EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 1.2.2021
COM(2021) 34 final

2021/0018 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

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

(Text s významem pro EHP)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. V souvislosti s konceptem „Evropa občanů“ přikládá Komise značnou důležitost zjednodušení a přehlednějšímu uspořádání práva Unie, aby se stalo srozumitelnějším a přístupnějším pro občany, a ti pak mohou lépe uplatňovat jednotlivá práva, která jim přiznává.

   Tohoto cíle nelze dosáhnout, dokud zůstanou jednotlivá ustanovení, která byla často několikrát podstatným způsobem změněna, roztroušena jak v původním předpisu, tak v pozdějších novelách. Je nutno proto vynaložit notné úsilí při vyhledávání a porovnávání jednotlivých předpisů, aby bylo lze nalézt právě platná ustanovení.

   Z tohoto důvodu je rovněž kodifikace často měněné právní úpravy nutná pro zachování její srozumitelnosti a průhlednosti.

2. Komise svým rozhodnutím ze dne 1. dubna 1987[1] uložila svým útvarům, aby přistoupily ke kodifikaci jakéhokoli předpisu nejpozději po jeho desáté změně, přičemž zdůraznila, že se jedná o minimální pravidlo a jednotlivé útvary by se měly v zájmu srozumitelnosti a přehlednosti předpisů snažit kodifikovat akty, za něž nesou odpovědnost, i v kratších intervalech.

3. Závěry předsednictví Evropské rady z Edinburku (prosinec 1992) toto potvrdily[2] a zdůraznily význam kodifikace, neboť skýtá právní jistotu ohledně otázky, která právní norma se v určitém okamžiku použije na daný právní vztah.

   Kodifikace musí proběhnout v plném souladu s obvyklým postupem přijímání aktů Unie.

   S ohledem na skutečnost, že v aktech podrobených kodifikaci nemohou být prováděny žádné podstatné změny, se Evropský parlament, Rada a Komise dohodly prostřednictvím interinstitucionální dohody ze dne 20. prosince 1994 na zkráceném postupu pro rychlé přijímání kodifikovaných aktů.

4. Účelem tohoto návrhu je provedení kodifikace směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES ze dne 15. července 2003 o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a směrnice Rady 91/439/EHS a zrušení směrnice Rady 76/914/EHS[3]. Směrnice nahradí různé akty, které jsou do ní začleněny[4]; zcela zachovává jejich obsah, a omezuje se tak pouze na jejich spojení a zapracování pouze takových formálních změn, které vyžaduje samotná kodifikace.

5. Tento kodifikační návrh byl vypracován na základě předchozího konsolidovaného znění směrnice 2003/59/ES a jejích následných změn vyhotoveného ve 24 úředních jazycích Úřadem pro publikace Evropské unie pomocí systému na zpracování dat. V případech, že bylo změněno číslování článků, je vztah mezi dřívějším a novým číslováním představen ve srovnávací tabulce uvedené v příloze V kodifikované směrnice.

---

1 KOM(87) 868 PV.
2 Viz část A přílohu 3 uvedených závěrů.
3 Zařazeno do legislativního programu pro 2020.
4 Viz příloha IV část A tohoto návrhu.

↓ 2003/59/ES (přizpůsobený)

2021/0018 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

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

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru[5],

s ohledem na stanovisko Výboru regionů[6],

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

↓

(1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES[7] byla několikrát podstatně změněna[8]. V zájmu přehlednosti a srozumitelnosti by uvedená směrnice měla být kodifikována.

↓ 2018/645 bod odůvodnění 1

(2) Ve své bílé knize ze dne 28. března 2011 nazvané „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“[9] Komise vytyčuje cíl spočívající ve „vizi nula“, podle kterého by se měla Unie dostat do situace, kdy se počet obětí nehod v silniční dopravě do roku 2050 sníží téměř na nulu.

5 Úř. věst. C […], […], s. […].

6 Úř. věst. C […], […], s. […].

