podrobit se lékařskému vyšetření před vydáním prvního řidičského průkazu a poté jsou řidiči kontrolováni při každém prodlužování platnosti řidičského průkazu v souladu s vnitrostátním systémem platným v členském státě obvyklého bydliště.

5. Pravidla stanovená členskými státy pro vydání nebo každé další prodloužení platnosti řidičského průkazu mohou být přísnější než pravidla stanovená v této příloze.

▼M1

ZRAK

6. Všichni žadatelé o řidičský průkaz se podrobí odpovídající prohlídce, kterou se prokáže, zda mají dostatečnou zrakovou ostrost pro řízení motorového vozidla. Existují-li důvodné pochybnosti o zrakové ostrosti žadatele nebo žadatelky, vyšetří žadatele nebo žadatelku příslušný zdravotnický orgán. Při této prohlídce je věnována pozornost zejména: zrakové ostrosti, zornému poli, vidění za šera, oslnění a kontrastní citlivosti, diplopii a ostatním zrakovým funkcím, jež mohou ovlivňovat bezpečné řízení.

U řidičů třídy 1 lze zvážit vydání řidičského průkazu ve „výjimečných případech“, kdy nelze splnit požadavky kladené na zorné pole či zrakovou ostrost; v takových případech by měl řidič podstoupit prohlídku provedenou příslušným zdravotnickým orgánem, kterou se prokáže, že neexistují žádná další poškození funkce zraku, včetně oslnění, kontrastní citlivosti a vidění za šera. Řidič nebo žadatel by měl rovněž splnit praktickou zkoušku, kterou provede příslušný orgán.

▼M1

Třída 1:

6.1 Žadatelé o vydání řidičského průkazu nebo o jeho obnovení musí mít (v případě potřeby za použití korektivních čoček) binokulární zrakovou ostrost alespoň 0,5 při použití obou očí.

Dále je třeba, aby rozsah horizontálního zorného pole byl alespoň 120 stupňů, dodatečný rozsah by měl být alespoň 50 stupňů na levou a pravou stranu a 20 stupňů směrem nahoru a dolů. V okruhu středních 20 stupňů by neměly být přítomny žádné vady zraku.

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

6.2 Žadatelé o vydání řidičského průkazu nebo o jeho obnovení, kteří mají úplnou funkční ztrátu zraku na jednom oku nebo kteří používají pouze jedno oko (například v případě diplopie), musí mít zrakovou ostrost alespoň 0,5, v případě potřeby za použití korektivních čoček. Příslušný zdravotnický orgán musí potvrdit, že toto monokulární vidění existuje dostatečně dlouho, aby došlo k adaptaci, a že vidění v tomto oku splňuje požadavky stanovené v odstavci 6.1.

6.3 Ve všech případech nedávno rozvinuté diplopie či po ztrátě zraku v jednom oku by mělo následovat přiměřené období k přizpůsobení (například šest měsíců), během kterého řízení není povoleno. Po uplynutí takového období je řízení povoleno pouze na základě příznivého posudku ze strany odborníků na zrak a řízení.

Třída 2:

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

Dále je třeba, aby rozsah horizontálního zorného pole obou očí byl alespoň 160 stupňů, dodatečný rozsah by měl být alespoň 70 stupňů na levou a pravou stranu a 30 stupňů směrem nahoru a dolů. V okruhu středních 30 stupňů by neměly být přítomny žádné vady zraku.

Řidičské průkazy nelze vydat nebo obnovit žadatelům nebo řidičům, kteří trpí poruchou kontrastní citlivostí nebo diplopií.

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

▼B

SLUCH

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

▼B

OSOBY SE SNÍŽENOU POHYBLIVOSTÍ

8. Řidičské průkazy nelze vydat nebo prodloužit žadatelům nebo řidičům, kteří trpí obtížemi nebo vadami pohybového ústrojí, které jsou nebezpečné při řízení motorového vozidla.

Třída 1:

8.1 Řidičské průkazy podléhající určitým omezením lze v případě nutnosti vydat tělesně postiženým žadatelům nebo řidičům na základě vydání posudku příslušného zdravotnického orgánu. Tento posudek musí vycházet z lékařském posouzení zmíněných obtíží nebo vad a v nezbytných případech z praktické zkoušky. V posudku musí být také uvedeno, jaké úpravy vozidla jsou nezbytné a zda musí být řidič vybaven ortopedickou pomůckou, pokud zkouška dovedností a chování prokáže, že by s takovou pomůckou nebylo řízení nebezpečné.

8.2 Řidičské průkazy mohou být vydány nebo prodlouženy žadatelům, kteří trpí postupujícími onemocněními, pokud je postižená osoba pravidelně vyšetřována, aby se zjistilo, zda je i nadále schopna řídit vozidlo naprosto bezpečně.

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

Třída 2:

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

KARDIOVASKULÁRNÍ NEMOCI

9. Jakákoli choroba, která může žadatele o vydání řidičského průkazu nebo řidiče žádajícího o prodloužení platnosti řidičského průkazu vystavit náhlému selhání kardiovaskulárního systému tak, že nastane náhlé zhoršení mozkových funkcí, představuje nebezpečí pro silniční provoz.

