



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 1.2.2017
COM(2017) 47 final

2017/0015 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kterou se mění směrnice 2003/59/ES o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů
některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu a směrnice 2006/126/ES
o řidičských průkazech**

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2017) 26 final}

{SWD(2017) 27 final}

ODŮVODNĚNÍ

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES (dále jen „směrnice“) stanoví požadavky týkající se výchozí kvalifikace a pravidelného školení profesionálních řidičů nákladních automobilů a autobusů, čímž zlepšuje bezpečnost na evropských silnicích.

Účelem směrnice je zvýšit úroveň nových řidičů a udržovat a zlepšovat odborné dovednosti stávajících řidičů nákladních automobilů a autobusů v celé EU. Cílem směrnice je zejména zvýšit povědomí řidičů o rizicích, aby se snížila rizika a zvýšila bezpečnost silničního provozu. Kromě toho směrnice stanoví normy týkající se odborných dovedností, aby byla zajištěna spravedlivá hospodářská soutěž v celé EU.

Členské státy dostaly značnou volnost v tom, jak směrnici provádějí, například pokud jde o konkrétní obsah školení řidičů a o správné postupy a strukturu systému školení.

V červenci 2012 Evropská komise zveřejnila zprávu o provádění směrnice, která ukázala řadu nedostatků. Hodnocení směrnice *ex post* včetně konzultace se zúčastněnými stranami bylo dokončeno v říjnu 2014.

Hodnocení konstatovalo, že provedení směrnice proběhlo bez větších problémů. Směrnice zlepšila mobilitu pracovních sil a přispěla k volnému pohybu řidičů. Hodnocení rovněž potvrdilo, že směrnice účinně přispěla k dosažení svého hlavního cíle zajistit bezpečnost silničního provozu.

Také ukázalo nedostatky, které snižují účinnost a soudržnost právního rámce a ohrožují původní cíle směrnice. Tyto nedostatky jsou vysvětleny v oddílu 3.

• Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky

Tato směrnice je nedílnou součástí obecného rámce právních předpisů EU týkajících se profesionálních řidičů nákladních vozidel a autobusů. Také úzce souvisí s bezpečností silničního provozu a působí společně s dalšími právními předpisy EU, jako jsou směrnice o řidičských průkazech¹, směrnice o přepravě nebezpečných věcí² a pravidla ohledně dob řízení a dob odpočinku řidičů³. Působí rovněž společně s právními předpisy EU o přístupu na trh.

Vyhodnocení ukázalo několik specifických problémů týkajících se souladu s jinými právními předpisy EU. V tomto ohledu je cílem zajistit soulad právních předpisů EU.

Vyjasnění vzájemného uznávání osvědčení řidičů pro účely této směrnice by zlepšilo vnitřní soudržnost mezi ustanoveními směrnice o místě výcviku a správními postupy pro vzájemné uznávání. Kromě toho by zlepšilo soulad s nařízením (ES) č. 1072/2009, čímž by se zajistilo vzájemné uznávání školení profesionálních řidičů s přihlédnutím k nedávnému hodnocení uvedeného nařízení.

Všechny možnosti politiky přispívají k lepšímu školení, a tudíž ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu. To je v souladu s cíli směrnice, bílé knihy o dopravě z roku 2011 a sdělení z roku 2010 s názvem „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020“, zejména s cílem v tomto období podstatně snížit počet nehod a zranění a o polovinu snížit počet smrtelných

¹ Směrnice 2006/126/ES o řidičských průkazech.

² Směrnice 2008/68/ES o pozemní přepravě nebezpečných věcí.

³ Nařízení (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální dopravě týkajících se silniční dopravy.

nehod. Jedním z hlavních cílů sdělení je zlepšit vzdělávání, školení a výcvik účastníků silničního provozu po získání řidičského průkazu.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Bílá kniha o budoucnosti dopravní politiky prosazuje environmentální udržitelnost prostřednictvím svého cíle snížit emise CO₂ z dopravy do roku 2050 o 60 %. Ještě větší zaměření školení profesionálních řidičů na palivově úsporné řízení sníží emise CO₂ a náklady na pohonné hmoty.

Tato iniciativa je v souladu se stávající prioritou Komise zvýšit zaměstnanost a ekonomický růst. Modernizovaná ustanovení o školení přispívají k dosažení cílů spočívajících v inteligentním růstu s ekonomikou založenou na znalostech a inovacích, kde celoživotní učení a schopnost přizpůsobit se technologickým inovacím hrají důležitou roli, jakož i v udržitelném růstu podporou ekologičtější a konkurenceschopnější ekonomiky účinněji využívající zdroje a v růstu podporujícím začlenění posilováním ekonomiky s vysokou zaměstnaností. Kromě toho zlepšení procesu vzájemného uznávání školení řidičů je v souladu s cílem zlepšit fungování jednotného trhu, zejména pokud jde o pohyb pracovních sil.

