



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 12.7.2012
COM(2012) 385 final

**ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU
HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ**

**o provádění směrnice 2003/59/ES, pokud jde o výchozí kvalifikaci a pravidelné školení
řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu**

OBSAH

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ o provádění směrnice 2003/59/ES, pokud jde o výchozí kvalifikaci a pravidelné školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu	3
1. Obecné informace	3
1.1. Úvod.....	3
1.2. Směrnice 2003/59/ES – základní prvky	3
1.3. Provedení směrnice 2003/59/ES	3
2. Provádění směrnice 2003/59/ES	4
2.1. Oblast působnosti směrnice – článek 1	4
2.2. Výjimky – článek 2	4
2.3. Kvalifikace a školení – článek 3.....	4
2.3.1. Povinná výchozí kvalifikace	5
2.3.1.1. Možnost slučující účast na kurzu a zkoušku	5
2.3.1.2. Možnost zahrnující zkoušky.....	5
2.3.1.3. Zrychlená výchozí kvalifikace	6
2.3.2. Povinné pravidelné školení	6
2.3.3. Organizace školení	6
2.3.4. Schválení výcvikových středisek	6
2.4. Získaná práva – článek 4.....	7
2.5. Výchozí kvalifikace – článek 5	8
2.6. Osvědčení odborné způsobilosti potvrzující výchozí kvalifikaci – článek 6.....	9
2.7. Pravidelné školení – článek 7.....	9
2.8. Osvědčení odborné způsobilosti potvrzující pravidelné školení – článek 8.....	9
2.9. Místo výcviku – článek 9	10
2.10. Kód Společenství – článek 10	10
2.11. Minimální požadavky na kvalifikaci a výcvik – příloha I.....	11
3. Závěry a doporučení.....	11
3.1. Obecné hodnocení provádění směrnice 2003/59/ES	11
3.2. Hlavní aspekty, které je třeba zlepšit, a doporučení	12
Příloha.....	13

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ

o provádění směrnice 2003/59/ES, pokud jde o výchozí kvalifikaci a pravidelné školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu

1. OBECNÉ INFORMACE

1.1. Úvod

Podle článku 13 směrnice 2003/59/ES¹ předá Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů zprávu, ve které poprvé zhodnotí provádění směrnice, zejména s ohledem na rovnocennost různých systémů základního výcviku stanovených v článku 3 a jejich účinnost.

Tato zpráva vychází z odpovědí členských států a Norska na dotazník rozeslaný vnitrostátním orgánům v únoru 2011.

Většina členských států poskytla na zasláné otázky úplné odpovědi. Některé z nich však neměly k dispozici všechny potřebné údaje, aby poskytly všechny informace.

1.2. Směrnice 2003/59/ES – základní prvky

Směrnice 2003/59/ES o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů nákladních automobilů nebo autobusů byla přijata s cílem zajistit jednotnou úroveň výcviku těchto řidičů, aby se tak zvýšila bezpečnost silničního provozu v Evropě.

Směrnice stanoví povinnou výchozí kvalifikaci a pravidelné školení pro řidiče, kteří jsou státními příslušníky členských států nebo kteří pracují pro podnik se sídlem v Evropské unii. Cílem je zajistit, aby profesionální řidiči měli potřebnou kvalifikaci pro řízení vozidel. Řidičům se vydává osvědčení o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení zvané osvědčení o odborné způsobilosti (dále jen „osvědčení“).

Školení organizují výcviková střediska schválená členskými státy.

1.3. Provedení směrnice 2003/59/ES

Podle článku 14 lhůta pro provedení směrnice uplynula dne 10. září 2006.

Lhůta pro provedení výchozí kvalifikace uplynula dne 10. září 2008 pro řidiče, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění skupiny D1, D1 + E, D nebo D + E (autobusy), a 10. září 2009 pro řidiče, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění skupiny C1, C1 + E, C nebo C + E (nákladní automobily).

Všechny členské státy směrnici provedly a plní.

¹ Úř. věst. L 226, 10.9.2003, s. 4–17 ve znění pozdějších předpisů.

2. PROVÁDĚNÍ SMĚRNICE 2003/59/ES

2.1. Oblast působnosti směrnice – článek 1

Směrnice se vztahuje na činnost „řízení“ prováděnou řidiči, kteří jsou státními příslušníky členského státu nebo státními příslušníky třetích zemí nebo jsou zaměstnání podnikem usazeným v členském státě, a používají vozidla, pro která je požadováno řidičské oprávnění skupiny C nebo D.

Odhaduje se, že směrnice se vztahuje na řidiče přibližně šesti miliónů vozidel v Evropě².

Údaje o počtu řidičů z třetích zemí jsou neúplné nebo nedostatečné. Jsou-li tyto údaje k dispozici, ve většině případů jsou velmi nízké v porovnání s celkovým počtem řidičů³.