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

8 Viz příloha IV část A.

9 COM(2011) 144 final.

↓ 2018/645 bod odůvodnění 2

(3) Komise ve svém sdělení o směrech politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011 – 2020 nazvaném „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011 - 2020“[10] navrhla cíl snížit do roku 2020 počet smrtelných nehod na silnicích na území Unie o polovinu, počínaje rokem 2010. S ohledem na dosažení tohoto záměru Komise stanovila sedm strategických cílů včetně zlepšení vzdělávání a výcviku účastníků silničního provozu a ochrany zranitelných účastníků silničního provozu.

↓ 2018/645 bod odůvodnění 3

(4) Evropská rada podpořila ve dnech 23. až 24. října 2014 závazný cíl snížit do roku 2030 ve srovnání s rokem 1990 domácí emise skleníkových plynů z celého hospodářství nejméně o 40 %. Tento cíl napomůže k uskutečnění dlouhodobých cílů Pařížské dohody a k jeho dosažení by měla přispět všechna odvětví ekonomiky. V odvětví dopravy je nutné přistupovat k prosazování snižování emisí a energetické účinnosti komplexně. Na cestě k nízkoemisní mobilitě by mělo být dosaženo pokroku, a to mimo jiné prostřednictvím výzkumu a zavedení technických novinek, které jsou již dostupné. Řidiče je třeba řádně vyškolit, tak aby řídili co nejefektivněji.

↓ 2003/59/ES bod odůvodnění 3 (přizpůsobený)

(5) Aby řidiči mohli vyhovět poptávce ⌦ vztahující se k ⌫ trhu silniční dopravy, ⌦ by ⌫ předpisy ⌦ Unie o minimální úrovni výcviku pro řidiče silniční dopravy měly být ⌫ uplatňovány na všechny řidiče bez ohledu na to, zda vykonávají své povolání jako osoby samostatně výdělečně činné nebo jako zaměstnanci a zda pro vlastní nebo cizí potřebu.

↓ 2003/59/ES bod odůvodnění 4 (přizpůsobený)

(6) Cílem předpisů ⌦ Unie o minimální úrovni výcviku pro řidiče silniční dopravy ⌫ je zajistit, aby prostřednictvím své kvalifikace získal řidič takové schopnosti, které mu umožní přístup k řidičskému povolání a jeho výkonu.

↓ 2003/59/ES bod odůvodnění 5

(7) Zejména povinnost mít výchozí kvalifikaci a podstupovat pravidelná školení má za cíl zlepšit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a bezpečnost řidiče včetně činností vykonávaných řidičem v době, kdy vozidlo stojí. Navíc má moderní povaha povolání řidiče mezi mladými lidmi vyvolat zájem o toto povolání a usnadnit nábor nových řidičů v době jejich nedostatku.

[10] COM(2010) 389 final.

↓ 2003/59/ES bod odůvodnění 6

(8) Aby se předešlo nerovným podmínkám hospodářské soutěže, měla by se tato směrnice vztahovat na povolání řidiče vykonávané jak státními příslušníky členských států, tak státní příslušníky třetích zemí, kteří jsou zaměstnáni nebo využíváni podnikem usazeným v některém členském státě.

↓ 2003/59/ES bod odůvodnění 22 (přizpůsobený)

(9) Je žádoucí, aby byli za účelem dodržování zásad práva ⌦ Unie ⌫ z oblasti působnosti této směrnice vyjmuti řidiči vozidel používaných k provozování dopravy tam, kde se vliv této dopravy na bezpečnost považuje za méně výrazný nebo kde by požadavky této směrnice ukládaly neúměrné hospodářské nebo sociální břemeno.

↓ 2018/645 bod odůvodnění 6 (přizpůsobený)

(10) ⌦ Měly by být stanoveny určité výjimky ⌫ týkající ⌦ se ⌫ situací, kdy řízení není hlavní činností řidiče a kde by povinnost řidiče splňovat požadavky ⌦ této ⌫ směrnice představovala pro řidiče nepřiměřenou zátěž. Obecně se má za to, že řízení není hlavní činností řidiče, pokud zabírá méně než 30 % pracovní doby za jeden měsíc.