Třída 1:

9.1 Řidičské průkazy nebudou vydány nebo prodlouženy žadatelům nebo řidičům, kteří trpí vážnou arytmií.

9.2 Řidičské průkazy mohou být vydány nebo prodlouženy žadatelům nebo řidičům, kteří mají srdeční stimulátor, na základě posudku příslušného zdravotnického orgánu a pod podmínkou pravidelných lékařských kontrol.

9.3 Otázka, zda vydat nebo prodloužit řidičský průkaz žadatelům nebo řidičům, kteří trpí anomáliemi krevního tlaku, se posuzuje s přihlédnutím k ostatním výsledkům vyšetření, možným přidruženým komplikacím a nebezpečí, které by tyto komplikace mohly představovat pro bezpečnost silničního provozu.

9.4 Obecně nelze řidičský průkaz vydat nebo prodloužit žadatelům nebo řidičům, kteří trpí stenokardií během klidu či vzrušení. Vydání nebo prodloužení řidičského průkazu žadateli nebo řidiči, který prodělal infarkt myokardu, podléhá posudku příslušného zdravotnického zařízení, a v případě nutnosti pravidelným lékařským kontrolám.

▼B

Třída 2:

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

▼M1

DIABETES MELLITUS

10. Pro potřebu následujících odstavců se pojmem závažná hypoglykémie rozumí, že je zapotřebí pomoci jiné osoby, a opakující se hypoglykémie se vymezuje jako druhá závažná hypoglykémie během období 12 měsíců.

Třída 1:

10.1 Řidičské průkazy lze vydat nebo obnovit žadatelům nebo řidičům, kteří trpí diabetes mellitus. Během užívání léků by se měli podrobit posudku příslušného zdravotnického orgánu a pravidelným lékařským kontrolám odpovídajícím jednotlivým případům, interval mezi nimi by však neměl přesáhnout pět let.

10.2 Řidičské průkazy nelze vydat ani obnovit žadatelům nebo řidičům, kteří trpí opakující se závažnou hypoglykémií a/nebo si jí nejsou plně vědomi. Řidič, který trpí diabetes, by měl prokázat, že riziku hypoglykémie rozumí a že má tento stav dostatečně pod kontrolou.

Třída 2:

10.3 U řidičů, kteří trpí diabetes mellitus, lze zvážit vydání/obnovení řidičských průkazů třídy 2. Po podání léku, který nese riziko vyvolání hypoglykémie (to jest inzulínu a některých tablet), by měla platit následující kritéria:

— v předcházejících 12 měsících nedošlo k žádným závažným hypoglykemickým příhodám,

— řidič si je hypoglykémie plně vědom,

— řidič musí prokázat dostatečnou kontrolu nad dotčeným stavem pravidelným měřením krevního inzulínu, které probíhá alespoň dvakrát denně a v době související s řízením,

— řidič musí prokázat, že rozumí rizikům, která hypoglykémie přináší,

— v souvislosti s diabetem neexistují žádné jiné komplikace.

Dále by v takových případech měly být řidičské průkazy vydávány pouze na základě posudku příslušného zdravotnického orgánu a pravidelného lékařského přezkumu prováděného v nejdéle tříletých intervalech.

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

▼B

NEUROLOGICKÁ ONEMOCNĚNÍ

11. Řidičské průkazy nelze vydat nebo prodloužit žadatelům nebo řidičům, kteří trpí vážným neurologickým onemocněním, není-li žádost podložena posudkem příslušného zdravotnického orgánu.

▼B

Neurologické poruchy spojené s chorobami nebo chirurgickými zákroky, které ovlivňují centrální nebo periferní nervový systém, vedoucí ke smyslovým nebo motorickým poruchám a ovlivňující rovnováhu a koordinaci, musí být náležitě zohledňovány vzhledem k jejich funkčním účinkům a rizikům postupu. V takových případech může být vydání nebo prodloužení řidičského průkazu podmíněno pravidelnými posudky pro případ rizika zhoršení stavu.

▼M1

EPILEPSIE

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

Epilepsií se rozumí dva nebo více epileptických záchvatů, ke kterým došlo v období kratším pěti let. Vyvolaným epileptickým záchvatem se rozumí záchvat, který byl způsoben rozpoznatelným příčinným faktorem, jehož se lze vyvarovat.

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

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

Třída 1:

12.1 Držení řidičských průkazů řidiči třídy 1, kteří jsou posuzováni kvůli epilepsii, by mělo být přezkoumáváno, dokud dotčení řidiči nebudou prosti záchvatu po dobu alespoň pěti let.

Jestliže dotčená osoba trpí epilepsií, nejsou splněna kritéria pro nepodmíněné vydání řidičského průkazu. O této skutečnosti je třeba uvědomit orgán vydávající řidičské průkazy.

12.2 Vyvolaný epileptický záchvat: žadatele, jenž utrpěl vyvolaný epileptický záchvat způsobený rozpoznatelným příčinným faktorem, u kterého je malá pravděpodobnost opakování při řízení, lze v jednotlivých případech, pouze na základě neurologického posudku, prohlásit za způsobilého k řízení (je-li vhodné posouzení, mělo by být v souladu s ostatními příslušnými částmi přílohy III (např. v případě alkoholu či jiného faktoru souvisejícího s úmrtností)).