Ve většině členských států jsou osvědčení o odborné způsobilosti, kterými se potvrzuje výchozí kvalifikace, vydávaná pro řidičské oprávnění skupiny C, běžnější než osvědčení vydávaná pro řidičské oprávnění skupiny D.

2.2. Výjimky – článek 2

Směrnice vylučuje z oblasti své působnosti některé kategorie řidičů⁴.

Většina členských států v plném rozsahu uplatňuje výjimky podle článku 2. Rumunsko však neuplatňuje výjimky uvedené v čl. 2 písm. e), f) a g). Norsko uplatňuje všechny výjimky kromě výjimky uvedené v čl. 2 písm. f), která se týká „vozidel používaných pro neobchodní přepravu cestujících nebo zboží pro vlastní potřebu“.

Podle čl. 2 písm. g) „Tato směrnice se nevztahuje na řidiče vozidel dopravujících materiál nebo vybavení, který má být použit řidičem při výkonu jeho práce, pokud řízení vozidla není hlavní činností řidiče“. Uplatňování této výjimky vedlo u některých kategorií řidičů⁵ (například u řidičů jeřábů, mechaniků řídicích vozidla pro dopravu porouchaných zemědělských strojů atd.) k různým výkladům: dotčení řidiči žádají o výjimku, ale orgány

² Podle posouzení dopadu „O opatřeních nezbytných pro zvýšení účinnosti a efektivnosti systému tachografů“, SEK 2011 (948), GR MOVE.

³ Některé odhady poskytnuté vnitrostátními orgány: 510 z 15 000 v Maďarsku, 100–200 z 11 000 v Polsku, 190 z 3 042 v Portugalsku, 185 z 9 571 v Rumunsku, 24 z 9 638 na Slovensku, 23 z 10 136 ve Spojeném království, žádný z 8 606 v Bulharsku, 3 ze 615 v Litvě.

⁴ Podle článku 2 se směrnice nevztahuje na řidiče:

- a) vozidel s nejvyšší povolenou rychlostí nepřevyšující 45 km/h;
- b) vozidel používaných nebo kontrolovaných ozbrojenými silami, civilní obranou, požárními sbory a silami odpovědnými za udržování veřejného pořádku;
- c) vozidel podrobovaných silničním jízdám pro účely vývoje, opravy nebo údržby, a nových nebo přestavěných vozidel, která ještě nebyla uvedena do provozu;
- d) vozidel používaných za mimořádných okolností nebo při záchranných akcích;
- e) vozidel používaných pro výuku řízení osob, které chtějí získat řidičský průkaz nebo osvědčení podle článku 6 a čl. 8 odst. 1;
- f) vozidel používaných pro neobchodní přepravu cestujících nebo zboží pro vlastní potřebu;
- g) vozidel dopravujících materiál nebo vybavení, který má být použit řidičem při výkonu jeho práce, pokud řízení vozidla není hlavní činností řidiče.

⁵ Tato informace nepochází z dotazníků sdělených členskými státy, ale byly Komisi sděleny některými vnitrostátními orgány.

veřejné správy chtějí, aby se směrnice vztahovala i na ně. K objasnění věci mohou být užitečné určité pokyny.

2.3. Kvalifikace a školení – článek 3

Podle článku 3 výkon povolání řidiče podléhá povinné výchozí kvalifikaci a povinnému pravidelnému školení.

Oddíl 1 přílohy 1 popisuje předměty, které mají být zahrnuty do výcviku.

Předměty se soustřeďují na tři hlavní témata: „Zlepšení výcviku v racionálním řízení na základě bezpečnostních předpisů“, „Uplatnění předpisů“ a „Zdraví, silnice a bezpečnost životního prostředí, poskytování služeb, logistika“.

Tato témata jsou rozdělena na jednotlivé cíle podle řidičského oprávnění, na které se vztahují.

2.3.1. Povinná výchozí kvalifikace

Od členských států se očekává, že zavedou systém výchozí kvalifikace sestávající buď z návštěvy kurzu se zkouškou nebo z teoretické a praktické zkoušky.

2.3.1.1. Možnost slučující účast na kurzu a zkoušku

V rámci první možnosti musí výchozí kvalifikace obsahovat kurz zahrnující všechny předměty uvedené v oddíle 1 přílohy 1. Rovněž každý účastník školení musí alespoň 20 hodin osobně řídit vozidlo, které splňuje požadavky na zkušební vozidla definované ve směrnici 91/439/EHS⁶. Doba trvání školení činí 280 hodin. Je třeba zdůraznit, že toto školení by se nemělo kombinovat se školením pro jiné druhy kvalifikací (např. přeprava nebezpečného nákladu).

Na konci školení příslušné orgány podrobí řidiče písemné nebo ústní zkoušce. Zkouška musí zahrnovat alespoň jednu otázku z každého cíle předmětů uvedených v příloze 1 oddíle 1.

