



PŘIJATÉ TEXTY

P9_TA(2024)0095

Řidičské průkazy

Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 28. února 2024 o návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o řidičských průkazech, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2561 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724 a zrušuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES a nařízení Komise (EU) č. 383/2012 (COM(2023)0127 – C9-0035/2023 – 2023/0053(COD))

(Řádný legislativní postup: první čtení)

Evropský parlament,

- s ohledem na návrh Komise předložený Evropskému parlamentu a Radě (COM(2023)0127),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 2 a čl. 91 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, v souladu se kterými Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C9-0035/2023),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie,
 - s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 14. června 2023¹,
 - po konzultaci s Výborem regionů,
 - s ohledem na článek 59 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A9-0445/2023),
1. přijímá níže uvedený postoj v prvním čtení;
 2. vyzývá Komisi, aby věc znovu postoupila Parlamentu, jestliže svůj návrh nahradí jiným textem, podstatně jej změní nebo má v úmyslu jej podstatně změnit;
 3. pověřuje svou předsedkyni, aby předala postoj Parlamentu Radě a Komisi, jakož i vnitrostátním parlamentům.

¹ Úř. věst. C 293, 18.8.2023, s. 133.

Postoj Evropského parlamentu přijatý v prvním čtení dne 28. února 2024 k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/... o řidičských průkazech, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2561 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724 a zrušuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES a nařízení Komise (EU) č. 383/2012

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po předložení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,

v souladu s řádným legislativním postupem,

¹ Úř. věst. C , , s. .

² Úř. věst. C , , s. .

vzhledem k těmto důvodům:

- 1) *Unie se zavázala k cíli „Vize nula“, aby do roku 2050 nedocházelo k žádným úmrtím v dopravě, jak je uvedeno ve Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu z roku 2020. V roce 2017 se neformální Rada pro dopravu ve Vallettě shodla na tom, že přetrvávající vysoký počet smrtelných dopravních nehod a vážných zranění v silničním provozu je závažným společenským problémem, a vydala prohlášení, v němž vyzvala mimo jiné Komisi, aby připravila posílenou politiku bezpečnosti silničního provozu a právní rámec pro desetiletí po roce 2020, který by zajistil nižší počet úmrtí a posílil ochranu účastníků silničního provozu, zejména těch zranitelných, kteří jsou nejčastěji oběťmi. [pozm. návrh 1]*
- 1a) *Dosavadní úsilí veřejných orgánů vedlo ke snížení počtu smrtelných dopravních nehod z 51 400 v roce 2001 na 19 800 v roce 2021. Tato čísla zaostávají za cílem Unie snížit počet smrtelných dopravních nehod mezi lety 2001 a 2020 o 75 %. Navíc pokrok vedoucí v prvním desetiletí ke snížení počtu úmrtí na silnicích na polovinu později stagnoval. [pozm. návrh 2]*

- 1) Pravidla pro řidičské průkazy jsou základními prvky společné dopravní politiky, přispívají ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a usnadňují volný pohyb osob, které se usazují v jiném členském státě, než ve kterém byl řidičský průkaz vydán. Vzhledem k významu individuálních dopravních prostředků podporuje a usnadňuje vlastnictví řidičského průkazu, který je řádně uznán hostitelským členským státem, volný pohyb a svobodu usazování osob. Stejně tak každé protiprávní získání tohoto dokladu nebo řidičského oprávnění nebo ztráta oprávněně získaného řidičského průkazu v důsledku protiprávního jednání má dopad nejen na členský stát, v němž k tomuto porušení došlo, ale také na bezpečnost silničního provozu v celé Unii.
- 2) Současný rámec by měl být aktualizován, aby byl vhodný pro novou éru, udržitelný, inkluzivní, inteligentní a odolný. Měl by zohlednit potřebu snížit emise z dopravy ***a spotřebu energie v dopravě, mimo jiné díky většímu rozšíření vozidel s alternativním pohonem***, digitalizaci, ~~demografické trendy a technologický~~ ***demografickým trendům a technologickému vývoji*** s cílem posílit konkurenceschopnost evropského hospodářství. Je důležité zjednodušit a digitalizovat správní postupy s cílem odstranit zbývající překážky, například administrativní zátěž bránící volnému pohybu řidičů, kteří se usadí v jiném členském státě, než je stát, který jim vydal řidičský průkaz. Harmonizovaný standardní rámec řidičských průkazů Unie by měl zahrnovat fyzické i mobilní řidičské průkazy ***všech skupin*** a zajistit jejich vzájemné uznávání, pokud byly řádně vydány v souladu s touto směrnicí. **[pozn. návrh 3]**

- 3) První fyzický řidičský průkaz podle „vzoru Společenství“ zavedla Evropská unie dne 4. prosince 1980. Od té doby se pravidla týkající se tohoto vzoru Společenství stala základem nejpokročilejších struktur vydávání řidičských průkazů na světě, které platí pro více než 250 milionů řidičů. Tato směrnice by proto měla vycházet ze získaných zkušeností a z praxe a stanovit harmonizovaná pravidla pro normy Unie týkající se fyzických řidičských průkazů. Fyzické řidičské průkazy vydávané v Unii by měly zejména poskytnout vysokou úroveň ochrany proti podvodům a padělání díky opatřením proti padělání a možnosti mít na nich mikročipy nebo QR kódy.
- 4) Mělo by být zajištěno, aby zpracování osobních údajů za účelem provádění této směrnice bylo v souladu s rámcem Unie pro ochranu údajů, zejména s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679³ *a se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES*⁴. [pozn. návrh 5]

³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁴ *Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ze dne 12. července 2002 o zpracování osobních údajů a ochraně soukromí v odvětví elektronických komunikací (Úř. věst. L 201, 31.7.2002, s. 37).*

- 5) Tato směrnice stanoví právní základ pro uchovávání povinného souboru osobních údajů ve fyzických řidičských průkazech a jejich mikročipech nebo QR kódech a v mobilních řidičských průkazech **za účelem prokázání a ověření řidičského oprávnění a totožnosti dané osoby** s cílem zajistit vysokou úroveň bezpečnosti silničního provozu v celé Unii a v souladu s čl. 6 odst. 1 písm. e) a případně čl. 9 odst. 2 písm. g) nařízení (EU) 2016/679. Tyto údaje by se měly omezit na ty, které jsou nezbytné k prokázání řidičského oprávnění dané osoby, k její identifikaci a k ověření jejího řidičského oprávnění a totožnosti. Tato směrnice rovněž stanoví dodatečná ochranná opatření k zajištění ochrany osobních údajů zpřístupněných během procesu ověřování. **[pozm. návrh 6]**
- 6) V zájmu zajištění právní jasnosti a zaručení plynulého přechodu mezi touto směrnicí a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řidičských průkazech⁵ by členské státy měly mít možnost ukládat na mikročip další osobní údaje, pokud to stanoví vnitrostátní právní předpisy, které jsou v souladu s nařízením (EU) 2016/679. ***Veškeré údaje uložené na tomto mikročipu by se v každém případě měly uchovávat pouze do konce doby platnosti řidičského průkazu.*** Tato směrnice však neslouží jako právní základ pro to, aby zde tyto další údaje byly obsaženy. **[pozm. návrh 7]**

⁵ 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).

- 7) Na rozdíl od toho by QR kód zavedený touto směrnicí, který umožňuje ověřit pravost údajů vytištěných na fyzickém řidičském průkazu, neměl umožňovat uložení více informací, než kolik je jich uvedeno na fyzickém řidičském průkazu.
- 8) Tato směrnice nevytváří právní základ pro zřízení či provoz databází na vnitrostátní úrovni pro uchovávání biometrických údajů v členských státech, což je záležitost vnitrostátního práva, jež musí být v souladu s právem Unie v oblasti ochrany údajů. Tato směrnice neposkytuje ani právní základ pro zřízení nebo vedení centralizované databáze biometrických údajů na úrovni Unie.

(8a) Mobilní řidičské průkazy by měly zajišťovat nejvyšší úroveň bezpečnosti osobních údajů používaných k identifikaci a autentizaci bez ohledu na to, zda jsou tyto údaje uchovávány lokálně, v decentralizované účetní knize nebo v rámci řešení založených na cloudu, a to se zohledněním různých úrovní rizika. Navzdory potřebě silné autentizace uživatele by používání biometrických údajů k identifikaci a autentizaci osobních údajů nemělo být podmínkou pro používání mobilních řidičských průkazů. Biometrické údaje používané pro účely autentizace fyzické osoby podle nařízení (EU) 2016/679 by bez výslovného souhlasu uživatele neměly být uchovávány v cloudových službách. Použití biometrických údajů by mělo být omezeno na konkrétní scénáře podle článku 9 tohoto nařízení a vyžaduje organizační a bezpečnostní opatření úměrná riziku, které takové zpracování může představovat pro práva a svobody fyzických osob, a mělo by být v souladu s nařízením 2016/679. [pozm. návrh 8]

9) Další závazky je třeba přijmout k urychlení boje proti padělání a podvodům v oblasti řidičských průkazů. Proto je žádoucí, aby se posunulo datum původně stanovené směrnicí 2006/126/ES, kdy všechny fyzické řidičské průkazy, které se vydávají nebo jsou v oběhu, musí splňovat všechny požadavky stanovené právem Unie.

- 10) Digitální transformace je jednou z priorit Unie. V případě silniční dopravy přispěje k odstranění zbývajících administrativních překážek volného pohybu osob, například překážek týkajících se lhůty pro vydávání fyzických řidičských průkazů. Proto by měla být pro mobilní řidičské průkazy vydávané v Unii stanovena samostatná unijní norma. V zájmu usnadnění digitální transformace by měly být mobilní řidičské průkazy standardně vydávány ***dodatečně k fyzickým řidičským průkazům*** od ... [den přijetí + 4 roky], aniž by bylo dotčeno právo žadatele ***zřici se fyzického nebo digitálního průkazu. Žadatel by měl mít právo kdykoliv získat formát řidičského průkazu, jehož se původně zřekl. Pravidlem by měl zůstat diskreční přístup a zároveň by se mělo zajistit, aby žadatelé měli z ekonomického a provozního hlediska stejný přístup k fyzickému i mobilnímu formátu. Od volby fyzického řidičského průkazu by proto neměl být nikdo odrazován při zaručení zejména toho, aby žadatelé, kteří nejsou schopni nebo ochotni získat mobilní fyzický řidičský průkaz, měli i nadále přístup k fyzickému řidičskému průkazu. Členské státy by měly zajistit, aby byly fyzické řidičské průkazy vydány nebo opětovně vydány bez zbytečného odkladu a nejpozději do dvou týdnů od podání žádosti nebo oba dva druhy současně.*** [pozm. návrh 9]

- 11) Mobilní řidičský průkaz by měl obsahovat nejen údaje uvedené ve fyzickém řidičském průkazu, ale také informace umožňující ověřit pravost údajů a jednorázový ukazatel. Mělo by však být zajištěno, aby i v těchto případech bylo množství zpřístupněných osobních údajů omezeno na ty, které by byly uvedeny ve fyzickém řidičském průkazu a které jsou nezbytně nutné pro ověření pravosti těchto údajů, **zejména elektronický podpis vydávajícího orgánu**. Tyto další údaje by měly být odlišné, zejména pokud je daná osoba držitelem několika mobilních řidičských průkazů, což je možné za předpokladu, že je vydal stejný členský stát. **[pozm. návrh 10]**
- 12) Strategie udržitelné a inteligentní mobility stanoví vizi EU pro výrazné zlepšení udržitelnosti mobility a dopravy. Emise z odvětví silniční dopravy zahrnují emise skleníkových plynů, látky znečišťující ovzduší, hluk a mikroplasty z opotřebení pneumatik a silnic. **Větší přítomnost vozidel s alternativním pohonem je klíčem k ekologické transformaci. V této směrnici by měla být zohledněna možnost vyšší hmotnosti pro nové modely řidičských průkazů skupin B, C nebo D.** Tyto emise, které mohou mít negativní dopad na životní prostředí a lidské zdraví, ovlivňuje styl jízdy. Školení **a zkoušky** řidičů by proto **měly** řidičům předat schopnost snížit svůj podíl na emisích, **a to i ekologickou jízdou** a připravit je na řízení vozidel s nulovými **nebo nízkými** emisemi. **[pozm. návrh 11]**

13) S cílem umožnit občanům a rezidentům přímo využívat výhod vnitřního trhu bez zbytečné dodatečné administrativní zátěže stanoví nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724⁶ přístup k postupům potřebným pro fungování vnitřního trhu, a to i pro přeshraniční uživatele. Informace, na které se vztahuje tato směrnice, jsou již zahrnuty v příloze I nařízení (EU) 2018/1724. Příloha II k uvedenému nařízení by měla být změněna tak, aby bylo zajištěno, že každý žadatel bude moci plně online postupů využít.

(13a) Vnitrostátní nebo regionální rozdíly týkající se kategorizace sanitních automobilů a kategorií průkazů potřebných k řízení těchto vozidel představují riziko narušení přeshraničního provozu nebo provozu v rámci téhož členského státu. Sanitní automobily by proto měly podléhat zvláštnímu režimu podle této směrnice. Mělo by proto být povoleno řídit sanitní vozidla s řidičským průkazem skupiny B v celé Unii za podmínky, že povolená hmotnost sanitního vozidla dva roky po prvním vydání řidičského průkazu skupiny B nepřesáhne 4 250 kg. [pozm. návrh 12]

⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724 ze dne 2. října 2018, kterým se zřizuje jednotná digitální brána pro poskytování přístupu k informacím, postupům a k asistenčním službám a službám pro řešení problémů a kterým se mění nařízení (EU) č. 1024/2012 (Úř. věst. L 295, 21.11.2018, s. 1).

14) Řidičské průkazy by měly být rozděleny do skupin podle druhů vozidel, k jejichž řízení poskytují řidičské oprávnění. Toto rozdělení by se mělo provést jasným a uceleným způsobem a při plném respektování technických vlastností příslušných vozidel a dovedností potřebných k jejich řízení.

(14a) Pro miliony evropských občanů, zejména pro osoby žijící ve venkovských oblastech a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, jsou pro naplnění potřeb mobility velmi důležité prostředky individuální dopravy. Někdy však může být překážkou cenová dostupnost řidičského průkazu. Členské státy by měly zvážit rozvoj vhodné infrastruktury v městských, příměstských a venkovských oblastech nezbytnou ke snížení počtu dopravních nehod a dopravního přetížení, jakož i cílené politiky a režimy podpory pro osoby ohrožené dopravní chudobou. [pozm. návrh 13]

- 15) V souladu s Úmluvou OSN o právech osob se zdravotním postižením ze dne 13. prosince 2006, jejíž smluvní stranou je od 21. ledna 2011 také EU, by měla být přijata zvláštní ustanovení, která usnadní řízení vozidel osobám se zdravotním postižením. ***Osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, bez ohledu na jejich schopnost řídit vozidlo, potřebují mít možnost využívat svých práv na mobilitu, aby se předešlo dopravní chudobě. Uplatnění těchto práv na mobilitu by mohlo znamenat použití upravených individuálních nebo hromadných vozidel, včetně zvláštních prvků nebo vybavení, a vhodné infrastruktury, mimo jiné ve venkovských oblastech.*** Členské státy by proto měly mít možnost s předchozím souhlasem Komise vyloučit z uplatňování článku 6 některé konkrétní druhy vozidel s vlastním pohonem. **[pozm. návrh 14]**
- 16) Minimální věk žadatelů o jednotlivé skupiny řidičských průkazů by měl být stanoven na úrovni Unie. Členské státy by však měly mít možnost stanovit pro řízení určitých skupin vozidel vyšší věkovou hranici s cílem dále podpořit bezpečnost silničního provozu; ve výjimečných případech by členské státy měly mít možnost ***členským státům mělo být umožněno*** stanovit nižší věkovou hranici, aby zohlednily vnitrostátní poměry. Zejména umožnit jízdu vozidel hasičů, ***civilní ochrany a udržování a vozidel pro údržbu*** veřejného pořádku nebo pilotní projekty týkající se nových technologií pro vozidla. **[pozm. návrh 15]**

(16a) Vzhledem k ekologické transformaci je stále oblíbenější aktivní mobilita zahrnující chůzi a jízdu na kole nebo elektrokole a další lehké dopravní prostředky, jako jsou elektrokoběžky. Jejich uživatelé čím dál častěji vstupují na evropské vozovky a sdílí je s dalšími osobními dopravními prostředky. Nejmladší uživatelé, kteří čím dál častěji využívají zejména elektrokoběžky, je často používají bez řádné znalosti platných předpisů, protože ještě nezískali řidičský průkaz jakékoliv skupiny. To vede ke stále častějším dopravním nehodám, na nichž se elektrokoběžky podílí, přičemž hlavními oběťmi jsou chodci i uživatelé elektrokoběžek. Vzhledem k celkovým výzvám v oblasti bezpečnosti silničního provozu by členské státy měly ve svých školních osnovách zavést věku přiměřenou výuku dopravních předpisů a povědomí o rizicích za účelem zlepšení bezpečnosti provozu. To by mělo zajistit širokou komplexní znalost bezpečnostních opatření, jako je používání bezpečnostních pásů a přileb, a zejména účast zranitelných účastníků silničního provozu, jako jsou chodci, cyklisté nebo elektrokoběžky, a bezpečnou interakci s motorovými vozidly. Členské státy by mohly zavést další opatření a systémy pro uživatele vozidel individuální mobility s cílem snížit počet dopravních nehod, zlepšit pravidla bezpečnosti silničního provozu a zvýšit informovanost o rizicích. [pozm. návrh 16]

- (16b) Kombinace přiměřeného minimálního věku pro řidičské průkazy jednotlivých skupin, která napomáhá nezávislosti mladých řidičů i jejich včasnému přístupu k profesionálnímu řízení, a přísnější podmínky pro začínající řidiče, mimo jiné pokud jde o limity alkoholu, mohou být prospěšné pro bezpečnost silničního provozu. [pozm. návrh 17]*
- (16c) Způsobilost řidiče k bezpečnému řízení by měla být posuzována na základě konkrétních kritérií, zejména s ohledem na zdravotní stav řidiče. Rozhodnutí o omezení, pozastavení, odnětí nebo zrušení řidičských průkazů by měla být přijímána individuálně a měla by vycházet z objektivních výsledků vyšetření a testů. Jakákoli forma diskriminace řidičů pouze na základě věku by měla být nepřijatelná. [pozm. návrh 18]*
- (16d) Právo na řidičský průkaz je zárukou volného pohybu a účasti na hospodářském a společenském životě, zejména ve venkovských, méně urbanizovaných oblastech s omezenou sítí veřejné dopravy. Zejména pro starší, osamělé osoby s omezenou schopností pohybu a orientace nebo osoby se zdravotním postižením je individuální doprava důležitým prvkem jejich nezávislého a autonomního fungování. Omezení práva být držitelem řidičského průkazu by mělo být založeno na objektivních kritériích posuzovaných individuálně a nemělo by být spojeno s rizikem diskriminace. [pozm. návrh 19]*

- 17) Měl by být zaveden systém posloupnosti, tj. stanovení oprávnění k získání řidičského průkazu skupiny B jako předpokladu pro získání oprávnění pro určité další skupiny, a rovnocennost mezi skupinami, **včetně případně požadavku minimální doby praxe před získáním oprávnění**. Tento systém by měl být ~~částečně~~ závazný pro všechny členské státy, ale měl by jim také umožnit, aby jej uplatňovaly mezi sebou na svých územích. Členské státy by rovněž měly mít možnost stanovit určitou rovnocennost, která se omezí pouze na jejich území. **[pozm. návrh 20]**
- 18) Z důvodu bezpečnosti silničního provozu je pro vydání řidičského průkazu nezbytné stanovit minimální požadavky. Měly by se sblížit normy pro řidičské zkoušky a pro vydávání řidičských průkazů. Za tímto účelem je třeba stanovit znalosti, dovednosti a chování související s řízením vozidel s vlastním pohonem, vypracovat řidičské zkoušky na základě těchto kritérií a nově stanovit minimální normy pro ~~tělesnou a duševní~~ způsobilost k řízení těchto vozidel. **Tyto požadavky by měly zohledňovat různé postupy používané ve všech členských státech. [pozm. návrhy 242 a 305]**

(18a) V současné době většina členských států při vydávání řidičských průkazů skupiny 1, konkrétně řidičům vozidel skupin A, A1, A2, AM, B, B1 a BE, zavedla určitou formu kontroly způsobilosti k řízení, která přesahuje rámec vyšetření zraku. Tyto kontroly mají různou podobu, od formuláře pro sebehodnocení, až po lékařskou prohlídku provedenou praktickým lékařem nebo specializovaným lékařem či testovacím střediskem. Při prodlužování platnosti řidičských průkazů pro skupinu 1 vyžaduje jen málo členských států lékařskou prohlídku. Rovněž jen málo členských států zavedlo vnitrostátní mechanismus pro hlášení významných změn ve způsobilosti k řízení. Obecně platí, že při vydávání a prodlužování platnosti řidičských průkazů pro skupinu 2, konkrétně pro řidiče vozidel skupin C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E, jsou požadavky přísnější a podrobnější, neboť ukládají lékařskou prohlídku. [pozm. návrhy 243 a 306]

19) Doklad o tom, že řidiči vozidel používaných k přepravě osob nebo zboží splňují minimální normy pro tělesnou a duševní způsobilost k řízení, je třeba předložit v době vystavení řidičského průkazu a poté v pravidelných intervalech. Tato pravidelná kontrola podle vnitrostátních právních předpisů, ověřující plnění minimálních norem, by přispěla k volnému pohybu osob, předcházela narušování hospodářské soutěže a lépe zohledňovala konkrétní odpovědnost řidičů těchto vozidel. Členské státy by měly ~~mít možnost~~ stanovit povinná lékařská vyšetření jako záruku splnění minimálních norem pro tělesnou a duševní způsobilost k řízení jiných vozidel s vlastním pohonem. Z důvodu transparentnosti by se tyto zkoušky měly časově shodovat s prodloužením řidičských průkazů. **[pozm. návrh 21]**

(19a) Nové lékařské technologie přispěly ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu. Na trh byly zavedeny technologie, které minimalizují nebo odstraňují riziko spojené se zvláštními zdravotními potížemi, a pacienti je již používají. Monitorovací technologie monitorování, například systémy průběžného sledování glukózy (CGM) pro osoby s diabetes mellitus, umožňují osobám účinně a nepřetržitě kontrolovat svůj zdravotní stav, a eliminovat tak riziko spojené s jejich onemocněním. Technologie, jako jsou systémy CGM, které zajišťují neustále zkvalitnění kontroly zdravotního stavu, procházejí v současné době rychlým vývojem a rychle se zdokonalují, a zvyšují tak bezpečnost silničního provozu. [pozm. návrh 22]

(19b) Evropský parlament ve svém usnesení ze dne 23. listopadu 2022 o prevenci a léčbě diabetu a lepší péči o pacienty s diabetem v EU u příležitosti Světového dne diabetu⁷ vyzval Komisi, aby přezkoumala příslušný právní rámec v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a právní předpisy v oblasti bezpečnosti silničního provozu, aby se zabránilo další diskriminaci osob žijících s diabetem.

