



EURÓPSKA  
KOMISIA

V Bruseli 1. 2. 2017  
COM(2017) 47 final

2017/0015 (COD)

Návrh

**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,**

**ktorou sa mení smernica 2003/59/ES o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku  
vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy a smernica 2006/126/ES  
o vodičských preukazoch**

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2017) 26 final}

{SWD(2017) 27 final}

## DÔVODOVÁ SPRÁVA

### **1. KONTEXT NÁVRHU**

#### **• Dôvody a ciele návrhu**

V smernici 2003/59/ES (ďalej len „smernica“) sa stanovujú požiadavky na základnú kvalifikáciu a pravidelný výcvik profesionálnych vodičov nákladných vozidiel a autobusov, vďaka ktorým sa zvyšuje bezpečnosť na európskych cestách.

Účelom smernice je zvýšiť štandardy u nových vodičov a zároveň udržiavať a zlepšovať úroveň odborných zručností súčasných vodičov nákladných vozidiel a autobusov v celej EÚ. Konkrétnym cieľom smernice je prehĺbiť povedomie vodičov o rizikách v záujme obmedzenia rizík a zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky. V smernici sa navyše stanovujú štandardy pre odborné zručnosti s cieľom zabezpečiť spravodlivú hospodársku súťaž v celej EÚ.

Členským štátom sa ponechala značná pružnosť, pokiaľ ide o spôsob vykonávania smernice, napríklad v súvislosti s konkrétnym obsahom výcviku vodičov, administratívnymi postupmi a štruktúrou systému výcviku.

Európska komisia v júli 2012 zverejnila správu o vykonávaní smernice, v ktorej identifikovala niekoľko nedostatkov. Hodnotenie smernice *ex post* vrátane konzultácií so zainteresovanými stranami sa dokončilo v októbri 2014.

V hodnotení sa dospelo k záveru, že smernica sa vykonala bez väčších problémov. Zlepšila mobilitu pracovnej sily a prispela k voľnému pohybu vodičov. V hodnotení sa takisto potvrdilo, že smernica účinne prispela k dosiahnutiu svojho hlavného cieľa, ktorým je zaistenie bezpečnosti cestnej premávky.

V rámci hodnotenia sa ďalej identifikovali nedostatky, ktoré obmedzujú účinnosť a jednotnosť právneho rámca a ohrozujú pôvodné ciele smernice. Tieto nedostatky sú vysvetlené v oddiele 3.

#### **• Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Táto smernica je neoddeliteľnou súčasťou všeobecného rámca právnych predpisov EÚ, ktoré sa týkajú profesionálnych vodičov nákladných vozidiel a autobusov. Okrem toho úzko súvisí s bezpečnosťou cestnej premávky a uplatňuje sa súbežne s inými právnymi predpismi EÚ, napríklad so smernicou o vodičských preukazoch<sup>1</sup>, smernicou o preprave nebezpečného tovaru<sup>2</sup> a predpismi týkajúcimi sa času jazdy a odpočinku<sup>3</sup>. Uplatňuje sa aj súbežne s právnym aktom EÚ o prístupe na trh.

V hodnotení sa identifikovalo viacero konkrétnych otázok týkajúcich sa súladu s ostatnými právnymi predpismi EÚ. V tejto súvislosti je cieľom zabezpečiť jednotnosť právnych predpisov EÚ.

Objasnením vzájomného uznávania vodičských osvedčení na účely smernice by sa zlepšila vnútorná konzistentnosť smernice, pokiaľ ide o súlad medzi ustanoveniami o mieste výcviku a administratívnymi postupmi vzájomného uznávania. Okrem toho by došlo k zlepšeniu súladu s nariadením č. 1072/2009, čím sa zabezpečí vzájomné uznávanie výcviku profesionálnych vodičov pri zohľadnení nedávneho hodnotenia uvedeného nariadenia.

<sup>1</sup> Smernica 2006/126/ES o vodičských preukazoch.

<sup>2</sup> Smernica 2008/68/ES o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru.

<sup>3</sup> Nariadenie (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy.

Všetky politické možnosti prispievajú k lepšiemu výcviku, a tým aj k lepšej bezpečnosti cestnej premávky. Je to v súlade s cieľmi smernice, bielej knihy o doprave z roku 2011 a oznámenia z roku 2010 s názvom „Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: politické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020“, najmä s cieľom v tomto období podstatne znížiť počet nehôd a zranení a o polovicu znížiť počet smrteľných nehôd. Jedným z hlavných cieľov posledného uvedeného dokumentu je zlepšiť vzdelávanie, výcvik a odbornú prípravu účastníkov cestnej premávky po získaní vodičského preukazu.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Bielou knihou o budúcnosti dopravnej politiky sa podporuje environmentálna udržateľnosť prostredníctvom cieľa znížiť emisie CO<sub>2</sub> z cestnej dopravy o 60 % do roku 2050. Kladením ešte väčšieho dôrazu na odbornú prípravu profesionálnych vodičov týkajúcu sa palivovo úspornej jazdy sa znížia emisie CO<sub>2</sub> a náklady na palivo.

Táto iniciatíva je v súlade so súčasnou prioritou Komisie podporiť tvorbu pracovných miest a rast. Modernizované ustanovenia o odbornej príprave prispievajú k dosahovaniu cieľov inteligentného rastu s hospodárstvom založeným na znalostiach a inováciách, v ktorom zohráva dôležitú úlohu celoživotné vzdelávanie a schopnosť prispôbiť sa technologickým inováciám, ako aj k udržateľnému rastu podporou ekologickejšieho a konkurencieschopnejšieho hospodárstva s efektívnejším využívaním zdrojov a k inkluzívnemu rastu podporou hospodárstva s vysokou zamestnanosťou. Okrem toho je zlepšenie procesu vzájomného uznávania výcviku vodičov v súlade s cieľom zlepšiť fungovanie jednotného trhu, najmä pokiaľ ide o mobilitu pracovnej sily.

Podpora využívania nástrojov IKT je v súlade s politikami v rámci stratégie digitálneho jednotného trhu.