2.3.1.2. Možnost zahrnující zkoušky

V rámci této možnosti příslušné orgány organizují teoretické a praktické zkoušky, aby ověřily, zda má uchazeč potřebnou úroveň znalostí požadovaných v příloze I oddíle 1 pro předměty a cíle tam uvedené.

Jak je uvedeno v bodě 2.2 přílohy I, teoretická zkouška se skládá alespoň ze dvou částí: otázek připouštějících více odpovědí, otázek vyžadujících přímou odpověď nebo z kombinace obou a z případových studií. Minimální délka teoretické zkoušky je 4 hodiny.

Praktická zkouška se skládá ze dvou částí: z řidičské zkoušky v trvání 90 minut zaměřené na posouzení racionálního řízení na základě bezpečnostních předpisů a praktické zkoušky, která se týká alespoň schopnosti naložit vozidlo (řidičské oprávnění kategorie C a D), schopnosti zaručit pohodlí a bezpečnost cestujících (D), schopnosti zabránit kriminalitě (C, D), schopnosti zabránit poškození zdraví (C, D) a schopnosti posoudit nouzové situace (C, D).

⁶ Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 1–24.

Tato zkouška trvá alespoň 30 minut.

Patnáct členských států a Norsko se rozhodly pro kombinaci kurzu a zkoušky, zatímco 11 členských států využívá teoretické i praktické zkoušky. Německo zavedlo do vnitrostátního práva obě možnosti a řidič si může vybrat (tabulka 1).

Tabulka 1 – systém výchozí kvalifikace v členských státech a v Norsku

Pouze zkoušky	Rakousko, Belgie, Kypr, Řecko, Irsko, Lotyšsko, Malta, Nizozemsko, Portugalsko, Rumunsko, Spojené království
Kurz a zkoušky	Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Maďarsko, Itálie, Litva, Lucembursko, Norsko, Polsko, Slovensko, Slovinsko, Španělsko, Švédsko
Obě možnosti	Německo

Členské státy spolupracují s různými organizacemi, které uchovávají údaje pro výchozí kvalifikaci a pravidelné školení, jako jsou vnitrostátní a regionální orgány⁷, správní orgány⁸, agentury⁹, ředitelství¹⁰, ministerstva zodpovědná za dopravu a bezpečnost silničního provozu¹¹, státní podniky¹² a zvláštní střediska zřízená pro tento účel¹³.

2.3.1.3. Zrychlená výchozí kvalifikace

Výchozí kvalifikaci lze urychlit, a to na základě povinného 140hodinového kurzu a zkoušky, jež jsou potvrzeny osvědčením.

Každý účastník výcviku musí řídit vozidlo alespoň deset hodin.

Na konci školení příslušné orgány podrobí řidiče písemné nebo ústní zkoušce. Zkouška musí zahrnovat alespoň jednu otázku z každého cíle předmětů uvedených v příloze 1 oddíle 1.

Zrychlenou výchozí kvalifikaci, která je i nadále nepovinná, nabízí 19 členských států a Norsko (viz tabulka 2).

⁷ Rakousko, Dánsko, Německo, Maďarsko, Irsko, Rumunsko.

⁸ Norsko.

⁹ Finsko, Švédsko.

¹⁰ Řecko, Itálie, Lotyšsko.

¹¹ Kypr, Česká republika, Lucembursko, Polsko.

¹² Litva.

¹³ Slovinsko.

Tabulka 2 – Zrychlená výchozí kvalifikace v členských státech a v Norsku

Členské státy, které nabízejí zrychlenou výchozí kvalifikaci	Bulharsko, Belgie, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Německo, Maďarsko, Itálie, Litva, Lucembursko, Polsko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko, Španělsko, Švédsko a Norsko
Členské státy, které nenabízejí zrychlenou výchozí kvalifikaci	Rakousko, Kypr, Řecko, Irsko, Lotyšsko, Malta, Nizozemsko, Spojené království

Podle směrnice může členský stát rovněž oprávnit řidiče k řízení vozidla na svém území předtím, než tento řidič obdrží osvědčení.

2.3.2. *Povinné pravidelné školení*

Od členských států se očekává, že zavedou systém pravidelného školení založeného na povinné účasti na kurzu, jež se potvrdí osvědčením.

2.3.3. *Organizace školení*

Školení se obvykle poskytuje v autoškolách, ale může být také poskytováno neziskovými subjekty, odbornými školami, vyššími odbornými školami, gymnázii¹⁴ nebo středními školami¹⁵.

V některých členských státech¹⁶ je školení je částečně financováno veřejným sektorem.

2.3.4. *Schválení výcvikových středisek*

Podle oddílu 5 přílohy I jsou výcviková střediska pro výchozí kvalifikaci a pravidelné školení schvalována příslušnými orgány členských států. Schválení může být vydáno pouze na základě písemné žádosti. K žádosti musí být přiloženy doklady o programu školení a vyučovacích metodách, kvalifikacích instruktorů, místech poskytování kurzů, používaném vozovém parku a počtu účastníků.

