EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 1.2.2017
COM(2017) 47 final

ANNEX 1

PŘÍLOHA

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

{SWD(2017) 26 final}
{SWD(2017) 27 final}

PŘÍLOHA

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

Přílohy I a II se mění takto:

1) příloha I se mění takto:

a) oddíl 1 se mění takto:

a) druhý pododstavec se nahrazuje tímto:

„Minimální úroveň kvalifikace musí být srovnatelná alespoň s úrovní 2 evropského rámce kvalifikací stanovenou v příloze II doporučení evropského parlamentu a Rady 2008/C 111/01(*).

_____

(*) Doporučení Evropského parlamentu a Rady ze dne 23. dubna 2008 o zavedení evropského rámce kvalifikací pro celoživotní učení (Úř. věst. C 111, 6.5.2008, s. 1).“;

b) bod 1.2 se nahrazuje tímto:

„1.2 Cíl: znát technické charakteristiky a obsluhu bezpečnostních ovládacích prvků pro řízení vozidla, umět minimalizovat jeho opotřebení a předcházet poruchám jeho funkcí:

meze použití brzd a zpomalovače, kombinované použití brzd a zpomalovače, lepší využívání vztahu mezi rychlostí a převodovým poměrem, využívání setrvačnosti vozidla, využívání způsobů zpomalení a brzdění na svazích, zásahy v případě poruchy, využívání elektronických a mechanických zařízení, jako jsou elektronický stabilizační program (ESP), vyspělé systémy nouzového brzdění (AEBS), protiblokovací brzdový systém (ABS), systémy řízení trakce (TCS) a palubní monitorovací systémy (IVMS) a další asistenční nebo automatizační zařízení, která jsou schválena k používání.“;

c) v bodě 1.3 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„optimalizace spotřeby pohonných hmot uplatňováním poznatků uvedených v bodech 1.1 a 1.2, důležitost předvídání dopravního toku, dodržování přiměřené vzdálenosti a využívání hybnosti vozidla, ustálená rychlost jízdy, plynulý styl jízdy a náležitý tlak v pneumatikách.“;

d) před nadpis „Skupiny řidičských oprávnění C, C+E, C1, C1+E“ se vkládá nový bod, který zní:

„1.3a Cíl: schopnost předvídat a vyhodnocovat rizika v silničním provozu a přizpůsobovat jim způsob řízení:

uvědomovat si různé stavy vozovky, dopravní a povětrnostní podmínky a přizpůsobovat jim způsob řízení, předvídat blížící se události, přizpůsobovat způsob řízení rizikům provozu a umět rozpoznat nebezpečné situace, zejména ve vztahu k velikosti a hmotnosti vozidel a zranitelných účastníků silničního provozu, jako jsou chodci, cyklisté a řidiči dvoukolových motorových vozidel, a přizpůsobovat jim způsob řízení;

identifikovat možné nebezpečné situace a správně interpretovat, jak se tyto potenciálně nebezpečné situace mohou proměnit v situace, za kterých již nelze předejít srážce nebo nárazu, a volit a provádět taková opatření, která zvyšují bezpečnost do té míry, aby v případě, že potenciálně nebezpečná situace nastane, bylo možno hrozící srážce nebo nárazu ještě předejít.“;

e) bod 1.4 se nahrazuje tímto:

„1.4 Cíl: schopnost naložit vozidlo s patřičným ohledem na pravidla bezpečnosti a řádné užívání vozidla:

síly působící na vozidlo v pohybu, užití převodového poměru odpovídajícího nákladu vozidla a profilu silnice, používání automatických převodových soustav, výpočet užitečného zatížení vozidla nebo kombinace vozidel, výpočet užitečného objemu, rozložení nákladu, důsledky přetížení nápravy, stabilita vozidla a jeho těžiště, typy obalů a palet;

hlavní skupiny věcí vyžadující zabezpečení, upínací a zajišťovací technika, užití zajišťovacích popruhů, kontrola zajišťovacích zařízení, užití manipulačního vybavení, přikrytí plachtovinou a její odstranění.“;

f) bod 1.6 se nahrazuje tímto:

„1.6 Cíl: schopnost naložit vozidlo s patřičným ohledem na pravidla bezpečnosti a řádné užívání vozidla:

síly působící na vozidlo v pohybu, užití převodového poměru odpovídajícího nákladu vozidla a profilu silnice, používání automatických převodových soustav, výpočet užitečného zatížení vozidla nebo kombinace vozidel, rozložení nákladu, důsledky přetížení nápravy, stabilita vozidla a jeho těžiště.“;

g) v bodě 2.1 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„nejdelší přípustné pracovní doby v odvětví dopravy; zásady, uplatňování a důsledky nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006(*) a (EU) č. 165/2014(**); sankce v případě, že není užit tachograf nebo není užit správně a jsou v něm prováděny nedovolené změny; znalosti sociálně-právních podmínek silniční dopravy: práva a povinnosti řidičů, co se týče výchozí kvalifikace a pravidelného školení.