12.3 První či ojedinělý nevyvolaný záchvat: žadatele, u kterého se vyskytl první nevyvolaný epileptický záchvat, lze prohlásit za způsobilého k řízení po období šesti měsíců, kdy byl prost záchvatů, pokud bylo provedeno odpovídající lékařské posouzení. Vnitrostátní orgány mohou povolit řidičům s rozpoznatelnými dobrými prognostickými ukazateli řídit dříve.

12.4 Jiná ztráta vědomí: ztrátu vědomí je třeba posuzovat podle rizika jejího opakování při řízení.

12.5 Epilepsie: řidiče či žadatele lze prohlásit za způsobilé k řízení po uplynutí období jednoho roku, kdy byli prosti dalších záchvatů.

▼M1

12.6 Záchvaty pouze ve spánku: žadatele nebo řidiče, který nikdy neměl jiné záchvaty než záchvaty ve spánku, lze prohlásit za způsobilého k řízení, pokud tento vzor výskytu přetrvává po období, jež nesmí být kratší než období prosté záchvatu vyžadované v případě epilepsie. Dojde-li k výskytu záchvatu v bdělém stavu, vyžaduje se před vydáním řidičského průkazu jednoleté období prosté další takové příhody (viz „Epilepsie“).

12.7 Záchvaty, jež nemají vliv na vědomí či schopnost jednat: žadatele nebo řidiče, který nikdy neměl jiné záchvaty než záchvaty, u kterých bylo výlučně prokázáno, že neovlivňují vědomí ani nezpůsobují jakékoli funkční poškození, lze prohlásit za způsobilého k řízení, pokud tento vzor výskytu přetrvává po období, jež nesmí být kratší než období prosté záchvatu vyžadované v případě epilepsie. Dojde-li k výskytu jakéhokoli jiného druhu záchvatů, vyžaduje se před vydáním řidičského průkazu jednoleté období prosté další takové příhody (viz „Epilepsie“).

12.8 Záchvaty v důsledku změny na pokyn lékaře či omezení antiepileptické léčby: pacientu lze doporučit, aby neřídil od zahájení období snižování léčebné dávky a následně po období šesti měsíců po ukončení léčby. V případě záchvatů, ke kterým dochází během období změny či snížení léčebné dávky na pokyn lékaře, je při obnovení dříve účinné léčby třeba období tří měsíců, kdy pacient neřídí.

12.9 Po chirurgické léčbě epilepsie: viz „Epilepsie“.

Třída 2:

12.10 Žadatel by během požadovaného období bez výskytu záchvatů neměl užívat léčebné antiepileptické přípravky. Byla provedena následná odpovídající lékařská kontrola. Při rozsáhlém neurologickém vyšetření nebyla shledána žádná související cerebrální patologie a na elektroencefalogramu (EEG) nebyla zaznamenána žádná epileptiformní aktivita. Po akutní příhodě by mělo být provedeno vyšetření EEG a vhodné neurologické posouzení.

12.11 Vyvolaný epileptický záchvat: žadatele, jenž utrpěl vyvolaný epileptický záchvat způsobený rozpoznatelným příčinným faktorem, u kterého je malá pravděpodobnost opakování při řízení, lze v jednotlivých případech na základě neurologického posudku prohlásit za způsobilého k řízení. Po akutní příhodě by mělo být provedeno vyšetření EEG a vhodné neurologické posouzení.

Osoba se strukturálním vnitřním poškozením mozku, u které je zvýšené riziko záchvatů, by neměla být způsobilá k řízení vozidel třídy 2, dokud se riziko epilepsie nesníží na alespoň 2 % za rok. Je-li vhodné posouzení, mělo by být v souladu s ostatními příslušnými částmi přílohy III (např. v případě alkoholu).

12.12 První či ojedinělý nevyvolaný záchvat: žadatele, u kterého se vyskytl první nevyvolaný epileptický záchvat, lze prohlásit za způsobilého k řízení po uplynutí období pěti let, kdy byl bez pomoci antiepileptických léčiv prost záchvatů, pokud bylo provedeno odpovídající neurologické posouzení. Vnitrostátní orgány mohou povolit řidičům s rozpoznatelnými dobrými prognostickými ukazateli řídit dříve.

12.13 Jiná ztráta vědomí: ztrátu vědomí je třeba posuzovat podle rizika jejího opakování při řízení. Riziko opakování by mělo činit 2 % za rok či méně.

▼M1

12.14 Epilepsie: má být dosaženo 10 let bez výskytu dalších záchvatů bez pomoci antiepileptických léčiv. Vnitrostátní orgány mohou povolit řidičům s rozpoznatelnými dobrými prognostickými ukazateli řídit dříve. To platí rovněž v případě „dětské epilepsie“.

Jisté poruchy (např. arteriovenózní deformace nebo vnitřní krvácení do mozku) provází zvýšené riziko záchvatů, přestože k samotným záchvatům ještě nedošlo. V takovém případě by měl příslušný zdravotnický orgán provést posouzení; k povolení vydání řidičského průkazu by riziko výskytu záchvatu mělo být 2 % za rok či nižší.