[pozm. návrh 23]

20) V zájmu zajištění jednotných práv v celé Unii a s ohledem na bezpečnost silničního provozu by řidičské průkazy skupin AM, A1, A2, A, B1 a B měly mít správně platnost patnáct let, zatímco skupiny C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E mají správně platnost pět let. Členské státy by měly mít možnost ve výjimečných případech stanovit kratší lhůtu, jak je vymezeno v této směrnici.

(20a) Bezpečnost silničního provozu pomáhají zvyšovat udržovací kurzy pro zkušené řidiče, které zvyšují jejich informovanost a vyžadují, aby řidiči získávali další zkušenosti s novými technologickými řešeními, jako jsou pokročilé systémy asistovaného, poloautomatického nebo plně automatického řízení. Za tímto účelem by mohlo být klíčem k aktualizaci dovedností zkušených řidičů používání simulátorů. Mimoto, simulátory řízení by mohly rovněž simulovat nepříznivé podmínky a nouzové scénáře s cílem zlepšit schopnost řidiče reagovat a přijímat rozhodnutí v kritických situacích. [pozm. návrh 24]

(20b) Klíčem k udržení a aktualizaci dovedností zkušených řidičů je udržování schopností, zejména pokud jde o ekologickou jízdu, nárůst hmotnosti vozidel, neustálý technologický pokrok v asistenčních systémech a dalších automatizovaných zařízeních a alternativní zdroje energie vozidel. Členské státy by proto měly být vybízeny k tomu, aby pro zkušené řidiče vytvářely vzdělávací moduly. [pozm. návrh 25]

- 21) Aby členské státy, a v řádně odůvodněných případech i Unie jako celek, mohly reagovat na krize, které vnitrostátním orgánům znemožňují prodloužit řidičské průkazy, jejichž platnost by jinak skončila, mělo by být možné prodloužit správní platnost těchto řidičských průkazů na nezbytně nutnou dobu.
- 22) Zásada „jeden držitel – jeden řidičský průkaz“ by měla zabránit tomu, aby jedna osoba vlastnila více než jeden fyzický řidičský průkaz. Tato zásada by však měla být rozšířena tak, aby zohledňovala i technická specifika mobilních řidičských průkazů.
- 23) Z důvodů bezpečnosti silničního provozu by členské státy měly mít možnost uplatňovat vnitrostátní předpisy týkající se odnětí, pozastavení, prodlužování a rušení řidičských průkazů u všech držitelů řidičských průkazů, kteří mají obvyklé bydliště na jejich území.

- 24) Řidiči, kteří jsou držiteli řidičského průkazu vydaného členským státem, v němž mají bydliště, by měli po výměně za řidičský průkaz vydaný třetí zemí být oprávněni k řízení v celé Unii tak, jako by řidičský průkaz původně získali v Unii. Tato výměna by mohla mít různé dopady na bezpečnost silničního provozu a volný pohyb osob.
- 25) Komise by měla být zmocněna přijmout rozhodnutí, kterým určí třetí země, jež zajišťují srovnatelnou úroveň bezpečnosti silničního provozu jako Unie, a poskytne držitelům řidičských průkazů vydaných těmito zeměmi možnost vyměnit je za podobných podmínek, jako by byly vydány některým členským státem. ***Komise by v této souvislosti měla mít možnost posoudit, zda má třetí země odbornou přípravu řidičů, pravidla pro vydávání osvědčení a zkušební postupy, které jsou zcela nebo částečně srovnatelné s úrovní v Unii, aby mohla v konečném důsledku vydat osvědčení srovnatelné s osvědčením odborné způsobilosti. To by držitelům těchto osvědčení ze třetích zemí mohlo umožnit výměnu za evropské osvědčení odborné způsobilosti za podmínky, že absolvují další školení odborné způsobilosti. Takové osvědčení by kromě řidičského průkazu mohlo být druhým povinným požadavkem, aby profesionální řidiči mohli provádět přepravní operace pro dopravní podnik se sídlem v Unii.*** Tyto podmínky by měly být podrobné a přesně definované pro všechny příslušné skupiny řidičských průkazů. [pozm. návrh 26]

- 26) Pokud jde o řidičské průkazy vydané třetími zeměmi, které nejsou předmětem tohoto rozhodnutí Komise nebo u nichž toto rozhodnutí výměnu výslovně nepovoluje ani nezakazuje, měly by mít členské státy možnost vyměňovat je v souladu se svými vnitrostátními předpisy za předpokladu, že na vyměněném řidičském průkazu použijí příslušný kód Unie. V případě, že držitel tohoto řidičského průkazu přesune své bydliště do nového členského státu, neměl by být tento stát povinen uplatňovat na tento řidičský průkaz zásadu vzájemného uznávání.
- 27) „Turistika za řidičskými průkazy“, tedy praxe změny bydliště za účelem získání nového řidičského průkazu s cílem obejít účinky zákazu řízení uloženého v jiném členském státě, je obecně rozšířeným jevem, který má negativní dopad na bezpečnost silničního provozu. Řidiči by neměli být zbavováni povinnosti splnit uložené požadavky, aby tak mohli znovu získat řidičské oprávnění nebo řidičský průkaz tím, že změní bydliště. Současně by mělo být vyjasněno, že jakékoli jednání ze strany občanů by mělo vést k časově neomezenému zákazu řízení pouze tehdy, je-li řádně odůvodněn, a že toto rozhodnutí by mělo mít účinek pouze na území členského státu, který je vydal.

(27a) *Nesilniční mobilní stroje zahrnují širokou škálu strojních zařízení, která mají obvykle mnoho různých způsobů využití mimo silnici. To zahrnuje například stavební a lesnické stroje (výkopové stroje, nakladače, buldozery atd.) a zemědělské stroje (žací stroje, kultivátory atd.). Stávající směrnice se na tyto stroje nevztahuje. Jsou však předmětem různých vnitrostátních předpisů, které upravují požadavky na příslušný řidičský průkaz a zvláštní požadavky na zaškolení řidičů, neboť tyto stroje se mohou pohybovat na veřejných komunikacích. Členské státy by měly spolupracovat s cílem usnadnit používání nesilničních mobilních strojů v celé Unii, zejména v přeshraničním kontextu, v rámci sezónní práce nebo práce vyslaných pracovníků. Komise by měla vytvořit platformu pro spolupráci tím, že vyzve vnitrostátní orgány a příslušné zúčastněné strany, aby shromáždily, zpracovávaly a šířily znalosti a informace o osvědčených postupech pro řidiče vozidel zvláštního použití, jako jsou nesilniční mobilní stroje, ve všech členských státech. Jednání v rámci platformy pro spolupráci by měla sloužit jako základ pro zprávu Komise o dopadech používání vnitrostátních předpisů o nesilničních mobilních strojích a jejich důsledcích pro vnitřní trh a bezpečnost silničního provozu. Tato zpráva by případně mohla být doplněna legislativním návrhem předloženým Evropskému parlamentu a Radě s cílem usnadnit používání nesilničních mobilních strojů v celé Unii. [pozm. návrh 310]*

- 28) V zájmu zvýšení bezpečnosti silničního provozu by měl být pro určité skupiny řidičských průkazů **B, C a CI** zaveden v celé Unii systém řízení s doprovodem. Pravidla tohoto systému by měla umožnit žadatelům získat řidičské průkazy příslušných skupin ještě předtím, než dosáhnou požadované minimální věkové hranice. Užívání těchto řidičských průkazů by však mělo být podmíněno doprovodem zkušeného řidiče. V těchto situacích by mělo být členskými státy umožněno, aby z důvodu bezpečnosti silničního provozu stanovily na svém území přísnější podmínky a pravidla týkající se vydaných řidičských průkazů. **[pozm. návrh 27]**
- 29) Aniž by byl ovlivněn celkový cíl systému řidičů s doprovodem, kterým je zvýšení bezpečnosti silničního provozu, měl by zpřístupnit a zatraktivnit povolání řidiče pro mladší generace s cílem rozšířit jejich profesní možnosti a pomoci řešit nedostatek řidičů v Unii. Proto by se měl vztahovat na řidičské průkazy skupiny C a **CI** jejich nezbytný předpoklad, řidičské průkazy skupiny B. **[pozm. návrh 28]**

(29a) Mělo by být podporováno partnerství mezi odbornými školami a dopravními a logistickými společnostmi, mimo jiné prostřednictvím zvláštní rozpočtové podpory Unie využitím příjmů přidělených podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2015/413⁸, s cílem řešit nedostatek profesionálních řidičů v Unii. Takové partnerství by mělo budoucím profesionálním řidičům nabídnout příležitost lépe se seznámit s přínosy a výzvami této profese, zlepšit jejich operační a organizační dovednosti a získat zkušenosti za použití pokročilých technologií a technik. Forma takové podpory by mohla mimo jiné zahrnovat spolufinancování ze strany EU na získání určitých kvalifikací, jako je osvědčení odborné způsobilosti, nebo specializovaná školení pro budoucí řidiče. [pozm. návrh 29]

30) Mělo by být zajištěno, aby řidiči, kteří nově získají řidičský průkaz dané skupiny, neohrožovali bezpečnost silničního provozu z důvodu své nezkušenosti. Pro tyto začínající řidiče by měla být stanovena **alespoň** dvouletá zkušební doba. ***Pokud již má začínající řidič platný řidičský průkaz pro jinou skupinu, měla by zkušební doba zahrnovat pouze časový úsek, který zůstává ze zkušební doby pro stávající řidičský průkaz, avšak neměl by být kratší než šest měsíců.*** Během ~~níže~~*této* doby by se na ~~řidiče~~ měla v celé Unii vztahovat přísnější pravidla a sankce, pokud tato pravidla poruší, ***například pod vlivem alkoholu nebo drog, překročením rychlosti, použitím nepovolených vozidel, nepoužitím bezpečnostního zařízení nebo řízením bez platného řidičského průkazu. Je možné, že donucovací orgány budou muset stanovit technický práh nulové tolerance pro svá účinná měření, který by neměl být vyšší než 0,2 g/ml, aby se zohlednilo náhodné vystavení alkoholu.*** Sankce za toto jednání by měly být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační a jejich přísnost by měla v co největší míře zohledňovat střednědobé a dlouhodobé cíle Unie, jimiž je snížení počtu úmrtí a vážných zranění na polovinu a jejich téměř úplné odstranění. Pokud jde o další omezení týkající se začínajících řidičů, členské státy by měly mít na svém území možnost volně zavádět další pravidla. **[pozm. návrh 30]**

- 31) Je třeba stanovit minimální normy týkající se přístupu k povolání zkušebních komisařů a požadavků na odbornou přípravu zkušebních komisařů s cílem zlepšit znalosti a dovednosti zkušebních komisařů, **včetně školení vnímání nebezpečí**, a tím zajistit objektivnější hodnocení žadatelů o řídičské oprávnění a dosáhnout tak větší harmonizace řídičských zkoušek. Komise by navíc měla být zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci za účelem změny a přizpůsobení těchto minimálních norem každému technickému, provoznímu nebo vědeckému vývoji v této oblasti, **včetně nových pokročilých asistenčních systémů řízení**, pokud to bude nezbytné. **[pozm. návrh 31]**
- 32) Pojem obvyklého bydliště by měl být vymezen tak, aby bylo možné řešit problémy, které vznikají v případech, kdy není možné určit obvyklé bydliště na základě profesních nebo rodinných vazeb. Je rovněž nezbytné stanovit, aby žadatelé mohli skládat teoretické nebo praktické zkoušky v členském státě, jehož jsou státními příslušníky, v případech, kdy členský stát jejich obvyklého bydliště neposkytuje možnost skládat tyto zkoušky v úředním jazyce tohoto státu. Pro diplomaty a jejich rodiny, pokud jejich mise vyžaduje dlouhodobý pobyt v zahraničí, by ~~měla~~**mohla** být stanovena zvláštní pravidla, **pokud to nebude představovat další rizika pro bezpečnost silničního provozu**. **[pozm. návrh 32]**

- 33) Členské státy by si měly být při provádění této směrnice vzájemně nápomocny. Pokud je to možné, měly by k poskytování této pomoci využívat síť řídičských průkazů EU. Síť řídičských průkazů EU, běžně označovaná jako „RESPER“, je centrem pro výměnu informací mezi vnitrostátními orgány odpovědnými za vydávání řídičských průkazů a usnadňuje provádění této směrnice.
- 34) Cílem sítě řídičských průkazů EU je zaručit uznávání dokladů a nabytých práv pocházejících z členských států, bojovat proti podvodům s doklady, zamezit vydávání více řídičských průkazů jedné osobě a usnadnit vymáhání zákazu řízení. Členské státy by měly mít zejména možnost systematicky ověřovat, zda pominuly důvody, které vedly k dřívějším omezením, pozastavením, odnětím nebo zrušením řídičského průkazu nebo řídičského oprávnění. Použití sítě RESPER k provádění jiných aktů Unie by mělo být povoleno pouze tehdy, pokud je toto použití výslovně stanoveno v této směrnici.

- 35) Aby bylo možné vypracovat smysluplné zprávy o provádění této směrnice, měla by Komise každoročně dostávat informace o počtu vydaných, prodloužených, nahrazených, odňatých a vyměněných řidičských průkazů každé skupiny, včetně údajů o vydávání a používání mobilních řidičských průkazů.
- (35a) *Během příprav na přezkum této směrnice by Komise měla co nejvíce zohlednit skutečnost, že členské státy čelí různým zeměpisným a společenským výzvám, pokud jde o snahy o zlepšení bezpečnosti silničního provozu. Zatímco některé členské státy se úspěšně zaměřují na prosazování pravidel silničního provozu prostřednictvím tzv. systémů trestných bodů, jiné si vybírají odlišné metody, jako je okamžité ukládání přísnějších sankcí nebo větší úsilí v cílených kampaních zaměřených na prosazování a prevenci. Navíc je třeba rovněž zohlednit skutečnost, že samotné systémy trestných bodů se mohou v jednotlivých členských státech, které se rozhodnou je uplatňovat, výrazně lišit. Proto by měly být vyčleněny prostředky a pozornost zaměřena na další opatření, která mohou zvýšit bezpečnost silničního provozu, přičemž členské státy by zároveň měly mít možnost řešit různé výzvy způsobem, který považují za nejúčinnější. [pozm. návrhy 247 a 311]***

(35b) Členské státy by měly rovnocenně sdílet údaje o svých osvědčených postupech, pokud jde o opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu a školení zaměřená na zvyšování povědomí o rizicích, zejména pokud jde o začínající řidiče a v rámci celoživotního školení, využívání podpůrného systému pro každou věkovou skupinu prostřednictvím zpětné vazby s prokázáním účasti a doporučení poskytnutých instruktorem řízení, psychologem specializovaným na silniční provoz nebo zkušebním komisařem, jakož i opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu u jeho zranitelných účastníků. [pozm. návrh 34]

- 36) Za účelem dosažení cílů této směrnice, zejména přizpůsobení jejích příloh jakémukoli technickému, provoznímu nebo vědeckému vývoji, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o změnu částí A, B a D přílohy I, která upravuje specifikace fyzických řidičských průkazů; mění část C přílohy I, která stanoví specifikace pro mobilní řidičské průkazy; mění část E přílohy I, která upravuje pravidla pro použitelné vnitrostátní a unijní předpisy; mění přílohy II, III, V a VI, které a upřesňují některé minimální požadavky týkající se vydávání, platnosti a prodlužování řidičských průkazů, a mění přílohu IV, která stanoví minimální normy pro zkoušející. Toto zmocnění by mělo být uděleno na dobu pěti let vzhledem k tomu, že v oblastech upravených těmito přílohami dochází k častému technickému, provoznímu a vědeckému vývoji. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů⁹. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

⁹ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

- 37) V souvislosti s postupnou digitalizací automatizací a stále přísnějšími požadavky na snižování emisí v silniční dopravě, jakož i s neustálým technologickým pokrokem v oblasti vozidel s vlastním pohonem je nutné, aby všichni řidiči měli aktuální znalosti v oblasti **nových technologií**, bezpečnosti a udržitelnosti silničního provozu.
- Podpora Členské státy by měly usilovat o podporu celoživotního vzdělávání řidičů a motivovat k účasti na kurzech bezpečné jízdy, a to i prostřednictvím zpětné vazby s dokladem o účasti a doporučeními instruktora řízení, psychologa specializovaného na silniční provoz nebo zkušebního komisaře, což může přispět k inkluzivnější mobilitě. To může být pro udržení aktuálních dovedností zkušených řidičů klíčová, pokud jde o bezpečnost silničního provozu, nové technologie, ekologickou jízdu, která zvyšuje účinnost paliva a snižuje emise, a řízení rychlosti. [pozm. návrh 35]*

- 38) Za účelem zajištění jednotných podmínek pro provádění této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci ke stanovení prvků interoperability a bezpečnostních opatření použitelných pro QR kódy zavedené na fyzických řidičských průkazech; ustanovení týkajících se interoperability, bezpečnosti a zkoušek v případě mobilních řidičských průkazů; prodloužení doby správní platnosti řidičských průkazů v celé Unii v případě krize; obsahu sebehodnocení fyzické a psychické způsobilosti, které se provede u řidičů skupiny 1; podmínek výměny řidičských průkazů ze třetích zemí za řidičské průkazy vydané členskými státy, aniž by se skutečnost výměny zaznamenávala do řidičského průkazu; jakož i interoperability mezi vnitrostátními systémy připojenými k síti řidičských průkazů EU a ochrany osobních údajů vyměňovaných v této souvislosti. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011¹⁰.
- 39) V zájmu jednotnosti by měla být změněna směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2561¹¹, která se zabývá některými záležitostmi, na něž se vztahuje tato směrnice, a nařízení (EU) 2018/1724.

¹⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

¹¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2561 ze dne 14. prosince 2022 o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu (Úř. věst. L 330, 23.12.2022, s. 46).

- 40) Směrnice 126/2006/ES a nařízení Komise (EU) č. 383/2012¹² by měly být zrušeny.
- 41) Jelikož cílů této směrnice nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, neboť pravidla upravující vydávání, prodlužování, nahrazování a výměnu řidičských průkazů by vedla k tak rozdílným požadavkům, že by nebylo možné dosáhnout úrovně bezpečnosti silničního provozu a volného pohybu občanů, kterou stanoví harmonizovaná pravidla, lze těchto cílů lépe dosáhnout na úrovni Unie na základě stanovení minimálních požadavků. Unie tudíž může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality podle uvedeného článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- 42) Evropský inspektor ochrany údajů byl konzultován v souladu s čl. 42 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1725 a vydal stanovisko dne [DD/MM/RRRR].

¹² Nařízení Komise (EU) č. 383/2012 ze dne 4. května 2012, kterým se stanoví technické požadavky týkající se řidičských průkazů, které zahrnují paměťové médium (mikročip) (Úř. věst. L 120, 5.5.2012, s. 1).

- 43) Členské státy se v souladu se společným politickým prohlášením členských států a Komise ze dne 28. září 2011 o informativních dokumentech¹³ zavázaly, že v odůvodněných případech doplní oznámení o opatřeních přijatých za účelem provedení směrnice ve vnitrostátním právu o jeden či více dokumentů s informacemi o vztahu mezi jednotlivými složkami směrnice a příslušnými částmi vnitrostátních nástrojů přijatých za účelem provedení směrnice ve vnitrostátním právu. V případě této směrnice považuje normotvůrce předložení těchto dokumentů za odůvodněné,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Předmět a rozsah působnosti

1. Tato směrnice stanoví společná pravidla pro:
 - a) vzory, normy a skupiny řidičských průkazů;
 - b) vydávání, platnost, prodlužování a vzájemné uznávání řidičských průkazů;

c) některá hlediska výměny, nahrazení, odnětí, omezení, pozastavení a zrušení řidičských průkazů;

d) některá hlediska platná *mimo jiné* pro začínající řidiče. [pozm. návrh 36]

2. *Aniž jsou dotčena ustanovení článků 12a a 20 této směrnice a právo členských států doplnit vnitrostátní skupiny řidičských průkazů, které vydávají v souladu s přílohou I, nevztahuje se tato směrnice se nevztahuje na kolová nebo pásová vozidla mobilní stroje s vlastním pohonem s nejméně dvěma nápravami, jejichž hlavní funkce spočívá v tažné síle a která jsou zvláště navržena, aby tahala, tlačila, vozila nebo pracovala s určitým náradím, stroji nebo přívěsy používanými při zemědělských nebo lesních pracích, a jejichž použití pro přepravu osob nebo zboží po silnici nebo pro tažení vozidel používaných pro přepravu osob nebo zboží po silnici je pouze jejich vedlejší funkcí spadající do oblasti působnosti směrnice 2006/42/ES, které jsou navrženy nebo konstruovány za účelem výkonu práce, jako jsou nesilniční mobilní stroje definované v [nařízení o schvalování nesilničních mobilních strojů provozovaných na veřejných komunikacích a o dozoru nad trhem s nimi a o změně nařízení (EU) 2019/1020 (2023/0090(COD))].* [pozm. návrh 312]

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

- 1) „řidičským průkazem“ ~~elektronický nebo fyzický doklad~~ **doklad ve fyzickém nebo elektronickém formátu nebo v obou formátech**, který osvědčuje řidičské oprávnění pro vozidla s vlastním pohonem a uvádí podmínky, na jejichž základě je držitel oprávněn řídit; **[pozm. návrh 38]**
- 2) „fyzickým řidičským průkazem“ řidičský průkaz ve fyzické podobě vydaný v souladu s článkem 4;
- 3) „mobilním řidičským průkazem“ řidičský průkaz v digitální podobě vydaný v souladu s článkem 5;
- 4) „vozidlem s vlastním pohonem“ jakékoli vozidlo s vlastním pohonem pohybující se po komunikaci, a to jiné než kolejové vozidlo;
- 5) „dvoukolovým vozidlem“ vozidlo uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. a) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013¹⁴;

¹⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 52).