↓ 2018/645 bod odůvodnění 7 (přizpůsobený)

(11) Není-li řízení časté, jedná-li se o řízení ve venkovských oblastech, ⌦ nebo ⌫ řídí-li řidiči za účelem zásobování vlastního podniku, měly by se uplatňovat výjimky za podmínky, že je zajištěna bezpečnost silničního provozu. Vzhledem k tomu, že v rámci Unie existují ve venkovských oblastech rozdílné geografické a klimatické podmínky i rozdíly v hustotě obyvatelstva, členské státy by měly mít možnost určit, zda lze takové řízení považovat za příležitostné a zda má taková výjimka dopad na bezpečnost silničního provozu, například na základě druhu pozemní komunikace, hustoty provozu nebo přítomnosti zranitelných účastníků silničního provozu.

↓ 2018/645 bod odůvodnění 8

(12) Vzhledem k tomu, že vzdálenosti, které musí v rámci své pracovní činnosti pokrýt osoby pracující v zemědělství, zahradnictví, lesnictví, v chovu a rybolovu, jež jsou vyňaty z působnosti této směrnice, se mohou napříč Unií lišit, mělo by být ponecháno na členských státech, aby ve svém vnitrostátním právu stanovily maximální přípustné vzdálenosti stanovené od místa základny podniku, na něž se budou vztahovat výjimky.

↓ 2003/59/ES bod odůvodnění 7 (přizpůsobený)

(13) Za účelem zjištění, zda řidič plní své povinnosti, by měly členské státy řidiči vydat osvědčení odborné způsobilosti ("osvědčení"), které potvrzuje jeho výchozí kvalifikaci nebo pravidelné školení.

↓ 2003/59/ES bod odůvodnění 8 (přizpůsobený)

(14) Členské státy by měly mít možnost volit z několika možností, aby usnadnily provádění ustanovení ve vztahu k výchozí kvalifikaci.

↓ 2003/59/ES bod odůvodnění 9

(15) Pro udržení své kvalifikace řidiče by měli mít stávající řidiči povinnost podstupovat pravidelná školení na procvičení schopností podstatných pro výkon jejich povolání.

↓ 2018/645 bod odůvodnění 9 (přizpůsobený)

(16) ⌦ Od řidičů ⌫, kteří byli osvobozeni od požadavku na výchozí kvalifikaci, ⌦ by při zachování této výjimky ⌫ mělo být ⌦ přesto ⌫ požadováno, aby absolvovali pravidelná školení s cílem zajistit, aby znalosti, které jsou podstatné pro jejich práci, odpovídaly aktuálnímu stavu.

↓ 2003/59/ES bod odůvodnění 10 (přizpůsobený)

(17) Minimální požadavky na výchozí kvalifikaci a pravidelné školení se týkají bezpečnostních pravidel, která je třeba dodržovat při řízení a v době, kdy vozidlo stojí. Rozvoj defenzivní jízdy (předvídání nebezpečí a ohleduplnost vůči ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích) jde ruku v ruce s hospodárnou spotřebou pohonných hmot, což ⌦ by mělo ⌫ mít pozitivní vliv jak na společnost, tak na odvětví silniční dopravy.

↓ 2003/59/ES bod odůvodnění 11

(18) Touto směrnicí by neměla být dotčena práva získaná řidičem, který byl před dnem stanoveným pro získání osvědčení, které potvrzuje výchozí kvalifikaci nebo pravidelné školení, držitelem řidičského oprávnění potřebného pro výkon povolání řidiče.

↓ 2003/59/ES bod odůvodnění 12 (přizpůsobený)

(19) Pořádat výcvikové kurzy stanovené pro výchozí kvalifikaci a pravidelné školení by měla jen výcviková střediska schválená příslušnými orgány členských států. K zajištění kvality těchto schválených středisek ⌦ by ⌫ příslušné orgány ⌦ měly ⌫

stanovit harmonizovaná kritéria pro jejich schvalování včetně kritérií osvědčené vysoké úrovně odborné způsobilosti.