(*) 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).

(**) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1).“;

h) v bodě 3.7 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„vztah silniční dopravy k ostatním druhům dopravy (hospodářská soutěž, přepravci), různé dopravní činnosti (doprava na zakázku a vnitropodniková doprava, pomocné dopravní činnosti), organizace hlavních druhů dopravních podniků a pomocných dopravních činností, různé dopravní specializace (autocisterny, přeprava s kontrolovanou teplotou, nebezpečné věci, přeprava zvířat atd.), změny v odvětví (diverzifikace poskytovaných služeb, kombinovaná doprava s železnicí, subdodávky atd.).“;

i) v bodě 3.8 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„vztah silniční osobní dopravy k ostatním druhům osobní dopravy (železnice, soukromý automobil), různé činnosti související se silniční osobní dopravou, povědomí o problematice zdravotního postižení, přejíždění hranic (mezinárodní doprava), organizace hlavních druhů podniků pro silniční osobní dopravu.“;

b) oddíl 2 se mění takto:

a) bod 2.1 se nahrazuje tímto:

„2.1 *Možnost kombinující návštěvu kurzu a zkoušku*

Výchozí kvalifikace musí zahrnovat výuku všech předmětů uvedených na seznamu v oddílu 1. Výuka u této výchozí kvalifikace musí trvat 280 hodin.

Každý účastník řidičského výcviku musí osobně odřídit alespoň 20 hodin ve vozidle dané skupiny, které vyhovuje alespoň požadavkům na zkušební vozidla stanoveným ve směrnici 2006/126/ES.

Během osobního řízení vozidla musí být účastník řidičského výcviku doprovázen instruktorem, který je zaměstnán schváleným výcvikovým střediskem. Z 20 hodin osobního řízení smí každý řidič nejvýše osm hodin řídit vozidlo na zvláštním pozemku nebo na výkonném simulátoru, aby mohlo být posouzeno jeho zlepšení v racionálním řízení na základě bezpečnostních předpisů, zejména s ohledem na vedení vozidla za různých stavů vozovky a na způsob, jakým se tento stav mění za různých povětrnostních podmínek a v závislosti na denní nebo noční době, a schopnost optimalizovat spotřebu pohonných hmot.

Členské státy mohou povolit, aby školení částečně probíhalo prostřednictvím nástrojů informačních a komunikačních technologií, jako je elektronické učení,

za předpokladu, že je zajištěna řádná kvalita školení, a mohou jako součást školení započítávat zvláštní školení požadované podle jiných právních předpisů Unie. Sem patří mimo jiné školení o přepravě nebezpečných věcí požadované podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES(*), školení zaměřené na zvyšování povědomí o problematice zdravotního postižení podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011(**) a školení o přepravě zvířat podle nařízení Rady (ES) č. 1/2005(***).

Pro řidiče uvedené v čl. 5 odst. 5 musí výuka v rámci výchozí kvalifikace trvat 70 hodin včetně pěti hodin osobního řízení vozidla.

Ke konci této výuky příslušné orgány členských států nebo subjekt jimi jmenovaný podrobí řidiče písemné nebo ústní zkoušce. Zkouška musí zahrnovat alespoň jednu otázku z každého cíle uvedeného na seznamu předmětů v oddílu 1.

_____

(*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES ze dne 24. září 2008 o pozemní přepravě nebezpečných věcí (Úř. věst. L 260, 30.9.2008, s. 13).

(**) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 1).

(***) Nařízení Rady (ES) č. 1/2005 ze dne 22. prosince 2004 o ochraně zvířat během přepravy a souvisejících činností a o změně směrnic 64/432/EHS a 93/119/ES a nařízení (ES) č. 1255/97 (Úř. věst. L 3, 5.1.2005. s. 1).“;

b) v bodě 2.2 písm. b) se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Vozidlo užité pro praktickou zkoušku musí vyhovovat alespoň požadavkům na zkušební vozidla definovaným ve směrnici 2006/126/ES.“;

c) oddíly 3 a 4 se nahrazují tímto:

„**Oddíl 3: Zrychlená výchozí kvalifikace stanovená v čl. 3 odst. 2**

Zrychlená výchozí kvalifikace musí zahrnovat výuku všech předmětů uvedených na seznamu v oddílu 1. Musí trvat 140 hodin.