- 6) „tříkolovým vozidlem“ vozidlo uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení (EU) č. 168/2013;
- 7) „lehkou čtyřkolkou“ vozidlo uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. f) nařízení (EU) č. 168/2013;
- 8) „motocyklem“ dvoukolové vozidlo s postranním vozíkem nebo bez něj uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. c) a d) nařízení (EU) č. 168/2013;
- 9) „motorovou tříkolkou“ vozidlo se třemi symetricky uspořádanými koly uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. e) nařízení (EU) č. 168/2013;
- 10) „motorovým vozidlem“ jakékoli vozidlo s vlastním pohonem běžně používané pro přepravu osob nebo zboží po silnici nebo pro tažení vozidel používaných pro přepravu osob nebo zboží po silnici. Tento pojem zahrnuje trolejbusy, tj. vozidla připojená k elektrickému vodiči, ale nejezdící po kolejích;
- 11) „těžkou čtyřkolkou“ vozidla uvedená v čl. 4 odst. 2 písm. g) nařízení (EU) č. 168/2013;

- 11a) *„sanitním automobilem“ vozidlo kategorie M určené k přepravě nemocných nebo raněných osob, které má pro tento účel zvláštní výstroj, jak je uvedeno v „Kritéria pro kategorizaci vozidel“, „Vozidla zvláštního určení“ v příloze I části A bodě 5.3, nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858¹⁵; [pozm. návrh 39]*
- 11b) *„obytným automobilem“ vozidlo kategorie M s obytným prostorem, v němž se nachází sedadla a stůl, oddělená nebo skládací lůžka, zařízení pro vaření, jakož i skříňky a skladovací prostory, přičemž toto vše je trvale upevněno v obytném prostoru, jak je uvedeno v „Kritéria pro kategorizaci vozidel“, „Vozidla zvláštního určení“ v příloze I části A bodě 5.1. nařízení (EU) 2018/858; [pozm. návrh 40]*
- 11c) *„vozidlem s alternativním pohonem“ 1a motorové vozidlo, které je úplně nebo zčásti poháněné alternativním palivem a které bylo schváleno podle nařízení (EU) 2018/858; [pozm. návrh 41]*

15

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o doзору nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

11d) „alternativními palivy“ paliva nebo zdroje energie, které slouží alespoň zčásti jako náhrada zdrojů fosilní ropy v dodávkách energie pro dopravu a které mají potenciál přispět k její dekarbonizaci a zvýšit environmentální výkonnost odvětví dopravy, mezi která patří:

- a) elektřina spotřebovávaná ve všech typech elektrických vozidel;**
- b) vodík;**
- c) zemní plyn, včetně biomethanu, v plynné formě (stlačený zemní plyn – CNG) a ve zkapalněné formě (zkapalněný zemní plyn – LNG);**
- d) zkapalněný ropný plyn (LPG);**
- e) mechanická energie ze zásobníku/zdroje ve vozidle, včetně tepelné energie z odpadu,**

- f) jakékoliv další „palivo neutrální z hlediska emisí CO₂“, což znamená všechna paliva definovaná směrnicí (EU) 2018/2001, u nichž lze emise používaného paliva považovat za nulové čisté emise, což například znamená, že CO₂ ekvivalent uhlíku obsaženého v chemickém složení používaného paliva je biogenního původu nebo byl následně zachycen, takže nebyl vypuštěn do ovzduší jako CO₂, nebo byl zachycen z okolního ovzduší, včetně:*
- i) obnovitelných nebo syntetických paliv, jako jsou biopaliva, bioplyn, palivo z biomasy, obnovitelná kapalná a plynná paliva nebiologického původu (RFNBO) nebo recyklované uhlíkové palivo (RCF);*
 - ii) ostatních paliv, která nejsou uvedena ve směrnici (EU) 2018/2001, se může vztahovat definice CO₂ neutrálního paliva za podmínky, že splňují výše uvedená kritéria a kritéria udržitelnosti uvedená v této směrnici a souvisejících aktech v přenesené pravomoci, a*
 - iii) směsi dvou nebo více CO₂ neutrálních paliv, která se považuje za CO₂ neutrální palivo. [pozm. návrh 42]*

- 12) „zákazem řízení“ jakékoli rozhodnutí, které vede k odnětí, zrušení, omezení nebo pozastavení řidičského průkazu nebo řidičského oprávnění řidiči vozidla s vlastním pohonem a proti kterému již nelze podat opravný prostředek. Opatření může představovat buď primární, sekundární nebo doplňkovou sankci, nebo bezpečnostní opatření.

Článek 3

Standardní specifikace Unie pro řidičské průkazy a vzájemné uznávání

1. Členské státy zajistí, aby jejich vnitrostátní řidičské průkazy byly vydávány v souladu s ustanoveními této směrnice a splňovaly standardní specifikace Unie a další kritéria podle:
 - a) článku 4 v případě fyzických řidičských průkazů;
 - b) článku 5 v případě mobilních řidičských průkazů.
2. Členské státy zajistí, aby fyzické a mobilní řidičské průkazy vydané téže osobě byly vzájemně zcela rovnocenné a uváděly přesně stejný soubor práv a podmínek, za nichž je tato osoba oprávněna řídit.

3. Členské státy nevyžadují, aby žadatel při vydání, náhradě, prodloužení nebo výměně řidičského průkazu v jiném formátu musel mít fyzický nebo mobilní řidičský průkaz.
4. Do ... [~~datum~~ **den** přijetí + 4 roky] členské státy zajistí, aby byly **žadatelům** standardně vydávány ~~pouze mobilní~~ **i fyzické** řidičské průkazy. Členské státy se mohou rozhodnout vydávat mobilní řidičské průkazy i před tímto datem. **[pozm. návrh 44]**
5. Odchylně od odstavce 4 ~~poskytnou~~ **ustanoví** členské státy **právo žadatelů vzdát se na vlastní náhradu** žádost žadatele ~~možnost vydat fyzický řidičský průkaz namísto mobilního~~ **fyzického nebo digitálního** řidičského průkazu ~~nebo společně s ním~~. **Členské státy žadatelům tyto žádosti usnadní a nesnaží se je nijak ovlivňovat.** **[pozm. návrh 45]**
- 5a. **Odchylně od odstavce 5 poskytnou členské státy žadatelům, kteří se vzdali jednoho z formátů řidičského průkazu uvedených v odstavci 4, právo požádat o vydání nebo nové vydání tohoto formátu, kterého se vzdali. Vydání nebo nové vydání formátu, kterého se žadatel vzdal, se provede bez zbytečného odkladu a nejpozději do dvou týdnů ode dne podání žádosti žadatelem.** **[pozm. návrh 46]**

6. Řidičské průkazy vydané členskými státy jsou vzájemně uznávány.
7. Odchylně od odstavce 6 si členské státy vzájemně uznávají pouze mobilní řidičské průkazy, které byly vydány po ... [den přijetí + 3 roky] v souladu s článkem 5. Mobilní řidičské průkazy, které byly vydány před tímto datem, avšak splňují požadavky článku 5, se vzájemně uznávají i po tomto datu.

Článek 4

Fyzické řidičské průkazy

1. Členské státy vydávají fyzické řidičské průkazy na základě standardních specifikací Unie stanovených v příloze I části A1.
2. Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření k zamezení padělání řidičských průkazů, včetně vzorů řidičských průkazů vydaných před vstupem této směrnice v platnost. Uvědomí o tom Komisi.

Fyzický řidičský průkaz musí být zabezpečen proti padělání pomocí standardních specifikací Unie stanovených v příloze I části A2. Členské státy mohou zavést doplňkové ochranné prvky.

3. Pokud držitel platného fyzického řidičského průkazu bez správních lhůt platnosti získá obvyklé bydliště v jiném členském státě, než který tento řidičský průkaz vydal, může hostitelský členský stát po dvou letech ode dne, kdy držitel získal obvyklé bydliště na jeho území, uplatnit správních lhůt platnosti stanovené v čl. 10 odst. 2 prodloužením řidičského průkazu.
4. Členský stát zajistí, aby do dne 19. ledna ~~2030~~**2033** všechny vydávané řidičské průkazy nebo řidičské průkazy, které jsou v oběhu, splňovaly veškeré požadavky této směrnice. **[pozm. návrh 47]**
5. Členské státy mohou rozhodnout o zavedení paměťového média (mikročipu) jako součásti fyzického řidičského průkazu. Pokud se členský stát rozhodne zavést jako součást fyzického řidičského průkazu mikročip, může rozhodnout, pokud to jeho vnitrostátní právní předpisy týkající se řidičských průkazů upravují, že na mikročipu budou uloženy i další údaje kromě těch, které jsou uvedeny v příloze I části D. ***Doba uchování osobních údajů uložených v mikročipu je, pokud možno, sladěna s platností řidičského průkazu.*** **[pozm. návrh 48]**

Pokud členské státy stanoví, že mikročip bude součástí fyzického řidičského průkazu, použijí technické požadavky stanovené v příloze I části B. Členské státy mohou zavést i další bezpečnostní prvky.

Členské státy informují Komisi v případě rozhodnutí o přidání mikročipu do fyzických řidičských průkazů nebo o jakékoli změně týkající se takového rozhodnutí do tří měsíců od jeho přijetí. Členské státy, které již mikročip na svých fyzických řidičských průkazech zavedly, o tom informují Komisi do tří měsíců ode dne vstupu této směrnice v platnost.

6. Pokud mikročip není zaveden jako součást fyzického řidičského průkazu, mohou se členské státy rovněž rozhodnout, že na místě vyhrazeném pro tento účel budou na vydávané fyzické řidičské průkazy tisknout QR kód. QR kód umožňuje ověřit pravost údajů uvedených ve fyzickém řidičském průkazu.

7. Členské státy zajistí, aby ověřovatel neuchovával osobní údaje nezbytné pro ověření informací uvedených ve fyzickém řidičském průkazu a aby orgán vydávající řidičský průkaz nebyl o postupu ověřování informován.

Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví podrobná ustanovení týkající se prvků interoperability a bezpečnostních opatření, která musí splňovat QR kódy vytištěné na fyzických řidičských průkazech. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 22 odst. 2.

Členské státy informují Komisi o každém opatření, jehož cílem je zavedení QR kódu na řidičských průkazech, nebo o každé změně daného opatření, a to do tří měsíců od jeho přijetí.

8. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 21, kterými se mění části A, B a D přílohy I, je-li to nezbytné s ohledem na technický, provozní nebo vědecký vývoj.

Článek 5

Mobilní řidičské průkazy

1. Členské státy vydávají mobilní řidičské průkazy na základě standardních specifikací Unie stanovených v části C přílohy I.
2. Členské státy zajistí, aby elektronické aplikace vytvořené pro mobilní řidičské průkazy, které umožňují ověřit existenci řidičského oprávnění držitele řidičského průkazu, byly bezplatně k dispozici osobám, které mají obvyklé bydliště na jejich území, nebo osobám, které jsou jinak oprávněny být držiteli mobilních řidičských průkazů, které tyto členské státy vydaly.

Tyto aplikace jsou založeny na evropských peněženkách digitální identity vydaných v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 910/2014¹⁶ ***a je zajištěna odpovídající úroveň zabezpečení těchto žádostí. [pozm. návrh 49]***

¹⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 910/2014 ze dne 23. července 2014 o elektronické identifikaci a službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce na vnitřním trhu (Úř. věst. L 257, 28.8.2014, s. 73).

3. Členské státy zveřejní a pravidelně aktualizují seznam dostupných elektronických aplikací, které jsou vytvořeny a spravovány pro účely tohoto článku.

Členské státy zajistí, aby elektronické žádosti neobsahovaly ~~nebo v případě použití ukazatele nezpřístupňovaly~~ více údajů, než je uvedeno v části D přílohy I. **[pozm. návrh 50]**

4. Členské státy si navzájem zpřístupní a pravidelně aktualizují informace potřebné pro přístup do vnitrostátních systémů uvedených v části C přílohy I, které se používají pro ověřování mobilních řidičských průkazů.

Členské státy zajistí, aby ověřovatel neuchovával osobní údaje nezbytné pro ověření řidičského oprávnění držitele mobilního řidičského průkazu a aby orgán vydávající řidičský průkaz zpracovával informace získané prostřednictvím oznámení pouze pro účely odpovědi na žádost o ověření. *Osobní údaje se zpracovávají v souladu s nařízenímí (EU) 2016/679 a (EU) 2018/1725 a případně se směrnicí 2002/58/ES, kterými se provádějí zásady „minimalizace údajů“, „omezení účelu“ a „záměrné a standardní ochrany údajů“, zejména pokud jde o technická opatření.* **[pozm. návrh 51]**

5. Členské státy poskytnou Komisi seznam příslušných vnitrostátních systémů oprávněných vydávat údaje ~~a ukazatele~~ pro mobilní řidičské průkazy. Komise bezpečnou cestou zpřístupní veřejnosti seznam těchto vnitrostátních systémů členských států ve formě opatřené elektronickým podpisem nebo pečetí a vhodné pro automatické zpracování. **[pozm. návrh 52]**
6. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 21, kterými se mění část C přílohy I, je-li to nezbytné s ohledem na technický, provozní nebo vědecký vývoj.
7. Do ... ~~datum~~ **den** přijetí + 18 měsíců] přijme Komise prováděcí akty, kterými stanoví podrobná ustanovení týkající se interoperability, bezpečnosti a zkoušek u mobilních řidičských průkazů, včetně ověřovacích prvků a rozhraní s vnitrostátními systémy, **s přihlédnutím k nezbytným požadavkům na zajištění uznávání orgány třetích zemí.** Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 22 odst. 2. **[pozm. návrh 53]**

- 7a. *Komise v tomto ohledu poskytne pomoc členským státům, které by měly spolupracovat na celosvětovém používání a uznávání evropského mobilního řidičského průkazu prostřednictvím změny Ženevské úmluvy o silničním provozu ze dne 19. září 1949, Mezinárodní úmluvy o automobilové dopravě ze dne 24. dubna 1926 a Vídeňské úmluvy o silničním provozu ze dne 8. listopadu 1968.*
[pozm. návrh 54]

Článek 6

Skupiny průkazů

1. Řidičský průkaz opravňuje k řízení vozidel s vlastním pohonem těchto skupin:

- a) mopedy:

skupina AM:

- dvoukolová nebo tříkolová vozidla s maximální konstrukční rychlostí nejvýše 45 km/h *a maximálním netto výkonem nejvýše 4 kW* (s výjimkou vozidel s maximální konstrukční rychlostí nižší nebo rovnou 25 km/h), [pozm. návrh 55]
- lehké čtyřkolky;

- b) motocykly a motorové tříkolky:
- i) skupina A1:
 - motocykly s objemem válců ~~nepřesahujícím 125 cm³~~, **sdo 125 cm³, s maximálním netto** výkonem ~~nepřesahujícím do 11 kW~~ a s poměrem výkon/hmotnost ~~nepřesahujícím výkonu ke hmotnosti do 0,1 kW/kg~~, **[pozm. návrh 56]**
 - tříkolky s pohonem o **maximálním netto** výkonu nejvýše 15 kW; **[pozm. návrh 57]**
 - ii) skupina A2:
 - motocykly s **maximálním netto** výkonem do 35 kW a s poměrem výkon/hmotnost do 0,2 kW/kg a nepocházející z vozidla s výkonem vyšším než 70 kW; **[pozm. návrh 58]**
 - iii) skupina A:
 - motocykly,

- tříkolky s **maximálním netto** výkonem vyšším než 15 kW;

Aniž jsou dotčeny předpisy pro schvalování typu platné pro dotyčná vozidla, motorová vozidla skupin uvedených v písm. a) a b) mohou být kombinována s přívěsem s maximální přípustnou hmotností nepřesahující polovinu nenaložené hmotnosti tažného vozidla; [pozn. návrh 59]

c) motorová vozidla:

i) skupina B1:

- těžké čtyřkolky.

Skupina B1 je nepovinná; v členských státech, které nezavedou tuto skupinu řídičských průkazů, bude k řízení těchto vozidel vyžadován řídičský průkaz skupiny B.

Členské státy mohou rovněž rozhodnout o zavedení této skupiny výhradně pro vozidla uvedená v čl. 9 odst. 4 prvním pododstavci písm. c) a za podmínek stanovených v uvedeném odstavci. Pokud se tak členský stát rozhodne, vyznačí tuto skutečnost v řidičském průkazu pomocí kódu Unie 60.03;

ii) skupina B:

- motorová vozidla s maximální přípustnou hmotností do 3 500 kg a navržená a zkonstruovaná pro přepravu nejvýše osmi cestujících kromě řidiče,
- motorová vozidla této skupiny mohou být doplněna o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kg.

Aniž jsou dotčeny předpisy pro schvalování typu platné pro dotyčná vozidla, je možné motorová vozidla v této skupině doplnit o přívěs s maximální přípustnou hmotností přesahující 750 kg, pokud maximální přípustná hmotnost této soupravy nepřesahuje 4 250 kg. V případě, že hmotnost této soupravy přesáhne 3 500 kg, vyžadují členské státy v souladu s ustanoveními přílohy V, aby tato souprava byla řízena pouze po:

- dokončení výcviku, nebo
- po složení zkoušky dovedností a chování.

Členské státy mohou též požadovat jak tento výcvik, tak složení zkoušky dovedností a chování.

Členské státy uvedou na řidičském průkazu oprávnění k řízení takovéto soupravy prostřednictvím příslušného kódu Unie uvedeného v části E přílohy I;

iii) skupina BE:

- aniž jsou dotčeny předpisy pro schvalování typu platné pro dotyčná vozidla, souprava vozidel sestávající z tažného vozidla skupiny B a přívěsu nebo návěsu, pokud maximální přípustná hmotnost přívěsu nebo návěsu nepřesahuje 3 500 kg;

iv) skupina C1:

- motorová vozidla jiná než vozidla skupin D1 nebo D, jejichž maximální přípustná hmotnost je vyšší než 3 500 kg, avšak nejvýše 7 500 kg, a která jsou navržena a zkonstruována pro přepravu nejvýše osmi cestujících kromě řidiče.
- Motorová vozidla této skupiny mohou být doplněna o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kg;

- v) skupina C1E:
 - aniž jsou dotčeny předpisy pro schvalování typu platné pro dotyčná vozidla, soupravy vozidel, kde tažné vozidlo patří do skupiny C1 a jeho přívěs nebo návěs má maximální přípustnou hmotnost vyšší než 750 kg, pokud přípustná hmotnost této soupravy nepřesahuje 12 000 kg,
 - aniž jsou dotčeny předpisy pro schvalování typu platné pro dotyčná vozidla, soupravy vozidel, kde tažné vozidlo patří do skupiny B a jeho přívěs nebo návěs má přípustnou hmotnost vyšší než 3 500 kg, pokud přípustná hmotnost této soupravy nepřesahuje 12 000 kg;
- vi) skupina C:
 - motorová vozidla jiná než vozidla skupin D1 nebo D, jejichž maximální přípustná hmotnost je vyšší než 3 500 kg a která jsou navržena a zkonstruována pro přepravu nejvýše osmi cestujících kromě řidiče,

- motorová vozidla této skupiny mohou být doplněna o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kg;

vii) skupina CE:

- aniž jsou dotčeny předpisy pro schvalování typu platné pro dotyčná vozidla, soupravy vozidel, kde tažné vozidlo patří do skupiny C a jeho přívěs nebo návěs má maximální přípustnou hmotnost vyšší než 750 kg;

viii) skupina D1:

- motorová vozidla navržená a zkonstruovaná pro přepravu **více než 8 a** nejvýše 16 cestujících kromě řidiče a o maximální délce nejvýše 8 metrů, [**pozm. návrh 60**]
- motorová vozidla této skupiny mohou být doplněna o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kg;

- ix) skupina D1E:
 - aniž jsou dotčeny předpisy pro schvalování typu platné pro dotyčná vozidla, soupravy vozidel, kde tažné vozidlo patří do skupiny D1 a jeho přívěs má maximální přípustnou hmotnost vyšší než 750 kg;
- x) skupina D:
 - motorová vozidla navržená a zkonstruovaná pro přepravu více než osmi cestujících kromě řidiče; motorová vozidla, která je možné řídit s průkazem skupiny D, mohou být doplněna o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kg;
- xi) skupina DE:
 - aniž jsou dotčeny předpisy pro schvalování typu pro dotyčná vozidla, soupravy vozidel, kde tažné vozidlo je ve skupině D a jeho přívěs má maximální přípustnou hmotnost přesahující 750 kg.

2. S předchozím souhlasem Komise, která posoudí dopad navrhovaného opatření na bezpečnost silničního provozu, mohou členské státy vyloučit z uplatňování tohoto článku některé zvláštní druhy vozidel s vlastním pohonem, včetně zvláštních vozidel pro osoby se zdravotním postižením ***nebo vozidel používaných ve stavebnictví, která jsou často klasifikována mimo jiné jako nesilniční mobilní stroje.*** [pozn. návrh 69]

Členské státy mohou z působnosti této směrnice vyjmout druhy vozidel používaných ozbrojenými silami a civilní obranou nebo vozidla pod jejich kontrolou. Uvědomí o tom Komisi.