Příslušný orgán udělí schválení písemně za podmínky, že školení proběhne v souladu s dokumenty přiloženými k žádosti.

Je oprávněn vyslat pověřené osoby, které budou školení přítomny.

2.4. **Získaná práva – článek 4**

Podle směrnice se nevyžaduje získání výchozí kvalifikace od řidičů, ať jsou držiteli řidičského oprávnění skupiny D vydaného před zářím 2008 a řidičů, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění skupiny C vydaného před zářím 2009.

¹⁴ K tomu dochází například v Bulharsku.

¹⁵ To je případ Švédska.

¹⁶ Vedle Lucemburska, kde je výchozí školení financováno veřejným sektorem, v různých členských státech poskytují určitý druh financování školení vnitrostátní personální agentury.

Donucovacími orgány nebyly zaznamenány žádné větší potíže s uznáváním získaných práv řidičů, kteří jsou státními příslušníky členského státu či nikoli.

Vnitrostátní správní orgány poskytovaly informace systému vymáhání práva například prostřednictvím rozesílání příslušné směrnice a prováděcích právních předpisů, organizováním *ad hoc* školení a setkání s policisty, zasíláním dopisů a správních aktů, uveřejňováním pokynů na internetu atd. V některých členských státech byly vydány předpisy k veřejné diskusi a jedním z konzultačních orgánů v procesu projednávání byla policie¹⁷. Kromě toho donucovací orgán v Rumunsku a v Norsku je rovněž orgánem, který vydává osvědčení.

Donucovací orgány mohou využívat mnoho prostředků k ověření získaných práv řidičů, kteří jsou státními příslušníky členského státu či nikoli, zejména kontrolou data, kdy byl řidičský průkaz vydán, nebo jeho pravosti. Mohou také kontaktovat vydávající orgán nebo, pokud je dostupná, nahlédnout do databáze obsahující údaje o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení.

Podle členských států tento aspekt směrnice nepředstavuje žádný zásadní problém. Problém však vzniká, když se obnovuje platnost řidičského oprávnění, které již neobsahuje datum jeho prvního vydání. Existuje také nejistota v otázce, jak vymáhat předpisy, neboť jednotlivé členské státy a Norsko jsou v uplatňování směrnice v různých fázích. Tato situace se týká pouze několika řidičů a lze ji snadno vyřešit přímou výměnou informací mezi vnitrostátními orgány.

2.5. Výchozí kvalifikace – článek 5

Směrnice stanoví minimální věkovou hranici pro řízení vozidla určeného pro přepravu zboží nebo cestujících podle různých kritérií, jako jsou například kategorie řidičského oprávnění, doba trvání školení pro získání výchozí kvalifikace a vzdálenost ujetá vozidlem.

¹⁷ To je případ Malty a Norska.

Tabulka 3 – Shrnutí požadavků na výchozí kvalifikaci pro nové řidiče (článek 5)

Vozidlo	Požadavek na kategorii řidičského oprávnění	Požadavek na osvědčení	Věk
Přeprava zboží	C — C+E	Normální	18
	C1 — C1+E	Zrychlené	18
	C — C+E	Zrychlené	21
Přeprava cestujících	D — D+E Na pravidelných linkách a trase ≤ 50 km	Normální	18 na území vlastního státu
		Zrychlené	21
	D — D+E	Normální	21 20 na území vlastního státu. Může být snížen na 18, pokud se nejedná o přepravu cestujících.
		Zrychlené	23
		D1 — D1+E	Normální
		Zrychlené	21

Pro získání výchozí kvalifikace není nutné předem získat odpovídající řidičský průkaz.

Proto v 13 členských státech a v Norsku¹⁸ lze pro získání řidičského oprávnění výchozí kvalifikaci kombinovat se školením (viz tabulka 4).

¹⁸ Norsko po uchazečích vyžaduje, aby před začátkem programu výchozí kvalifikace dosáhli určitého stupně pokroku v programu řidičského oprávnění.

Tabulka 4 – Kombinace školení pro získání řidičského oprávnění kategorie C nebo D a výchozí kvalifikace v členských státech a v Norsku

<p>Členské státy, které kombinují školení pro získání řidičského oprávnění kategorie C nebo D a výchozí kvalifikaci</p>	<p>Rakousko, Belgie, Dánsko, Estonsko, Německo, Řecko, Irsko, Lotyšsko, Litva, Malta, Nizozemsko (částečně), Norsko, Švédsko, Spojené království</p>
<p>Členské státy, které nekombinují školení pro získání řidičského oprávnění kategorie C nebo D a výchozí kvalifikaci</p>	<p>Bulharsko, Česká republika, Finsko, Francie, Maďarsko, Itálie, Lucembursko, Polsko, Portugalsko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko, Španělsko</p>

Některé členské státy, které kombinují školení k získání řidičského oprávnění a výchozí kvalifikaci, si zvolily možnost kombinovat školení k získání řidičského oprávnění skupiny C a D s výchozí kvalifikací i se zrychlenou výchozí kvalifikací, zatímco jiné od uchazečů vyžadují, aby před začátkem výchozí kvalifikace dosáhli určitého stupně pokroku v programu řidičského oprávnění.