↓ 2003/59/ES bod odůvodnění 13 (přizpůsobený)

(20) Pořádáním zkoušek stanovených v souvislosti s výchozí kvalifikací a pravidelným školením by měly být pověřeny nejen příslušné orgány členských států, ale také všechny jimi určené subjekty. S ohledem na důležitost této směrnice pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a rovnost podmínek hospodářské soutěže ⌦ by ⌫ příslušné orgány členských států ⌦ měly ⌫ vykonávat nad těmito zkouškami dozor.

↓ 2003/59/ES bod odůvodnění 14 (přizpůsobený)

(21) Členské státy by měly stanovit, že první pravidelné školení má být dokončeno a odpovídající osvědčení vydáno do pěti let následujících po dni vydání osvědčení potvrzujícího výchozí kvalifikaci nebo po uplynutí lhůty stanovené pro některé řidiče k uplatnění jejich získaných práv. ⌦ Mělo by ⌫ být rovněž možné tyto lhůty zkrátit nebo prodloužit. Po prvním pravidelném školení ⌦ by měl ⌫ řidič procházet dalším pravidelným školením vždy po pěti letech.

↓ 2003/59/ES bod odůvodnění 15 (přizpůsobený)

~~(22)~~ K potvrzení, že řidič jako státní příslušník členského státu je držitelem jednoho z osvědčení stanoveného touto směrnicí, a k usnadnění vzájemného uznávání různých osvědčení by měly členské státy připojit harmonizovaný kód ⌦ Unie ⌫ stanovený pro tento účel spolu s dobou platnosti kódu buď k řidičskému průkazu, nebo k průkazu kvalifikace řidiče vzájemně uznávaného členskými státy, jehož harmonizovaný vzor je stanoven v této směrnici. Tento průkaz by měl s ohledem na důležitost práv, která propůjčuje ve vztahu k bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a rovnost podmínek hospodářské soutěže, splňovat stejné bezpečnostní požadavky jako řidičský průkaz.

↓ 2018/645 bod odůvodnění 10 (přizpůsobený)

(23) Členské státy by si ve spolupráci s Komisí měly elektronicky vyměňovat informace o osvědčeních. Měly by zřídit nezbytnou elektronickou platformu, při čemž by měly vzít v potaz analýzu nákladů a přínosů, kterou vypracovala Komise, včetně možnosti rozšířit síť řidičských průkazů EU zavedenou na základě směrnice 2006/126/ES Evropského parlamentu a Rady[11]. Členským státům to, kromě jiných výhod, umožní snadný přístup k informacím o absolvovaném školení, jež není uvedeno v řidičském průkazu řidiče. Je důležité, aby členské státy a Komise vyvinuly úsilí o další rozvoj

---

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

této funkce, s cílem umožnit přístup do platformy v reálném čase během silničních kontrol.

↓ 2018/645 bod odůvodnění 11 (přizpůsobený)

(24) Vzhledem k vývoji v oblasti školení a vzdělávání a za účelem zvýšení přínosu ⌦ této ⌫ směrnice k bezpečnosti silničního provozu a relevance školení pro řidiče by měla být ve výcvikových kurzech ⌦ probírána ⌫ témata týkající se bezpečnosti silničního provozu, jako je vnímání rizik, ochrana zranitelných účastníků silničního provozu, zejména chodců, cyklistů a osob s omezenou pohyblivostí, palivově úsporné řízení, řízení v extrémních povětrnostních podmínkách a přeprava mimořádného nákladu. V této souvislosti by se kurzy měly týkat rovněž inteligentních dopravních systémů a měly by být aktualizovány v závislosti na technologickém vývoji.