▼B

DUŠEVNÍ PORUCHY

Třída 1:

13.1 Řidičské průkazy nelze vydat nebo prodloužit žadatelům nebo řidičům, kteří trpí:

— vážnými duševními poruchami, ať vrozenými či způsobenými nemocí, úrazem nebo neurochirurgickými operacemi,

— těžkou mentální retardací,

— vážnými poruchami chování způsobenými stárnutím, nebo poruchami osobnosti vedoucími k vážným poruchám úsudku, chování nebo přizpůsobivosti,

není-li žádost podložena posudkem příslušného zdravotnického orgánu, a v případě potřeby podmíněna pravidelnými lékařskými kontrolami.

Třída 2:

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

ALKOHOL

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

Třída 1:

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

Po prokázaném období abstinence, na základě posudku příslušného zdravotnického orgánu a pod podmínkou pravidelných lékařských kontrol, může být řidičský průkaz vydán nebo prodloužen žadatelům nebo řidičům, kteří byli v minulosti závislí na alkoholu.

Třída 2:

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

▼B

DROGY A LÉČIVÉ PŘÍPRAVKY

15. Zneužívání:

Řidičské průkazy nelze vydat nebo prodloužit žadatelům nebo řidičům, kteří jsou závislí na psychotropních látkách, nebo kteří nejsou na těchto látkách závislí, ale pravidelně je zneužívají, bez ohledu na skupinu požadovaného řidičského oprávnění.

Pravidelné užívání:

Třída 1:

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

Třída 2:

15.2 Příslušný zdravotnický orgán řádně posoudí dodatečná rizika a nebezpečí spojená s řízením vozidel, na která se vztahuje definice této třídy.

PORUCHY LEDVIN

Třída 1:

16.1 Řidičské průkazy mohou být vydány nebo prodlouženy žadatelům nebo řidičům, kteří trpí vážným selháním ledvin, pouze na základě posudku příslušného zdravotnického orgánu a pod podmínkou pravidelných lékařských kontrol.

Třída 2:

16.2 Kromě výjimečných případů řádně odůvodněných posudkem příslušného zdravotnického orgánu a podmíněných pravidelnými lékařskými kontrolami nelze řidičské průkazy vydat nebo prodloužit žadatelům nebo řidičům, kteří trpí vážnou a nevyléčitelnou renální nedostatečností.

RŮZNÁ USTANOVENÍ

Třída 1:

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

Třída 2:

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

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

▼B

PŘÍLOHA IV

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY PRO OSOBY, KTERÉ PROVÁDĚJÍ PRAKTICKÉ ZKOUŠKY ŘÍZENÍ

1. **Schopnosti požadované od zkušebního komisaře**

1.1 Osoba oprávněná k provádění praktického hodnocení výkonu kandidáta při řízení v motorovém vozidle musí mít znalosti, dovednosti a vědomosti související s tématy uvedenými v bodech 1.2. až1.6.

1.2 Schopnosti zkušebního komisaře musí být relevantní pro hodnocení výkonu kandidáta usilujícího o oprávnění k řízení vozidel skupiny, pro kterou probíhá řidičská zkouška.

1.3 Znalosti a vědomosti o řízení a hodnocení:

— teorie chování při řízení,

— vnímání rizika a předcházení nehodám,

— osnova zaměřená na normy pro řidičskou zkoušku,

— požadavky řidičské zkoušky,

— příslušné právní předpisy pro silniční provoz a dopravu, včetně příslušných právních předpisů EU a vnitrostátních právních předpisů a výkladových směrnic,

— teorie a techniky hodnocení,

— defenzivní řízení.

1.4 Dovednosti pro hodnocení:

— schopnost přesně pozorovat, sledovat a vyhodnocovat celkový výkon kandidáta, zejména:

  — správné a souhrnné rozpoznávání nebezpečných situací,

  — přesné stanovení příčiny a pravděpodobného dopadu takových situací,

  — dosažení způsobilosti a rozpoznávání chyb,

  — vyrovnanost a zásadovost hodnocení,

— rychle vstřebávat informace a vybírat hlavní problémy,

— předvídat, rozpoznávat možné problémy a vytvářet strategie pro jejich řešení,

— poskytovat včasnou a konstruktivní zpětnou vazbu.

1.5 Osobní řidičské dovednosti:

— Osoba oprávněná k provádění praktické zkoušky pro kteroukoliv skupinu řidičského průkazu musí být schopna vykazovat trvale vysokou úroveň při řízení daného typu motorového vozidla.

▼B

1.6 Kvalita služeb:

— stanovit, co může kandidát během zkoušky očekávat, a informovat jej o tom,

— sdělovat informace jasně a volit přitom obsah, styl a jazyk přizpůsobený adresátovi a situaci, a zodpovídat otázky kandidáta,

— zajistit zpětnou vazbu ohledně výsledku zkoušky,

— s kandidáty jednat s respektem a nedělat mezi nimi rozdíl.

1.7 Znalosti o technické a fyzikální stránce vozidel

— znalosti o technické stránce vozidel, jako je řízení, pneumatiky, brzdy, světla, zvláště pro motocykly a těžká vozidla,

— bezpečnost při nakládání,

— znalosti o fyzikální stránce vozidel, jako je rychlost, tření, dynamika, energie.