Podpora využívání nástrojů informačních a komunikačních technologií (IKT) je v souladu s politikami v rámci strategie pro jednotný digitální trh.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Právním základem směrnice o školení profesionálních řidičů (2003/59/ES) a navrhovaných změn je čl. 91 odst. 1 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU)⁴ (dříve článek 71 Smlouvy o ES). Uvedený článek poskytuje základ pro přijímání právních předpisů EU ke zlepšení bezpečnosti dopravy včetně bezpečnosti silničního provozu.

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Evropská unie sdílí s členskými státy pravomoc regulovat oblast dopravy podle čl. 4 odst. 2 písm. g) SFEU. Evropská unie může přijímat právní předpisy pouze v rozsahu, v jakém to povolují Smlouvy, a to s patřičným ohledem na zásady nutnosti, subsidiarity a proporcionality⁵.

Přibližně při 33 % všech cest v rámci EU překračují těžká nákladní vozidla hranice mezi členskými státy. Přibližně 8 % přeshraniční dopravy v EU připadá na autobusy nebo autokary. Tato čísla v posledních několika letech postupně stoupají.

Problém vzájemného uznávání pravidelného školení absolvovaného v jiném členském státě nelze účinně řešit prostřednictvím opatření na úrovni jednotlivých členských států. Ačkoli by tuto situaci vyřešilo vydávání průkazu kvalifikace řidiče, jak je již stanoveno ve směrnici, podle současné právní úpravy je jejich vydávání nepovinné. Osm členských států se rozhodlo tuto možnost nevyužít, a to navzdory úsilí vynaloženému prostřednictvím výboru pro osvědčení odborné způsobilosti k vyřešení tohoto problému opatřením nelegislativní povahy. Je tudíž nezbytné přijmout legislativní opatření na úrovni EU, aby se zajistilo, že správní postupy v členských státech umožní vzájemné uznávání školení a výcviku v rámci EU. Možné dvoustranné dohody mezi některými členskými státy nemohou účinně zajistit vzájemné uznávání v rámci celé EU.

⁴ Konsolidované znění Smlouvy o fungování Evropské unie [2010], Úř. věst. C 83, s. 47.

⁵ Konsolidované znění Smlouvy o Evropské unii [2008], Úř. věst. C 115, s. 13, čl. 5 odst. 3 a 4.

Různé výklady směrnice a různé postupy uplatňované členskými státy nepříznivě ovlivňují fungování jednotného trhu. Již podniknuté pokusy sladit chápání a uplatňování ve všech členských státech prostřednictvím nelegislativních opatření, jako je vydávání pokynů nebo jednání v rámci výboru pro osvědčení odborné způsobilosti, nepřinesly dostatečné výsledky. Vytvořit rovné podmínky pro provozovatele silniční dopravy a zároveň zajistit minimální úroveň bezpečnosti silničního provozu mohou pouze společná pravidla EU.

Jelikož navíc právní předpisy EU vyžadují zvláštní školení zaměřené na přepravu nebezpečných věcí, zvyšování povědomí o problematice zdravotního postižení a dobré životní podmínky zvířat, je úkolem EU zajistit právní srozumitelnost a soudržnost mezi různými nástroji práva EU.

Pokud jde o pravidelné školení, některé členské státy se odchýlily od cílů v oblasti bezpečnosti tím, že povolily absolvovat stejný modul školení několikrát nebo že nabízejí celý kurz odborné přípravy, který se nezabývá problematikou bezpečnosti. I když je a mělo by i nadále zůstat v první řadě věcí členských států, aby školení přizpůsobily vnitrostátním potřebám a prioritám, je na EU, aby zajistila, že minimální úroveň obsahu školení je v souladu s celkovými cíli politiky.

- **Proporcionalita**

Jak je uvedeno v bodě 7 zprávy o posouzení dopadů, zjištěné problémy lze nejlépe vyřešit na úrovni EU, a to prostřednictvím pozměněné směrnice, která zajistí jednoznačnost některých prvků a stanoví lépe harmonizované minimální požadavky, a přitom stále poskytne členským státům určitou flexibilitu.

Přepracovaná směrnice je přiměřeným opatřením, protože by umožnila další harmonizaci požadavků na školení, jež by vyřešily některé ze zjištěných problémů, a přitom by členským státům poskytla dostatečný prostor, aby mohly přizpůsobit realizaci částí školení svému hospodářskému a společenskému prostředí a konkrétním potřebám a charakteristikám svého odvětví silniční dopravy.

Směrnice EU by zajistila, aby se na školení uplatňovaly přiměřené minimální požadavky a aby bylo školení uznáváno v celé EU.

- **Volba nástroje**

Vzhledem k omezenému počtu navržených změn a vzhledem k tomu, že původní právní akt je směrnice, je toto považováno za nejvhodnější nástroj.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Hodnocení konstatovalo, že provedení směrnice v členských státech proběhlo bez větších problémů. Směrnice zlepšila mobilitu pracovních sil a přispívá k zajištění volného pohybu řidičů. Hodnocení navíc potvrdilo, že směrnice účinně přispívá k dosažení svého hlavního cíle, kterým je spolu s výše uvedenými právními předpisy zajistit bezpečnost silničního provozu.