↓ 2018/645 bod odůvodnění 12

(25) Členským státům je nutno poskytnout jasnou možnost zlepšit a modernizovat praxi školení s využitím nástrojů informačních a komunikačních technologií (IKT), jako je e-learning a kombinované učení, pro část školení při současném zajištění jeho kvality. Při zlepšování a modernizaci postupů školení s využitím nástrojů IKT je třeba vzít v potaz skutečnost, že některá specifická témata vyžadují praktický výcvik a pomocí těchto výukových nástrojů je nelze řádně vyložit, například nasazování sněhových řetězů nebo zabezpečování nákladů či jiné prvky školení, při nichž je důležitá praktická část. Praktický výcvik může, ale nemusí, spočívat v řízení. Podstatná část školení požadovaného podle této směrnice by měla probíhat ve schváleném výcvikovém středisku.

↓ 2018/645 bod odůvodnění 13 (přizpůsobený)

(26) Aby byl zajištěn soulad mezi různými formami školení požadovanými podle právních předpisů Unie, by členské státy měly mít možnost kombinovat různé druhy relevantního školení: například by měly mít možnost spojit školení zaměřené na přepravu nebezpečných věcí, na zvyšování povědomí o problematice zdravotního postižení nebo na přepravu zvířat se školením stanoveným ⌦ v této ⌫ směrnici.

↓ 2018/645 bod odůvodnění 14 (přizpůsobený)

(27) Aby ⌦ rozdíly v postupech ⌫ jednotlivých členských států nebránily vzájemnému uznávání a neomezovaly právo řidičů absolvovat pravidelné školení v členském státě, kde pracují, měly by mít orgány členských států povinnost vydat průkaz kvalifikace řidiče v podobě předepsané standardními vzory, jenž zajistí jeho vzájemné uznání každému řidiči, který splňuje požadavky ⌦ této ⌫ směrnice, pokud dokončené školení nelze vyznačit do řidičského průkazu.

↓ 2018/645 bod odůvodnění 15

(28) Používání osvědčení řidiče řidiči ze třetích zemí jako doklad o dodržení požadavků na školení by mohlo představovat překážku pro řidiče v případě, že dopravce vrátí osvědčení vydávajícím orgánům, zejména pokud si řidiči přejí uzavřít pracovní poměr v jiném členském státě. Aby se předešlo situacím, kdy řidiči za takových okolností musí při uzavření nového pracovního poměru svůj výcvik opakovat, členské státy by měly být vybízeny ke spolupráci a k výměně informací o kvalifikaci řidičů.

↓ 2018/645 bod odůvodnění 19

(29) S cílem přispět ke snižování emisí skleníkových plynů a ke zvyšování kvality ovzduší usnadněním využívání vozidel s pohonem na alternativní paliva by členské státy měly mít možnost povolit na svém území držitelům řidičského oprávnění skupiny B řídit některé druhy vozidel s pohonem na alternativní paliva, jejichž maximální přípustná hmotnost je vyšší než 3 500 kg, ale nepřesahuje 4 250 kg. Tato možnost přesáhnout 3 500 kg by měla být podmíněna tím, že je tato dodatečná povolená hmotnost způsobena výlučně překročením hmotnosti v důsledku alternativních pohonných systémů a měla by podléhat omezením a podmínkám, které mají zabránit nepříznivým dopadům na bezpečnost silničního provozu.

↓ 2003/59/ES bod odůvodnění 17

(30) Zvláštní ustanovení o vydávání osvědčení by měla být stanovena pro řidiče, na které se vztahuje tato směrnice a kteří jsou státními příslušníky třetích zemí.

↓ 2019/1243 článek 1 a příloha bod IX (přizpůsobený)

(31) Za účelem přizpůsobení ⌦ této ⌫ směrnice vědeckému a technickému pokroku by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské Unie, pokud jde o změny příloh I a II ⌦ této ⌫ směrnice. Je obzvláště důležité, aby Komise vedla v rámci přípravné činnosti odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů[12]. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

↓ 2018/645 bod odůvodnění 20 (přizpůsobený)

(32) Jelikož cílů této směrnice, totiž ⌦ stanovení ⌫ celounijní úrovně výchozí kvalifikace a pravidelného školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich, z důvodu přeshraniční povahy silniční dopravy a otázek, které má tato směrnice řešit,