1.8 Hospodárné řízení z hlediska spotřeby pohonných hmot a šetrně k životnímu prostředí

2. **Všeobecné podmínky**

2.1 Zkušební komisař pro řidičská oprávnění skupiny B:

a) musí být držitelem řidičského průkazu skupiny B po dobu nejméně 3 let,

b) musí mu být nejméně 23 let,

c) musí mít úspěšně dokončenou výchozí kvalifikaci podle bodu 3 této přílohy a následně musí procházet systémem zabezpečování kvality a pravidelnými školeními podle bodu 4 této přílohy,

d) musí mít dokončeno odborné vzdělání vedoucí nejméně k dokončení úrovně 3 podle rozhodnutí Rady 85/368/EHS ze dne 16. července 1985 o srovnatelnosti kvalifikací získaných odborným vzděláváním mezi členskými státy Evropského společenství ([1]),

e) nesmí současně působit jako komerční instruktor řízení v autoškole.

2.2 Zkušební komisař pro řidičská oprávnění ostatních skupin:

a) musí být držitelem řidičského průkazu dané skupiny nebo mít rovnocenné znalosti získané prostřednictvím odpovídající odborné kvalifikace,

b) musí mít úspěšně dokončenou výchozí kvalifikaci podle bodu 3 této přílohy a následně musí procházet systémem zabezpečování kvality a pravidelnými školeními podle bodu 4 této přílohy,

c) musí být kvalifikovaným zkušebním komisařem pro řidičská oprávnění skupiny B po dobu nejméně 3 let; od tohoto období může být upuštěno, pokud může dotyčný zkušební komisař předložit důkaz o:

— nejméně pětileté řidičské praxi v dané skupině, nebo

([1]) Úř. věst. L 199, 31.7.1985, s. 56.

▼B

— teoretickém a praktickém posouzení způsobilosti k řízení na úrovni vyšší, než je požadována pro získání řidičského průkazu, čímž by se tento požadavek stal zbytečným.

d) musí mít dokončeno odborné vzdělání vedoucí nejméně k dokončení úrovně 3 podle rozhodnutí 85/368/EHS,

e) nesmí současně působit jako komerční instruktor řízení v autoškole.

2.3 *Rovnocennost*

2.3.1 Členské státy mohou zmocnit zkušebního komisaře k provádění řidičských zkoušek skupiny AM, A1, A2 a A po získání výchozí kvalifikace stanovené v bodě 3 pro jednu z těchto skupin.

2.3.2 Členské státy mohou zmocnit zkušebního komisaře k provádění řidičských zkoušek skupiny C1, C, D1 a D po získání výchozí kvalifikace stanovené v bodě 3 pro jednu z těchto skupin.

2.3.3 Členské státy mohou zmocnit zkušebního komisaře k provádění řidičských zkoušek skupiny BE, C1E, CE, D1E a DE po získání výchozí kvalifikace stanovené v bodě 3 pro jednu z těchto skupin.

3. **Výchozí kvalifikace**

3.1 *Počáteční školení*

3.1.1 Dříve než může být osoba zmocněna k provádění řidičských zkoušek, musí uspokojivě dokončit školicí program, který členský stát případně určí, aby měla schopnosti stanovené v bodě 1.

3.1.2 Členské státy musí stanovit, zda se obsah konkrétního školicího programu bude vztahovat na zmocnění k provádění řidičských zkoušek pro jednu nebo pro více než jednu skupinu řidičských průkazů.

3.2 *Zkoušky*

3.2.1 Dříve než může být osoba zmocněna k provádění řidičských zkoušek, musí prokázat dostatečnou úroveň znalostí, vědomostí, dovedností a způsobilosti v oblasti témat uvedených v bodě 1.

3.2.2 Členské státy použijí postup zkoušení, který pedagogicky správným způsobem hodnotí schopnosti osoby podle bodu 1, zejména bodu 1.4. Postup zkoušení musí zahrnovat teoretickou část a praktickou část. Pokud je to vhodné, je možno použít hodnocení prováděné počítačem. Podrobnosti týkající se povahy a trvání zkoušek nebo hodnocení v rámci zkoušení je na uvážení jednotlivých členských států.

3.2.3 Členské státy musí stanovit, zda se obsah konkrétního zkoušení bude vztahovat na zmocnění k provádění řidičských zkoušek pro jednu nebo pro více než jednu skupinu řidičských průkazů.

4. **Zabezpečování kvality a pravidelná školení**

4.1 *Zabezpečování kvality*

4.1.1 Členské státy přijmou opatření pro zabezpečení kvality, aby bylo zaručeno udržování úrovně zkušebních komisařů.

▼B

4.1.2 Opatření pro zabezpečení kvality by měla zahrnovat dohled nad zkušebními komisaři při práci, jejich další školení a opětovné akreditace, jejich nepřetržitý profesní rozvoj a pravidelné přezkoumání výsledků řidičských zkoušek, které provedli.