## **2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA**

- **Právny základ**

Právny základ smernice o výcviku profesionálnych vodičov (2003/59/ES) a navrhovanej zmeny tvorí článok 91 ods. 1 písm. c) Zmluvy o fungovaní EÚ (ZFEÚ)<sup>4</sup> (pôvodne článok 71 Zmluvy o ES). Tento článok tvorí základ pre prijatie právnych predpisov EÚ s cieľom zlepšiť bezpečnosť dopravy vrátane bezpečnosti cestnej premávky.

- **Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Podľa článku 4 ods. 2 písm. g) ZFEÚ má EÚ, pokiaľ ide o reguláciu v oblasti dopravy, spoločnú právomoc s členskými štátmi. EÚ môže prijímať právne predpisy iba v takom rozsahu, aký sa umožňuje v zmluvách, pričom sa náležite zohľadňujú zásady nevyhnutnosti, subsidiarity a proporcionality<sup>5</sup>.

Pri približne 33 % všetkých jazd vykonaných ťažkými nákladnými vozidlami v EÚ sa prekročili hranice medzi členskými štátmi. Približne 8 % cezhraničnej prepravy v EÚ sa vykonáva prostredníctvom autobusov alebo autokarov. Tieto čísla v priebehu posledných rokov stúpajú.

Problém týkajúci sa vzájomného uznávania pravidelného výcviku absolvovaného v inom členskom štáte nemožno účinne vyriešiť na úrovni jednotlivých členských štátov bez

---

<sup>4</sup> Konsolidované znenie Zmluvy o fungovaní Európskej únie [2010] Ú. v. EÚ C 83/47.

<sup>5</sup> Konsolidované znenie Zmluvy o Európskej únii [2008] Ú. v. EÚ C 115/13, článok 5 ods. 3 a 4.

spolupráce. Hoci by sa táto situácia vyriešila vydávaním kvalifikačných kariet vodiča, ako sa už stanovilo v smernici, podľa súčasných právnych predpisov ide o nepovinný krok. Osem členských štátov sa rozhodlo túto možnosť nevyužiť napriek úsiliu, ktoré vynaložil výbor pre osvedčenia o odbornej spôsobilosti na vyriešenie tohto problému prostredníctvom nelegislatívneho opatrenia. Z tohto dôvodu je potrebné legislatívne opatrenie na úrovni EÚ na zabezpečenie toho, aby administratívne postupy v členských štátoch umožňovali vzájomné uznávanie výcviku v rámci EÚ. Prípadné dvojstranné dohody medzi niektorými členskými štátmi nemôžu účinne zaistiť vzájomné uznávanie na úrovni celej EÚ.

Rôzne výklady smernice a odlišné postupy uplatňované členskými štátmi majú nepriaznivý vplyv na fungovanie jednotného trhu. Pokusy o zosúladenie chápania a uplatňovania v jednotlivých členských štátoch prostredníctvom nelegislatívnych opatrení, napríklad vydávania usmernení alebo diskusií vo výbore pre osvedčenia o odbornej spôsobilosti, nepriniesli uspokojivé výsledky. Jedine spoločné predpisy na úrovni EÚ môžu zabezpečiť rovnaké podmienky pre prevádzkovateľov cestnej dopravy pri zaistovaní minimálnej úrovne bezpečnosti cestnej premávky.

Keďže podľa práva EÚ sa vyžaduje špecifická odborná príprava v oblasti nebezpečného tovaru, informovanosti o problematike zdravotného postihnutia a dobrých životných podmienkach zvierat, úlohou EÚ je zabezpečiť právnu zrozumiteľnosť a súlad medzi rôznymi nástrojmi práva EÚ.

Pokiaľ ide o pravidelný výcvik, niektoré členské štáty sa odchýlili od bezpečnostných cieľov tým, že umožnili, aby sa ten istý modul kurzu absolvoval viackrát, alebo že ponúkali úplný výcvikový kurz, ktorý nezahŕňal bezpečnostné otázky. Hoci prispôbenie výcviku vnútroštátnym potrebám a prioritám je a malo by aj ostať primárne v právomoci členských štátov, EÚ by mala zabezpečiť súlad minimálnej úrovne obsahu výcviku s celkovými politickými cieľmi.

- **Proporcionalita**

Ako sa uvádza v bode 7 správy o posúdení vplyvu, identifikované problémy sa najlepšie vyriešia na úrovni EÚ vo forme zmenenej smernice, v ktorej sa objasnia určité prvky a stanovujú sa lepšie harmonizované minimálne požiadavky, pričom sa členským štátom stále ponechá určitý stupeň pružnosti.

Revidovaná smernica je primeraným opatrením, pretože by umožnila ďalšiu harmonizáciu požiadaviek na výcvik s cieľom riešiť niektoré z problémov, pričom by sa zároveň zachovala pružnosť pre členské štáty, aby mohli prispôbiť vykonávanie častí výcviku svojmu hospodárskemu a spoločenskému prostrediu, špecifickým potrebám a charakteristikám svojho sektora cestnej dopravy.

Prostredníctvom smernice EÚ by sa zabezpečilo uplatňovanie primeraných minimálnych požiadaviek na výcvik a uznávanie takéhoto výcviku v celej EÚ.

- **Výber nástroja**

Vzhľadom na obmedzený počet navrhovaných zmien a pri zohľadnení skutočnosti, že pôvodný právny akt je smernica, sa toto považuje za najprimeranejší nástroj.

### 3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ *EX POST*, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

#### • Hodnotenia *ex post*/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov

V hodnotení sa dospelo k záveru, že smernica sa v členských štátoch vykonala bez väčších problémov, pričom zlepšila mobilitu pracovnej sily a prispela k zaisteniu voľného pohybu vodičov. V hodnotení sa okrem toho potvrdilo, že smernica spolu s uvedenými právnymi predpismi účinne prispieva k dosiahnutiu hlavného cieľa, ktorým je zaistenie bezpečnosti cestnej premávky.