Kromě toho hodnocení *ex post* sice ukázalo, že směrnice má celkově kladný dopad na dané odvětví, ale také zjistilo nedostatky, které zhoršují účinnost a soudržnost právního rámce a ohrožují dosažení cílů směrnice.

Hlavní zjištěné nedostatky byly následující:

- 1) řidiči obtížně dosahují toho, aby jim bylo uznáno dokončené nebo částečně dokončené školení, které absolvovali v jiném členském státě;
- 2) obsah školení jen částečně odpovídá potřebám řidičů;
- 3) obtíže a právní nejistota při výkladu výjimek;
- 4) nesrovnalosti ve stanovení požadavků na minimální věkovou hranici mezi směrnicí o školení profesionálních řidičů (2003/59/ES) a směrnicí o řidičských průkazech (2006/126/ES), nejednoznačnost ohledně možnosti kombinovat školení profesionálních řidičů s dalšími kurzy odborné přípravy požadovanými podle právních předpisů EU (tzn. školení ohledně nebezpečných věcí (ADR), práv cestujících a dobrých životních podmínek zvířat) a nejasnosti, pokud jde o využívání IKT v kurzech odborné přípravy (např. elektronické/kombinované učení).

Cílem tohoto návrhu je vhodně se vypořádat se zjištěnými nedostatky.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Před zahájením práce na legislativním návrhu proběhly konzultace se zúčastněnými stranami za účelem shromáždění co největšího počtu připomínek a návrhů od jednotlivců a dotčených subjektů. Celý postup byl v souladu s minimálními normami pro konzultace zainteresovaných stran stanovenými ve sdělení Komise ze dne 11. prosince 2002 (COM(2002) 704 final).

Konzultační proces zahrnoval dva typy činností – shromáždění názorů a sběr údajů. Byly použity metody otevřené a cílené konzultace a různé konzultační nástroje.

Pokud jde o **otevřenou konzultaci**, internetová veřejná konzultace probíhala od 17. července do 25. října 2013. Komise obdržela 395 příspěvků, 203 respondenti se účastnili jako soukromé osoby, 192 odpověděli jménem institucí nebo zájmových sdružení. Celkem 58 respondentů je zaregistrováno v rejstříku transparentnosti Evropského parlamentu a Evropské komise.

Účastníci zdůraznili význam probíhajících opatření EU v oblasti kvalifikací a školení profesionálních řidičů. Zúčastněné strany se domnívají, že směrnice jen nedostatečně přispěla k dosažení svých cílů, kterými jsou zvýšení bezpečnosti silničního provozu, rozvoj dovedností profesionálních řidičů, mobilita řidičů a vytvoření rovných podmínek pro řidiče a podniky. Na konkrétní opatření potřebná k řešení těchto problémů se však názory liší.

Konzultační materiál, obdržené příspěvky, souhrn těchto příspěvků a zpráva o konferenci zúčastněných stran dne 6. března 2014 jsou k dispozici na internetových stránkách oddělení bezpečnosti silničního provozu v rámci GŘ MOVE a na internetových stránkách „Váš hlas v Evropě“⁶.

Proces **cílené konzultace** byl tvořen těmito prvky:

- Komise představila iniciativu v rámci sociálního dialogu se sociálními partnery v odvětví silniční dopravy dne 24. června 2013 a se zástupci městské hromadné

⁶ Viz 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

dopravy dne 25. září 2013⁷. Hlavní zjištění otevřené veřejné konzultace byla opět prezentována sociálním partnerům v odvětví silniční dopravy dne 25. dubna 2014. Klíčové otázky řešené v návrhu byly představeny sociálním partnerům dne 19. listopadu 2014. Při té příležitosti sociální partneři vyjádřili svou podporu záměru zavést v této oblasti právní předpisy na úrovni EU a neměli žádné námítky ohledně cílů navržených Komisí.

- Dne 6. března 2014 bylo v Bruselu uspořádáno slyšení zúčastněných stran, jehož se zúčastnily delegace asi 100 organizací zastupujících provozovatele nákladní dopravy, provozovatele osobní přepravy, zaměstnance, poskytovatele školení i vnitrostátní orgány veřejné správy. Konference potvrdila zjištění otevřené veřejné konzultace (viz výše). Zpráva z konference je k dispozici na internetových stránkách oddělení bezpečnosti silničního provozu v rámci GR MOVE.
- Dne 23. ledna 2014 uspořádala Komise neformální pracovní setkání s členskými státy za účelem projednání požadavků na minimální věkovou hranici a struktury školení v souvislosti s možným přezkumem směrnice. Poslední část jednání výboru pro osvědčení odborné způsobilosti dne 23. října 2014 byla vyhrazena neformální debatě s členskými státy o tom, jak zlepšit vzájemné uznávání. Výbor pro osvědčení odborné způsobilosti znovu zasedl dne 9. října 2015 a projednal probíhající přezkum směrnice. Pokud jde o vzájemné uznávání pravidelného školení, účastníci vyjádřili znepokojení nad tím, že členské státy uplatňují různé postupy, a obecně se shodli na nutnosti harmonizovaného přístupu. Bylo zdůrazněno, že je důležité udržovat směrnici aktuální, pokud jde o technologický pokrok, a rovněž byla zdůrazněna potřeba dále vyjasnit některé aspekty, jako je elektronické učení.
- V prosinci 2013 byl orgánům členských států zaslán v rámci podpůrné studie dotazník, jehož účelem bylo shromáždit podrobné informace o provádění směrnice. Dotazníky byly rozeslány členům výboru pro osvědčení odborné způsobilosti v rámci GR MOVE. V dubnu 2014 byla rozeslána návazná žádost o údaje s cílem shromáždit další kvantitativní informace o konkrétních bodech týkajících se směrnice.