Ve většině členských států se nepovoluje vydávání osvědčení před získáním příslušného řidičského oprávnění. Belgie s tím však souhlasí při kombinovaném výcviku, Rakousko předem vyžaduje pouze složení teoretické zkoušky a Litva vyžaduje, aby byl řidič držitelem jen řidičského oprávnění skupiny B. Přestože Norsko obecně vyžaduje, aby byl uchazeč držitelem řidičského oprávnění před vydáním osvědčení, výjimku mají řidiči, kteří absolvují odbornou stáž nebo praxi.

2.6. Osvědčení odborné způsobilosti potvrzující výchozí kvalifikaci – článek 6

Členské státy vydávají osvědčení řidičům, kteří absolvovali výcvik a složili zkoušku nebo složili teoretickou a praktickou zkoušku, podle zvolené alternativy.

Pokud si členský stát zvolil možnost sestávající z kurzu a zkoušky nebo zrychlenou výchozí kvalifikaci, výcvikový kurz zahrnuje všechny předměty uvedené v seznamu v oddíle 1 přílohy I směrnice. Po něm následuje písemná nebo ústní zkouška.

Pokud si členský stát zvolil pouze možnost zkoušek, řidiči musí složit teoretickou a praktickou zkoušku, jak je uvedeno v bodě 2.2 přílohy I.

Členské státy nehlásily žádné problémy týkající se provádění článku.

2.7. Pravidelné školení – článek 7

Pravidelné školení by mělo řidiči umožnit aktualizovat znalosti, které mají pro jejich práci zásadní význam. Cílem je rozšířit a zopakovat znalosti v některých předmětech uvedených v oddíle 1 přílohy I.

Pravidelné školení trvá 35 hodin každých pět let, minimálně v sedmihodinových časových úsecích, jak je uvedeno v oddíle 4 přílohy I.

Většina členských států řidičům povoluje absolvovat jednotlivé sedmihodinové části školení. Stanoví si však zvláštní požadavky, které se převážně týkají časového období, během kterého musí řidiči absolvovat celé 35-hodinové školení.

V některých členských státech může toto období představovat 12, 6 nebo 3 měsíce, případně dokonce jeden týden¹⁹. I další členské státy určily počet sedmihodinových úseků, na které je školení rozděleno: například dvě školicí setkání po 7 hodinách, dva samostatné moduly sestávající ze tří školicích dnů po 7 hodinách a dvou školicích dnů po 7 hodinách, 5 po sobě jdoucích dní nebo dvou úseků v délce 3 dny a 2 dny²⁰ atd.

2.8. Osvědčení odborné způsobilosti potvrzující pravidelné školení – článek 8

Členské státy vydávají osvědčení řidičům, kteří absolvovali pravidelné školení.

Noví řidiči musí absolvovat první kurz pravidelného školení v průběhu pěti let od vydání osvědčení potvrzujícího výchozí kvalifikaci a řidiči, kteří jsou držiteli získaných práv, v souladu s časovým plánem stanoveným jejich členskými státy.

Podle směrnice se nevyžaduje získání výchozí kvalifikace od řidičů, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění skupiny D vydaného před zářím 2008 a řidičů, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění skupiny C vydaného před zářím 2009. Pro řidiče se získanými právy přijaly členské státy vnitrostátní časové plány absolvování prvního kurzu pravidelného školení s konečným termínem v roce 2015 (řidičské oprávnění skupiny D) a 2016 (řidičské oprávnění skupiny C).

Členské státy rozhodly o vzájemném uznávání přechodných období, která si stanovily²¹. V souladu s tím až do uplynutí lhůty v roce 2015 (vozidla kategorie D) a 2016 (vozidla kategorie C) řidiči nesmějí být v žádném členském státě potrestáni za to, že neabsolvovali pravidelné školení.

Členské státy zvolily různá kritéria pro vypracování svých vnitrostátních harmonogramů pro pravidelná školení řidičů, kteří jsou držiteli získaných práv. Tato kritéria mohou být založena například na datu vydání řidičského oprávnění, datu narození řidiče, datu skončení platnosti řidičského oprávnění, na věku řidiče nebo na čísle řidičského oprávnění.

Vnitrostátní harmonogramy jsou uvedeny v příloze.