Zatiaľ čo hodnotením *ex post* sa poukázalo na skutočnosť, že smernica mala na sektor celkovo pozitívny vplyv, identifikovali sa ním nedostatky, ktoré obmedzujú účinnosť a jednotnosť právneho rámca a ohrozujú pôvodné ciele smernice.

Zistili sa tieto hlavné nedostatky:

1. vodiči majú problémy so získaním uznania ukončeného/čiastočne ukončeného výcviku, ktorý absolvovali v inom členskom štáte;
2. obsah výcviku iba čiastočne zodpovedá potrebám vodičov;
3. ťažkosti a právna neistota pri výklade výnimiek;
4. nezrovnalosti medzi smernicou o výcviku profesionálnych vodičov (2003/59/ES) a smernicou o vodičských preukazoch (2006/126/ES), pokiaľ ide o minimálnu vekovú hranicu, nejednoznačnosť týkajúca sa možnosti kombinovať výcvik profesionálnych vodičov s inými výcvikovými kurzami požadovanými podľa práva EÚ [t. j. odbornú prípravu v oblasti nebezpečného tovaru (ADR), práv cestujúcich a dobrých životných podmienok zvierat], ako aj nejasnosti týkajúce sa využívania IKT v rámci výcvikových kurzov (napr. elektronické učenie sa/zmiešané učenie).

Cieľom návrhu je primerane riešiť zistené nedostatky.

#### • Konzultácie so zainteresovanými stranami

Pred vypracovaním legislatívneho návrhu sa uskutočnili konzultácie so zainteresovanými stranami s cieľom zozbierať od príslušných jednotlivcov a orgánov čo najviac pripomienok a návrhov. Toto opatrenie zodpovedalo minimálnym štandardom pre konzultácie so zainteresovanými stranami, ktoré sú stanovené v oznámení Komisie z 11. decembra 2002 [KOM(2002) 704 v konečnom znení].

Konzultačný proces zahŕňal dva druhy činností – zhromažďovanie stanovísk a zber údajov. Použili sa otvorené a cielené konzultačné metódy a rôzne konzultačné nástroje.

Pokiaľ ide o **otvorenú konzultáciu**, v dňoch 17. júla až 25. októbra 2013 sa uskutočnila verejná konzultácia prostredníctvom internetu. Komisii bolo doručených 395 príspevkov, pričom 203 respondentov sa zúčastnilo ako súkromné osoby, 192 odpovedalo v mene inštitúcií alebo zastupovalo záujmové skupiny. Päťdesiatosem respondentov je zapísaných v registri transparentnosti Európskeho parlamentu a Európskej komisie.

Účastníci zdôraznili význam prebiehajúcej činnosti EÚ v oblasti kvalifikácií a výcviku profesionálnych vodičov. Zainteresované strany sa domnievajú, že smernica dostatočne neprispela k dosiahnutiu svojich cieľov, najmä pokiaľ ide o zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky, rozvoj zručností profesionálnych vodičov, mobilitu vodičov a vytvorenie

rovnakých podmienok pre vodičov a podniky. Názory na konkrétne opatrenia potrebné na riešenie týchto problémov sa však líšili.

Konzultačný dokument, prijaté príspevky, zhrnutie týchto príspevkov a správa o konferencii zainteresovaných strán zo 6. marca 2014 sú dostupné na webovom sídle oddelenia GR MOVE pre bezpečnosť cestnej premávky a na webovom sídle „Váš hlas v Európe“<sup>6</sup>.

Proces **cielených konzultácií** zahŕňal tieto prvky:

- Komisia 24. júna 2013 predložila iniciatívu v rámci sociálneho dialógu so sociálnymi partnermi v oblasti cestnej dopravy a 25. septembra 2013 v oblasti mestskej hromadnej dopravy<sup>7</sup>. Hlavné zistenia otvorenej verejnej konzultácie sa 25. apríla 2014 znovu predložili sociálnym partnerom v oblasti cestnej dopravy. Dňa 19. novembra 2014 sa sociálnym partnerom predložili kľúčové problémy, ktoré sa riešia v návrhu. Sociálni partneri pri tejto príležitosti vyjadrili svoju podporu v prospech právnych predpisov na úrovni EÚ v tejto oblasti a nevzniesli nijaké námietky k cieľom navrhovaným Komisiou.
- V Bruseli sa 6. marca 2014 uskutočnilo vypočutie zainteresovaných strán s účasťou delegácií z približne 100 organizácií, ktoré zastupovali prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy, prevádzkovateľov osobnej dopravy, pracovníkov, poskytovateľov výcviku a vnútroštátne orgány verejnej správy. Na konferencii sa potvrdili zistenia otvorenej verejnej konzultácie (pozri vyššie). Správa o konferencii je dostupná na webovom sídle oddelenia GR MOVE pre bezpečnosť cestnej premávky.
- Komisia 23. januára 2014 uskutočnila neformálny seminár s členskými štátmi s cieľom prediskutovať minimálnu vekovú hranicu a štruktúru výcviku v súvislosti s možnou revíziou smernice. Posledná časť zasadnutia výboru pre osvedčenia o odbornej spôsobilosti, ktoré sa konalo 23. októbra 2014, bola venovaná neformálnej diskusii s členskými štátmi o tom, ako zlepšiť vzájomné uznávanie. Na ďalšom zasadnutí výboru pre osvedčenia o odbornej spôsobilosti, ktoré sa konalo 9. októbra 2015, sa diskutovalo o prebiehajúcej revízii smernice. Pokiaľ ide o vzájomné uznávanie pravidelného výcviku, účastníci vyjadrili obavy v súvislosti s tým, že členské štáty uplatňujú rôzne postupy, a vo všeobecnosti považovali za potrebné zaviesť harmonizovaný prístup. Zdôraznil sa význam aktualizácie smernice z hľadiska technologického pokroku, ako aj potreba ďalej objasniť niektoré aspekty, napríklad elektronické učenie sa.
- Orgánom členských štátov sa v decembri 2013 odoslal dotazník v rámci podpornej štúdie s cieľom zhromaždiť podrobné informácie o vykonávaní smernice. Dotazníky sa postúpili členom výboru GR MOVE pre osvedčenia o odbornej spôsobilosti. V apríli 2014 sa odoslala ďalšia žiadosť o údaje s cieľom zhromaždiť ďalšie kvantitatívne informácie o konkrétnych bodoch týkajúcich sa smernice.