Kromě toho zpracovatel studie spolu s Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF) sestavili dotazník o možných překážkách bránících volnému pohybu řidičů. Dotazník byl předán členům ETF ze zemí EU v dubnu 2014.

Během provádění podpůrné studie se konaly cílené pohovory, jež měly doplnit údaje získané ostatními metodami, zabývat se určitými konkrétními otázkami, potvrdit existující zjištění nebo si vyžádat vysvětlení k odpovědím zúčastněných stran na dotazníky. Pohovory byly vedeny s řadou zúčastněných stran od veřejných subjektů až po příslušná sdružení dopravců.

Výsledky konzultace ukázaly obecnou shodu ohledně potřeby zlepšit provádění směrnice bez podstatných změn jejího obsahu. Byla vyjádřena podpora nákladově efektivnímu řešení problému vzájemného uznávání, ale pohledy na to, jakými opatřeními toho nejlépe dosáhnout, se lišily. Zúčastněné strany se rovněž shodly, že by mělo být školení lépe přizpůsobeno potřebám řidičů. Za jednu z priorit obsahu školení o bezpečnosti silničního provozu některé z nich pokládaly zranitelné účastníky silničního provozu. Většinou uvítaly objasnění výjimek a zajištění jejich souladu se směrnicí o osvědčeních odborné způsobilosti a s pravidly o

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

pracovní době, ale nikoli změnu působnosti směrnice. Pokud jde o otázku minimálního věku, názory zúčastněných stran se liší, přičemž zástupci odvětví a členských států navrhovanou změnu obecně podporují. Možnost používat nástroje IKT nebo kombinovat povinná školení byla také všeobecně uvítána.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Externí zpracovatel pomohl s vypracováním hodnotící zprávy *ex post* a podpůrné studie pro účely posouzení dopadů⁸, které byly dokončeny v říjnu 2014.

- **Posouzení dopadů**

Tato iniciativa je podpořena posouzením dopadů, které obdrželo kladné stanovisko Výboru pro kontrolu regulace.

Vzhledem ke vzájemné nezávislosti tří hlavních zjištěných problémů se v posouzení dopadů zvažují tři soubory různých možností politiky podle tří hlavních oblastí intervence: vzájemné uznávání, obsah školení a právní srozumitelnost a soudržnost právních předpisů.

Součástí upřednostňovaného řešení k zajištění vzájemného uznávání je vydávání průkazů kvalifikace řidiče cizím státním příslušníkům. Toto řešení bylo porovnáno s možností uznávat školení prostřednictvím informačního systému sítě řidičských průkazů (RESPER) nebo prostřednictvím uznávaného osvědčení.

Upřednostňovanou možností pro řešení problematiky obsahu školení je posílit v kurzech odborné přípravy obsah týkající se bezpečnosti silničního provozu a palivové úspornosti a objasnit, že v rámci kurzů odborné přípravy lze využívat elektronické/kombinované učení. Pokud jde o problematiku právní srozumitelnosti a soudržnosti právních předpisů, upřednostňovaným řešením je vyjasnit nižší věkový limit, který platí, a oblast působnosti výjimek, jakož i ozřejmit vnitrostátním orgánům, že školení lze kombinovat s jinými kurzy odborné přípravy vyžadovanými podle právních předpisů EU. Veškerá opatření politiky byla porovnána se základním scénářem.

Upřednostňovaná možnost napравuje stávající problém týkající se vzájemného uznávání, který by mohl mít nepříznivý dopad přibližně na 46 700 řidičů (2016). Vzhledem k opakované povaze školení by v příštích 15 letech mohl celkový počet takových případů dosáhnout 100 000. Posílení obsahu školení bude mít kladný dopad na bezpečnost silničního provozu a palivovou úspornost. Vzhledem k tomu, že směrnice přispívá k řadě faktorů, které ovlivňují bezpečnost silničního provozu a palivovou účinnost, jen okrajově, očekávaný účinek, který je směrnici přiřítán, je poměrně omezený. Upřednostňovaná možnost vede k jednotnému uplatňování výjimek a minimální věkové hranice pro výkon povolání, což by, jak zdůraznili zástupci odvětví, mohlo zmírnit rostoucí nedostatek řidičů, kteří se o tuto profesi ucházejí.

Návrh je v souladu s upřednostňovanou možností uvedenou v posouzení dopadů.