[12] Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

🡻

(33) Touto směrnicí by neměly být dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení směrnic uvedených v příloze IV části B ve vnitrostátním právu a den jejich použitelnosti,

---

🡻 2003/59/ES

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

🡻 2018/645 čl. 1 bod 1 (přizpůsobený)

Článek 1

Oblast působnosti

Tato směrnice se vztahuje na práci řidičů vykonávanou:

a) státními příslušníky členského státu, a

b) státními příslušníky třetích zemí, kteří jsou zaměstnáni nebo využíváni podnikem usazeným v některém členském státě

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

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

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

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

🡻 2018/645 čl. 1 bod 2 (přizpůsobený)

Článek 2

Výjimky

1. Tato směrnice se nevztahuje na řidiče vozidel:

a) s nejvyšší povolenou rychlostí nepřevyšující 45 km/h;

b) používaných nebo kontrolovaných ozbrojenými silami, civilní obranou, požárními sbory, silami odpovědnými za udržování veřejného pořádku a zdravotnickými záchrannými službami, uskutečňuje-li se přeprava v rámci jim svěřených úkolů;

c) podrobovaných silničním jízdním zkouškám pro účely vývoje, opravy nebo údržby, a řidiče nových nebo přestavěných vozidel, která ještě nebyla uvedena do provozu;

d) pro která je požadováno řidičské oprávnění skupiny D nebo D1 a s nimiž pracovníci údržby jezdí bez cestujících do a ze střediska údržby, které se nachází v blízkosti nejbližší technické základny využívané provozovatelem přepravy, pod podmínkou, že řízení vozidla není hlavní činností řidiče;

e) používaných za mimořádných okolností nebo při záchranných akcích včetně vozidel používaných k neobchodní přepravě humanitární pomoci;

f) používaných pro výuku řízení a řidičské zkoušky osob, které chtějí získat řidičský průkaz nebo osvědčení odborné způsobilosti podle článku 6 a čl. 8 odst. 1, pokud se tato vozidla nepoužívají k obchodní přepravě zboží a cestujících;

g) používaných pro neobchodní přepravu cestujících nebo zboží;

h) přepravujících materiál, vybavení nebo stroje, které mají být použity řidičem při výkonu jeho práce, pokud řízení vozidla není hlavní činností řidiče.

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

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

a) řidiči vozidel využívají vozidla ve venkovských oblastech pro zásobování svého vlastního podniku;

b) řidiči vozidel nenabízejí přepravní služby;

c) členské státy se domnívají, že se jedná o příležitostnou dopravu, která nemá vliv na bezpečnost silničního provozu.

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

↓ 2003/59/ES (přizpůsobený)

Článek 3

Kvalifikace a školení

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

a) systém výchozí kvalifikace

Členské státy zvolí jednu z těchto dvou možností:

i) možnost slučující účast na kurzu a zkoušku

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

ii) možnost zahrnující pouze zkoušku

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

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

b) systém pravidelného školení

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

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

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

3. Členské státy mohou řidiče, který získal osvědčení podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009[13], osvobodit od zkoušek uvedených v odst. 1 písm. a) bodě i) a ii) a v odstavci 2 v předmětech zahrnutých do zkoušek stanovených uvedeným nařízením a případně od účasti na těch částech kurzu, které těmto předmětům odpovídají.

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

↓ 2003/59/ES (přizpůsobený)
→1 oprava (Úř. věst. L 226 ze dne 10. září 2003, s. 4)

Článek 4

Získaná práva

Tito řidiči jsou osvobozeni od povinnosti získat výchozí kvalifikaci:

a) →1 řidiči, kteří jsou držiteli řidičského průkazu s oprávněním skupiny D1, D1 + E, D nebo D + E nebo řidičského průkazu uznávaného jako rovnocenný a vydaného nejpozději ⌦ 10. září 2008 ⌫; ←

b) řidiči, kteří jsou držiteli řidičského průkazu s oprávněním skupiny C1, C1 + E, C nebo C + E nebo řidičského průkazu uznávaného jako rovnocenný a vydaného nejpozději ⌦ 10. září 2009 ⌫.