---

<sup>6</sup> Pozri [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/take-part/public-consultations/cpc\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/cpc_en.htm) a [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/events-archive/2014\\_03\\_06\\_cpc\\_review\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_03_06_cpc_review_en.htm).

<sup>7</sup> <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=521&langId=sk&agreementId=5365>

Zhotoviteľ navyše v spolupráci s Európskou federáciou pracovníkov v doprave (ETF) vypracoval dotazník o prípadných prekážkach voľného pohybu vodičov. Tento dotazník sa v apríli 2014 predložil členom ETF v rámci EÚ.

V priebehu podpornej štúdie sa uskutočnili cielené rozhovory zamerané na doplnenie údajov získaných inými metódami, preskúmanie určitých špecifických problémov, podporu zistení alebo objasnenie odpovedí, ktoré v dotazníkoch uviedli zainteresované strany. Rozhovory sa viedli s mnohými zainteresovanými stranami – od verejných subjektov až po príslušné združenia dopravcov.

Výsledky konzultácií poukázali na všeobecnú zhodu, pokiaľ ide o potrebu zlepšiť vykonávanie smernice bez podstatných zmien jej obsahu. Nákladovo efektívne riešenie problému vzájomného uznávania získalo podporu, ale názory na to, akými opatreniami ho najlepšie dosiahnuť, sa líšili. Zainteresované strany sa zhodli aj na tom, že výcvik by sa mohol lepšie prispôbiť potrebám vodičov. Za jednu z priorit obsahu výcviku v oblasti bezpečnosti cestnej premávky niektoré z nich pokladali zraniteľných účastníkov cestnej premávky. Vo všeobecnosti sa uvítalo objasnenie výnimiek a zosúladenie so smernicou o osvedčeniach o odbornej spôsobilosti, nie však zmena jej rozsahu pôsobnosti. Pokiaľ ide o otázku minimálnej vekovej hranice, názory zainteresovaných strán sa rozchádzajú, pričom odvetvie a členské štáty vo všeobecnosti súhlasia s navrhovanou úpravou. Vo všeobecnosti bola vítaná aj možnosť využívať nástroje IKT alebo kombinovať povinné výcvikové kurzy.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

S vypracovaním správy o hodnotení *ex post* a podpornej štúdie pre posúdenie vplyvu<sup>8</sup>, ktoré sa dokončili v októbri 2014, pomohol externý dodávateľ.

- **Posúdenie vplyvu**

Iniciatíva sa opiera o posúdenie vplyvu, ku ktorému výbor pre kontrolu regulácie zaujal pozitívne stanovisko.

Vzhľadom na nezávislý charakter troch hlavných identifikovaných problémov sa v posúdení vplyvu posudzujú tri súbory politických možností podľa troch hlavných oblastí zásahov: vzájomné uznávanie, obsah výcviku a právna zrozumiteľnosť a konzistentnosť.

Pokiaľ ide o zabezpečenie vzájomného uznávania, uprednostňuje sa riešenie, ktoré zahŕňa vydávanie kvalifikačných kariet vodičov cudzincom. Toto riešenie sa porovnávalo s možnosťou uznávania výcviku prostredníctvom informačného systému pre vodičské preukazy RESPER alebo uznaného osvedčenia.

Pokiaľ ide o obsah výcviku, uprednostňuje sa riešenie zamerané na posilnenie obsahu výcvikových kurzov týkajúceho sa bezpečnosti cestnej premávky a palivovej úspornosti a na objasnenie možnosti využívania elektronického učenia sa/zmiešaného učenia vo výcvikových kurzoch. V záujme právnej zrozumiteľnosti a konzistentnosti sa uprednostňuje riešenie, pri ktorom sa objasní uplatňovaná nižšia veková hranica a rozsah výnimiek a vnútroštátnym orgánom sa podrobne vysvetlí, že výcvik sa môže kombinovať s inými výcvikovými kurzami

---

<sup>8</sup> Správa o hodnotiacej štúdii *ex post*: Štúdia o účinnosti a zlepšení legislatívneho rámca EÚ v oblasti výcviku profesionálnych vodičov, Panteia a kol. (2014); [http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014\\_ex\\_post\\_evaluation\\_study\\_training\\_drivers\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014_ex_post_evaluation_study_training_drivers_en.pdf).

požadovanými podľa práva EÚ. Všetky politické opatrenia sa porovnali so základným scenárom.

Pomocou uprednostňovanej možnosti sa naprávi existujúci problém vzájomného uznávania, čo by mohlo mať vplyv na približne 46 700 vodičov (2016). Vzhľadom na opakujúci sa charakter výcviku by v priebehu ďalších 15 rokov počet takýchto prípadov mohol dosiahnuť 100 000. Posilnenie obsahu výcviku bude mať priaznivý vplyv na bezpečnosť cestnej premávky a palivovú úspornosť. Vzhľadom na doplnkovú povahu smernice vo vzťahu k mnohým faktorom, ktoré ovplyvňujú bezpečnosť cestnej premávky a palivovú úspornosť, sú prisudzované očakávané účinky dosť obmedzené. Pri uprednostňovanej možnosti dochádza k jednotnému uplatňovaniu výnimiek a minimálnej vekovej hranice na prístup k povolaniu, čo by mohlo, ako zdôraznili zástupcovia odvetvia, zmierniť čoraz väčší nedostatok vodičov, ktorí si vyberú toto povolenie.