Článek 7

Minimální věk

1. Minimální věk pro vydání řidičského průkazu je následující:
- a) 16 let pro skupiny AM, A1-a~~B1~~, ***B1 a T;*** [pozn. návrh 70]
 - b) 18 let pro skupiny A2, B, BE, C1 a C1E;
 - c) pokud jde o skupinu A:

- i) 20 let pro motocykly. Avšak řídit motocykly této skupiny je možné pouze po nejméně dvouleté praxi řízení motocyklů, na něž se vztahuje řídičské oprávnění skupiny A2. Požadavek dvouleté praxe může být prominut, pokud je uchazeči alespoň 24 let;
- ii) 21 let pro motorové tříkolky s výkonem nad 15 kW;
- d) 21 let pro skupiny C, CE, D1 a D1E;
da) aniž jsou dotčeny podmínky stanovené v čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561, 18 let pro skupiny C, CE, D1 a D1E pro profesionální řidiče, kteří používají řídičský průkaz ve vnitrostátní a mezinárodní dopravě, pokud jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti; [pozm. návrh 71]
- e) 24 let pro skupiny D a DE.
ea) aniž jsou dotčeny podmínky stanovené v čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561, 21 let pro skupiny D a DE pro profesionální řidiče, kteří používají řídičský průkaz ve vnitrostátní a mezinárodní dopravě, pokud jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti; [pozm. návrh 72]

2. Členské státy mohou zvýšit nebo snížit minimální věkovou hranici pro vydání řídičského průkazu:

- a) u skupiny AM snížit až na 14 let nebo zvýšit až na 18 let;
- b) u skupiny B1 zvýšit až na 18 let;

Členské státy nemusí vydat řídičský průkaz pro skupinu B1 uchazeči staršímu 21 let pro vozidla uvedená v čl. 9 odst. 4 prvním pododstavci písm. c) a za podmínek stanovených v uvedeném odstavci. [pozm. návrh 73]

- c) u skupiny A1 zvýšit až na 18 let, pokud jsou splněny obě následující podmínky:
 - i) mezi minimální věkovou hranicí pro skupinu A1 a minimální věkovou hranicí pro skupinu A2 je rozdíl dvou let;
 - ii) řízení motocyklů skupiny A je možné pouze po nejméně dvouleté praxi řízení motocyklů skupiny A2, podle odst. 1 písm. c) bodu i);
- d) u skupin B a BE snížit až na 17 let.

3. Členské státy mohou snížit minimální věkovou hranici u skupiny C na 18 let a u skupiny D na 21 let, pokud jde o:
- a) vozidla používaná hasičským sborem, *civilní ochranou* a vozidla používaná pro udržování veřejného pořádku; **[pozm. návrh 74]**
 - b) vozidla procházející zkušební jízdou v souvislosti s jejich opravou nebo údržbou.

Členské státy mohou vzájemně uznat na svém území platnost řidičských průkazů vydaných řidičům mladším, než jsou minimální věkové hranice uvedené v tomto odstavci. [pozm. návrh 75]

4. Řidičské průkazy vydané v souladu s ~~odstavci 2 a 3~~ **odstavcem 2** jsou platné pouze na území vydávajícího členského státu, dokud držitel průkazu nedosáhne minimální věkové hranice stanovené v odstavci 1. **[pozm. návrh 76]**

Členské státy mohou uznat na svém území platnost řidičských průkazů vydaných řidičům mladším, než jsou minimální věkové hranice uvedené v odstavci 1.

5. Odehlně od odst. 1 písm. d) a e) tohoto článku, pokud je žadatel držitelem osvědčení o odborné způsobilosti podle článku 6 směrnice (EU) 2022/2561, je minimální věk pro vydání řidičského průkazu následující:
- a) u skupin C a CE minimální věk stanovený v čl. 5 odst. 2 písm. a) bodě i) směrnice (EU) 2022/2561;
 - b) u skupin D1 a D1E minimální věk stanovený v čl. 5 odst. 3 písm. a) bodě i) druhém pododstavci uvedené směrnice;
 - e) u skupin D a DE minimální věk stanovený v čl. 5 odst. 3 písm. a) bodě i) prvním pododstavci, čl. 5 odst. 3 písm. a) bodě ii) prvním pododstavci a čl. 5 odst. 3 písm. b) uvedené směrnice. [pozm. návrh 77]

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 (EU) 2022/2561 některý členský stát povolí na svém území řízení vozidel od nižší věkové hranice, je řidičský průkaz platný pouze na území vydávajícího členského státu, dokud držitel průkazu nedosáhne příslušného minimálního věku uvedeného v prvním pododstavci tohoto odstavce a dokud neobdrží osvědčení o odborné způsobilosti.

Článek 8

Podmínky a omezení

1. Členské státy označí řidičské průkazy vydané osobě, na kterou se vztahuje jedna nebo více podmínek, za nichž je oprávněna řídit. Za tímto účelem používají členské státy odpovídající kódy Unie stanovené v části E přílohy I. Mohou rovněž používat vnitrostátní kódy pro podmínky, na které se nevztahuje část E přílohy I, ***a pokud tak činí, oznámí tuto skutečnost neprodleně Komisi spolu s podrobnostmi o kódech a případech, ve kterých jsou používány, po vstupu této směrnice v platnost a v případě [následných] nových dodatků nebo změn stávajících kódů. [pozm. návrh 78]***

Pokud je z důvodu tělesné nezpůsobilosti řidič oprávněn řídit pouze určité typy vozidel nebo vozidel upravených za účelem kompenzace této nezpůsobilosti, skládají se zkoušky dovedností a chování podle čl. 10 odst. 1 v takovém vozidle.

2. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 21, kterými se mění část E přílohy I, je-li to nezbytné s ohledem na technický, provozní nebo vědecký vývoj.

Článek 9

Odstupňování a rovnocennost skupin

1. Řidičské průkazy pro skupiny BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D a DE lze vydat pouze řidičům, kteří jsou již oprávněni řídit vozidla skupiny B.
2. Platnost řidičských průkazů je stanovena takto:
 - a) průkazy vydané pro skupiny C1E, CE, D1E nebo DE jsou platné pro soupravy vozidel skupiny BE;
 - b) průkazy vydané pro skupinu CE platí pro skupinu DE, pokud jsou jejich držitelé oprávněni řídit vozidla skupiny D;

- c) průkazy vydané pro skupinu C1E nebo CE platí pro skupinu D1E, pokud jsou jejich držitelé oprávněni řídit vozidla skupiny D1;
- ca) *průkazy vydané pro skupinu CE platí pro skupinu C a průkazy vydané pro skupinu DE platí pro skupinu D; [pozn. návrh 80]***
- d) průkazy vydané pro skupiny CE a DE platí pro soupravy vozidel skupin C1E a D1E;
- da) *průkazy vydané pro skupinu C1E platí pro soupravy vozidel skupiny C1 a průkazy vydané pro skupinu D1E platí pro soupravy vozidel skupiny D1; [pozn. návrh 81]***
- e) průkazy vydané pro jakoukoliv skupinu platí pro vozidla skupiny AM. Členský stát však může u řídičských průkazů vydaných na svém území omezit rovnocennost u skupiny AM na skupiny A1, A2 a A, pokud tento členský stát uloží jako podmínku pro získání skupiny AM praktickou zkoušku;
- f) průkazy vydané pro skupinu A2 platí také pro skupinu A1;

- g) průkazy vydané pro skupiny A, B, C nebo D platí pro skupiny A1, A2, B1, C1 nebo D1;
- h) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem, ***jak je uvedeno v čl. 2 odst. [11c] této uvedených v článku 2 směrnice Rady 96/53/ES¹⁷ pro skupiny M a N zřízené nařízením (EU) 2018/858¹⁸, která jsou určena k provozu na veřejných komunikacích, včetně těch, která byla navržena a vyrobena v jedné nebo více fázích s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla, a pro přepravu cestujících s maximální kapacitou 8 sedadel kromě řidiče. Tato vozidla se mohou doplnit o přívěs nebo návěs s maximální přípustnou hmotností této soupravy do 5 000 kg; [pozm. návrh 82]***

¹⁷ Směrnice Rady 95/53/ES ze dne 25. října 1995, kterou se stanoví zásady organizace úředních kontrol v oblasti výživy zvířat (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

¹⁸ ***Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o doozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).***

(ha) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je tento průkaz platný pro řízení sanitních automobilů ve smyslu čl. 2 odst. 11a jiných vozidel zvláštního užití, jakož i motorových karavanů ve smyslu čl. 2 odst. [11b] této směrnice do hmotnosti 4 250 kg;

Ve svých pravidelných zprávách Evropskému parlamentu a Radě podle článku 20 této směrnice Komise přezkoumá dopad technologického pokroku v oblasti pohotovostního lékařského vybavení nebo používání alternativních paliv na celkovou hmotnost sanitních automobilů. Komise je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 21 této směrnice za účelem změny této směrnice aktualizací maximální hmotnosti sanitních automobilů na základě závěrů těchto pravidelných zpráv.

*Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 21 za účelem změny této směrnice aktualizací maximální hmotnosti vozidel uvedené v prvním pododstavci tohoto bodu, aby se zohlednil dopad technického pokroku a vývoje alternativních paliv pro sanitní automobily;
[pozm. návrh 83]*

- hb) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu BE vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem, jak je uvedeno v čl. 2 odst. [11c] této směrnice pro skupiny M a N zřízené nařízením (EU) 2018/858, která jsou určena k provozu na veřejných komunikacích, včetně těch, která byla navržena a vyrobena v jedné nebo více fázích s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla. Tato vozidla se mohou doplnit o přívěs nebo návěs, pokud maximální přípustná hmotnost přívěsu nebo návěsu nepřesahuje 3 500 kg; [pozm. návrh 84]*
- hc) tři roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu C1 vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem podle čl. 2 odst. 11c této směrnice s maximální přípustnou hmotností nad 7 500 kg, ale nepřevyšující 8 250 kg bez přípojného vozidla, a navržených a zkonstruovaných pro přepravu nejvýše osmi cestujícími kromě řidiče. Tato vozidla mohou být doplněna o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kg; [pozm. návrh 85]*

hd) tři roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu C1E vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem uvedených v čl. 9 odst. 2 písm. hc) a přípojného vozidla nebo návěsu s maximální přípustnou hmotností nad 750 kg za podmínky, že přípustná hmotnost celé soupravy nepřevyšuje 12 750 kg; [pozm. návrh 86]

he) tři roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu D1 vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel navržených a zkonstruovaných pro přepravu nejvýše 22 cestujících kromě řidiče a o maximální délce nepřesahující 8 metrů. [pozm. návrh 88]

Ve své druhé zprávě o provádění určené Evropskému parlamentu a Radě podle článku 20 této směrnice Komise posoudí dopad vývoje a zavádění vozidel s alternativním pohonem nebo používání písm. h) až hd) tohoto článku na bezpečnost silničního provozu. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 21 s cílem doplnit tuto směrnici aktualizací hmotnostních limitů vozidel s alternativním pohonem. [pozm. návrh 89]

3. Pro řízení na svém území mohou členské země stanovit tuto rovnocennost:
- a) motorových tříkolek v rámci průkazu skupiny B, pro motorové tříkolky s výkonem vyšším než 15 kW, pokud je držiteli průkazu skupiny B alespoň 21 let,
 - b) motocyklů skupiny A1 v rámci průkazu skupiny B.

Rovnocennost stanovená v prvním pododstavci je vzájemně uznávána členskými státy, které ji udělily.

Členské státy uvedou na řidičském průkazu, že držitel je oprávněn řídit vozidla uvedená v prvním pododstavci, pouze prostřednictvím příslušných kódů Unie uvedených v části E přílohy I.

Členské státy neprodleně informují Komisi o rovnocennosti uvedené v prvním pododstavci, která byla udělena na jejich území, včetně vnitrostátních kódů, které mohly být použity před vstupem této směrnice v platnost. Komise tyto informace zpřístupní členským státům za účelem usnadnění uplatňování tohoto odstavce.

4. Členské státy mohou na svém území povolit řízení těchto skupin vozidel:
- a) vozidel skupiny D1 s maximální přípustnou hmotností 3 500 kg, do které není zahrnuto případné zvláštní zařízení určené pro přepravu osob se zdravotním postižením, řidičům starším 21 let, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění uděleného pro skupinu B, a to nejméně dva roky poté, co bylo toto řidičské oprávnění vydáno poprvé, pokud jsou vozidla používána neziskovými organizacemi k sociálním účelům a pokud řidič poskytuje své služby jako dobrovolník;
 - b) vozidel s nejvyšší povolenou hmotností převyšující 3 500 kg řidičům starším 21 let, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění uděleného pro skupinu B, a to nejméně dva roky poté, co bylo toto řidičské oprávnění vydáno poprvé, pokud jsou splněny všechny následující podmínky:
 - i) tato vozidla jsou určena k tomu, aby byla používána, pokud stojí, pouze jako výukový nebo rekreační prostor;

- ii) jsou využívána nekomerčními subjekty pro sociální účely;
 - iii) byla upravena tak, aby nesměla být používána ani pro přepravu více než devíti osob, ani pro přepravu jiného zboží než toho, které je nezbytně nutné pro jejich účely;
- c) vozidel skupiny B s nejvyšší přípustnou hmotností 2 500 kg a nejvyšší rychlostí fyzicky omezenou na 45 km/h řidičům mladším 21 let, kteří jsou držiteli řídičského oprávnění uděleného pro skupinu B1.

Členské státy uvedou v řídičském průkazu, že držitel je oprávněn řídit vozidla uvedená v prvním pododstavci písm. a) a b), pouze prostřednictvím příslušných vnitrostátních kódů.

Členské státy oznámí Komisi veškerá povolení udělená podle tohoto odstavce.

4a. Členské státy jsou oprávněny povolit řízení vozidel skupiny D nebo D1 na svém území držitelům řidičského oprávnění uděleného pro skupinu C za podmínky, že ve vozidle nejsou přepravovány žádné jiné osoby a řidičem je osoba provádějící technickou prohlídku podle směrnice 2014/45/EU nebo mechanik autoservisu provádějící zkušební jízdu, obojí v okruhu 5 km od dílny, po opravě vozidla nebo pro účely údržby či kontrolní jízdy. Členské státy oznámí Komisi veškerá povolení udělená podle tohoto odstavce. [pozm. návrh 91]

Článek 10

Vydávání, platnost a prodlužování platnosti

1. Řidičské průkazy se vydávají pouze žadatelům, kteří splňují následující podmínky:
 - a) složili zkoušku dovedností a chování a teoretickou zkoušku a splňují minimální normy fyzické a psychické způsobilosti k řízení, v souladu s ustanoveními příloh II a III;

- b) pokud jde o skupinu AM, složili pouze teoretickou zkoušku; členské státy mohou u této skupiny požadovat, aby žadatelé složili zkoušku dovedností a chování a aby se podrobili lékařskému vyšetření.

Pro tříkolová vozidla a čtyřkolky v rámci této skupiny mohou členské státy uložit zvláštní zkoušku dovedností a chování. Pro odlišení vozidel skupiny AM je možné na řídičském průkazu uvádět vnitrostátní kód;

- c) pokud jde o skupinu A2 nebo skupinu A a pod podmínkou, že získali minimálně dvouletou praxi na motocyklu skupiny A1 nebo skupiny A2, buď:
- i) složením pouze zkoušky dovedností a chování, nebo
 - ii) dokončením výcviku podle přílohy VI;
- d) dokončili výcvik nebo složili zkoušku dovedností a chování nebo dokončili výcvik a složili zkoušku dovedností a chování podle přílohy V, pokud jde o skupinu B pro řízení soupravy vozidel podle čl. 6 odst. 1 písm. c) bodu ii) třetího pododstavce;

- e) mají obvyklé bydliště na území členského státu vydávajícího průkaz nebo mohou doložit, že už tam alespoň šest měsíců studují.

1a. Členské státy přijmou nezbytná ustanovení k zajištění toho, aby osoby se zdravotním postižením, jejichž zkouška probíhá ve vozidle přizpůsobeném jejich zdravotnímu postižení, byly osvobozeny od provádění úkolů neslučitelných s jejich zdravotním postižením. [pozm. návrh 94]

2. Minimální doba správní platnosti řidičských průkazů vydaných členskými státy je následující: [pozm. návrh 95]

- a) patnáct let pro skupiny AM, A1, A2, A, B, B1 a BE;
- b) pět let pro skupiny C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E.

Prodloužením platnosti řidičského průkazu může započít nová doba správní platnosti pro jinou skupinu nebo skupiny vozidel, které je držitel průkazu oprávněn řídit, pokud je to v souladu s podmínkami stanovenými v této směrnici.

Přítomnost mikročipu nebo QR kódu podle čl. 4 odst. 5 či 6 není nezbytným předpokladem pro platnost řidičského průkazu. Ztráta nebo nečitelnost mikročipu nebo QR kódu nebo jeho jakékoliv jiné poškození nemá vliv na platnost řidičského průkazu.

Členské státy mohou omezit dobu správní platnosti řidičských průkazů vydaných začínajícím řidičům ve smyslu čl. 15 odst. 1 u jakékoli skupiny, aby na tyto řidiče uplatnily zvláštní opatření s cílem zvýšit v jejich případě bezpečnost silničního provozu.

Členské státy mohou ***v souladu se zásadou subsidiarity*** omezit dobu správní platnosti u jednotlivých řidičských průkazů jakékoli skupiny ***s ohledem na zdravotní způsobilost a schopnost bezpečně řídit v souladu s přílohou III***, pokud se zjistí, že je nezbytné uplatnit častější lékařské prohlídky nebo jiná zvláštní opatření, včetně omezení pro řidiče dopouštějící se dopravních deliktů, ***s cílem dále zlepšit opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu. [pozm. návrhy 253, 315 a 335]***

~~Členské státy zkrátí dobu správní platnosti uvedenou v prvním pododstavci na pět let nebo méně u řidičských průkazů držitelů pobývajících na jejich území, kteří dosáhli věku 70 let, za účelem uplatnění častějších lékařských prohlídek nebo jiných zvláštních opatření, včetně opakovacích kurzů. Tato zkrácená doba správní platnosti se použije pouze při prodloužení platnosti řidičského průkazu. [pozm. návrh 97]~~

Členské státy mohou zkrátit dobu správní platnosti stanovenou v tomto odstavci pro řidičské průkazy osob, kterým bylo uděleno povolení k dočasnému pobytu nebo které na jejich území požívají dočasné ochrany nebo přiměřené ochrany podle vnitrostátního práva. Za tímto účelem je tato zkrácená doba správní platnosti stejná nebo kratší než správní platnost povolení k dočasnému pobytu či dočasné ochrany nebo přiměřené ochrany.

3. Prodloužení platnosti řidičských průkazů po skončení jejich správní platnosti je podmíněno oběma následujícími podmínkami:
 - a) trvalým splňováním minimálních požadavků na tělesnou a duševní způsobilost k řízení podle přílohy III;

b) obvyklým bydlištěm na území členského státu vydávajícího průkaz nebo doložením, že tam žadatel v době podání žádosti už alespoň šest měsíců studuje.

4. V případě krize mohou členské státy prodloužit dobu správní platnosti řidičských průkazů, jejichž platnost by jinak skončila, a to maximálně o šest měsíců. Prodloužení může být opakováno, pokud krize trvá.

Každé takové prodloužení musí být řádně odůvodněno a neprodleně oznámeno Komisi. Komise tyto informace neprodleně zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie*. Členské státy uznají platnost řidičských průkazů, jejichž správní platnost byla prodloužena podle tohoto odstavce.

Pokud krize zasáhne více členských států, může Komise přijmout prováděcí akty, aby prodloužila dobu správní platnosti všech nebo některých skupin řidičských průkazů, jejichž platnost by jinak skončila. Toto prodloužení nesmí přesáhnout šest měsíců a může být opakováno, pokud krize trvá. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 22 odst. 3.

Pokud členský stát není a pravděpodobně nebude postižen obtížemi, které by znemožnily prodloužení řidičských průkazů v důsledku krize uvedené ve třetím pododstavci, nebo pokud přijal vhodná vnitrostátní opatření ke zmírnění dopadu krize, může se tento členský stát rozhodnout neuplatnit prodloužení zavedené prováděcím aktem uvedeným ve třetím pododstavci poté, co o tom předem informuje Komisi. Komise o tom informuje ostatní členské státy a zveřejní oznámení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Pro účely tohoto odstavce se krizí rozumí výjimečná, neočekávaná a náhlá přírodní nebo člověkem způsobená událost mimořádné povahy a rozsahu, která se děje v Unii nebo mimo ni, má významný přímý nebo nepřímý dopad na oblast silniční dopravy a která rovněž brání držitelům řidičských průkazů nebo příslušným vnitrostátním orgánům v provádění postupů nezbytných pro jejich prodloužení nebo jim to významným způsobem ztěžuje.

5. Aniž jsou dotčeny vnitrostátní trestní a policejní právní předpisy, mohou členské státy uplatňovat na vydávání řidičských průkazů své vnitrostátní předpisy týkající se jiných podmínek než těch, které byly stanoveny v této směrnici. Uvědomí o tom Komisi.

6. Při vydávání nebo prodloužení platnosti řidičských průkazů skupin AM, A, A1, A2, B, B1 a BE mohou členské státy vyžadovat vyšetření s uplatněním minimálních požadavků na tělesnou a duševní způsobilost k řízení podle přílohy III namísto sebehodnocení stanoveného v bodě 3 uvedené přílohy. V tomto případě se lékařská prohlídka vztahuje na všechny zdravotní nezpůsobilosti uvedené v příloze III.