4.1.3 Členské státy musí stanovit, že každý zkušební komisař podléhá ročnímu dohledu s využitím opatření pro zabezpečení kvality uvedených v bodě 4.1.2. Členské státy musí navíc stanovit, že každý zkušební komisař je jednou za pět let sledován při provádění zkoušek, po minimální dobu představující v souhrnu alespoň půl dne, umožňující sledování několika zkoušek. Pokud jsou zjištěny problémy, je třeba přijmout nápravná opatření. Osoba provádějící dohled musí být osoba k tomuto účelu zmocněná členským státem.

4.1.4 Členské státy mohou stanovit, že pokud je zkušební komisař zmocněn k provádění řidičských zkoušek pro více než jednu skupinu, znamená splnění požadavku na dohled v souvislosti se zkouškami pro jednu skupinu splnění tohoto požadavku pro více než jednu skupinu.

4.1.5 Práci zkoušejícího musí sledovat a dozorovat orgán pověřený členským státem, aby bylo zajištěno správné a důsledné provádění hodnocení.

4.2 *Pravidelné školení.*

4.2.1 Členské státy stanoví, že pro zachování platnosti svého zmocnění se zkušební komisaři musí, bez ohledu na počet skupin, pro které jsou akreditováni, zúčastnit:

— minimálního řádného pravidelného školení v celkové délce čtyř dnů za období dvou let, s cílem:

— udržet a osvěžit si nezbytné znalosti a dovednosti pro zkoušení,

— rozvíjet nové schopnosti, které se staly nezbytným předpokladem pro výkon jejich povolání,

— zajistit, že zkušební komisař i nadále provádí zkoušky spravedlivým a jednotným způsobem,

— minimálního pravidelného školení v celkové délce alespoň pěti dnů za období pěti let:

— s cílem rozvíjet a zachovat si nezbytné praktické dovednosti řízení.

4.2.2 Členské státy přijmou vhodná opatření, která zajistí, aby zkušebním komisařům, u nichž platný systém zabezpečování kvality zjistil, ze vykazují výrazně špatné výsledky, bylo neprodleně poskytnuto zvláštní školení.

4.2.3 Pravidelné školení může mít svým charakterem podobu instruktáže, školení v učebně, tradiční nebo elektronicky vedené výuky a může probíhat jednotlivě nebo ve skupinách. Může zahrnovat opětovné akreditace podle norem, pokud to členské státy považují za vhodné.

4.2.4 Členské státy mohou stanovit, že pokud je zkušební komisař zmocněn k provádění řidičských zkoušek pro více než jednu skupinu, znamená splnění požadavku pravidelného školení v souvislosti se zkouškami pro jednu skupinu splnění tohoto požadavku pro více než jednu skupinu, pokud je splněna podmínka uvedená v bodě 4.2.5.

4.2.5 Pokud zkušební komisař neprováděl zkoušky pro některou skupinu po dobu 24 měsíců, je u tohoto zkoušejícího provedeno vhodné nové posouzení, než bude moci provádět řidičské zkoušky pro tuto skupinu. Toto nové posouzení může proběhnout jako součást požadavku podle bodu 4.2.1.

▼B

5. **Získaná práva**

5.1 Členské státy mohou osobám zmocněným k provádění řidičských zkoušek bezprostředně před vstupem těchto ustanovení v platnost povolit, aby řidičské zkoušky prováděly i nadále, bez ohledu na to, že nebyly zmocněny v souladu se všeobecnými podmínkami podle bodu 2 či postupem výchozí kvalifikace podle bodu 3.

5.2 Tito zkušební komisaři však podléhají opatřením pro pravidelný dohled a zabezpečení kvality stanoveným v bodě 4.

▼B

PŘÍLOHA V

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY NA VÝCVIK A ZKOUŠENÍ ŘIDIČŮ PRO JÍZDNÍ SOUPRAVY UVEDENÉ V ČL. 4 ODST. 4 PÍSM. b) DRUHÉM PODODSTAVCI

1. Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby:

   — schválily a dozorovaly výcvik podle čl. 7 odst. 1 písm. d) nebo

   — organizovaly zkoušky dovedností a chování podle čl. 7 odst. 1 písm. d).

2.1 Délka řidičského výcviku

   — nejméně 7 hodin.

3. Obsah řidičského výcviku

   Řidičský výcvik je zaměřen na znalosti, dovednosti a chování popsané v bodech 2 a 7 přílohy II. Zvláštní pozornost je věnována:

   — dynamice pohybu vozidla, bezpečnostním kritériím, tažným vozidlům a přívěsům (spojovacímu zařízení), správnému nakládání a bezpečnostním prvkům;

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

   — Každý účastník výcviku musí provést praktickou část a prokáže své dovednosti a chování na veřejných komunikacích;

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

4. Délka a obsah zkoušky dovedností a chování

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

▼B

PŘÍLOHA VI

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

1. Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby:

   — schválily a dozorovaly výcvik podle čl. 7 odst. 1 písm. c) nebo

   — organizovaly zkoušky dovedností a chování podle čl. 7 odst. 1 písm. c).

2. Délka řidičského výcviku

   — nejméně 7 hodin.

3. Obsah řidičského výcviku

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

   — Každý účastník musí provést praktickou část a prokáže své dovednosti a chování na veřejných komunikacích.