Návrh je v súlade s uprednostňovanou možnosťou uvedenou v posúdení vplyvu.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Návrhom sa sleduje tento cieľ programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti: zabezpečením bezproblémovjších administratívnych postupov vzájomného uznávania by sa mohli znížiť administratívne náklady pre podniky a správne orgány. Vďaka revízii by bolo možné vyriešiť problémy týkajúce sa vzájomného uznávania pri najnižších nákladoch. Tieto sa na roky 2018 – 2030 odhadujú na 6,3 mil. EUR. Táto zmena bude prínosom pre odvetvie z hľadiska úspor nákladov, ktoré za roky 2018 – 2030 predstavujú 2,3 mil. EUR pre podniky a 6,7 mil. EUR pre vodičov. Vďaka revízii obsahu základného a pravidelného výcviku sa navyše zvýši efektívnosť systému výcviku, aby sa dosiahli ďalšie bezpečnostné a environmentálne prínosy. V dôsledku toho sa zmiernia náklady na prechod (celkovo 14,1 mil. EUR na roky 2018 – 2030) súvisiace so zmenou obsahu.

Veľkú časť dopravných podnikov tvoria mikropodniky alebo malé a stredné podniky (MSP). Až 65 – 95 % všetkých spoločností v tomto sektore má menej než desať zamestnancov. Mikropodniky a MSP nie sú vyňaté z rozsahu pôsobnosti smernice a budú ovplyvnené najmä zjednotením procesu vzájomného uznávania, zmenami v obsahu výcviku a jednotnejším uplatňovaním výnimiek.

- **Základné práva**

Politickými cieľmi sa neovplyvnia absolútne práva a neobmedzia neabsolútne práva stanovené v Charte základných práv. Všeobecným politickým cieľom je zlepšiť dodržiavanie základných práv stanovených v Charte v rámci *acquis* EÚ, keďže podpora bezpečnosti pracovníkov v doprave je jedným z kľúčových cieľov právneho predpisu.

#### **4. VPLYV NA ROZPOČET**

Návrh nebude mať vplyv na rozpočet Únie.

## 5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Je nevyhnutné, aby sa opatrenia monitorovali s cieľom zabezpečiť dosiahnutie všeobecných a konkrétnych cieľov efektívnym a účinným spôsobom. Komisia na tento účel vypracovala zoznam ukazovateľov, ktorý pomôže pri ďalšom hodnotení smernice.

Komisia zostane v úzkom kontakte s členskými štátmi a príslušnými zainteresovanými stranami, aby monitorovala účinky nových požiadaviek na kvalifikáciu a výcvik. Výbor pre osvedčenia o odbornej spôsobilosti je vynikajúce fórum na výmenu informácií s členskými štátmi. Komisia ostane v kontakte aj so sociálnymi partnermi. Na výmenu informácií so sociálnymi partnermi sa môže využiť výbor pre sektorový sociálny dialóg.

Komisia po uplynutí lehoty stanovenej v tejto smernici vykoná podrobné posúdenie transpozície.

- **Vysvetľujúce dokumenty (v prípade smerníc)**

Vzhľadom na rozsah pôsobnosti návrhu a skutočnosť, že sa ním len menia smernice 2003/59/ES a 2006/126/ES, ktoré obe všetky členské štáty transponovali v plnom rozsahu, sa nezdá oprávnené ani primerané požadovať vysvetľujúce dokumenty.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Okrem určitých menších jazykových a redakčných zmien, ako aj aktualizácií odkazov na iné právne predpisy EÚ, sú hlavnými prvkami návrhu:

*Článok 2 smernice 2003/59/ES – Výnimky*

Znenie výnimiek sa mení v záujme lepšej zrozumiteľnosti a konzistentnosti s výnimkami podľa nariadenia (ES) č. 561/2006 takto:

Článok 2 písm. b) – zmenou sa objasňuje, že vozidlá nemožno používať na iné účely ako ten, na ktorý sú určené, ako sa uvádza vo výnimke. To znamená, že ak sa napríklad hasičské nákladné vozidlo použije ako atrakcia na jarmoku, na vodiča sa výnimka nevzťahuje. Doplnením tejto vety sa zabezpečuje aj súlad s podobnou výnimkou uvedenou v článku 3 písm. c) nariadenia (ES) č. 561/2006.

Článok 2 písm. d) – zmenou sa objasňuje, že na vozidlá používané pri nekomerčnej preprave humanitárnej pomoci sa takisto vzťahuje výnimka, keď sa používajú v prípadoch núdze alebo sú určené na plnenie záchranných úloh; zabezpečuje sa súlad s článkom 3 písm. d) nariadenia (ES) č. 561/2006.

Článok 2 písm. e) – uvádzajú sa dve objasnenia: po prvé vozidlá sa môžu používať nielen počas vodičských kurzov, ale aj počas vodičských skúšok; po druhé výnimka sa vzťahuje na jazdu výlučne na účely výcviku a inštruktáže; nedá sa kombinovať s komerčnými prepravnými operáciami. Tieto zmeny sú v súlade s podobnými výnimkami podľa článku 3 písm. d) a článku 13 ods. 1 písm. g) nariadenia (ES) č. 561/2006.

Článok 2 písm. f) – zmenou sa objasňuje, že nekomerčná preprava, na ktorú sa vzťahuje výnimka, nemusí slúžiť na „súkromné účely“ vodiča (napr. nekomerčná preprava pre charitatívne a neziskové organizácie). Táto zmena zabezpečuje súlad s podobnými výnimkami podľa článku 3 písm. h) a článku 13 písm. i) nariadenia (ES) č. 561/2006.

Článok 2 písm. g) – doplnilo sa slovo „stroje“ s cieľom objasniť, že na vodiča sa vzťahuje výnimka aj vtedy, keď prepravuje stroje, ktoré použije v rámci svojej práce. Táto zmena zabezpečuje súlad s podobnou výnimkou podľa článku 3 písm. aa) nariadenia (ES) č. 561/2006.

Článok 2 písm. h) – táto výnimka je určená pre podnikateľov v poľnohospodárskych, záhradníckych, chovateľských alebo rybárskych podnikoch, ktorí príležitostne prepravujú svoje výrobky. Táto zmena takisto zabezpečuje súlad s podobnou výnimkou podľa článku 13 ods. 1 písm. b) nariadenia (ES) 561/2006.