⁸ Zpráva o hodnocení *ex post*: Study on the effectiveness and improvement of the EU legislative framework on training of professional drivers (Studie týkající se účinnosti a zdokonalení právního rámce EU v oblasti školení profesionálních řidičů), Panteia et al. (2014); http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014_ex_post_evaluation_study_training_drivers_en.pdf

- **Účelnost a zjednodušování právních předpisů**

Návrh sleduje tento cíl v rámci Programu pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT): zajištěním bezproblémovějších správních postupů pro vzájemné uznávání by se mohlo podařit snížit administrativní náklady pro podniky a správní orgány. Revize by umožnila vyřešit otázky týkající se vzájemného uznávání s vynaložením nejnižších nákladů. Ty se odhadují na 6,3 milionu EUR na období 2018–2030. Tato změna bude pro odvětví znamenat úsporu nákladů ve výši 2,3 milionu EUR pro podniky a 6,7 milionu EUR pro řidiče za období 2018–2030. Navíc zvýší účinnost systému školení přepracováním obsahu počátečního a pravidelného školení tak, aby mělo další bezpečnostní a environmentální přínosy. Tím se zmírní transformační náklady (celkem 14,1 milionu EUR během období 2018–2030) související se změnou obsahu.

Velká část dopravních podniků jsou mikropodniky nebo malé a střední podniky. Celkově má 65–95 % společností v tomto odvětví méně než deset zaměstnanců. Směrnice nevylučuje mikropodniky ani malé střední podniky z oblasti své působnosti. Na tyto subjekty bude mít dopad především zjednodušení postupu vzájemného uznávání, změny obsahu školení a jednotnější uplatňování výjimek.

- **Základní práva**

Cíle politiky nebudou mít vliv na žádná absolutní práva ani neomezí žádná relativní práva uvedená v Listině základních práv. Obecným cílem politiky je zlepšit uplatňování základních práv stanovených v Listině v rámci *acquis* EU, jelikož jedním z hlavních cílů právních předpisů je podpora bezpečnosti pracovníků v dopravě.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nebude mít žádný dopad na rozpočet Unie.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Je zásadní sledovat příslušná opatření, aby se zajistilo účinné a účelné dosažení obecných i specifických cílů. Za tímto účelem sestavila Komise seznam ukazatelů, které pomohou směrnici dále hodnotit.

Komise bude i nadále v úzkém kontaktu s členskými státy a s příslušnými zúčastněnými stranami, aby sledovala dopady nových požadavků na kvalifikaci a školení. Výbor pro osvědčení odborné způsobilosti představuje vynikající fórum pro výměnu informací s členskými státy. Komise rovněž zůstane ve styku se sociálními partnery. K výměně informací se sociálními partnery lze využívat výbor pro odvětvový sociální dialog.

Komise uskuteční podrobné posouzení provedení směrnice ve vnitrostátním právu po uplynutí lhůty stanovené v této směrnici.

- **Informativní dokumenty (u směrnic)**

Vzhledem k oblasti působnosti návrhu a ke skutečnosti, že upravuje pouze směrnici 2003/59/ES a směrnici 2006/126/ES, jež obě již všechny členské státy v plném rozsahu

provedly ve svém vnitrostátním právu, se nezdá odůvodněné ani přiměřené požadovat informativní dokumenty.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Vedle několika drobných jazykových a redakčních úprav, jakož i aktualizací odkazů na jiné právní předpisy EU, jsou hlavní prvky návrhu tyto:

Článek 2 směrnice 2003/59/ES – Výjimky

Znění výjimek se mění tak, aby byly jasnější a v souladu s výjimkami podle nařízení (ES) č. 561/2006, a to následovně:

čl. 2 písm. b) – změna vyjasňuje, že vozidla nelze používat k jiným účelům než k úkolům, jež jsou jim podle výjimky svěřeny. To znamená, že pokud se například požární vůz používá jako atrakce na jarmarku, řidiče se výjimka netýká. Doplnění této věty také zajišťuje soulad s podobnou výjimkou podle čl. 3 písm. c) nařízení (ES) č. 561/2006,

čl. 2 písm. d) – změna vyjasňuje, že na vozidla používaná k neobchodní přepravě humanitární pomoci se výjimka také vztahuje, když se používají za mimořádných okolností nebo když jsou přidělena na záchranné akce; změna zajišťuje soulad s čl. 3 písm. d) nařízení (ES) č. 561/2006,

čl. 2 písm. e) – objasňují se dva body: za prvé že vozidla lze používat nejen při výuce řízení, ale také při skládání řidičských zkoušek; za druhé že výjimka se vztahuje na řízení výhradně pro účely školení a výuky; nelze ji kombinovat s činnostmi obchodní přepravy. Obě vysvětlení jsou v souladu s podobnými výjimkami podle čl. 3 písm. d) a čl. 13 odst. 1 písm. g) nařízení (ES) č. 561/2006,

čl. 2 písm. f) – změna vyjasňuje, že neobchodní přeprava, na kterou se výjimka vztahuje, nemusí být pro „vlastní potřebu“ řidiče (např. neobchodní přeprava pro dobročinné účely nebo neziskové organizace). Tato změna zajišťuje soulad s podobnými výjimkami podle čl. 3 písm. h) a čl. 13 odst. 1 písm. i) nařízení (ES) č. 561/2006,