~~Komise přijme do [datum přijetí + 18 měsíců] prováděcí akty, které stanoví obsah sebehodnocení uvedeného v bodě 3 přílohy III a které se týkají všech zdravotních nezpůsobilostí uvedených v uvedené příloze. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 22 odst. 2. [pozm. návrh 99]~~

Při vydávání nebo prodloužení platnosti řidičských průkazů skupin AM, A, A1, A2, B, B1, BE a T mohou členské státy v souladu se zásadou subsidiarity vyžadovat vyšetření s uplatněním minimálních požadavků na způsobilost k řízení podle přílohy III. [pozm. návrhy 256 a 318]

- 6a. *Členské státy stanoví fakticky podložené pokyny pro praktické a rodinné lékaře s cílem identifikovat osoby, kterým může při řízení vozidla hrozit riziko, a budou pracovat v koordinaci s orgány vydávajícími řidičské průkazy. [pozm. návrh 100]*
- 6b. *Členské státy vypracují vnitrostátní osvětové kampaně s cílem zvýšit povědomí široké veřejnosti o duševních nebo fyzických signálech, které mohou naznačovat, že daná osoba je při řízení vozidla vystavena riziku. [pozm. návrh 101]*
7. Nikdo nesmí být držitelem více než jednoho fyzického řidičského průkazu. Jedna osoba však může být držitelem **mít svůj mobilní řidičský průkaz uložen na** několika mobilních řidičských průkazů, pokud jsou vydány stejným členským státem **přístrojích. [pozm. návrh 102]**

Nikdo nesmí být držitelem řidičských průkazů vydaných více než jedním členským státem.

Členský stát odmítne vydat řidičský průkaz, jestliže zjistí, že žadatel již je držitelem řidičského průkazu vydaného jiným členským státem.

Členské státy přijmou nezbytná opatření pro účely uplatňování třetího pododstavce. Nezbytná opatření, pokud jde o vydání, náhradu, prodloužení platnosti nebo výměnu řidičského průkazu, zahrnují ověření skutečností u ostatních členských států, pokud existují přiměřené důvody se domnívat, že daný žadatel již je držitelem jiného řidičského průkazu, Za tímto účelem členské státy využívají síť řidičských průkazů EU uvedenou v článku 19.

Aniž je dotčen čl. 3 odst. 6, členský stát vydávající řidičský průkaz s náležitou péčí zajistí, aby osoba splňovala požadavky stanovené v odstavci 1 tohoto článku, a pokud je zjištěno, že průkaz byl vydán, aniž by byly tyto požadavky splněny, použije své vnitrostátní právní předpisy týkající se zrušení nebo odnětí řidičského průkazu nebo řidičského oprávnění.

8. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 21, kterými se mění přílohy II, III, V a VI, je-li to nezbytné s ohledem na technický, provozní nebo vědecký vývoj.

- 8a. Komise na základě odborného poradenství vytvoří online školicí kurz pro praktické lékaře, který jim umožní posoudit všechny aspekty způsobilosti žadatele k řízení vozidla. [pozm. návrh 103]**

Článek 11

Výměna a nahrazování řidičských průkazů vydaných členskými státy

1. Pokud držitel platného řidičského průkazu vydaného jedním členským státem převede obvyklé bydliště do jiného členského státu, může požádat o výměnu svého řidičského průkazu za rovnocenný průkaz. Členský stát provádějící výměnu zkontroluje, pro kterou skupinu je předkládaný řidičský průkaz ve skutečnosti stále platný.
2. S výhradou zachování zásady teritoriality trestních a policejních právních předpisů mohou členské státy, v nichž mají držitelé řidičských průkazů obvyklé bydliště, uplatňovat své vnitrostátní právní předpisy týkající se omezení, pozastavení, odnětí nebo zrušení řidičského oprávnění na držitele řidičského průkazu vydaného jiným členským státem a v případě potřeby řidičský průkaz za tímto účelem vyměnit.

3. Členský stát provádějící výměnu *fyzického řidičského průkazu* vrátí starý průkaz orgánům členského státu, který jej vydal, a uvede důvody výměny. ***Členský stát provádějící výměnu mobilního řidičského průkazu informuje orgány členského státu, který jej vydal, a uvede důvody výměny. Členské státy, které původně vydaly řidičský průkaz, zajistí, aby do bývalého mobilního řidičského průkazu již nebylo možné nahlížet. Členské státy využívají ke komunikačním účelům síť řidičských průkazů EU uvedenou v čl. 19 odst. 1. [pozm. návrh 104]***
4. Náhradu za řidičský průkaz, který byl ztracen nebo odcizen, je možné získat pouze od příslušných orgánů členského státu, ve kterém má držitel obvyklé bydliště. Tyto orgány vydají náhradní průkaz na základě údajů, které mají k dispozici, nebo případně na základě dokladů poskytnutých příslušnými orgány členského státu, který vydal původní průkaz.

Článek 11a

Prozatímní řidičský průkaz

- 1. Při výměně, prodloužení platnosti nebo výměně řidičského průkazu vydá členský stát, který výměnu, prodloužení platnosti nebo výměnu provádí, prozatímní řidičský průkaz ve formě osvědčení, i když se jedná o stejný členský stát, který vydal předchozí řidičský průkaz. Komise je svěřena pravomoc přijmout do 31. prosince 2025 akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 21, kterými doplní tuto směrnici stanovením vzorového standardizovaného formuláře takového osvědčení. Při přijímání těchto aktů v přenesené pravomoci Komise náležitě zohlední případné riziko padělání těchto formulářů.***
- 2. Osvědčení vydané členským státem podle tohoto článku je platné po dobu nejvýše jednoho měsíce. Tato osvědčení jsou vzájemně uznávána členskými státy. Trvá-li náhrada, prodloužení platnosti nebo výměna řidičského průkazu déle, mohou členské státy toto osvědčení prodloužit dvakrát, vždy na dobu nejvýše jednoho měsíce. Platnost takového osvědčení automaticky končí, jakmile držitel získá fyzický nebo mobilní řidičský průkaz podle článku 3. [pozm. návrh 105]***

Článek 12

Výměna řidičských průkazů vydaných třetími zeměmi

1. Pokud členský stát stanoví pro držitele, který se usadil na jeho území, výměnu řidičského průkazu vydaného třetí zemí, vymění tento členský stát řidičský průkaz v souladu s ustanoveními tohoto článku.
2. Pokud členský stát vymění řidičský průkaz vydaný třetí zemí, která nebyla předmětem prováděcího rozhodnutí uvedeného v odstavci 7, zaznamená se tato výměna v řidičském průkazu vydaném tímto členským státem vyznačením příslušného kódu z části E přílohy I, stejně jako každé následné prodloužení platnosti nebo nahrazení. Pokud držitel tohoto průkazu převede své obvyklé bydliště do jiného členského státu, nemusí tento stát použít zásadu vzájemného uznávání stanovenou v čl. 3 odst. 6.

Členské státy použijí pro tyto výměny ustanovení svých vnitrostátních právních předpisů v souladu s podmínkami stanovenými v tomto odstavci.

3. Pokud je řidičský průkaz vydán pro určitou skupinu a určitou třetí zemí, která byla předmětem prováděcího rozhodnutí uvedeného v odstavci 7, tato výměna se do řidičského průkazu vydaného dotyčným členským státem nezaznamená. V těchto případech členské státy vymění řidičský průkaz v souladu s podmínkami stanovenými v příslušném prováděcím rozhodnutí.
4. Pokud byl řidičský průkaz vydaný členským státem vyměněn za řidičský průkaz vydaný třetí zemí, členské státy nevyžadují splnění žádných dalších podmínek kromě těch, které jsou stanoveny v čl. 10 odst. 3 písm. a), ani neevidují žádné další informace pro výměnu tohoto řidičského průkazu za řidičský průkaz jimi vydaný, pokud jde o skupiny původního řidičského průkazu.

V situaci uvedené v prvním pododstavci, kdy žadatel žádá o výměnu řidičského průkazu, který je platný i pro skupiny, pro které získal řidičské oprávnění ve třetí zemi, se použijí následující pravidla:

- a) pokud byl řidičský průkaz vydán pro určitou skupinu a určitou třetí zemí, která byla předmětem prováděcího rozhodnutí uvedeného v odstavci 7, použije se odstavec 3;

- b) pokud takové prováděcí rozhodnutí neexistuje, použije se odstavec 2.
5. Výměna uvedená v odstavcích 2, 3 a 4 se provede pouze tehdy, jestliže byl řidičský průkaz vydaný třetí zemí vrácen příslušným orgánům členského státu, který výměnu provádí.
6. Komise může zjistit, že některá třetí země má rámec silniční dopravy, který zcela nebo částečně zaručuje úroveň bezpečnosti silničního provozu srovnatelnou s rámcem Unie, což umožňuje výměnu řidičských průkazů vydaných touto třetí zemí, aniž by tato výměna byla zaznamenána v řidičských průkazech vydaných členskými státy, pokud je to nezbytné po splnění určitých předem stanovených podmínek.

Pokud Komise tuto třetí zemi zjistí, může ve spolupráci s členskými státy posoudit její rámec pro silniční dopravu. Členské státy mají šest měsíců na to, aby předložily své stanovisko k rámci pro silniční dopravu ve zjištěné třetí zemi. Komise provede posouzení, jakmile obdrží stanoviska všech členských států nebo jakmile uplyne lhůta pro zaslání stanovisek, podle toho, co nastane ~~později~~ **dříve**. **[pozm. návrh 106]**

Při posuzování rámce silniční dopravy ve třetí zemi Komise zohlední přinejmenším tyto prvky:

- a) platné požadavky na řidičské průkazy, například klasifikaci skupin řidičských průkazů, požadavky na minimální věk, požadavky na výcvik a řidičské zkoušky a jejich podmínky a zdravotní požadavky pro vydávání řidičského průkazu;
 - b) zda třetí země vydává mobilní řidičské průkazy, a pokud ano, příslušné technické a strukturální podrobnosti pro provoz systému;
 - c) do jaké míry jsou v oběhu padělané řidičské průkazy a jaká opatření jsou přijímána k zabránění padělání řidičských průkazů;
 - d) dobu správné platnosti řidičských průkazů vydaných třetí zemí;
 - e) dopravní podmínky ve třetí zemi a zda jsou srovnatelné s dopravními podmínkami v silniční síti Unie;
 - f) bezpečnost silničního provozu ve třetí zemi.
- fa) systém výměny řidičských průkazů EU zavedený ve třetí zemi. [pozn. návrh 107]***

7. Komise může po provedení posouzení uvedeného v odstavci 6 a prostřednictvím prováděcích rozhodnutí rozhodnout, že určitá třetí země má zavedený rámec silniční dopravy, který zcela nebo částečně zaručuje úroveň bezpečnosti silničního provozu srovnatelnou s úrovní bezpečnosti silničního provozu v Unii tak, že je možné vyměňovat řidičské průkazy vydané touto třetí zemí, aniž by se tato výměna zaznamenávala do řidičského průkazu vydaného členským státem.

Prováděcí rozhodnutí musí obsahovat alespoň:

- a) skupiny řidičských průkazů uvedené v článku 6, u nichž může být výměna provedena bez záznamu do řidičského průkazu vydaného členským státem;
- b) data vydání řidičských průkazů třetí země, u nichž může být výměna provedena bez záznamu do řidičského průkazu vydaného členským státem;
- c) veškeré obecné podmínky, které je třeba dodržet pro účely ověření pravosti vyměňovaného úředního dokladu;

- d) veškeré obecné podmínky, které musí žadatel splnit, aby prokázal splnění zdravotních požadavků stanovených v příloze III před výměnou.

Pokud řidičský průkaz žadatele neumožňuje splnit druhý pododstavec písm. a) nebo b) tohoto odstavce, mohou členské státy rozhodnout o výměně řidičského průkazu v souladu s odstavcem 2. Pokud žadatel není schopen splnit druhý pododstavec písm. c) nebo d) tohoto odstavce, členské státy výměnu řidičského průkazu odmítnou.

Jakákoli další podmínka, kterou může prováděcí rozhodnutí obsahovat, stanoví buď použitelnost vnitrostátních předpisů členského státu v souladu s odstavcem 2, nebo zamítnutí výměny řidičského průkazu, pokud žadatel tyto podmínky nesplňuje.

Prováděcí rozhodnutí se přijímají přezkumným postupem podle čl. 22 odst. 2.

8. Prováděcí rozhodnutí uvedené v odstavci 7 stanoví pravidelný přezkum situace v oblasti bezpečnosti silničního provozu v dotyčné třetí zemi, a to nejméně jednou za čtyři roky. V závislosti na závěrech přezkumu Komise prováděcí rozhodnutí uvedené v odstavci 7 zachová, změní či pozastaví v nezbytném rozsahu nebo jej zruší.
- 8a. *Osvědčení o odborné způsobilosti nebo rovnocenné osvědčení vydané třetí zemí uvedené v odstavci 2 může být nahrazeno novým osvědčením odborné způsobilosti vydaným členským státem, pokud držitel absolvoval v tomto členském státě dodatečné školení odborné způsobilosti v rozsahu až 35 hodin. Toto dodatečné školení odborné způsobilosti se provádí v jazyce EU, kterému [uchazeč] nejlépe rozumí. V případě potřeby se v souladu se směrnicí (EU) 2022/2561¹⁹ o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu 1a za účelem zajištění vysoké úrovně odborné způsobilosti a bezpečnosti silničního provozu poskytne vhodná jazyková podpora.***

¹⁹ ***Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2561 ze dne 14. prosince 2022 o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu (Úř. věst. L 330, 23.12.2022, s. 46).***

Pro účely určení, zda třetí země mají pravidla zcela nebo částečně srovnatelná s odpovídajícími pravidly Unie, která zaručují úroveň bezpečnosti silničního provozu zcela nebo částečně srovnatelnou s úrovní v Unii, je Komise zmocněna přijmout do ... [dva roky po vstupu této pozměňující směrnice v platnost] akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 21, jimiž doplní tuto směrnici tím, že stanoví podmínky a kritéria a metodiky, které mají být použity při posuzování pravidel třetích zemí pro odborné vzdělávání řidičů nebo pravidel třetích zemí týkajících se postupů vydávání osvědčení a zkoušek, nebo obojího.

Na základě těchto [akty v přenesené pravomoci / podmínky, kritéria a metodiky hodnocení] a ve spolupráci s členskými státy postupem podle odstavce 6 přijme Komise prováděcí akty, v nichž uvede své rozhodnutí, že určitá třetí země má pravidla odborného vzdělávání řidičů nebo pravidla pro vydávání osvědčení a zkušební postupy zcela nebo zčásti srovnatelné s odpovídajícími pravidly Unie, která zaručují úroveň bezpečnosti silničního provozu zcela nebo částečně srovnatelnou s úrovní v Unii. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 22 odst. 2. [pozm. návrh 108]

9. Komise zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie* a na svých internetových stránkách seznam třetích zemí, na které se vztahuje prováděcí rozhodnutí podle ~~odstavce 7~~ **odstavců 7 a 8a**, a rovněž odpovídajícím způsobem zveřejní všechny příslušné změny provedené podle odstavce **98**. **[pozm. návrh 109]**
10. Komise zřídí síť znalostí, která bude shromažďovat, zpracovávat a šířit znalosti a informace o osvědčených postupech při začleňování zahraničních profesionálních řidičů na vnitřním trhu. Síť zahrnuje příslušné orgány členských států, střediska excelence, univerzity a výzkumné pracovníky, sociální partnery a další příslušné subjekty v odvětví silniční dopravy.

Článek 12a

Platforma pro spolupráci

1. ***Komise zřídí platformu pro spolupráci za účelem shromažďování, zpracování a šíření znalostí a informací o osvědčených postupech pro:***
 - a) ***výcvikové programy řidičů v členských státech, včetně výcviku řízení vozidel pro zvláštní použití, jako jsou nesilniční pojízdné stroje;***

- b) udělování licencí a běžné používání vozidel pro zvláštní použití, jako jsou nesilniční mobilní stroje, v různých členských státech, včetně přeshraničních důsledků rozdílů mezi těmito pravidly s cílem usnadnit používání těchto strojů, a*
 - c) jakékoli další záležitosti, kde je to považováno za vhodné.*
- 2. Platforma zahrnuje příslušné orgány členských států a příslušné zúčastněné strany v odvětví silniční dopravy a pokud možno usnadňuje využívání těchto osvědčených postupů. [pozm. návrh 320]**

Článek 13

Účinky omezení, pozastavení, odnětí nebo zrušení řídičského oprávnění nebo řídičského průkazu

1. Členský stát odmítne vydat řídičský průkaz žadateli, jehož řídičský průkaz byl v jiném členském státě omezen, pozastaven, odňat nebo zrušen.
2. Členský stát odmítne uznat platnost každého řídičského průkazu, který jiný členský stát vydal osobě, jejíž řídičský průkaz nebo řídičské oprávnění jsou na území tohoto jiného členského státu omezeny, pozastaveny, odňaty nebo zrušeny.

3. Řidičský průkaz nebo řidičské oprávnění se pro účely tohoto článku považují za omezené, pozastavené, odňaté nebo zrušené, dokud dotyčná osoba nesplní podmínky uložené členským státem, kterým musí vyhovět, aby mohla znovu získat své řidičské oprávnění nebo řidičský průkaz nebo aby mohla požádat o nový.

Členské státy zajistí, aby veškeré podmínky, které stanoví pro to, aby držitel mohl znovu získat své řidičské oprávnění nebo řidičský průkaz nebo aby mohl požádat o nový, byly přiměřené, nediskriminační vůči držitelům řidičských průkazů vydaných jiným členským státem a aby samy o sobě nevedly k odmítnutí na dobu neurčitou vydat nebo uznat řidičský průkaz vydaný jiným členským státem.

Členský stát pozastaví platnost řidičského průkazu, pokud z lékařského vyšetření potvrzujícího platnost podle článku 10 vyplývá, že nelze dočasně splnit fyzické a psychologické požadavky týkající se zdravotního stavu uvedené v příloze III.

[pozm. návrh 110]

4. Žádné ustanovení tohoto článku nesmí být chápáno tak, že brání členským státům zakázat určité osobě řídit na jejich území na dobu neurčitou, aniž by jí poskytly možnost znovu získat své řidičské oprávnění nebo řidičský průkaz nebo možnost požádat o nový řidičský průkaz, pokud je to odůvodněno chováním této osoby.

Pokud členský stát v souladu s tímto odstavcem uložil zákaz řízení na dobu neurčitou, může tento členský stát odmítnout uznat platnost jakéhokoli řidičského průkazu vydaného jiným členským státem na jeho území na dobu neurčitou.

Odchylně od odstavce 1 mohou ostatní členské státy po konzultaci s členským státem, který uložil zákaz řízení na dobu neurčitou, vydat této osobě řidičský průkaz.

Článek 14

System řízení s doprovodem

1. Odchylně od čl. 7 odst. 1 písm. b) a d) vydávají členské státy v souladu s čl. 10 odst. 1 řidičské průkazy skupin B, **C a C1-a** označené kódem Unie 98.02 uvedeným v části E přílohy I žadatelům, kteří dosáhli věku 17 let. **[pozm. návrh 111]**

2. Držitelé řídičského průkazu označeného kódem Unie 98.02, kteří nedosáhli věku 18 let, mohou řídit pouze v doprovodu osoby *na předním sedadle spolujezdce*, která *je během řízení schopna poskytovat pokyny. Doprovázející osoba dodržuje pravidla týkající se řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo drog nebo v nezpůsobilém stavu z jakéhokoli jiného důvodu a* splňuje následující podmínky: **[pozm. návrh 112]**
- a) má minimální věk 25 let;
 - b) je držitelem řídičského průkazu *EU* příslušné skupiny vydaného před více než pěti lety; **[pozm. návrh 113]**
 - c) nebyla v posledních pěti letech potrestána zákazem řízení;
 - d) nebylo vydáno rozhodnutí v oblasti trestního práva v důsledku deliktu v oblasti silničního provozu;
 - e) v případě vozidla skupiny C *a CI* má kvalifikaci a školení stanovené směrnicí (EU) 2022/2561. **[pozm. návrh 114]**

ea) v případě vozidel skupiny C a C1 absolvovala sedmihodinový výcvikový kurz s cílem naučit se nezbytné odborné a pedagogické dovednosti v rámci pravidelného školení odborné způsobilosti. [pozm. návrh 115]

Členské státy mohou rozhodnout o prodloužení doby trvání odborné přípravy až na 14 hodin. [pozm. návrh 116]

3. Členské státy mohou požadovat identifikaci doprovázejících osob uvedených v odstavci 2 s cílem zajistit dodržování tohoto článku. Členské státy mohou omezit počet možných doprovázejících osob.
- 3a. Režim řízení vozidel s doprovodem neomezuje stávající možnosti členských států snížit minimální věk pro skupinu B, jak je stanoveno v čl. 7 odst. 2 této směrnice, a uplatňovat na vnitrostátní úrovni související podmínky. [pozm. návrh 117]*
4. Členské státy mohou uplatňovat dodatečné podmínky pro vydání řidičského průkazu označeného kódem Unie 98.02 žadatelům, kteří nedosáhli věku 18 let. Uvědomí o tom Komisi. Komise tyto informace zveřejní.