#### *Článok 7 smernice 2003/59/ES – Pravidelný výcvik*

Zmena vyplýva zo skutočnosti, že platnosť prechodného obdobia uvedeného v článku 4 uplynula a všetci držiteľia osvedčenia o odbornej spôsobilosti musia od 10. septembra 2016 dodržiavať ustanovenia o pravidelnom výcviku.

Nové znenie zabezpečuje, aby pravidelný výcvik zahŕňal aspoň jednu tému týkajúcu sa bezpečnosti cestnej premávky a aby sa v rámci jedného výcviku neopakovali rovnaké témy. Uvádza sa v ňom aj to, že výcvik je relevantný pre prácu, ktorú vykonáva konkrétny vodič, a že je aktuálny a relevantný.

#### *Článok 10 smernice 2003/59/ES – Kód Únie*

Odsek 1 sa mení tak, aby zahŕňal odkaz na harmonizovaný kód 95, ktorý bol zahrnutý do prílohy I k smernici 2006/126/ES.

Znenie sa mení s cieľom zaistiť, aby sa všetkým držiteľom osvedčenia o odbornej spôsobilosti vydal buď vodičský preukaz so vzájomne uznávaným kódom 95, alebo vzájomne uznávaná kvalifikačná karta vodiča. Týmto spôsobom sa vyriešia problémy so vzájomným uznávaním v situáciách, keď vodič získa osvedčenie o odbornej spôsobilosti v členskom štáte, ktorý nie je miestom jeho bydliska a ktorý vydáva len kód 95 na vodičské preukazy.

Doplňa sa odkaz s cieľom zaistiť vzájomné uznávanie vodičských osvedčení, ako sa stanovuje v nariadení (EÚ) č. 1072/2009, vrátane situácií, keď v nich nie je uvedený príslušný kód Únie.

#### *Príloha I k smernici 2003/59/ES – Minimálna kvalifikácia a požiadavky na výcvik*

Odkaz na rozhodnutie 85/368/EHS, ktoré bolo zrušené, sa nahradil odkazom na odporúčanie 2008/C 111/01 a európsky kvalifikačný rámec (EKR). Keďže je EKR založený na odporúčaní, poskytuje členským štátom viac flexibility.

Oddiel 1 sa aktualizoval, aby:

- sa doň lepšie premietol súčasný stav technologických a technických vlastností vozidiel, posilnil sa dôraz na palivovo úspornú jazdu,
- sa posilnilo bezpečné vedenie vozidla zahrnutím schopnosti predvídať a posúdiť riziká v premávke a prispôbiť sa im,
- sa zahrnuli odkazy na používanie automatických prevodových systémov s cieľom lepšie zohľadniť súčasný stav technológií a technických vlastností vozidiel,
- sa zahrnula preprava nebezpečného tovaru, preprava zvierat a informovanosť o problematike zdravotného postihnutia s cieľom poskytnúť komplexnejší zoznam tém a aby sa zároveň zohľadnili rôzne druhy cestnej prepravy tovaru a cestujúcich.

Oddiel 2 sa mení s cieľom umožniť členským štátom používanie nástrojov IKT a kombinovanie predmetu výcviku podľa smernice s inými formami výcviku požadovanými podľa právnych predpisov EÚ.

*Príloha II k smernici 2003/59/ES – Ustanovenia týkajúce sa vzoru Únie na kvalifikačnú kartu vodiča*

Zmena prílohy II sa obmedzuje na aktualizácie týkajúce sa odkazov na vzor Únie na kvalifikačnú kartu vodiča a zohľadnenie odkazu na harmonizovaný kód Únie 95, ako sa stanovuje v smernici.

*Článok 4 smernice 2006/126/ES – Skupiny, vymedzenie pojmov a minimálny vek*

Cieľom tejto zmeny je odstrániť právnu neistotu, pokiaľ ide o uplatniteľné požiadavky týkajúce sa minimálnej vekovej hranice pre určité kategórie vozidiel, a zabezpečiť harmonizované uplatňovanie minimálnych vekových hraníc v celej EÚ.

V článku 4 ods. 4 písm. e), g), i) a k) sa vypustili odkazy na smernicu 2003/59/ES a do článku 4 smernice 2006/126/ES sa vložil nový odsek 7 s jasným odkazom na to, kedy a za akých podmienok sa uplatňujú nižšie minimálne vekové hranice stanovené v smernici 2003/59/ES.

## Návrh

**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,**

**ktorou sa mení smernica 2003/59/ES o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy a smernica 2006/126/ES o vodičských preukazoch**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,  
so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91,  
so zreteľom na návrh Európskej komisie,  
po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,  
so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru<sup>9</sup>,  
so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov<sup>10</sup>,  
konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,  
keďže:

- (1) Komisia vo svojej bielej knihe z 28. marca 2011<sup>11</sup> stanovila cieľ súvisiaci s „víziou nulovej nehodovosti“, podľa ktorého by Únia mala do roku 2050 znížiť počet smrteľných nehôd v cestnej doprave takmer na nulu.
- (2) Komisia vo svojom oznámení o politických usmerneniach pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020<sup>12</sup> navrhla od roku 2010 opäť znížiť celkový počet smrteľných nehôd v cestnej doprave v Únii do roku 2020 o polovicu. Komisia v záujme dosiahnutia tohto cieľa stanovila sedem strategických cieľov vrátane zlepšenia vzdelávania a odbornej prípravy účastníkov cestnej premávky a ochrany zraniteľných účastníkov cestnej premávky.
- (3) Po vyhodnotení vykonávania smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/59/ES<sup>13</sup> Komisia identifikovala viacero nedostatkov. Medzi hlavné zistené nedostatky patrili ťažkosti a právna neistota pri výklade výnimiek; obsah výcviku, o ktorom sa zistilo, že iba sčasti zodpovedá potrebám vodičov; ťažkosti vodičov pri získavaní vzájomného uznania ukončeného alebo čiastočne ukončeného výcviku, ktorý absolvovali v inom

<sup>9</sup> Ú. v. EÚ C , , s. .