čl. 2 písm. g) – doplňuje se slovo „stroje“, aby se objasnilo, že výjimka se na řidiče vztahuje také tehdy, když přepravuje stroje, které mají být použity při výkonu jeho práce. Tato změna zajišťuje soulad s podobnou výjimkou podle čl. 3 písm. aa) nařízení (ES) č. 561/2006,

čl. 2 písm. h) – tato výjimka je určena pro podnikatele v rámci zemědělských, pěstitelských, chovatelských nebo rybolovných podniků, kteří příležitostně převážejí své produkty. Tato změna také zajišťuje soulad s podobnou výjimkou podle čl. 13 odst. 1 písm. b) nařízení (ES) č. 561/2006.

Článek 7 směrnice 2003/59/ES – Pravidelné školení

Tato změna vyplývá ze skutečnosti, že přechodné období podle článku 4 již vypršelo a všichni držitelé osvědčení odborné způsobilosti musí dodržovat ustanovení o pravidelném školení od 10. září 2016.

Nové znění zajišťuje, aby pravidelné školení zahrnovalo alespoň jeden předmět týkající se bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a aby se tytéž předměty v rámci téhož školení neopakovaly. Rovněž stanoví, že školení musí mít význam pro práci prováděnou konkrétním řidičem a že musí být aktuální.

Článek 10 směrnice 2003/59/ES – Kód Unie

Odstavec 1 se mění tak, aby obsahoval odkaz na harmonizovaný kód 95, který byl zahrnut do přílohy I směrnice 2006/126/ES.

Text je pozměněn tak, aby bylo zajištěno, že všem držitelům osvědčení odborné způsobilosti se buď v jejich řidičském průkazu uvede vzájemně uznávaný kód 95, nebo tito držitelé obdrží vzájemně uznávaný průkaz kvalifikace řidiče. Řeší se tím obtíže se vzájemným uznáváním, když řidič obdrží osvědčení odborné způsobilosti v členském státě, ve kterém nemá své obvyklé bydliště a který pouze zapisuje kód 95 do řidičských průkazů.

Je přidán odkaz, který má zajistit vzájemné uznávání osvědčení řidiče stanoveného v nařízení (ES) č. 1072/2009, a to i v případě, že na osvědčení není vyznačen příslušný kód Unie.

Příloha I směrnice 2003/59/ES – Minimální požadavky na kvalifikaci a výcvik

Odkaz na rozhodnutí 85/368/EHS, které bylo zrušeno, se nahrazuje odkazem na doporučení 2008/C 111/01 a na evropský rámec kvalifikací. Jelikož je evropský rámec kvalifikací založen na doporučení, poskytuje členským státům větší flexibilitu.

Oddíl 1 se mění tak, aby:

- lépe odrážel současný stav techniky a technických charakteristik vozidel a posílilo se zaměření na palivově úsporné řízení,
- posiloval bezpečný způsob řízení vozidla, a to rozšířením výčtu požadavků o schopnost předvídat a vyhodnocovat rizika v silničním provozu a přizpůsobovat jim způsob řízení vozidla,
- obsahoval odkazy na používání automatických převodových soustav, aby lépe odrážel současný stav techniky a technických charakteristik vozidel,
- zahrnoval povědomí o přepravě nebezpečných věcí, přepravě zvířat a problematice zdravotního postižení, aby poskytoval úplnější seznam předmětů a zároveň zohledňoval různé druhy silniční přepravy zboží a cestujících.

Oddíl 2 se mění tak, aby členské státy mohly v rámci školení používat nástroje IKT a kombinovat předmět školení uvedený ve směrnici s jinými formami školení požadovanými podle právních předpisů EU.

Příloha II směrnice 2003/59/ES – Stanovení vzoru Evropské unie pro průkaz kvalifikace řidiče

Změna přílohy II se omezuje na aktualizace týkající se odkazu na unijní vzor průkazu kvalifikace řidiče a změny za účelem zohlednění odkazu na harmonizovaný kód Unie 95 stanovený ve směrnici.

Článek 4 směrnice 2006/126/ES – Skupiny, definice a minimální věkové hranice

Cílem této změny je odstranit právní nejistotu, pokud jde o příslušné požadavky na minimální věkovou hranici řidičů určitých skupin vozidel, a stanovit harmonizované uplatňování minimálních věkových hranic v celé Unii.