4a. Členské státy mohou snížit věk stanovený v odstavci 1 osobám, které mají obvyklé bydliště na jejich území, aby mohly provádět pilotní projekty a shromažďovat údaje o účinku systémů řízení vozidel s doprovodem v nižším věku v rámci výcviku žadatele, dokud nedosáhne 3 500 km. Pokud si členský stát přeje tuto možnost využít, předloží Komisi odůvodněnou žádost. Komise tuto žádost posoudí prostřednictvím dialogu s dotyčným členským státem a do tří měsíců vydá rozhodnutí. Komise může žádost schválit nebo zamítnout předložením odůvodněného stanoviska nebo ji schválit za dodatečných podmínek, aby byla zajištěna bezpečnost silničního provozu. Pokud Komise udělí výjimku, zůstávají ustanovení odstavců 2, 3 a 4 v platnosti. Členské státy sledují výsledky schválených pilotních projektů a podávají o nich zprávu Komisi. Komise posoudí žádosti a výsledky schválených pilotních projektů, jsou-li k dispozici, v rámci svých pravidelných přezkumů. [pozm. návrh 118]

Článek 15

Zkušební doba

1. Držitel poprvé vydaného řidičského průkazu dané skupiny se považuje za začínajícího řidiče a vztahuje se na něj zkušební doba v délce nejméně dvou let.
Členské státy stanoví pravidla pro délku této doby a sankce pro začínající řidiče.
[pozm. návrh 119]
- 1a. Členské státy stanoví povinnost začínajících řidičů zobrazovat po celou zkušební dobu na zadním skle vozidla standardní unijní disk. Komise přijme nejpozději do ... [šest měsíců ode dne vstupu této směrnice v platnost] akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 21, kterým pro společný disk stanoví společné vizuální specifikace.* **[pozm. návrh 268]**

2. Členské státy stanoví pravidla pro sankce vůči začínajícím řidičům, kteří řídí s hladinou alkoholu v krvi vyšší než ~~0,0 g/ml~~ **0,2 g/ml nebo pod vlivem psychotropních nebo omamných látek. Kontrolní orgány členských států stanoví technický práh nulové tolerance pro měření na základě nejnižší meze kvantifikace, která zohledňuje pasivní nebo náhodnou expozici**, a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění uplatňování těchto pravidel. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační **a mohou zahrnovat zákaz řízení.** [pozm. návrh 120]
- 2a. **Členské státy stanoví přísnější pravidla pro sankce pro začínající řidiče, včetně případů, kdy nepoužívají bezpečnostní vybavení nebo řídí bez platného řidičského průkazu, a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační.** [pozm. návrh 121]
- 2b. **Členské státy mohou rozšířit uplatňování systému nulové tolerance vůči alkoholu a nedovoleným psychoaktivním drogám na všechny řidiče.** [pozm. návrh 269]

3. Členské státy mohou v zájmu zvýšení bezpečnosti silničního provozu stanovit další pravidla, která se na jejich území vztahují během zkušební doby na začínající řidiče. Uvědomí o tom Komisi. ***Tato pravidla neomezují noční řízení.*** [pozm. návrh 122]
4. Členské státy označí řidičské průkazy vydané ve zkušební době kódem Unie 98.01 uvedeným v části E přílohy I.
5. Zkušební doba se nevztahuje na řidiče, kteří získají řidičský průkaz skupiny A2 nebo A podle čl. 10 odst. 1 písm. c).
- 5a. ***U řidičů, kteří získají během zkušební doby pro dříve vydanou skupinu řidičského průkazu, lze pro novou kategorii zkrátit zkušební dobu s ohledem na již dokončenou zkušební dobu, minimálně však na šest měsíců. Toto snížení se neuplatní, pokud byl stávající řidičský průkaz vydán pouze pro skupinu AM.*** [pozm. návrh 123]

- 5b. *Členské státy se vyzývají, aby do osnov svých základních a středních škol zahrnuly školení o pravidlech bezpečnosti silničního provozu a školení zaměřená na zvyšování povědomí o dopravních rizicích. Členské státy mohou použít příjmy vyčleněné podle [směrnice Evropského parlamentu a Rady 2015/413²⁰] na finanční podporu těchto iniciativ. Komise může využít zdroje uvedené v [článek 8a uvedené směrnice] také k finanční podpoře těchto iniciativ. [pozm. návrh 124]*

Článek 16

Zkušební komisaři

1. Zkušební komisaři musí splňovat minimální normy stanovené v příloze IV.
Na zkušební komisaře, kteří v této funkci pracovali již před ~~19. lednem 2013~~ **vstupem této směrnice v platnost**, se vztahují pouze požadavky týkající se opatření v oblasti zabezpečování kvality a pravidelných školení. [pozm. návrh 125]
2. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 21, kterými se mění příloha IV, je-li to nezbytné s ohledem na technický, provozní nebo vědecký vývoj.

²⁰

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu (Úř. věst. L 68, 13.3.2015, s. 9).

Článek 17

Obvyklé bydliště

1. Pro účely této směrnice se „obvyklým bydlištěm“ rozumí místo, kde se určitá osoba obvykle zdržuje, tj. nejméně 185 dní v kalendářním roce, z důvodů osobních *anebo* profesních vazeb ~~nebo~~ v případě osob bez profesních vazeb z důvodu osobních vazeb vyplývajících z úzkých vztahů mezi touto osobou a místem, kde bydlí. **[pozn. návrh 126]**

Za obvyklé bydliště osoby, jejíž profesní vazby jsou jinde než osobní vazby a která tedy střídavě pobývá na různých místech ve dvou nebo více členských státech, se však považuje místo jejích osobních vazeb, pokud se tam pravidelně vrací. Tato poslední podmínka se nepožaduje, pokud osoba pobývá v některém členském státě, aby zde vykonávala časově omezený úkol. Docházka na vysokou školu nebo do školy nemá za následek změnu obvyklého bydliště.

2. Pro účely čl. 10 odst. 3 písm. b) a čl. 11 odst. 4 se za obvyklé bydliště zaměstnanců diplomatických služeb Unie nebo jejích členských států nebo jejich rodinných příslušníků, kteří jsou součástí jejich domácnosti, považuje území členských států, které vydaly řidičské průkazy, jejichž platnost se prodlužuje nebo které se nahrazují.

Pro účely tohoto článku se za „diplomatické služby Unie“ považují úředníci příslušných útvarů generálního sekretariátu Rady a Komise, jakož i zaměstnanci vyslaní z vnitrostátních diplomatických služeb členských států a všichni ostatní zaměstnanci nebo smluvní partneři pracující pro orgány, instituce a jiné subjekty Unie v oblasti vnějšího zastoupení, kteří musí za účelem plnění svých smluvních povinností pobývat na území jedné nebo více třetích zemí alespoň po dobu 181 dní během kalendářního roku.
3. Pokud držitel řidičského průkazu nemůže prokázat, že má v daném členském státě obvyklé bydliště podle odstavce 1, může si jako poslední možnost nechat prodloužit řidičský průkaz v členském státě, který jej původně vydal.

4. Odchylně od čl. 10 odst. 1 písm. e) a pro zvláštní účely prvního vydání řidičského průkazu ~~skupiny B~~ může žadatel, jehož členský stát obvyklého bydliště je jiný než členský stát jeho občanství, vydat řidičský průkaz tento členský stát, pokud členský stát obvyklého bydliště nestanovuje možnost složit teoretické nebo praktické zkoušky v jednom z úředních jazyků *EU* členského státu občanství nebo s tlumočnickem. **[pozn. návrh 127]**

Článek 18

Rovnocennost řidičských průkazů, které neodpovídají standardnímu vzoru Unie

1. Členské státy použijí rovnocennost stanovenou rozhodnutím Komise (EU) 2016/1945²¹ mezi oprávněními získanými před ~~19. lednem 2013~~ *vstupem této směrnice v platnost* a skupinami uvedenými v článku 6 této směrnice. **[pozn. návrh 128]**
2. Žádné řidičské oprávnění udělené před ~~19. lednem 2013~~ *vstupem této směrnice v platnost* nebude odebráno nebo jakýmkoliv způsobem podmiňováno ustanoveními této směrnice. **[pozn. návrh 129]**

²¹ Rozhodnutí Komise (EU) 2016/1945 ze dne 14. října 2016 o rovnocennosti skupin řidičských průkazů (Úř. věst. L 302, 9.11.2016, s. 62).

Článek 19

Vzájemná pomoc

1. Členské státy si jsou při provádění této směrnice vzájemně nápomocny. Vyměňují si informace o řidičských průkazech, které vydaly, vyměnily, nahradily, prodloužily, omezily, pozastavily, odňaly nebo zrušily, o zákazech řízení, které uložily nebo plánují uložit, a vzájemně spolu konzultují s cílem ověřit, zda se na žadatele o řidičský průkaz nevztahuje v některém členském státě zákaz řízení motorových vozidel. Využívají sítě řidičských průkazů EU vytvořené pro tyto účely.
2. Členské státy mohou rovněž využívat k výměně informací síť řidičských průkazů EU, a to pro tyto účely:
 - a) umožnit svým orgánům ověřit platnost a pravost řidičského průkazu při silniční kontrole nebo v rámci opatření proti padělání;
 - b) usnadnit vyšetřování, jehož cílem je určit osobu odpovědnou za dopravní delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu, v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413²²;

²² Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu (Úř. věst. L 68, 13.3.2015, s. 9).

- c) předcházet trestným činům, jejich odhalování a vyšetřování, jak je uvedeno v *souvisejícím se silniční dopravou, odhalovat je a vyšetřovat v souladu s [ODKAZ NA PRŮM II], za podmínky, že se uplatní všechny podmínky nezbytné pro tento účel a při řádném dodržení zásad účelnosti, nezbytnosti a přiměřenosti; [pozm. návrh 130]*
- d) prosazovat směrnici (EU) 2022/2561;
- e) provádět a prosazovat [NOVOU SMĚRNICI O CELOUNIJNÍM ÚČINKU NĚKTERÝCH ZÁKAZŮ ŘÍZENÍ].

3. Přístup k síti musí být zabezpečen. Síť umožňuje synchronní (v reálném čase) i asynchronní výměnu informací a odesílání a přijímání zabezpečených zpráv, oznámení a příloh.

Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření, aby zajistily aktuálnost informací vyměňovaných prostřednictvím sítě.

Členské státy mohou povolit přístup do sítě pouze orgánům příslušným pro účely uvedené v odstavcích 1 a 2.

4. Členské státy si rovněž vzájemně pomáhají při zavádění mobilního řidičského průkazu, zejména s cílem zajistit bezproblémovou interoperabilitu mezi aplikacemi a ověřovacími funkcemi uvedenými v části C přílohy I.
5. Za účelem zajištění interoperability mezi vnitrostátními systémy připojenými k síti řidičských průkazů EU a ochrany osobních údajů vyměňovaných v této souvislosti přijme Komise do 6. června 2026 prováděcí akty, kterými stanoví podrobné provozní a technické požadavky a požadavky na rozhraní sítě řidičských průkazů EU. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 22 odst. 2.
6. Členské státy mohou při prosazování jakéhokoli částečného omezení, pozastavení, odnětí nebo zrušení řidičského oprávnění nebo řidičského průkazu spolupracovat, obzvláště pokud jsou příslušná opatření omezena na určité skupiny řidičských průkazů nebo na území některých členských států, a to zejména prostřednictvím údajů v řidičských průkazech, které vydaly.

Článek 20

Přezkum

Členské státy každoročně informují Komisi o počtu vydaných, prodloužených, nahrazených, odňatých a vyměněných řidičských průkazů pro každou skupinu, včetně údajů o vydávání a používání mobilních řidičských průkazů. ***Členské státy rovněž informují Komisi do tří měsíců o změně právních a správních předpisů, které přijaly a které jsou nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí, a to způsobem ovlivňujícím uplatňování této směrnice.*** [pozm. návrh 131]

Členské státy rovněž sdílejí údaje o svých osvědčených postupech, pokud jde o opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu a školení zaměřená na zvyšování povědomí o rizicích, zejména ve vztahu k začínajícím řidičům a v rámci celoživotního školení, a další druhy kontrol zdravotní způsobilosti podle věkových skupin, používání podpůrného systému pro každou věkovou skupinu prostřednictvím zásahů zpětné vazby s prokázáním účasti a doporučení poskytnutých instruktorem autoškoly, psychologem specializovaným na silniční provoz nebo zkoušejícím, jakož i kroky ke zvýšení opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu u zranitelných účastníků silničního provozu, včetně opatření regulujících mikromobilitu. [pozm. návrh 132]

Komise se vyzývá, aby do 1. července 2027 předložila zprávu Evropskému parlamentu a Radě o dopadech používání vnitrostátních předpisů o nesilničních mobilních strojích a jejich důsledcích pro vnitřní trh a bezpečnost silničního provozu. Tato zpráva případně může být doplněna o návrh předložený Evropskému parlamentu a Radě s cílem usnadnit používání nesilničních mobilních strojů v celé Unii. [pozm. návrh 321]

Členské státy každoročně předkládají Komisi statistiky o dopravních nehodách podle skupin řídičských oprávnění, které způsobili začínající řidiči v rámci systému řízení vozidel s doprovodem vymezeného v článku 14. Komise se vyzývá, aby každé tři roky vypracovala zprávu, v níž porovná dopravní nehody způsobené řidiči, kteří získali řídičské oprávnění na základě systému řízení s doprovodem, s ostatními řidiči. Zpráva zohlední údaje pro každou skupinu řídičského oprávnění. Komise zprávu zveřejní, a to i prostřednictvím portálu pro přeshraniční výměnu informací, jak je stanoveno ve [směrnice o přeshraniční výměně informací]. [pozm. návrh 133]

Do ... [vstup v platnost + 5 let] a každých pět let poté předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění této směrnice, včetně jejího dopadu na bezpečnost silničního provozu.

Článek 21

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 4 odst. 8, čl. 5 odst. 6, čl. 8 odst. 2, čl. **9 odst. 2), čl. 10 odst. 8, článek 11a, čl. 12 odst. 8a, čl. 16 odst. 2 a čl. 16a** a čl. 16 odst. 2 je svěřena Komisi na dobu pěti let ~~ode dne [datumod ... [den~~ vstupu směrnice v platnost]. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomocí se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitku proti takovému prodloužení nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období. **[pozm. návrh 134]**

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 8, čl. 5 odst. 6, čl. 8 odst. 2, čl. 10 odst. 8 a čl. 16 odst. 2 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti žádných již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 4 odst. 8, čl. 5 odst. 6, čl. 8 odst. 2, čl. 10 odst. 8 a čl. 16 odst. 2 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 22

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Výbor pro řídičské průkazy. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Má-li být o stanovisku výboru rozhodnuto písemným postupem, ukončuje se tento postup bez výsledku, pokud o tom ve lhůtě pro vydání stanoviska rozhodne předseda výboru nebo pokud o to požádá prostá většina členů výboru.

Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 8 nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 23

Změny směrnice (EU) 2022/2561

Směrnice (EU) 2022/2561 se mění takto:

1. V čl. 5 odst. 2 směrnice (EU) 2022/2561 se vkládá nové písmeno c), které zní:

„c) od 17 let věku vozidlo skupiny řidičského oprávnění C **a CI**, pokud jsou držiteli průkazu ZTP podle čl. 6 odst. 1 a pouze za podmínek stanovených v čl. 14 odst. 2 směrnice [ODKAZ NA TUTO SMĚRNICI];“ **[pozm. návrh 135]**

2. *V čl. 5 odst. 3 se písmeno a) nahrazuje tímto:*

„a) *a) od věku 21 let:*

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

Každý členský stát může oprávnit řidiče vozidel, kteří dosáhli věku 18 let, aby na jeho území řídili vozidla vyžadující řidičský průkaz s oprávněním skupin D1 a D1 + E, pokud jsou držiteli osvědčení uvedeného v čl. 6 odst. 1.

Každý členský stát může snížit minimální věk pro skupiny D a DE pro profesionální řidiče autobusů a autokarů na:

- 19 let na svém území, pokud řidiči prošli úplným odborným školením a jsou držiteli osvědčení podle čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561,***
- 18 let na svém území, pokud řidiči prošli úplným odborným školením a jsou držiteli osvědčení podle čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561 a řídí tato vozidla bez cestujících, nebo s cestujícími na linkách kratších 50 km,***

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

Každý členský stát může snížit minimální věk pro skupiny D a DE pro profesionální řidiče autobusů a autokarů na:

- 19 let na svém území, pokud řidiči prošli úplným odborným školením a jsou držiteli osvědčení v souladu s čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561,*
- 18 let na svém území, pokud řidiči prošli úplným odborným školením a jsou držiteli osvědčení v souladu s čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561 a řídí tato vozidla bez cestujících, nebo s cestujícími na linkách kratších než 50 km.“ [pozm. návrh 322]*

3. *V čl. 5 odst. 3 se vypouští písmeno b). [pozm. návrh 322]*

Článek 24

Změny nařízení (EU) 2018/1724

Příloha II nařízení (EU) 2018/1724 se mění takto:

- a) ve druhém sloupci náležejícím k řádku „Přestěhování“ se přidá následující kolonka:
„Získání řidičského průkazu a prodloužení jeho platnosti“;
- b) ve třetím sloupci náležejícím k řádku „Přestěhování“ se přidá následující kolonka:
„Vydávání, výměna a nahrazování řidičských průkazů EU“.

Článek 25

Provedení

1. ***Aniž je dotčen nový odstavec 1a***, členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do ... [~~datum~~**den** přijetí + 2 roky]. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění. **[pozm. návrh 324]**
Aniž je dotčen odstavec 1a, tyto předpisy *se* použijí od ... [~~datum~~**den** přijetí + 3 roky]. **[pozm. návrh 325]**

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

1a. Členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s čl. 9 odst. 2 této směrnice nejpozději do ... [den přijetí + 4 měsíce].

Tyto předpisy se použijí od ... [den přijetí + 4 měsíce]. [Am. 326]

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

Článek 26

Zrušení

1. Směrnice 2006/126/ES se zrušuje s účinkem od ... [den přijetí + 3 roky].

Odkazy učiněné na směrnici 2006/126/ES se považují za odkazy na tuto směrnici v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze VII.

2. Nařízení (EU) č. 383/2012 se zrušuje s účinkem od ... [den přijetí + 3 roky].

3. Odkazy na nařízení (EU) č. 383/2012 se považují za odkazy na část B přílohy I této směrnice v souladu se srovnávací tabulkou v příloze VII.

Článek 27

Vstup v platnost

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

Článek 28

Určení

Tato směrnice je určena členskými státy.

V ... dne ...

Za Evropský parlament

předsedkyně

Za Radu

předseda nebo předsedkyně

PŘÍLOHA I

USTANOVENÍ TÝKAJÍCÍ SE ŘIDIČSKÝCH PRŮKAZŮ VYDÁVANÝCH ČLENSKÝMI STÁTY

ČÁST A1: OBECNÉ SPECIFIKACE PRO FYZICKÝ ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ

- 1) Fyzické vlastnosti karty vzoru řidičského průkazu Unie musí být v souladu s normami ISO 7810 a ISO 7816-1.

Karta je vyrobena z polykarbonátu.

Metody posuzování vlastností řidičských průkazů pro účely potvrzení jejich souladu s mezinárodními normami musí odpovídat normě ISO 10373.

- 2) Průkaz musí mít dvě strany a musí odpovídat vzoru na obrázku 1.

Strana 1

Strana 2: 1. Příjmení 2. Jméno 3. Datum a místo narození 4a. Datum vydání řidičského průkazu 4b. Úřední platnost do 4c. Vydal 5. Pořadové číslo průkazu 10. Platnost od 11. Platnost do 12. Kódy

The diagram shows the layout of an EU Driving License card. The front side (left) includes the European Union flag, a photo area labeled '6. PHOTO', and fields for name (1-3), date and place of birth (4a-c), and date of issue (4d.). The back side (right) includes a signature area (13.), a list of vehicle categories (9-14) with icons, and a table for validity dates (10-12). The categories listed are AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C, D1, D, BE, C1E, CE, D1E, and DE. The table has columns for '10.' (validity from), '11.' (validity to), and '12.' (code).

9.	10.	11.	12.
AM			
A1			
A2			
A			
B1			
B			
C1			
C			
D1			
D			
BE			
C1E			
CE			
D1E			
DE			

Obrázek 1: Vzor řidičského průkazu EU

3) Průkaz obsahuje informace uvedené v části D, a to následovně:

Strana 1 obsahuje:

- a) slova „řidičský průkaz“ vytištěná velkými písmeny v jazyce nebo jazycích členského státu, který průkaz vydává,
- b) název členského státu, který průkaz vydává (nepovinné),
- c) rozlišovací značku členského státu vydávajícího průkaz, vytištěnou inverzně v modrém pravouhlém čtyřúhelníku a obkrouženou 12 žlutými hvězdami; jak je stanoveno v části D bodě 1,
- d) informace specifické pro vydaný průkaz (pole 1 až 9), jak je stanoveno v části D bodě 3,
- e) slova „Vzor Evropské unie“ v jazyce (jazycích) členského státu vydávajícího průkaz a slova „řidičský průkaz“ v ostatních jazycích Evropské unie vytištěná růžově na pozadí řidičského průkazu, jak je stanoveno v části D bodě 2.

Strana 2 obsahuje:

- f) informace specifické pro skupiny vydaného průkazu (pole 9 až 12), jak je stanoveno v části D bodě 4,
- g) vysvětlivky specifické pro správu průkazu (pole 13 a 14), jak je stanoveno v části D bodě 5,
- h) vysvětlení k následujícím očíslovaným polím uvedeným na stranách 1 a 2 průkazu: 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 a 12.

Pokud si členský stát přeje provést záznamy v národním jazyce jiném než v jednom z těchto jazyků: anglicky, bulharsky, česky, dánsky, estonsky, finsky, francouzsky, italsky, chorvatsky, litevsky, lotyšsky, maďarsky, maltsky, německy, nizozemsky, polsky, portugalsky, rumunsky, řecky, slovensky, slovinsky, španělsky nebo švédsky, vypracuje dvojjazyčnou verzi průkazu v jednom z výše uvedených jazyků, aniž jsou dotčena ostatní ustanovení této přílohy;

na vzoru řidičského průkazu Unie je vyhrazen prostor pro případné použití mikročipu nebo podobného počítačového zařízení nebo pro případný tisk QR kódu.

Použité barvy jsou následující:

– modrá: Pantone Reflex Blue,

žlutá: Pantone Yellow.

4) Zvláštní ustanovení

- a) Má-li držitel řidičského průkazu vydaného členským státem v souladu s touto přílohou obvyklé bydliště v jiném členském státě, může tento členský stát do průkazu zapsat informace, které jsou nezbytně nutné pro jeho správu, pokud tento druh informací zapisuje i do průkazů, které vydává, a pokud je tam pro tento účel dostatek místa.