<sup>10</sup> Ú. v. EÚ C , , s. .

<sup>11</sup> Biela kniha z 28. marca 2011: „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“, [KOM(2011) 144 v konečnom znení].

<sup>12</sup> Oznámenie „Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: politické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020“ [KOM (2010) 389 v konečnom znení].

<sup>13</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/59/ES z 15. júla 2003 o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy, ktorou sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 a smernica Rady 91/439/EHS a zrušuje smernica Rady 76/914/EHS (Ú. v. EÚ L 226, 10.9.2003, s. 4).

členskom štáte; a nezrovnalosti v požiadavkách na minimálnu vekovú hranicu medzi smernicou 2003/59/ES a smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES<sup>14</sup>.

- (4) S cieľom zlepšiť právnu zrozumiteľnosť v smernici 2003/59/ES by sa mali odstrániť alebo zmeniť všetky odkazy na zrušené alebo nahradené akty Únie.
- (5) V záujme zabezpečenia istoty a súladu s ostatnými aktmi Únie by sa mali vykonať viaceré zmeny vo výnimkách zo smernice 2003/59/ES, pričom sa zohľadnia podobné výnimky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006<sup>15</sup>.
- (6) Vo výcvikových kurzoch by sa mal klásť väčší dôraz na témy týkajúce sa bezpečnosti cestnej premávky, ako sú vnímanie nebezpečenstva, ochrana zraniteľných účastníkov cestnej premávky a palivovo úsporná jazda, so zohľadnením vývoja v oblasti výcviku a vzdelávania a s cieľom zlepšiť príspevok smernice 2003/59/ES k bezpečnosti cestnej premávky a významu výcviku pre vodičov.
- (7) Členským štátom by sa mala poskytnúť jasná možnosť do určitej miery zlepšiť a modernizovať postupy výcviku pomocou nástrojov IKT, ako sú elektronické učenie sa alebo zmiešané učenie, a zároveň zabezpečiť kvalitu výcviku.
- (8) V záujme zabezpečenia súladu medzi rôznymi formami výcviku požadovanými podľa práva Únie by sa členským štátom mala poskytnúť možnosť kombinovať rôzne druhy relevantného výcviku, ako je výcvik v oblasti prepravy nebezpečného tovaru, informovanosti o problematike zdravotného postihnutia alebo prepravy zvierat, s výcvikom stanoveným v smernici 2003/59/ES.
- (9) S cieľom zabrániť tomu, aby rozdielne metódy členských štátov bránili vzájomnému uznávaniu a obmedzovali právo vodičov absolvovať pravidelný výcvik v členskom štáte, kde pracujú, by sa malo od orgánov členského štátu vyžadovať, aby vydali príslušný doklad, prostredníctvom ktorého sa zabezpečí vzájomné uznanie pre každého vodiča, ktorý splní požiadavky smernice 2003/59/ES.
- (10) S cieľom zabezpečiť právnu zrozumiteľnosť a harmonizované požiadavky týkajúce sa minimálnej vekovej hranice na účely stanovené v smernici 2003/59/ES by sa mala v smernici 2006/126/ES uviesť jasná odchýlka, ktorou sa stanoví, že vodičské preukazy sa môžu vydávať v momente dosiahnutia minimálnych vekových hraníc stanovených v smernici 2003/59/ES.
- (11) Keďže cieľ tejto smernice, konkrétne zlepšenie celoeurópskeho štandardu základnej kvalifikácie a pravidelného výcviku pre vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy, sa nedá dostatočne dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu cezhraničného charakteru cestnej dopravy a vzhľadom na otázky, ktoré sa majú riešiť prostredníctvom tejto smernice, sa môže lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, Únia môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity, ako sa stanovuje v článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (12) Smernice 2003/59/ES a 2006/126/ES by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

<sup>14</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES z 20. decembra 2006 o vodičských preukazoch (Ú. v. EÚ L 403, 30.12.2006, s. 18).

<sup>15</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1).

## PRIJALI TÚTO SMERNICU:

### Článok 1

Smernica 2003/59/ES sa mení takto:

1. v druhom odseku článku 1 sa prvá a druhá zarážka nahrádzajú takto:

„ — vozidlá, na vedenie ktorých sa požaduje vodičské oprávnenie kategórie C1, C1 + E, C alebo C + E v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES (\*) alebo vodičské oprávnenie uznávané ako rovnocenné,

— vozidlá, na vedenie ktorých sa požaduje vodičské oprávnenie kategórie D1, D1 + E, D alebo D + E v zmysle smernice 2006/126/ES alebo vodičské oprávnenie uznávané ako rovnocenné. \_\_\_\_\_

(\*) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES z 20. decembra 2006 o vodičských preukazoch (Ú. v. EÚ L 403, 30.12.2006, s. 18).“
2. Článok 2 sa mení takto:
  - a) písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) vozidiel používaných ozbrojenými silami, civilnou obranou, protipožiarnou službou alebo orgánmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku alebo vozidiel, ktoré sú pod ich kontrolou, keď sa preprava uskutočňuje v dôsledku úloh, ktorými sú tieto služby poverené;“;
  - b) písmená d) až g) sa nahrádzajú takto:

„d) vozidiel používaných v prípadoch núdze alebo určených na plnenie záchranných úloh, vrátane vozidiel používaných pri nekomerčnej preprave humanitárnej pomoci;

e) vozidiel používaných na vodičskú inštruktaž a skúšky pre každú osobu, ktorá chce získať vodičské oprávnenie alebo OOS v súlade s článkom 6 a článkom 8 ods. 1, za predpokladu, že sa nepoužívajú na obchodnú prepravu tovaru a cestujúcich;

f) vozidiel používaných pri nekomerčnej preprave osôb alebo tovaru;

g) vozidiel prepravujúcich materiál, zariadenia alebo stroje, ktoré má vodič použiť v priebehu svojej práce, za predpokladu, že vedenie vozidla nie je vodičovou hlavnou činnosťou;“;
  - c) vkladá sa toto písmeno h):