Článek 5

Výchozí kvalifikace

1. Pro přístup k výchozí kvalifikaci není nutné předem získat odpovídající řidičský průkaz.

2. Řidiči vozidla určeného pro nákladní dopravu mohou řídit:

a) od věku 18 let:

   i) vozidlo vyžadující řidičský průkaz s oprávněním skupin C a C + E, pokud jsou držiteli osvědčení podle čl. 6 odst. 1;

   ii) vozidlo vyžadující řidičský průkaz s oprávněním skupin C1 a C1 + E, pokud jsou držiteli osvědčení podle čl. 6 odst. 2;

b) →1 od věku 21 let vozidlo vyžadující řidičský průkaz s oprávněním skupin C a C + E, pokud jsou držiteli osvědčení podle čl. 6 odst. 2. ←

3. Řidiči vozidel určených pro osobní dopravu mohou řídit:

a) od věku 21 let:

   i) vozidlo vyžadující řidičský průkaz s oprávněním skupin D a D + E pro osobní dopravu linkovou dopravou, pokud trasa nepřesahuje 50 km, jakož i vozidlo vyžadující řidičský průkaz s oprávněním skupin D1 a D1 + E, pokud jsou držiteli osvědčení podle čl. 6 odst. 2.

   Řidiče vozidel, kteří dosáhli věku 18 let, může každý členský stát oprávnit, aby na jeho území řídili vozidla některé z uvedených skupin, pokud jsou držiteli osvědčení podle čl. 6 odst. 1;

   ii) vozidlo vyžadující řidičský průkaz s oprávněním skupin D a D + E, pokud jsou držiteli osvědčení podle čl. 6 odst. 1.

   Řidiče vozidel, kteří dosáhli věku 20 let, může každý členský stát oprávnit, aby na jeho území řídili vozidla některé z uvedených skupin, pokud jsou držiteli osvědčení podle čl. 6 odst. 1. Tento požadavek může být snížen na 18 let, pokud řidič řídí dané vozidlo bez cestujících;

b) od věku 23 let vozidlo vyžadující řidičský průkaz s oprávněním skupin D a D+E, pokud jsou držiteli osvědčení podle čl. 6 odst. 2.

4. Aniž je dotčena věková hranice uvedená v odstavci 2, jsou řidiči provozující nákladní dopravu, kteří jsou držiteli osvědčení podle článku 6 pro některou ze skupin stanovenou v odstavci 2 tohoto článku, osvobozeni od povinnosti získat osvědčení pro jakoukoli jinou skupinu vozidel podle uvedeného odstavce.

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

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

Článek 6

Osvědčení odborné způsobilosti potvrzující výchozí kvalifikaci

1. Osvědčení odborné způsobilosti potvrzující výchozí kvalifikaci

a) Osvědčení odborné způsobilosti udělené na základě účasti na kurzu a zkoušky

V souladu s čl. 3 odst. 1 písm. a) bodem i) vyžadují členské státy od účastníků řidičského výcviku účast na kurzech ve výcvikovém středisku schváleném příslušnými orgány v souladu s oddílem 5 přílohy I („schválená výcviková střediska“). Tyto kurzy zahrnují všechny předměty uvedené v oddíle 1 přílohy I. Výcvik je zakončen úspěšným složením zkoušek stanovených v oddíle 2 bodě 2.1 přílohy I. Tyto zkoušky pořádají příslušné orgány členských států nebo subjekty jimi určené a slouží ke kontrole, zda má účastník řidičského výcviku v uvedených předmětech znalosti požadované v oddíle l přílohy I. Uvedené orgány nebo subjekty vykonávají při zkouškách dozor a řidičům, kteří je úspěšně složili, vydávají osvědčení odborné způsobilosti potvrzující výchozí kvalifikaci.