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

4. Délka a obsah zkoušky dovedností a chování

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

▼B

PŘÍLOHA VII

Část A

ZRUŠENÁ SMĚRNICE S NÁSLEDNÝMI ZMĚNAMI

(podle článku 17)

Směrnice Rady 91/439/EHS ([1])	(Úř. věst. L 237, 24. 8. 1991, s. 1)
Směrnice Rady 94/72/ES	(Úř. věst. L 337, 24. 12. 1994, s. 86)
Směrnice Rady 96/47/ES	(Úř. věst. L 235, 17. 9. 1996, s. 1)
Směrnice Rady 97/26/ES	(Úř. věst. L 150, 7. 6.1997, s. 41)
Směrnice Komise 2000/56/ES	(Úř. věst. L 237, 21. 9. 2000, s. 45)
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES, pouze čl. 10 odst. 2	(Úř. věst. L 226, 10. 9. 2003, s. 4)
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 1882/2003, pouze příloha II, bod 24	(Úř. věst. L 284, 31. 10. 2003, s. 1)

([1]) Směrnice 91/439/EHS byla rovněž změněna tímto aktem, který nebyl zrušen: akt o přistoupení z roku 1994.

Část B

LHŮTY PRO PROVEDENÍ DO VNITROSTÁTNÍHO PRÁVA A PRO UPLATŇOVÁNÍ

(podle článku 17)

Směrnice	Lhůta pro provedení	Datum použitelnosti
Směrnice 91/439/EHS	1. červenec 1994	1. červenec 1996
Směrnice 94/72/ES	-	1. leden 1995
Rozhodnutí 96/427/ES	-	16. červenec 1996
Směrnice 96/47/ES	1. červenec 1996	1. červenec 1996
Směrnice 97/26/ES	1. leden 1998	1. leden 1998
Směrnice 2000/56/ES	30. září 2003	30. září 2003, 30. září 2008 (příloha II bod 6.2.5) a 30. září 2013 (příloha II bod 5.2)
Směrnice 2003/59/ES	10. září 2006	10. září 2008 (osobní doprava) a 10. září 2009 (nákladní doprava)

▼B

PŘÍLOHA VIII

SROVNÁVACÍ TABULKA

Směrnice 91/439/EHS	Tato směrnice
Čl. 1 odst. 1 první věta	Čl. 1 odst. 1 první věta
Čl. 1 odst. 1 druhá věta	-
-	Čl. 1 odst. 2
Čl. 1 odst. 2	Čl. 2 odst. 1
—	Čl. 2 odst. 2
Čl. 1 odst. 3	-
Čl. 2 odst. 1	Čl. 1 odst. 1 druhá věta
Čl. 2 odst. 2	Čl. 3 odst. 1
	Čl. 3 odst. 2
	Čl. 3 odst. 2
Čl. 2 odst. 3	-
Čl. 2 odst. 4	-
Čl. 3 odst. 1 první pododstavec návětí	Čl. 4 odst. 1 první věta
-	Čl. 4 odst. 2 první odrážka
-	Čl. 4 odst. 2 třetí odrážka
Čl. 3 odst. 1 první pododstavec první odrážka	Čl. 4 odst. 3 první odrážka
Čl. 3 odst. 1 první pododstavec druhá odrážka	Čl. 4 odst. 4 písm. b) první pododstavec
Čl. 3 odst. 1 první pododstavec třetí odrážka	Čl. 4 odst. 4 písm. b) druhý pododstavec
Čl. 3 odst. 1 první pododstavec čtvrtá odrážka	Čl. 4 odst. 4 písm. c)
Čl. 3 odst. 1 první pododstavec pátá odrážka	Čl. 4 odst. 4 písm. f)
Čl. 3 odst. 1 první pododstavec šestá odrážka	Čl. 4 odst. 4 písm. g)
Čl. 3 odst. 1 první pododstavec sedmá odrážka	Čl. 4 odst. 4 písm. j)
Čl. 3 odst. 1 první pododstavec osmá odrážka	Čl. 4 odst. 4 písm. k)
Čl. 3 odst. 2 první pododstavec návětí	-
Čl. 3 odst. 2 první pododstavec první odrážka	Čl. 4 odst. 3 písm. a)
Čl. 3 odst. 2 první pododstavec druhá odrážka	Čl. 4 odst. 4 písm. a)