- b) Členské státy mohou použít další barvy nebo označení, jako například čárové kódy a státní symboly, aniž jsou dotčena ostatní ustanovení této přílohy. Členské státy o tom uvědomí Komisi.

V souvislosti se vzájemným uznáváním řidičských průkazů nesmí čárový kód obsahovat jiné informace než ty, které již lze přečíst na řidičském průkazu, nebo ty, které jsou nezbytně nutné pro postup vydávání průkazu.

- c) Informace obsažené na přední a zadní straně karty musí být čitelné okem, přičemž pro pole 9 až 12 na straně 2 se použije minimální výška písma 5 bodů.

ČÁST A2: SPECIFIKACE PROTI PADĚLÁNÍ FYZICKÉHO ŘIDIČSKÉHO PRŮKAZU

- 1) Fyzickou ochranu řidičských průkazů může ohrozit:
 - a) výroba falešných karet: vytváření nového objektu, který je velice podobný původnímu dokladu, buď jeho vytvořením od základu, nebo kopií původního dokladu,
 - b) věcná změna: změna některé z náležitostí původního dokladu, například pozměněním některých údajů vytištěných na dokladu.

- 2) Celková ochrana se týká systému jako celku, který sestává z podávání žádostí, přenosu údajů, materiálu samotné karty, techniky tisku a minimálního množství různých ochranných prvků a procesu personalizace.
- 3) Materiál používaný na řidičské průkazy je třeba proti padělání zabezpečit použitím těchto technik (povinné ochranné prvky):
 - a) materiál karty musí být bez optických zjasňovačů;
 - b) pozadí s ochranným vzorem navrženým tak, aby byl odolný proti padělání skenováním, tiskem nebo kopírováním, s použitím vícebarevného ochranného tisku s duhovým přechodem a pozitivního a negativního gilošového tisku. Vzor nesmí být tvořen základními barvami (CMYK), musí obsahovat složitý kresebný motiv v minimálně dvou speciálních barvách a musí zahrnovat mikropísmo,
 - c) opticky proměnlivé prvky poskytující přiměřenou ochranu před kopírováním a manipulací s fotografií;
 - d) laserové rytí;
 - e) v oblasti fotografie se pozadí s ochranným vzorem a fotografie překrývají alespoň na jejím okraji (vytrácení vzoru).
- 4) Materiál používaný na řidičské průkazy je navíc třeba zabezpečit proti padělání použitím nejméně tří z těchto technik (doplňkové ochranné prvky):
 - a) tiskové barvy závisující na úhlu pohledu*;
 - b) termochromní tisková barva*;

- c) zakázkové hologramy*;
 - d) proměnlivé laserové obrazy*;
 - e) tisková barva fluoreskující v ultrafialovém osvětlení, viditelná a transparentní,
 - f) tisk s duhovým přechodem;
 - g) digitální vodoznak na pozadí;
 - h) infračervená nebo fosforeskující barviva;
 - i) hmatové znaky, symboly nebo vzory*.
- 5) Členské státy mohou zavést doplňkové ochranné prvky. Techniky označené hvězdičkami jsou zásadně upřednostňovány, protože umožňují kontrolním orgánům ověřovat platnost karty bez jakýchkoliv zvláštních prostředků.

ČÁST B: SPECIFIKACE PRO MIKROČIP ZAVEDENÝ JAKO SOUČÁST FYZICKÉHO ŘIDIČSKÉHO PRŮKAZU

- 1) Mikročip a údaje obsažené v mikročipu, včetně dodatečných informací stanovených vnitrostátními právními předpisy členského státu týkajícími se řidičských průkazů, musí být v souladu s ustanoveními části B1.
- 2) Seznam platných norem pro řidičské průkazy, které obsahují mikročip, je uveden v části B2.

- 3) Řidičské průkazy, které obsahují mikročip, podléhají postupu EU schválení typu podle ustanovení části B3.
- 4) Po splnění všech příslušných ustanovení o EU schválení typu, pokud jde o řidičský průkaz obsahující mikročip, podle odstavců 1 až 3, vydávají členské státy výrobci nebo jeho zástupci certifikát EU schválení typu.
- 5) V případě potřeby, zejména v zájmu zajištění souladu s ustanoveními této části, může členský stát odebrat certifikát EU schválení typu, který vydal.
- 6) Certifikáty EU schválení typu a oznámení o jejich odebrání musí být v souladu se vzorem uvedeným v části B4.
- 7) Komise je informována o všech vydaných nebo odebraných certifikátech EU schválení typu. V případě odebrání se uvádí podrobné zdůvodnění.
Komise informuje členské státy o každém odebrání EU schválení typu.
- 8) Certifikáty EU schválení typu vydané členskými státy jsou vzájemně uznávány.
- 9) Pokud členský stát zjistí, že značný počet řidičských průkazů, které obsahují mikročip, je opakovaně shledán v rozporu s touto částí přílohy I, sdělí tento členský stát tuto skutečnost Komisi. Uvádí se číslo příslušného certifikátu EU schválení typu v souvislosti s těmito řidičskými průkazy a rovněž popis neshody. Komise bez zbytečného odkladu informuje všechny ostatní členské státy o skutečnostech, které jí byly sděleny podle tohoto odstavce.
- 10) Členský stát, který tyto řidičské průkazy vydal, bez prodlení problém prozkoumá a přijme vhodná nápravná opatření, v případě potřeby včetně odebrání certifikátu EU schválení typu.

ČÁST B1: Obecné požadavky na řídičské průkazy, které obsahují mikročip

Obecné požadavky na řídičské průkazy obsahující mikročip popisované v této příloze vycházejí z mezinárodních norem, zejména z norem řady ISO/IEC 18013. Vztahují se na:

- a) specifikace pro mikročip a logickou datovou strukturu mikročipu;
- b) specifikace pro harmonizované a doplňkové údaje uložené v mikročipu;
- c) specifikace týkající se mechanismů ochrany digitálních údajů uložených na mikročipu.

1. ZKRATKY

Zkratka	Význam
PODPORA	Identifikátor aplikace
BAP	Basic Access Protection (základní ochrana přístupu)
DG	Data Group (datová skupina)
EAL 4+	Evaluation Assurance Level 4 Augmented (úroveň hodnocení záruky 4+)
EF	Elementary File (základní soubor)
EFID	Elementary File Identifier (identifikátor základního souboru)
eMRTD	Machine Readable Travel Documents (strojově čitelné cestovní doklady)
ICC	Integrated Circuit Card (karta s integrovaným obvodem)
ISO	International Standard Organisation (Mezinárodní organizace pro normalizaci)
LDS	Logical Data Structure (logická datová struktura)
PICC	Proximity Integrated Circuit Card (bezkontaktní karta s integrovanými obvody)
PIX	Proprietary Application Identifier Extension (proprietární rozšíření identifikátoru aplikace)
RID	Registered Application Identifier (registrovaný identifikátor aplikace)
SOD	Document Security Object (objekt zabezpečení dokumentu)

2. ÚDAJE ULOŽENÉ NA MIKROČIPU

1) Harmonizované povinné a nepovinné údaje v řidičském průkazu

Mikročip uchovává harmonizované údaje o řidičském průkazu uvedené v části D. Pokud se členský stát rozhodne zahrnout do údajů o řidičském průkazu položky označené v části D jako nepovinné, uloží se tyto položky do mikročipu.

2) Další údaje

Členské státy mohou na mikročip ukládat další údaje, které stanoví jejich vnitrostátní právní předpisy týkající se řidičských průkazů. Uvědomí o tom Komisi.

3. MIKROČIP

1) Typ paměťového média

Paměťové médium pro řidičský průkaz je mikročip s kontaktním, bezkontaktním nebo kombinovaným kontaktním a bezkontaktním (duálním) rozhraním, jak je uvedeno v části B2 bodě 1.

2) Aplikace

Veškeré údaje na mikročipu se ukládají v elektronických aplikacích. Všechny aplikace na mikročipu jsou určeny jedinečným kódem, tzv. identifikátorem aplikace (AID), jak je uvedeno v části B2 bodě 2.

a) Aplikace řidičského průkazu EU

Povinné a nepovinné údaje v řidičském průkazu uvedené v části D přílohy I jsou uloženy ve vyhrazené aplikaci řidičského průkazu EU. Identifikátor pro aplikaci řidičského průkazu EU je

„A0 00 00 04 56 45 44 4C 2D 30 31“,

sestavující z obou následujících položek:

registrovaný identifikátor aplikace (RID) pro Evropskou komisi: „A0 00 00 04 56“;

proprietární rozšíření identifikátoru aplikace (PIX) pro aplikaci řidičského průkazu EU: „45 44 4C 2D 30 31“ (EDL-01).

Údaje jsou seskupeny v datových skupinách (DG) jako součást logické datové struktury (LDS).

Datové skupiny jsou uloženy jako základní soubory (EF) v aplikaci řidičského průkazu EU a jsou zabezpečeny podle části B2 bodě 3.

b) Další aplikace

Další doplňkové údaje jsou uloženy v jedné nebo více vyhrazených aplikacích kromě aplikace pro řidičské průkazy EU. Každá tato aplikace je určena jedinečným identifikátorem AID.

4. LOGICKÁ DATOVÁ STRUKTURA APLIKACE ŘIDIČSKÉHO PRŮKAZU EU

1) Logická datová struktura

Údaje v řidičském průkazu jsou uloženy na mikročipu v logické datové struktuře (LDS) uvedené v části B2 bodě 4. Uvedený bod stanoví dodatečné požadavky pro povinné a doplňkové datové skupiny.

Každá datová skupina je uložena v jednom základním souboru. Základní soubory používané pro aplikaci řidičského průkazu EU jsou určeny identifikátory základního souboru (EFID) a krátkými identifikátory základního souboru, jak je uvedeno v části B2 bodě 5.

2) Povinné datové skupiny

Povinné a nepovinné datové prvky jsou uloženy v následujících datových skupinách (DG):

- a) DG 1: všechny povinné a nepovinné datové prvky vytištěné na dokladu, kromě snímku obličeje a snímku podpisu;
- b) DG 5: snímek podpisu držitele průkazu;
- c) DG 6: snímek obličeje držitele průkazu.

Údaje DG 1 jsou uspořádány tak, jak je uvedeno v bodě 6 a v části B2 bodě 6. Údaje obsažené v DG 5 a DG 6 jsou ukládány v souladu se specifikacemi části B2 bodu 7.

3) Doplnkové datové skupiny

Další datové prvky, pokud tak stanoví vnitrostátní právní předpisy členských států týkající se řídicích průkazů, se ukládají v těchto datových skupinách:

- a) DG 2: údaje o držiteli průkazu, s výjimkou biometrických údajů;
- b) DG 3: údaje o vydávajícím orgánu;
- c) DG 4: portrétní snímek;
- d) DG 7: biometrické údaje týkající se otisku prstů držitele průkazu;
- e) ~~DG 8: biometrické údaje týkající se oční duhovky držitele průkazu;~~ **[pozn. návrh 138]**
- f) DG 11: další údaje, např. celé jméno držitele písmem národního jazyka.

Údaje obsažené v těchto datových skupinách jsou ukládány v souladu se specifikacemi části B2 bodu 8.

5. MECHANISMY OCHRANY ÚDAJŮ

Pro potvrzení pravosti a neporušenosti mikročipu a údajů v něm obsažených a pro omezení přístupu k údajům v řidičském průkazu se používají příslušné mechanismy.

Údaje na mikročipu musí být chráněny v souladu s požadavky uvedenými v části B2 bodě 3. Uvedený bod stanovuje dodatečné požadavky, které se dodržují.

1) Ověření pravosti

a) Povinná pasivní autentizace

Všechny datové skupiny uložené v aplikaci řidičského průkazu EU musí být chráněny pasivní autentizací.

Údaje spojené s pasivní autentizací musí splňovat požadavky uvedené v části B2 bodě 9.

b) Nepovinná aktivní autentizace

Jsou používány mechanismy nepovinné aktivní autentizace s cílem zajistit, že nedojde k výměně původního mikročipu.

2) Omezení přístupu

a) Povinná základní ochrana přístupu

Pro všechny údaje v aplikaci řidičského průkazu EU je uplatňován mechanismus základní ochrany přístupu (BAP). V zájmu interoperability se stávajícími systémy, např. systémem používajícím strojově čitelné cestovní doklady (eMRTD), je povinné používat jednořádkovou strojově čitelnou zónu (MRZ), jak je uvedeno v části B2 bodě 10.

Klíč dokumentu Kdoc používaný pro přístup k údajům čipu je generován z jednořádkové strojově čitelné zóny, kterou lze zadat ručně nebo pomocí čtečky s technologií optického rozpoznávání znaků (OCR). Pro jednořádkovou strojově čitelnou zónu se použije nastavení BAP 1, jak je definováno v části B2 bodě 10.

b) Podmíněné rozšířené řízení přístupu

Pokud jsou na mikročipu uloženy osobní údaje uvedené v čl. 9 odst. 1 nařízení (EU) 2016/679, musí být přístup k těmto údajům chráněn dodatečnými opatřeními.

Mechanismy rozšířeného řízení přístupu musí být v souladu s požadavky části B2 bodu 11.

3) Infrastruktura veřejných klíčů (PKI) pro řidičské průkazy obsahující mikročip

Členské státy stanoví potřebná vnitrostátní opatření pro správu veřejných klíčů v souladu s přílohou A normy ISO 18013_3.

6. UVEDENÍ ÚDAJŮ

1) Formátování údajů v DG 1

Tag	L	Hodnota			Kódování	Povinné/ Nepovinné		
61	V	Datové prvky v DG 1 (vnořené)						
		Tag	L	Hodnota				
		5F 01	V	Číslo schválení typu	ans	M		
		5F 02	V	Složený datový objekt demografických datových prvků		M		
				Tag	L	Hodnota		
				5F 03	3	Vydávající členský stát	a3	M
				5F 04	V	Příjmení držitele	as	M
				5F 05	V	Další jméno (jména) držitele	as	M
				5F 06	4	Datum narození (ddmmrrrr)	n8	M
				5F 07	V	Místo narození	ans	M
				5F 08	3	Státní příslušnost	a3	O
				5F 09	1	Pohlaví	M/Ž/N	O
				5F 0A	4	Datum vydání řidičského průkazu (ddmmrrrr)	n8	M
				5F 0B	4	Datum ukončení platnosti řidičského průkazu (ddmmrrrr)	n8	M
				5F 0C	V	Vydávající orgán	ans	M
				5F 0D	V	Administrativní číslo (jiné než číslo dokumentu)	ans	O
				5F 0E	V	Číslo dokumentu	an	M
				5F 0F	V	Místo trvalého bydliště nebo poštovní adresa	ans	O
		7F 63	V	Složený datový objekt skupin vozidel/omezení/podmínek				M
				Tag	L	Hodnota (kódovaná, jak je uvedeno níže)		
				02	1	Počet skupin/omezení/podmínek	N	M
				87	V	Skupina/omezení/podmínka	ans	M
				87	V	Skupina/omezení/podmínka	ans	O
			
				87	V	Skupina/omezení/podmínka	ans	O

2) Formát logického záznamu

Skupiny vozidel, omezení nebo podmínek jsou shrnuty v datovém objektu, který má strukturu uvedenou v následující tabulce:

Kód skupiny vozidel	Datum vydání	Datum pozbytí platnosti	Kód	Znak	Hodnota
---------------------	--------------	-------------------------	-----	------	---------

kde:

- a) kódy skupin vozidel jsou uvedeny tak, jak je stanoveno v článku 6 (například AM, A1, A2, A, B1, B atd.);
- b) datum vydání se uvádí ve formátu DDMMRRRR (den – dvě číslice, měsíc – dvě číslice, rok – čtyři číslice) pro skupinu vozidel;
- c) datum ukončení platnosti se uvádí ve formátu DDMMRRRR (den – dvě číslice, měsíc – dvě číslice, rok – čtyři číslice) pro skupinu vozidel;
- d) kód, znak a hodnota odkazují na dodatečné informace nebo omezení týkající se skupiny vozidel nebo řidiče.

ČÁST B2: Seznam platných norem pro řídičské průkazy obsahující paměťové médium

Položka	Předmět	Požadavek	Platné pro
1	Rozhraní paměťového média, organizace a příkazy	Řada ISO/IEC 7816 (kontaktní), řada ISO/IEC 14443 (bezkontaktní), jak je uvedeno v ISO/IEC 18013-2:2008, příloze C	Část B1 bod 3 podbod 1
2	Identifikátor aplikace	ISO/IEC 7816-5:2004	Část B1 bod 3 podbod 2
3	Mechanismus ochrany údajů	ISO/IEC 18013-3:2009	Část B1 bod 3 podbod 2 písm. a) Část B1 bod 5
4	Logická datová struktura	ISO/IEC 18013-2:2008	Část B1 bod 4 podbod 1
5	Identifikátory základního souboru	ISO/IEC 18013-2:2008, tabulka C.2	Část B1 bod 4 podbod 1
6	Uvedení údajů pro DG 1	ISO 18013-2:2008, příloha C.3.8	Část B1 bod 4 podbod 2 Část B1 bod 6 podbod 1
7	Uvedení povinných údajů pro DG 5 a DG 6	ISO/IEC 18013-2:2008, příloha C.6.6 a příloha C.6.7, snímek obličeje a snímek podpisu se ukládá ve formátu JPEG nebo JPEG2000	Část B1 bod 4 podbod 2
8	Uvedení nepovinných a doplňkových údajů	ISO/IEC 18013-2:2008, příloha C	Část B1 bod 4 podbod 3
9	Pasivní autentizace	ISO/IEC 18013-3:2009, odstavec 8.1, údaje se ukládají do základního souboru EF.SOd (objekt zabezpečení dokumentu) v LDS	Část B1 bod 5 podbod 1 písm. a)
10	Základní omezení přístupu	ISO/IEC 18013-3:2009 a její změna 1	Část B1 bod 5 podbod 2 písm. a)
	Nastavení základního omezení přístupu	ISO/IEC 18013-3:2009, příloha B.8	
11	Rozšířené omezení přístupu	Technická norma TR-03110, pokročilé bezpečnostní mechanismy pro strojově čitelné cestovní doklady – rozšířené řízení přístupu (EAC), verze 1.11	Část B1 bod 5 podbod 2 písm. b)

12	Metody testování	Odkaz na normu ISO 18013-4:2011	Část B3 bod 1.
13	Osvědčení o bezpečnosti	Úroveň hodnocení záruky 4+ (EAL 4+) nebo obdobná	Část B3 bod 2.
14	Osvědčení o funkčnosti	Testování čipových karet podle řady ISO 10373	Část B3 bod 3.

ČÁST B3: Postup EU schválení typu pro řidičské průkazy obsahující mikročip

1. OBECNÁ USTANOVENÍ

Výrobci žádající o EU schválení typu řidičských průkazů, které obsahují mikročip, předkládají osvědčení o bezpečnosti a osvědčení o funkčnosti.

Jakákoli zamýšlená změna výrobního procesu včetně softwaru podléhá předchozímu oznámení orgánu, který schválení typu udělil. Tento orgán může před přijetím změny požadovat další informace a testy.

Testy se provádějí metodami uvedenými v bodě 12 části B2.

2. OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

Hodnocení bezpečnosti mikročipů v řidičských průkazech se provádí v souladu s kritérii uvedenými v části B2 bodě 13.

Osvědčení o bezpečnosti se vydává pouze tehdy, je-li úspěšně prokázána odolnost mikročipu vůči pokusům manipulovat s údaji nebo je pozměňovat.

3. OSVĚDČENÍ O FUNKČNOSTI

Funkčnost řídičských průkazů obsahujících mikročip se prověřuje laboratorními zkouškami podle kritérií uvedených v bodě 14 části B2.

Členské státy zavádějící do řídičských průkazů mikročip musí zajistit soulad s příslušnými funkčními normami a požadavky uvedenými v části B1.

Osvědčení o funkčnosti se vydá výrobci, pokud jsou splněny všechny následující podmínky:

- je vydáno platné osvědčení o bezpečnosti mikročipu,

je prokázán soulad s požadavky části B2,

úspěšně proběhnou funkční zkoušky.

Za vydání osvědčení o funkčnosti je zodpovědný příslušný orgán členského státu. Osvědčení o funkčnosti uvádí informace o vydávajícím orgánu, totožnost žadatele, identifikaci mikročipu a podrobný seznam zkoušek a jejich výsledků.

4. CERTIFIKÁT EU SCHVÁLENÍ TYPU

1) Vzor certifikátu

Členské státy vydávají certifikát EU schválení typu po předložení osvědčení o bezpečnosti a osvědčení o funkčnosti, jak jsou uvedeny v této příloze. Certifikáty EU schválení typu musí odpovídat vzoru v části B4.

2) Systém číslování

Číslo EU schválení typu je tvořeno:

a) malým písmenem „e“, po němž následuje rozlišovací číslo členského státu, který EU schválení typu udělil:

- 1 pro Německo;
- 2 pro Francii;
- 3 pro Itálii;
- 4 pro Nizozemsko;
- 5 pro Švédsko;
- 6 pro Belgie;
- 7 pro Maďarsko;
- 8 pro Českou republiku;
- 9 pro Španělsko;

12	pro Rakousko;
13	pro Lucembursko;
17	pro Finsko;
18	pro Dánsko;
19	pro Rumunsko;
20	pro Polsko;
21	pro Portugalsko;
23	pro Řecko;
24	pro Irsko;
25	pro Chorvatsko;
26	pro Slovinsko;
27	pro Slovensko;
29	pro Estonsko;
32	pro Lotyšsko;
34	pro Bulharsko;
36	pro Litvu;
49	pro Kypr;
50	pro Maltu;

- b) písmeny DL za spojovníkem a dále dvěma číslicemi, které označují pořadové číslo přidělené této příloze nebo poslední významné technické změně této přílohy. Pořadové číslo této přílohy je 00;
- c) jedinečným identifikačním číslem pro EU schválení typu přiděleným vydávajícím členským státem.