Odkazy na směrnici 2003/59/ES v čl. 4 odst. 4 písm. e), g), i) a k) se zrušují a do článku 4 směrnice 2006/126/ES se vkládá nový odstavec 7, který jasně uvádí, kdy a za jakých podmínek se použijí nižší minimální věkové hranice stanovené směrnicí 2003/59/ES.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterou se mění směrnice 2003/59/ES o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu a směrnice 2006/126/ES o řidičských průkazech

(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 výboru⁹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů¹⁰,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Ve své bílé knize ze dne 28. března 2011¹¹ Komise vytyčuje cíl spočívající ve „vizi nula“, podle kterého by se měl počet obětí nehod v silniční dopravě v Unii do roku 2050 snížit téměř na nulu.
- (2) Ve svém sdělení o směrech politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020¹² Komise navrhla pokračovat od roku 2010 v plnění cíle o polovinu snížit počet smrtelných nehod na silnicích do roku 2020. 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.
- (3) V rámci vyhodnocení provádění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES¹³ Komise zjistila řadu nedostatků. Mezi hlavní zjištěné nedostatky patřily obtíže a právní nejistota při výkladu výjimek, obsah školení, který, jak bylo zjištěno, jen částečně odpovídá potřebám řidičů, skutečnost, že řidiči obtížně dosahují toho, aby jim bylo uznáno dokončené nebo částečně dokončené školení, které absolvovali v

⁹ Úř. věst. C , , s. .

¹⁰ Úř. věst. C , , s. .

¹¹ Bílá kniha ze dne 28. března 2011 „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (KOM(2011) 144 v konečném znění).

¹² Sdělení „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020“ (KOM(2010) 389 v konečném znění).

¹³ 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)

jiném členském státě, a nesrovnalosti ve stanovení požadavků na minimální věkovou hranici mezi směrnicí 2003/59/ES a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES¹⁴.

- (4) Aby se zlepšila právní srozumitelnost ustanovení směrnice 2003/59/ES, všechny odkazy na zrušené nebo nahrazené akty Unie by se měly odstranit nebo změnit.
- (5) Za účelem zajištění jistoty a soudržnosti s jinými akty Unie by měla být provedena řada změn ve výjimkách uvedených ve směrnici 2003/59/ES s ohledem na obdobné výjimky podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006¹⁵.
- (6) Vzhledem k vývoji v oblasti školení a vzdělávání a za účelem zvýšení přínosu směrnice 2003/59/ES k bezpečnosti silničního provozu a relevance školení pro řidiče by měla být v kurzech odborné přípravy posílena témata týkající se bezpečnosti silničního provozu, jako je vnímání rizik, ochrana zranitelných účastníků silničního provozu a palivově úsporné řízení.
- (7) Členským státům je nutno poskytnout jasnou možnost zlepšit a modernizovat postupy školení s využitím nástrojů IKT, jako je elektronické a kombinované učení, pro část školení při současném zajištění jeho dostatečné kvality.
- (8) Aby byl zajištěn soulad mezi různými formami školení požadovanými podle právních předpisů Unie, členské státy by měly mít možnost kombinovat různé druhy relevantního školení, jako je školení zaměřené na přepravu nebezpečných věcí, zvyšování povědomí o problematice zdravotního postižení nebo na přepravu zvířat, se školením stanoveným ve směrnici 2003/59/ES.
- (9) Aby rozdílné postupy 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 příslušný doklad, jenž zajistí jeho vzájemné uznání každému řidiči, který splňuje požadavky směrnice 2003/59/ES.
- (10) V zájmu zajištění právní srozumitelnosti a harmonizovaných požadavků na minimální věkovou hranici pro účely stanovené směrnicí 2003/59/ES by měla být ve směrnici 2006/126/ES obsažena jasná výjimka, která stanoví, že řidičské průkazy lze vydávat při dosažení minimálních věkových hranic stanovených ve směrnici 2003/59/ES.
- (11) Jelikož cíle této směrnice, jmenovitě zlepšení celounijní úrovně výchozí kvalifikace a pravidelného školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu, nelze uspokojivě dosáhnout na úrovni členských států, nýbrž jej lze vzhledem k přeshraniční povaze silniční dopravy a problémů, které má tato směrnice řešit, lépe dosáhnout 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 výše uvedených cílů.
- (12) Směrnice 2003/59/ES a 2006/126/ES by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny,

¹⁴ 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).

¹⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1).

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 2003/59/ES se mění takto:

- 1) v čl. 1 druhém pododstavci se první a druhá odrážka nahrazují tímto:

„— vozidla, pro která je požadováno řidičské oprávnění skupiny C1, C1+E, C nebo C+E podle definice ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 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/EHS nebo řidičské oprávnění uznávané jako rovnocenné. _____

(*) 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).“;
- 2) článek 2 se mění takto:
 - a) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) vozidel používaných nebo kontrolovaných ozbrojenými silami, civilní obranou, požárními sbory a silami odpovědnými za udržování veřejného pořádku, uskutečňuje-li se přeprava v rámci jim svěřených úkolů;“
 - b) písmena d) až g) se nahrazují tímto:

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

e) vozidel 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;

f) vozidel používaných pro neobchodní přepravu cestujících nebo zboží;

g) vozidel přepravujících materiál, vybavení nebo stroje, které mají být použity řidičem při výkonu jeho práce, pokud řízení vozidla není hlavní činností řidiče;“
 - c) doplňuje se nové písmeno h), které zní:

„h) vozidel používaných nebo najatých bez řidiče zemědělskými, pěstitelskými, lesnickými, chovatelskými nebo rybolovnými podniky pro přepravu zboží v rámci jejich podnikatelské činnosti, pokud řízení vozidla není hlavní činností řidiče.“;
- 3) článek 7 se mění takto:
 - a) první pododstavec se nahrazuje tímto:

„Pravidelné školení spočívá v odborné přípravě, která držitelům osvědčení odborné způsobilosti umožňuje aktualizovat si znalosti, které mají pro jejich práci zásadní význam, přičemž se klade zvláštní důraz na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a hospodárnou spotřebu pohonných hmot.“;
 - b) třetí pododstavec se nahrazuje tímto:

„Pravidelné školení je určeno k prohloubení a opakování určitých předmětů uvedených v oddíle 1 přílohy I. Vždy zahrnuje nejméně jeden předmět týkající se bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a pokrývá širokou škálu předmětů. Předměty školení zohledňují potřeby v oblasti odborné přípravy odpovídající konkrétním přepravním operacím prováděným řidičem a vývoji příslušných právních předpisů a techniky.“;

4) v článku 9 se první pododstavec nahrazuje tímto:

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

5) článek 10 se nahrazuje tímto:

„Článek 10

Kód Unie

1. Na základě osvědčení odborné způsobilosti podle článku 6 a osvědčení odborné způsobilosti podle čl. 8 odst. 1 vyznačí příslušné orgány členských států s ohledem na čl. 5 odst. 2 a 3 a článek 8 kromě odpovídajících skupin řidičského průkazu také harmonizovaný kód Evropské unie 95 stanovený v příloze I směrnice 2006/126/ES:

- buď do řidičského průkazu,
- nebo do průkazu kvalifikace řidiče zhotoveného podle vzoru uvedeného v příloze II.

Pokud nelze kód Unie vyznačit do řidičského průkazu, příslušné orgány členského státu, kde bylo osvědčení odborné způsobilosti získáno, vydají řidiči průkaz kvalifikace řidiče.

Průkaz kvalifikace řidiče vydaný členským státem je vzájemně uznáván. Při vydávání průkazu příslušné orgány ověří platnost řidičského průkazu, jehož číslo je uvedeno na průkazu kvalifikace řidiče.

2. a) Řidič uvedený v čl. 1 písm. b), který řídí vozidla užívaná pro silniční nákladní dopravu, svou kvalifikaci a výcvik požadované touto směrnicí prokazuje osvědčením řidiče stanoveným v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009(*). Toto osvědčení řidiče se pro účely této směrnice vzájemně uznává, i když na něm není vyznačen příslušný kód Unie.

b) Řidič uvedený v čl. 1 písm. b), který řídí vozidla užívaná pro silniční osobní dopravu, svou kvalifikaci a výcvik požadované touto směrnicí prokazuje jedním z těchto dokladů:

- kódem Unie vyznačeným v řidičském průkazu podle vzoru Unie, pokud je jeho držitelem,
- průkazem kvalifikace řidiče stanoveným v příloze II, ve kterém je vyznačen příslušný kód Unie,
- vnitrostátním osvědčením, jehož platnost členské státy na svém území vzájemně uznávají.

(*) 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).“;

6) přílohy I a II se mění v souladu s přílohou této směrnice.

Článek 2

Článek 4 směrnice 2006/126/ES se mění takto:

1) odstavec 4 se mění takto:

- a) v písmeni e) se třetí odrážka nahrazuje tímto:
„— minimální věk pro skupiny C1 a C1E se stanoví na 18 let;“
- b) v písmeni g) se druhá odrážka nahrazuje tímto:
„— minimální věk pro skupiny C a CE se stanoví na 21 let;“
- c) v písmeni i) se druhá odrážka nahrazuje tímto:
„— minimální věk pro skupiny D1 a D1E se stanoví na 21 let;“
- d) v písmeni k) se druhá odrážka nahrazuje tímto:
„— minimální věk pro skupiny D a DE se stanoví na 24 let;“

2) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„7. Odchylně od minimálních věkových hranic stanovených v čl. 4 odst. 4 písm. g), i) a k) této směrnice je minimální věk pro vydání řidičského průkazu skupiny C, CE, D1, D1E, D nebo DE stejný jako minimální věk předepsaný pro řízení těchto vozidel držiteli osvědčení odborné způsobilosti podle čl. 5 odst. 2, čl. 5 odst. 3 písm. a) bodu i) prvního pododstavce, čl. 5 odst. 3 písm. a) bodu ii) prvního pododstavce nebo čl. 5 odst. 3 písm. b) směrnice 2003/59/ES.

Pokud v souladu s čl. 5 odst. 3 písm. a) bodem i) druhým pododstavcem nebo čl. 5 odst. 3 písm. a) bodem ii) druhým pododstavcem směrnice 2003/59/ES některý členský stát povolí na svém území řízení vozidel od nižší věkové hranice, je daný řidičský průkaz platný pouze na území vydávajícího členského státu, dokud držitel průkazu nedosáhne příslušného minimálního věku uvedeného v prvním odstavci tohoto článku a dokud neobdrží osvědčení odborné způsobilosti.“

Článek 3

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do [OP: vložte prosím DATUM: 18 měsíců po vstupu v platnost]. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.

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

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

Článek 4

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

Článek 5

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*