▼B

Směrnice 91/439/EHS	Tato směrnice
Čl. 3 odst. 2 první pododstavec třetí odrážka	Čl. 4 odst. 4 písm. d)
Čl. 3 odst. 2 první pododstavec čtvrtá odrážka	Čl. 4 odst. 4 písm. e)
Čl. 3 odst. 2 první pododstavec pátá odrážka	Čl. 4 odst. 4 písm. h)
Čl. 3 odst. 2 první pododstavec šestá odrážka, návětí	Čl. 4 odst. 4 písm. i)
Čl. 3 odst. 2 první pododstavec šestá odrážka první pododrážka	-
Čl. 3 odst. 2 první pododstavec šestá odrážka druhá pododrážka	-
Čl. 3 odst. 3 návětí	-
Čl. 3 odst. 3 první odrážka	Čl. 4 odst. 1 třetí věta
Čl. 3 odst. 3 druhá odrážka první pododstavec	Čl. 4 odst. 3 druhá odrážka
Čl. 3 odst. 3 druhá odrážka druhý pododstavec	-
Čl. 3 odst. 3 třetí odrážka	Čl. 4 odst. 3 první odrážka
Čl. 3 odst. 3 čtvrtá odrážka	Čl. 4 odst. 4 první odrážka
Čl. 3 odst. 3 pátá odrážka	Čl. 4 odst. 4 druhá odrážka
-	Čl. 4 odst. 3
Čl. 3 odst. 4	-
Čl. 3 odst. 5	-
Čl. 3 odst. 6	Čl. 4 odst. 5 první věta
—	Čl. 4 odst. 5 druhá věta
Článek 4	Článek 5
Čl. 5 odst. 1	Čl. 6 odst. 1
Čl. 5 odst. 1 písm. a)	Čl. 6 odst. 1 písm. a)
Čl. 5 odst. 1 písm. b)	Čl. 6 odst. 1 písm. b)
Čl. 5 odst. 2 návětí	Čl. 6 odst. 2 návětí
Čl. 5 odst. 2 písm. a)	Čl. 6 odst. 2 písm. a)
Čl. 5 odst. 2 písm. b)	Čl. 6 odst. 2 písm. b)

▼B

Směrnice 91/439/EHS	Tato směrnice
—	Čl. 6 odst. 2 písm. c)
—	Čl. 6 odst. 2 písm. d)
—	Čl. 6 odst. 2 písm. e)
—	Čl. 6 odst. 2 písm. f)
Čl. 5 odst. 3	—
Čl. 5 odst. 4	Čl. 6 odst. 4
Čl. 6 odst. 1 návětí	Čl. 4 odst. 1 druhá věta
Čl. 6 odst. 1 písm. a) první odrážka	Čl. 4 odst. 3 písm. a) třetí odrážka
Čl. 6 odst. 1 písm. a) druhá odrážka	Čl. 4 odst. 4 písm. a) druhá odrážka
Čl. 6 odst. 1 písm. b) první odrážka	Čl. 4 odst. 3 písm. b) druhá odrážka
	Čl. 4 odst. 3 písm. c) druhá odrážka
Čl. 6 odst. 1 písm. b) druhá odrážka první alternativa	Čl. 4 odst. 4 písm. b) pátý pododstavec
Čl. 6 odst. 1 písm. b) druhá odrážka druhá alternativa	Čl. 4 odst. 4 písm. c) druhá odrážka
Čl. 6 odst. 1 písm. b) třetí odrážka první a druhá alternativa	Čl. 4 odst. 4 písm. g) druhá odrážka
Čl. 6 odst. 1 písm. b) třetí odrážka třetí a čtvrtá alternativa	Čl. 4 odst. 4 písm. e) třetí odrážka
Čl. 6 odst. 1 písm. c) první odrážka první a druhá alternativa	Čl. 4 odst. 4 písm. k) druhá odrážka
Čl. 6 odst. 1 písm. c) první odrážka třetí a čtvrtá alternativa	Čl. 4 odst. 4 písm. i) druhá odrážka
Čl. 6 odst. 2	Čl. 4 odst. 6 první pododstavec
-	Čl. 4 odst. 6 druhý pododstavec
Čl. 6 odst. 3	Čl. 4 odst. 6 třetí a čtvrtý pododstavec
Čl. 7 odst. 1 návětí	Čl. 7 odst. 1 návětí
Čl. 7 odst. 1 písm. a)	Čl. 7 odst. 1 písm. a)
-	Čl. 7 odst. 1 písm. b)
-	Čl. 7 odst. 1 písm. c)
-	Čl. 7 odst. 1 písm. d)
Čl. 7 odst. 1 písm. b)	Čl. 7 odst. 1 písm. e)

▼B

Směrnice 91/439/EHS	Tato směrnice
Čl. 7 odst. 2	-
Čl. 7 odst. 3	-
-	Čl. 7 odst. 2
-	Čl. 7 odst. 3
Čl. 7 odst. 4	Čl. 7 odst. 4
Čl. 7 odst. 5	Čl. 7 odst. 5 písm. a)
-	Čl. 7 odst. 5 písm. b)
-	Čl. 7 odst. 5 písm. c)
-	Čl. 7 odst. 5 písm. d)
Čl. 7a odst. 1	-
Čl. 7a odst. 2	Článek 8
Článek 7b	Článek 9
-	Článek 10
Článek 8	Článek 11
Článek 9	Článek 12
Článek 10	Čl. 13 odst. 1
-	Čl. 13 odst. 2
Článek 11	Článek 14
Čl. 12 odst. 1	-
Čl. 12 odst. 2	-
Čl. 12 odst. 3	Článek 15
-	Článek 16
Článek 13	Čl. 17 první pododstavec
-	Čl. 17 druhý pododstavec
-	Článek 18
Článek 14	Článek 19
Příloha I	-
Příloha Ia	Příloha I
Příloha II	Příloha II
Příloha III	Příloha III
-	Příloha IV
-	Příloha V
-	Příloha VI