2.9. Místo výcviku – článek 9

Řidiče, kteří jsou státními příslušníky členského státu EU, musí získat výchozí kvalifikaci v členském státě, ve kterém mají obvyklé bydliště, zatímco řidiči, kteří jsou státními příslušníky třetích zemí, musí získat tuto kvalifikaci ve členském státě, kde je usazen jejich zaměstnavatel, nebo v členském státě, v němž získali pracovní povolení.

Řidiči musí projít pravidelným školením v členském státě, v němž mají bydliště nebo kde pracují.

¹⁹ Dánsko, Norsko, Francie a Lotyšsko (v tomto pořadí).

²⁰ Lucembursko, Rumunsko a Francie (v tomto pořadí).

²¹ Dohody bylo dosaženo na zasedání výboru dne 27. května 2009. Sdělení vydané útvary Komise pak bylo zasláno všem členům výboru pro informaci.

Pokud jde o uznávání předchozího školení řidičů, kteří změní zemi pobytu nebo zemi, ve které pracují, většina členských států vyžaduje osvědčení nebo důkaz o absolvovaném školení²².

Členské státy nehlásily žádné problémy týkající se provádění článku. V ojedinělých případech však ne vždy uznávají předchozí školení částečně absolvované v jiném členském státě a uznávají pouze školení absolvované na svém území.

2.10. Kód Společenství – článek 10

Příslušné orgány vyznačí buď na řidičském oprávnění, nebo na zvláštním oprávnění kvalifikace řidiče kód 95, který slouží k prokázání splnění podmínek školení.

13 členských států se rozhodlo zanést kód oprávnění kvalifikace řidiče a 12 členských států zanést jej do řidičského oprávnění. Ve Finsku jsou možné obě varianty, zatímco v Lucembursku se kód vyznačí v řidičském oprávnění a zároveň v oprávnění kvalifikace pouze u řidičů bez trvalého pobytu v zemi.

Norsko zanáší kód 95 do osvědčení o odborné způsobilosti. V budoucnosti bude rovněž zapsán v řidičském oprávnění (tabulka 5).

Tabulka 5 – Kód 95

Členské státy, které vyznačují kód 95 v řidičském oprávnění	Rakousko, Belgie, Německo, Řecko, Itálie, Lotyšsko, Litva, Lucembursko, Malta, Nizozemsko, Polsko, Slovinsko
Členské státy, které vyznačují kód 95 v oprávnění kvalifikace řidiče	Bulharsko, Kypr, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Francie, Maďarsko, Irsko, Portugalsko, Rumunsko, Slovensko, Španělsko, Švédsko, Spojené království
Finsko	Obě varianty jsou možné
Lucembursko	Kód je vyznačen v řidičském oprávnění. Je uveden v oprávnění pouze u řidičů bez trvalého pobytu v zemi.
Norsko	Kód 95 se uvádí v osvědčení o odborné způsobilosti. V budoucnu bude také zapsán v řidičském oprávnění.

²² V Lucembursku ministerstvo dopravy rozhoduje případ od případu, přičemž zohledňuje stanovisko příslušné komise na ministerstvu udržitelného rozvoje a infrastruktury. Na Maltě příslušné orgány provádějí kontrolu a vyměňují si údaje s příslušným orgánem členského státu řidiče.

2.11. Minimální požadavky na kvalifikaci a výcvik – příloha I

Jak již bylo uvedeno výše (oddíl 3.3), oddíl 1 přílohy I obsahuje seznam předmětů, které musí členské státy zohlednit při tvorbě systému kvalifikace a pravidelného školení řidičů.

V oddílu 2 týkajícím se povinné výchozí kvalifikace podle čl. 3 odst. 1 písm. a) se požaduje, aby každý uchazeč osobně řídil vozidlo alespoň 20 hodin v doprovodu instruktora. Řidiči nákladní dopravy, kteří si chtějí rozšířit kvalifikaci tak, aby mohli přepravovat osoby nebo naopak, protože jsou držiteli osvědčení, musí opakovat jen části specifické pro novou kvalifikaci a osobně řídit 5 hodin. Při zrychlené výchozí kvalifikaci musí uchazeči osobně řídit 10 hodin, respektive dvě a půl hodiny.

Podle oddílu 2 (bod 2.1) přílohy I může každý řidič řídit vozidlo maximálně 8 hodin z požadovaných 20 hodin na zvláštním pozemku nebo na výkonném simulátoru. Při zrychlené výchozí kvalifikaci mohou uchazeči řídit nevíce čtyři hodiny z požadovaných 10 hodin na zvláštním pozemku nebo na výkonném simulátoru.

Ve většině členských států uchazeči nemusí řídit na zvláštním pozemku ani na simulátoru. Některé státy to však umožňují jako alternativu.