b) Osvědčení odborné způsobilosti udělené na základě zkoušek

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

2. Osvědčení odborné způsobilosti potvrzující zrychlenou výchozí kvalifikaci

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

Výcvik je zakončen zkouškou stanovenou v oddíle 3 přílohy I. Tuto zkoušku pořádají příslušné orgány členských států nebo subjekty jimi určené a slouží ke kontrole, zda má účastník řidičského výcviku v uvedených předmětech znalosti požadované v oddíle l přílohy I. Uvedené orgány nebo subjekty vykonávají při zkouškách dozor a řidičům, kteří je úspěšně složili, vydávají osvědčení odborné způsobilosti potvrzující zrychlenou výchozí kvalifikaci.

↓ 2018/645 čl. 1 bod 3

Článek 7

Pravidelné školení

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

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

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

↓ 2003/59/ES (přizpůsobený)

Článek 8

Osvědčení odborné způsobilosti potvrzující pravidelné školení

1. Po skončení pravidelného školení podle článku 7 vydají příslušné orgány členských států nebo schválené výcvikové středisko řidiči osvědčení odborné způsobilosti potvrzující pravidelné školení.

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

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

3. Řidič, který dokončil první kurz pravidelného školení podle odstavce 2, podstupuje pravidelné školení každý pátý rok před uplynutím doby platnosti osvědčení odborné způsobilosti potvrzujícího pravidelné školení.

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

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

Článek 9

Místo výcviku

↓ 2018/645 čl. 1 bod 4

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

↓ 2003/59/ES (přizpůsobený)

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

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

↓ 2018/645 čl. 1 bod 5 (přizpůsobený)

Článek 10

Kód unie

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

– do řidičského průkazu,

– nebo do průkazu kvalifikace řidiče zhotoveného podle vzoru uvedeného v příloze II této směrnice.

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

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

2. Řidiči uvedenému v čl. 1 písm. b) ⌦ této směrnice ⌫, který řídí vozidla užívaná pro silniční nákladní dopravu, je rovněž povoleno prokázat svou kvalifikaci a výcvik požadované touto směrnicí osvědčením řidiče stanoveným v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009[14], pokud je toto osvědčení opatřeno kódem Unie 95. Pro účely této směrnice členský stát, který vydal osvědčení, vyznačí kód Unie 95 v části osvědčení vyhrazené pro poznámky, pokud dotčený řidič splnil požadavky na kvalifikaci a požadavky na školení stanovené v této směrnici.

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

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

↓ 2018/645 čl. 1 bod 6

Článek 11

Síť pro prosazování

1. Pro účely prosazování předpisů si členské státy vyměňují informace o vydaných či odňatých osvědčeních odborné způsobilosti. Za tímto účelem členské státy ve spolupráci s Komisí zřídí elektronickou síť nebo rozšíří síť stávající a zohlední při tom posouzení cenově nejvýhodnější možnosti, které vypracovala Komise.

2. Síť může obsahovat informace uvedené v osvědčeních odborné způsobilosti, jakož i informace ohledně administrativních postupů spojených s těmito osvědčeními.

3. V souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679[15] členské státy zajistí, aby zpracování osobních údajů bylo prováděno pouze pro účely ověření souladu s touto směrnicí, zejména s požadavky na školení stanovenými v této směrnici.

4. Přístup do sítě musí být zabezpečen. Členské státy mohou poskytnout přístup pouze příslušným orgánům, které odpovídají za provádění této směrnice a kontrolu souladu s ní.

↓ 2019/1243 článek 1 a příloha bod IX odst. 5 (přizpůsobený)

Článek 12

Přizpůsobení vědeckému a technickému pokroku

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

Článek 13

Výkon přenesené pravomoci

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

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 12 je svěřena Komisi na dobu pěti let od 26. července 2019. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

---

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

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 12 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

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

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

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 12 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

↓ 2003/59/ES (přizpůsobený)

Článek 14

Zrušení

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

↓

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

↓ 2003/59/ES (přizpůsobený)

Článek 15

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dnem ⌦ 24. května 2021 ⌫.

Článek 16

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předseda	*předseda*