Každý účastník řidičského výcviku musí osobně odřídit alespoň 10 hodin ve vozidle dané skupiny, které vyhovuje alespoň požadavkům na zkušební vozidla stanoveným definovaným ve směrnici 2006/126/ES.

Během osobního řízení vozidla musí být účastník řidičského výcviku doprovázen instruktorem, který je zaměstnán schváleným výcvikovým střediskem. Z 10 hodin osobního řízení smí každý řidič nejvýše čtyři hodiny řídit vozidlo na zvláštním pozemku nebo na výkonném simulátoru, aby mohlo být posouzeno jeho zlepšení v racionálním řízení na základě bezpečnostních předpisů, zejména s ohledem na vedení vozidla za různých stavů vozovky a na způsob, jakým se tento stav mění za různých povětrnostních podmínek a v závislosti na denní nebo noční době, a schopnost optimalizovat spotřebu pohonných hmot.

Na zrychlenou výchozí kvalifikaci se vztahují rovněž ustanovení bodu 2.1 čtvrtého pododstavce.

Pro řidiče uvedené v čl. 5 odst. 5 musí výuka v rámci zrychlené výchozí kvalifikace trvat 35 hodin včetně dvou a půl hodiny osobního řízení.

Ke konci této výuky příslušné orgány členských států nebo subjekt jimi jmenovaný podrobí řidiče písemné nebo ústní zkoušce. Zkouška musí zahrnovat alespoň jednu otázku z každého cíle uvedeného na seznamu předmětů v oddílu 1.

Oddíl 4: Povinné pravidelné školení stanovené v čl. 3 odst. 1 písm. b)

Povinné kurzy pravidelného školení pořádají schválená výcviková střediska. Musí trvat 35 hodin jednou za pět let a být rozděleny do časových úseků trvajících vždy alespoň sedm hodin. Část tohoto pravidelného školení může probíhat na výkonných simulátorech a za použití nástrojů informačních a komunikačních technologií, jako je elektronické učení, za předpokladu, že je zajištěna řádná kvalita školení. Nejméně jeden ze sedmihodinových časových úseků je věnován předmětu souvisejícímu s bezpečností provozu na pozemních komunikacích. Obsah školení zohledňuje potřeby v oblasti odborné přípravy odpovídající konkrétním přepravním operacím prováděným řidičem a vývoji příslušných právních předpisů a techniky. Sedmihodinové časové úseky zahrnují různé předměty.

Jako jeden ze sedmihodinových časových úseků lez započítat absolvované zvláštní školení požadované podle jiných právních předpisů Unie. Sem patří mimo jiné školení o přepravě nebezpečných věcí požadované podle směrnice 2008/68/ES, školení o přepravě zvířat podle nařízení (ES) č. 1/2005 a v případě přepravy osob rovněž školení zaměřené na zvyšování povědomí o problematice zdravotního postižení podle nařízení Rady (EU) č. 181/2011.“;

2) příloha II se mění takto:

a) název se nahrazuje tímto:

„STANOVENÍ VZORU EVROPSKÉ UNIE PRO PRŮKAZ KVALIFIKACE ŘIDIČE“;

b) ustanovení oddílu 2 týkající se strany 1 průkazu kvalifikace řidiče se mění takto:

a) v písmenu d) se bod 9 nahrazuje tímto:

„9. skupiny vozidel, pro které řidič splňuje požadavky na výchozí kvalifikaci a pravidelné školení;“

b) v písmenu e) se první pododstavec nahrazuje tímto:

„nápis „vzor Evropské unie“ v jazyce nebo jazycích členského státu vydávajícího průkaz a nápis „průkaz kvalifikace řidiče“ v ostatních úředních jazycích Unie vytištěný v modré barvě tak, aby tvořil pozadí průkazu:“;

c) v ustanoveních oddílu 2 týkajících se strany 2 průkazu kvalifikace řidiče se v písmenu a) body 9 a 10 nahrazují tímto:

„9. skupiny vozidel, pro které řidič splňuje požadavky na výchozí kvalifikaci a pravidelné školení;

10. harmonizovaný kód Evropské unie 95 stanovený v příloze I směrnice 2006/126/ES;“.