Stručně řečeno, v členských státech se nevyskytly žádné větší problémy při uplatňování přílohy I. Rakousko a Slovinsko hlásily některé případy týkající se potřeby praktického výcviku nebo dostačující teoretické výuky. Kromě toho stojí za povšimnutí názor Belgie, že příloha I je více orientována na řidiče mezinárodní přepravy než na řidiče řídící v kratších vzdálenostech.

3. ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

3.1. Obecné hodnocení provádění směrnice 2003/59/ES

Přijetím směrnice 2003/59/ES zákonodárce přispěl k zajištění jednotné úrovně školení profesionálních řidičů v Evropské unii, aby se tak obecně zvýšila bezpečnost silničního provozu.

Podle hodnocení existují mezi členskými státy v provádění směrnice 2003/59/ES některé rozdíly.

Zprvé, směrnice dává členským státům na výběr, zda výchozí kvalifikace bude mít podobu kurzu a zkoušky, nebo bude sestávat pouze ze zkoušek. I struktura pravidelného školení může být rozdílná, protože v některých členských státech se školení absolvuje jako jeden kurz, zatímco v jiných státech se 35 hodin může rozložit do různého počtu let.

Za druhé, školicí programy a učební metody nejsou standardizované: obsah kurzů se v jednotlivých členských státech liší, stejně jako způsob poskytování školení. V některých členských státech je například vedle tradičního vyučování povoleno používání počítačových modulů.

Kromě toho jsou v jednotlivých členských státech odlišné požadavky na instruktory a na prostory, ve kterých kurzy probíhají.

Počet řidičů na jednu třídu, vozový park a dostupnost výkonného simulátoru také závisí na školicím středisku.

Rovnocennost systémů kvalifikace a efektivitu při zajišťování požadované kvalifikace nicméně zaručují vnitrostátní školicí systémy, které musí splňovat požadavky uvedené v příloze I týkající se nejnütnějších vyučovaných předmětů a struktury zkoušek. Sledování výcvikových středisek vnitrostátními orgány rovněž významně přispívá k zajištění souladu výcviku s cíli směrnice.

3.2. Hlavní aspekty, které je třeba zlepšit, a doporučení

Na základě zjištění týkajících se uplatňování směrnice bude možná třeba zlepšení v několika konkrétních oblastech.

Pokud jde o výjimky uvedené v článku 2 směrnice, skutečnost, že některé členské státy uplatňují různé výjimky, může způsobit problémy v přeshraniční dopravě v rámci EU.

Ačkoli Komise zatím nemá poznatky o žádných takových případech, obecně je třeba, aby si profesionální řidiči a podniky uvědomovali existenci rozdílů mezi členskými státy, které souvisejí s uplatňováním článku 2 směrnice.

Bude tedy možná třeba, aby Komise ve střednědobém horizontu vydala určité pokyny s cílem vyjasnit rozsah výjimek podle článku 2.

Co se týče rozdílů mezi státy v stanovení harmonogramů pravidelného školení, vzájemná výměna vnitrostátních časových plánů by měla pomoci překonat jakékoliv problémy, se kterými se mohou setkat donucovací orgány při kontrole řidičů ze zahraničí. To lze provést ve výboru zřízeném podle článku 12.

Vzhledem k tomu, že se směrnice touto otázkou nezabývá, je důležité udržovat úzkou spolupráci mezi členskými státy, zejména v rámci výboru pro výcvik profesionálních řidičů.

Komise s ohledem na tuto situaci sestavila seznam existujících vnitrostátních kontaktních míst s cílem usnadnit spolupráci mezi členskými státy.

Rovněž se do budoucna zdá užitečné úzce zapojit sociální partnery a pravidelně s nimi vést konzultace.

PŘÍLOHA

Vnitrostátní časové plány absolvování pravidelného školení pro řidiče se získanými právy (lhůty pro účast na prvním kurzu)

Rakousko	Kat. D: 10.9.2013 Kat. C: 10.9.2014
Belgie	Kat. D: 10.9.2015 Kat. C: 10.9.2016
Bulharsko	Kat. D řidičský průkaz vydaný: před 31. 12. 1970: 31.12.2009 od 1.1.1971 do 31.12. 1980: 31.12.2010 od 1.1.1981 do 31.12.1990: 31.12. 2011 od 1.1.1991 do 31.12.2000: 31.12. 2012 od 1.1.2001 do 10.9.2008: 10.9.2013
	Kat. C řidičský průkaz vydaný: před 31.12.1970: 31.12.2010 od 1.1.1971 do 31.12.1980: 31.12.2011 od 1.1.1981 do 31.12.1990: 31.12.2012 od 1. 1. 1991 do 31. 12. 2000: 31.12.2013 od 1.1.2001 do 10.9.2009: 10.9.2014
Kypr	Všechny: 26.1.2012
Česká republika	Všechny: 1.8.2011