„h) vozidiel používaných alebo prenajímaných bez vodiča poľnohospodárskymi, záhradníckymi, lesníckymi, chovateľskými alebo rybárskymi podnikmi na prepravu tovaru v rámci ich podnikateľskej činnosti za predpokladu, že vedenie vozidla nie je vodičovou hlavnou činnosťou.“
3. Článok 7 sa mení takto:
  - a) prvý odsek sa nahrádza takto:

„Pravidelný výcvik umožní držiteľom OOS aktualizovať si znalosti, ktoré sú pre ich prácu kľúčové, s osobitným dôrazom na bezpečnosť cestnej premávky a racionalizáciu spotreby paliva.“;
  - b) tretí odsek sa nahrádza takto:

„Pravidelný výcvik slúži na prehĺbenie alebo zopakovanie poznatkov v niektorých oblastiach uvedených v oddiele 1 prílohy I. Vždy zahŕňa aspoň jednu tému týkajúcu sa bezpečnosti cestnej premávky a pokrýva širokú škálu tém. V témach výcviku sa zohľadnia špecifické potreby odbornej prípravy, pokiaľ ide o dopravné operácie, ktoré vodič vykonáva, a vývoj príslušných právnych predpisov a technológií.“

4. V článku 9 sa prvý odsek nahrádza takto:

„Vodiči uvedení v článku 1 písm. a) musia získať základnú kvalifikáciu uvedenú v článku 5 v členskom štáte, v ktorom majú svoje obvyklé bydlisko podľa vymedzenia v článku 12 smernice 2006/126/ES.“

5. Článok 10 sa nahrádza takto:

### *„Článok 10*

#### *Kód Únie:*

1. Na základe OOS podľa článku 6 a OOS podľa článku 8 ods. 1 príslušné orgány členských štátov, berúc do úvahy ustanovenia článku 5 ods. 2 a 3 a článku 8, vyznačia harmonizovaný kód Únie 95 stanovený v prílohe I k smernici 2006/126/ES vedľa zodpovedajúcich kategórií oprávnenia:

- buď na vodičskom preukaze,
- alebo na kvalifikačnej karte vodiča zhotovenej v súlade so vzorom uvedeným v prílohe II.

Ak nie je možné vyznačiť kód Únie na vodičskom preukaze, príslušné orgány členského štátu, v ktorom bolo OOS získané, musia vodičovi vydať kvalifikačnú kartu vodiča.

Kvalifikačná karta vodiča, ktorú vydal členský štát, je vzájomne uznávaná. Pri vydaní karty príslušné orgány skontrolujú platnosť vodičského preukazu, ktorého číslo je uvedené na karte.

2. a) Vodič uvedený v článku 1 písm. b), ktorý vedie vozidlá používané na cestnú prepravu tovaru, musí preukázať, že má kvalifikáciu a výcvik požadovaný v tejto smernici prostredníctvom vodičského osvedčenia podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009(\*). Toto vodičské osvedčenie sa vzájomne uznáva na účely tejto smernice aj v prípadoch, keď na ňom nie je vyznačený kód Únie.

b) Vodič uvedený v článku 1 písm. b), ktorý vedie vozidlá používané na osobnú cestnú prepravu, musí preukázať, že má kvalifikáciu a výcvik požadovaný v tejto smernici prostredníctvom:

- kódu Únie vyznačeného na vzore vodičského preukazu Únie, ak je držiteľom takého preukazu, alebo
- kvalifikačnej karty vodiča podľa prílohy II, označenej príslušným kódom Únie, alebo
- národného osvedčenia, ktorého platnosť na svojom území si členské štáty vzájomne uznávajú.

(\*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 72).“

6. Prílohy I a II sa menia v súlade s prílohou k tejto smernici.

## Článok 2

Článok 4 smernice 2006/126/ES sa mení takto:

1. odsek 4 sa mení takto:

- a) v písmene e) sa tretia zarážka nahrádza takto:  
„— pre skupiny C1 a C1E je stanovený minimálny vek 18 rokov;“;
- b) v písmene g) sa druhá zarážka nahrádza takto:  
„— pre skupiny C a CE je stanovený minimálny vek 21 rokov;“;
- c) v písmene i) sa druhá zarážka nahrádza takto:  
„— pre skupiny D1 a D1E je stanovený minimálny vek 21 rokov;“;
- d) v písmene k) sa druhá zarážka nahrádza takto:  
„— pre skupiny D a DE je stanovený minimálny vek 24 rokov;“.

2. Dopĺňa sa tento odsek 7.

„7. Odchylne od minimálnych vekových hraníc stanovených v článku 4 ods. 4 písm. g), i) a k) tejto smernice je minimálnym vekom pre vydanie vodičského preukazu v skupine C, CE, D1, D1E, D alebo DE minimálny vek predpísaný pre vedenie takýchto vozidiel držiteľmi OOS, ako sa stanovuje v článku 5 ods. 2, článku 5 ods. 3 písm. a) bode i) prvom odseku, článku 5 ods. 3 písm. a) bode ii) prvom odseku alebo v článku 5 ods. 3 písm. b) smernice 2003/59/ES v uvedenom poradí.

Ak členský štát v súlade s článkom 5 ods. 3 písm. a) bodom i) druhým odsekom alebo článkom 5 ods. 3 písm. a) bodom ii) druhým odsekom smernice 2003/59/ES povolí na svojom území vedenie vozidiel od nižšieho veku, daný vodičský preukaz je platný iba na území členského štátu, ktorý ho vydal, pokiaľ držiteľ preukazu nedosiahne príslušný minimálny vek, ktorý sa uvádza v prvom odseku tohto článku, a pokiaľ sa nestane držiteľom OOS.“

## Článok 3

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do [OP: vložte DÁTUM 18 mesiacov po nadobudnutí účinnosti]. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.

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

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

#### *Článok 4*

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

#### *Článok 5*

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

*Za Európsky parlament  
predseda*

*Za Radu  
predseda*