Dánsko	Kat. D:	
	Datum narození	Lhůty
	1, 2 nebo 3	30.6.2009
	4, 5 nebo 6	31.12.2009
	7, 8 nebo 9	30.6.2010
	10, 11 nebo 12	31.12.2010
	13, 14 nebo 15	30.6.2011
	16, 17 nebo 18	31.12.2011
	19, 20 nebo 21	30.6.2012
	22, 23 nebo 24	31.12.2012
	25, 26 nebo 27	30.6.2013
	28, 29, 30 a 31	31.12.2013
	Kat. C:	
	Datum narození	Lhůty
	1, 2 nebo 3	30.6.2010
	4, 5 nebo 6	31.12.2010
	7, 8 nebo 9	30.6.2011
	10, 11 nebo 12	31.12.2011
	13, 14 nebo 15	30.6.2012
	16, 17 nebo 18	31.12.2012
19, 20 nebo 21	30.6.2013	
22, 23 nebo 24	31.12.2013	
25, 26 nebo 27	30.6.2014	
28, 29, 30 a 31	31.12.2014	
Estonsko	Všechny: 1.9.2011	
Finsko	Kat. D: 10.9.2013	
	Kat. C: 10.9.2014	
Francie	Kat. D: 10.9.2011	
	Kat. C: 10.9.2012	

Německo	<i>Kat. D: 10.9.2015</i> Kat. C: 10.9.2016
Řecko	Kat. D: 10.9.2013 Kat. C: 10.9.2014
Maďarsko	Kat. D: 10.9.2013 Kat. C: 10.9.2014
Irsko	Kat. D: 10.9.2009 Kat. C: 10.9.2010
Itálie	Kat. D: 10.9.2013 Kat. C: 10.9.2014
Lotyšsko	Kat. D: 10.9.2013 Kat. C: 10.9.2014
Litva	Kat. D: 10.9.2013 Kat. C: 10.9.2014
Lucembursko	Kat. D: 10.9.2015 Kat. C: 10.9.2016
Malta	Kat. D: 9.9.2013 Kat. C: 9.9.2014
Nizozemsko	Kat. D: 10.9.2015 Kat. C: 10.9.2016
Polsko	Všechny: 12.9.2014

Portugalsko	<p>Kat. D:</p> <p>řidiči, kterým je nyní:</p> <p>30 let: do 10.9.2011</p> <p>mezi 31 a 40 lety: do 10.9.2012</p> <p>mezi 41 a 50 lety: do 10.9.2013</p> <p>starší než 50 let: do 10.9.2015</p> <p>Kat. C:</p> <p>řidiči, kterým je nyní:</p> <p>30 let: do 10.9.2012</p> <p>mezi 31 a 40 lety: do 10.9.2013</p> <p>mezi 41 a 50 lety: do 10.9.2014</p> <p>50 let: do 10.9.2016</p>
Rumunsko	System je zaveden od roku 2003
Slovinsko	<p>Kat. D: 1.10.2008</p> <p>Kat. C: 1.10.2009</p>
Slovakia	<p>Kat. D: 10.9.2013</p> <p>Kat. C: 10.9.2014</p>

Španělsko	<p>a) Kat. D platnost řídičského oprávnění končí:</p> <p>1 nebo 2: 10.9.2011</p> <p>3 nebo 4: 10.9.2012</p> <p>5 nebo 6: 10.9.2013</p> <p>7 nebo 8: 10.9.2014</p> <p>9 nebo 0: 10.9.2015</p> <p>a) Kat. C platnost řídičského oprávnění končí:</p> <p>1 nebo 2: 10.9.2012</p> <p>3 nebo 4: 10.9.2013</p> <p>5 nebo 6: 10.9.2014</p> <p>7 nebo 8: 10.9.2015</p> <p>9 nebo 0: 10.9.2016</p>
Švédsko	<p>Kat. D: 10.9.2015</p> <p>Kat. C: 10.9. 2016</p>
Spojené království	<p>Kat. D: 9.9.2013</p> <p>Kat. C: 9.9.2014</p>
Norsko	<p>Kat. D platnost řídičského oprávnění končí mezi 10.9.2011 a 10.9.2015: datum uplynutí doby platnosti řídičského oprávnění.</p> <p>Kat. D datum uplynutí doby platnosti řídičského oprávnění:</p> <p>2008: 2011</p> <p>2009: 2012</p> <p>2010: 2013</p> <p>2011: 10.9.2011</p> <p>od 11.9. 2015: 2015</p> <p>2016: 2014</p> <p>2017: 2015</p> <p>2018: 2014</p> <p>Kat. C platnost řídičského oprávnění končí mezi 10.9.2012 a 10.9.2016: datum uplynutí doby platnosti řídičského oprávnění.</p>

	Kat. C datum uplynutí doby platnosti řidičského oprávnění:
	2009: 2012
	2010: 2013
	2011: 2014
	před 10.9.2012: 2012
	od 11.9.2016: 2016
	2017: 2015
	2018: 2016