Příklad čísla EU schválení typu: e50-DL00 12345

Číslo schválení se ukládá na mikročip v DG 1 pro každý řidičský průkaz, který takový mikročip obsahuje.

ČÁST B4: Vzor certifikátu EU schválení typu pro řidičské průkazy obsahující mikročip

Název příslušného orgánu: ...

Oznámení týkající se (*):

– schválení

– odebrání schválení

řidičského průkazu EU s mikročipem

Schválení č.: ...

1. Výrobní nebo obchodní značka: ...

2. Název modelu: ...

3. Jméno výrobce, případně jeho zástupce: ...

...

4. Adresa výrobce, případně jeho zástupce: ...

...

5. Protokoly o laboratorních zkouškách:

5.1 Osvědčení o bezpečnosti č.: ... Datum: ...

Vydal: ...

5.2 Osvědčení o funkčnosti č.: ... Datum: ...

Vydal: ...

6. Datum schválení: ...

7. Datum odebrání schválení: ...

8. Místo: ...

9. Datum: ...

10. Popisné dokumenty v příloze: ...

11. Podpis: ...

(*). Zaškrtněte příslušné políčko.

ČÁST C: SPECIFIKACE PRO MOBILNÍ ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ

- 1) Aplikace pro mobilní řidičské průkazy musí být k dispozici pro nejběžnější operační systémy mobilních telefonů a musí oprávněným osobám poskytovat alespoň tyto funkce:
 - a) vyhledávání a uchovávání údajů nebo ukazatele umožňujících prokázat řidičské oprávnění osoby;
 - b) zobrazení a přenos těchto údajů nebo ukazatele.
- 2) Aplikace a další příslušné systémy musí být v souladu s normou ISO/IEC 18013-5 o mobilních řidičských průkazech a s nařízením (EU) č. 910/2014.
- 3) Pro účely této přílohy se držitel mobilního řidičského průkazu vydaného v souladu s touto směrnicí považuje za jeho oprávněného uživatele pouze tehdy, je-li jako takový identifikován. Hlavním prostředkem identifikace je elektronická identifikace. Pro elektronickou identifikaci těchto osob jsou akceptovány přinejmenším všechny prostředky elektronické identifikace uvedené v nařízení (EU) č. 910/2014.
- 4) Příslušným vnitrostátním systémem je příslušný registr řidičských průkazů členského státu, v němž má držitel řidičského průkazu své obvyklé bydliště.

- 5) Aplikace umožní držiteli řidičského průkazu získat z příslušného vnitrostátního systému ověřitelné údaje obsahující informace uvedené v části D a jednorázový token. Pokud část informací uvedených v části D není ve vnitrostátním systému k dispozici, může držitel řidičského průkazu získat chybějící prvky údajů jinými bezpečnými prostředky (například fotografii držitele z jeho biometrického pasu pomocí technologie Near Field Communication).

Aplikace musí umožnit automatickou nebo manuální aktualizaci ověřitelných údajů (údaje, které řidičský průkaz obsahuje o držiteli podle části D) z příslušného vnitrostátního systému členského státu jeho obvyklého bydliště. Aplikace nesmí umožňovat žádné jiné způsoby úpravy načtených údajů.

Aplikace umožní držiteli řidičského průkazu zobrazit nebo předat třetí straně všechny údaje obsažené v mobilním řidičském průkazu nebo jejich část. Příslušné orgány členských států jsou oprávněny vyhledávat údaje obsažené v mobilních řidičských průkazech s cílem zjistit řidičské oprávnění držitele řidičského průkazu (ověření).

Aplikace umožní držiteli řidičského průkazu předat třetí straně jednorázový token získaný z vnitrostátního systému. Tento token může přijímající strana použít k získání informací uvedených v části D z příslušného vnitrostátního systému, pokud k tomu byla přijímající strana příslušným členským státem zmocněna. Příslušné orgány členských států jsou oprávněny k přístupu do vnitrostátních systémů jiných členských států. Členské státy zajistí, aby po ověření údajů držitele průkazu nebyly předané údaje uchovávány.

Informace předané přímo z aplikace nebo získané pomocí jednorázového tokenu umožní příslušným orgánům určit řidičská práva držitele mobilního řidičského průkazu (ověření), včetně všech omezení platných v Unii nebo na území členského státu. Členské státy nepovažují údaje za platné, pokud byly získány více než sedm dní před ověřením nebo pokud je číslo řidičského průkazu uvedeno na seznamu odebraných řidičských průkazů spravovaném členským státem, který mobilní řidičský průkaz vydal. Seznam odebraných řidičských průkazů obsahuje informace o všech řidičských průkazech, které již neopravňují jejich držitele k výkonu řidičského oprávnění.

- 6) Odchylně od nařízení (EU) č. 910/2014 a výhradně za účelem poskytnutí možnosti, aby držitel mobilního řidičského průkazu v těchto situacích prokázal své řidičské oprávnění pro vozidlo, jsou funkce pro zobrazení a přenos údajů nebo tokenu na jedno použití nadále k dispozici i v případě, že identifikační údaje osoby spojené s evropskými peněženkami digitální identity jsou neplatné, jak je uvedeno v článku 3 uvedeného nařízení.
- 7) Vnitrostátní systémy nesmějí uložit ani zpracovávat žádost založenou na výše uvedeném tokenu pro jedno použití pro jiné účely než pro provádění ustanovení této směrnice. K tomuto účelu lze použít síť řidičských průkazů EU uvedenou v článku 19.
- 8) Držitelé mobilních řidičských průkazů mají možnost prodloužit, nahradit nebo vyměnit své řidičské průkazy v Unii prostřednictvím aplikace nebo specializovaného portálu digitálních služeb poskytovaných členskými státy.

ČÁST D: ÚDAJE, KTERÉ MAJÍ BÝT ZAVEDENY DO ŘIDIČSKÉHO PRŮKAZU EU

1) Rozlišovací značky členského státu vydávajícího průkaz jsou tyto:

B: Belgie

BG: Bulharsko

CZ: Česká republika

DK: Dánsko

D: Německo

EST: Estonsko

GR: Řecko

E: Španělsko

F: Francie

HR: Chorvatsko

IRL: Irsko

I: Itálie

CY: Kypr

LV: Lotyšsko

LT: Litva

L: Lucembursko

H: Maďarsko

M: Malta

NL: Nizozemsko

A: Rakousko

PL: Polsko

P: Portugalsko

RO: Rumunsko

SLO: Slovinsko

SK: Slovensko

FIN: Finsko

S: Švédsko

2) Slova „řidičský průkaz“, která mají být vytištěna na řidičských průkazech v jazyce (jazycích) členských států, jsou následující:

Свидетелство за управление на МПС

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Permis de conduire

Ceadúas Tiomána

Vozačka dozvola

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Licenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Permis de conduire

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Ajokortti

Körkort,

3) Informace týkající se vydávaného průkazu jsou následující:

Pole	Informace
1	příjmení držitele
2	další jméno (jména) držitele
3	datum a místo narození
4a	datum vydání průkazu
4b	datum ukončení platnosti průkazu nebo pomlčka, pokud je průkaz platný na dobu neurčitou podle ustanovení čl. 10 odst. 2 druhého pododstavce
4c	název vydávajícího orgánu
4d	číslo odlišné od čísla v poli 5, určené pro správní účely (nepovinné),
5	číslo průkazu,
6	fotografie držitele
7	podpis držitele
8	trvalé bydliště nebo poštovní adresa (nepovinné),
9	skupina vozidel, které je držitel oprávněn řídit (skupiny podle vnitrostátních předpisů jsou vytištěny jiným písmem než harmonizované skupiny)

4) Informace specifické pro skupiny vydaného průkazu jsou následující:

Pole	Informace
9	skupina vozidel, které je držitel oprávněn řídit (skupiny podle vnitrostátních předpisů jsou vytištěny jiným písmem než harmonizované skupiny)
10	datum prvního vydání u jednotlivých skupin (toto datum je třeba zopakovat na novém průkazu v případě následného nahrazení nebo výměny); každé pole data se napíše dvěma číslicemi v tomto pořadí: den.měsíc.rok (DD.MM.RR)
11	datum skončení platnosti pro jednotlivé skupiny; každé pole data se napíše dvěma číslicemi v tomto pořadí: den.měsíc.rok (DD.MM.RR)
12	další informace nebo omezení v podobě kódu u dané (pod)skupiny, jak je uvedeno v části E

Pokud se kód uvedený v části E vztahuje na všechny skupiny, pro které byl průkaz vydán, lze jej vytisknout v polích 9, 10 a 11.

5) Informace týkající se správy vydaného průkazu jsou následující:

Pole	Informace
13	případné zadání informací hostitelským členským státem, které jsou nezbytné pro správu průkazu při provádění odst. 4 písm. a) části A1
14	<p>případný zápis informací nezbytně nutných pro správu řidičského průkazu nebo týkajících se bezpečnosti silničního provozu (nepovinné), provedený členským státem, který vydává průkaz. Pokud se informace týká jedné z položek definovaných v této příloze, je vedena pod číslem dotyčného pole.</p> <p>Se zvláštním písemným souhlasem držitele lze do tohoto pole rovněž zapsat informace, které se netýkají správy řidičských průkazů nebo bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích; tyto informace nikterak nemění použití tohoto vzoru řidičského průkazu;</p>

ČÁST E: UNIJNÍ A VNITROSTÁTNÍ KÓDY

Kódy 01 až 99 jsou harmonizované kódy Evropské unie

ŘIDIČ (zdravotní důvody)

01		Korekce nebo ochrana zraku
	01.01	Brýle
	01.02	Kontaktní čočky
	01.05	Oční kryt
	01.06	Brýle nebo kontaktní čočky
	01.07	Specifické optické pomůcky
02		Sluchové pomůcky / komunikační pomůcky
03		Protézy/ortézy pro končetiny
	03.01	Protéza/ortéza horní končetiny
	03.02	Protéza/ortéza dolní končetiny

PŘIZPŮSOBENÍ VOZIDLA

10		Upravená převodovka
	10.02	Automatický výběr převodového poměru
	10.04	Přizpůsobené ústrojí ovládání převodovky
15		Upravená spojka
	15.01	Přizpůsobený pedál spojky
	15.02	Ruční ovládání spojky
	15.03	Automatická spojka
	15.04	Opatření proti zablokování nebo aktivaci pedálu spojky
20		Upravené brzdové systémy
	20.01	Přizpůsobený brzdový pedál
	20.03	Brzdový pedál upravený na levou nohu
	20.04	Posuvný brzdový pedál
	20.05	Sklopený brzdový pedál
	20.06	Ručně ovládaná brzda
	20.07	Ovládání brzdy s maximální silou ... N ²⁴ (např.: „20.07(300N)“)
	20.09	Přizpůsobená parkovací brzda
	20.12	Opatření proti zablokování nebo aktivaci brzdového pedálu
	20.13	Kolenem ovládaná brzda
	20.14	Obsluha brzdového systému s pomocí vnější síly
25		Upravený systém plynového pedálu
	25.01	Přizpůsobený plynový pedál
	25.03	Sklopený plynový pedál
	25.04	Ručně ovládaný plynový pedál
	25.05	Kolenem ovládaný plynový pedál
	25.06	Obsluha plynového pedálu s pomocí vnější síly

	25.08	Plynový pedál nalevo
	25.09	Opatření proti zablokování nebo aktivaci plynového pedálu
31		Přizpůsobení pedálu a pojistky pedálu
	31.01	Další sada souběžných pedálů
	31.02	Pedály na stejné (nebo téměř stejné) úrovni
	31.03	Opatření proti zablokování nebo aktivaci plynového pedálu a brzdových pedálů, pokud pedály neovládá noha
	31.04	Zvýšená podlaha
32		Společný systém ovládní provozní brzdy a plynového pedálu
	32.01	Plynový pedál a provozní brzda jako společný systém ovládaný jednou rukou

	32.02	Plynový pedál a provozní brzda jako společný systém ovládaný vnější silou
33		Společný systém ovládání provozní brzdy, plynového pedálu a řízení
	33.01	Plynový pedál, provozní brzda a řízení jako společný systém ovládaný vnější silou jednou rukou
	33.02	Plynový pedál, provozní brzda a řízení jako společný systém ovládaný vnější silou oběma rukama
35		Upravené uspořádání ovladačů (přepínače světel, stěrač/ostřikovač čelního skla, ovladač výstražného zvukového znamení, směrová světla apod.)
	35.02	Ovladače ovladatelné bez puštění řídicího zařízení
	35.03	Ovladače ovladatelné bez puštění řídicího zařízení levou rukou
	35.04	Ovladače ovladatelné bez puštění řídicího zařízení pravou rukou
	35.05	Ovladače ovladatelné bez puštění řídicího zařízení a plynového a brzdového mechanismu
40		Upravené řízení
	40.01	Řízení s maximální ovládací silou ... N ²⁵ (například „40.01 (140 N)“)
	40.05	Přizpůsobený volant (větší nebo silnější volant, zmenšený průměr volantu apod.)
	40.06	Přizpůsobená poloha volantu
	40.09	Nožní ovládání řízení
	40.11	Pomocná zařízení na volantu
	40.14	Přizpůsobený alternativní systém řízení ovládaný jednou rukou/paží
	40.15	Přizpůsobený alternativní systém řízení ovládaný dvěma rukama/pažemi
42		Upravené zařízení pro výhled dozadu/do stran
	42.01	Přizpůsobené zařízení pro výhled dozadu
	42.03	Přídavné vnitřní zařízení umožňující výhled do stran

	42.05	Zařízení k eliminaci mrtvého úhlu
43		Pozice sedadla řidiče
	43.01	Výška sedadla řidiče umožňující normální výhled a v normální vzdálenosti od volantu a pedálů
	43.02	Anatomicky přizpůsobené sedadlo řidiče
	43.03	Sedadlo řidiče s postranní podpěrou pro dobrou stabilitu
	43.04	Sedadlo řidiče s opěrkou ruky
	43.06	Přizpůsobení bezpečnostního pásu
	43.07	Typ bezpečnostního pásu s podporou pro dobrou stabilitu
44		Úpravy motocyklů (povinnost uvedení podkódu)
	44.01	Samostatně ovládaná brzda
	44.02	Přizpůsobená brzda na předním kole
	44.03	Přizpůsobená brzda na zadním kole
	44.04	Přizpůsobená rukojeť plynu
	44.08	Výška sedadla umožňující řidiči v poloze vsedě mít současně obě nohy na zemi a udržovat motocykl v rovnováze při zastavení a stání
	44.09	Ovládání brzdy na předním kole s maximální silou ... N ²⁶ (například „44.09 (140 N)“)
	44.10	Ovládání brzdy na zadním kole s maximální silou ... N ²⁷ (například „44.10 (240 N)“)
	44.11	Přizpůsobená stupačka
	44.12	Přizpůsobená řidítka
45		Motocykl pouze s postranním vozíkem
46		Pouze tříkolky
47		Pouze vozidla s více než dvěma koly, u kterých řidič nemusí pro rozjetí, zastavení a stání udržovat rovnováhu
50		Omezení na určité vozidlo / číslo podvozku (identifikační číslo vozidla, VIN)

²⁶ Tato síla udává schopnost řidiče ovládat systém.

²⁷ Tato síla udává schopnost řidiče ovládat systém.

Písmena používaná v kombinaci s kódy 01 až 44 pro další specifikace:

- a vlevo
- b vpravo
- c ruka
- d noha
- e střední
- f rameno
- g palec

OMEZENÉ POUŽITÍ KÓDŮ

60		Volitelné ekvivalenty
	60.01	Držiteli je přiznána nepovinná rovnocennost uvedená v čl. 9 odst. 3 písm. a)
	60.02	Držiteli je přiznána nepovinná rovnocennost uvedená v čl. 9 odst. 3 písm. b)
	60.03	Práva k řízení vozidel skupiny B1 jsou omezena na vozidla uvedená v čl. 9 odst. 4 písm. c)
61		Omezeno na jízdy za dne (např.: jednu hodinu po východu a jednu hodinu před západem slunce)
62		Omezení jízdy v okruhu ... km od místa bydliště držitele průkazu nebo pouze ve městě/regionu
63		Řízení bez cestujících
64		Jízda rychlostí nepřesahující ... km/h
65		Řízení povoleno výhradně v doprovodu jiného držitele řídičského oprávnění minimálně stejné skupiny
66		Bez přívěsu
67		Zákaz jízdy na dálnici
68		Zákaz jízdy pod vlivem alkoholu
69		Pouze řízení vozidel vybavených alkoholovým imobilizérem v souladu s normou EN 50436. Označení data skončení platnosti je dobrovolné (např. „69“ nebo „69(1.1.2016)“)

SPRÁVNÍ ZÁLEŽITOSTI

70		Výměna řidičského průkazu č. ... vydaného ... (kým) (v případě třetí země rozlišovací značka EU/OSN; například „70.0123456789.NL“)
71		Duplikát řidičského průkazu č. ... (v případě třetí země rozlišovací značka EU/OSN; například „71.987654321.HR“)
73		Pouze pro motorová čtyřkolová vozidla skupiny B (B1)
78		Pouze pro vozidla s automatickou převodovkou
79		Pouze pro vozidla, která vyhovují specifikacím uvedeným v závorkách, pro použití článku 19 této směrnice
	79.01	Pouze pro dvoukolová vozidla s postranním vozíkem nebo bez něj
	79.02	Pouze pro tříkolová vozidla nebo lehké čtyřkolky skupiny AM
	79.03	Pouze pro tříkolky
	79.04	Pouze pro tříkolky doplněné o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kg
	79.05	Motocykl skupiny A1 s poměrem výkonu ke hmotnosti vyšším než 0,1 kW/kg
	79.06	Vozidlo skupiny BE, pokud maximální přípustná hmotnost přívěsu přesahuje 3 500 kg
80		Pouze pro držitele řidičského průkazu pro motorovou tříkolku skupiny A, kteří nedosáhli věku 24 let
81		Pouze pro držitele řidičského průkazu pro dvoukolový motocykl skupiny A, kteří nedosáhli věku 21 let
95		Řidič je držitelem osvědčení o odborné způsobilosti (CPC) podle směrnice (EU) 2022/2561 do ... (například: „95(1.1.12)“)
96		Vozidla skupiny B doplněná o přívěs s maximální přípustnou hmotností přesahující 750 kg, pokud maximální přípustná hmotnost této soupravy přesahuje 3 500 kg, ale nepřesahuje 4 250 kg

97		Není oprávněn řídit vozidlo skupiny C1, které spadá do oblasti působnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ²⁸ .
98		
	98.01	Řidič je považován za začínajícího řidiče a vztahují se na něj podmínky zkušební doby. V případě výměny, prodloužení nebo nahrazení průkazu se kód doplní datem konce zkušební doby (například 98.01.13.4.2028)
	98.02	Držitel musí splňovat podmínky pro režim řízení s doprovodem, dokud nedosáhne věku 18 let.

Kódy 100 a výše jsou vnitrostátní kódy platné jen pro řízení na území členského státu, který vydal řidičský průkaz.

²⁸ 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 060, 28.2.2014, s. 1).

PŘÍLOHA II

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY NA ŘIDIČSKÉ ZKOUŠKY A ZNALOSTI, DOVEDNOSTI A CHOVÁNÍ PRO ŘÍZENÍ VOZIDLA S VLASTNÍM POHONEM

I. MINIMÁLNÍ POŽADAVKY NA ŘIDIČSKÉ ZKOUŠKY

Členské státy přijmou nezbytná opatření k tomu, aby žadatelé o řidičská oprávnění měli znalosti a dovednosti nezbytné pro řízení vozidla s vlastním pohonem a aby vykazovali chování nezbytné pro řízení vozidla s vlastním pohonem. Zkoušky zavedené k tomuto účelu se musí skládat z:

teoretické zkoušky,

po úspěšné účasti na teoretické zkoušce, zkoušky dovedností a chování.

Podmínky, za kterých jsou tyto zkoušky prováděny, jsou stanoveny níže.

A. TEORETICKÁ ZKOUŠKA

1. Forma

Je třeba zvolit takovou formu, aby bylo možné zajistit, že žadatel má potřebné znalosti ve všech oblastech uvedených v bodech 2, 3 a 4.

Žadatelé o řidičský průkaz jedné skupiny, kteří již složili teoretickou zkoušku pro řidičský průkaz jiné skupiny, mohou být vyňati z působnosti společných ustanovení bodů 2, 3 a 4.

2. Obsah teoretické zkoušky platné pro všechny skupiny vozidel

Otázky se kladou ke každému z témat uvedených v následujících bodech, přičemž obsah a forma otázek se ponechávají na uvážení každého členského státu:

a) pravidla silničního provozu:

- zejména pokud jde o svislé a vodorovné dopravní značky, značení a signály, přednost v jízdě a omezení rychlosti;

b) řidič:

- význam bdělosti a postoje vůči ostatním účastníkům silničního provozu, včetně účastníků mikromobility,
- obecné vnímání, včetně vnímání nebezpečí, úsudku a rozhodování, zejména reakční doby, stejně jako změny v chování řidiče vlivem alkoholu, drog a léčiv, stavu mysli a únavy

- *dopady na riziko rozptýlení v důsledku používání mobilního telefonu nebo jiných elektronických zařízení při řízení a bezpečnostní důsledky; [pozm. návrh 139]*

c) silniční provoz:

- nejdůležitější zásady týkající se dodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, brzdných drah a držení vozidla na silnici při jízdě za různých povětrnostních podmínek a při různém stavu vozovky, *včetně mimo jiné při sněhu a za kluzkých podmínek, [pozm. návrh 140]*
- rizikové faktory řízení týkající se různého stavu vozovky, včetně vnímání a předvídání nebezpečí, zejména jeho změny související s počasím a denní a noční dobou,
- vlastnosti různých druhů pozemních komunikací a příslušné právní předpisy,
- bezpečné řízení v silničních tunelech;

d) ostatní účastníci silničního provozu:

- specifické rizikové faktory související s nedostatečnými zkušenostmi ostatních účastníků silničního provozu, zejména zranitelných účastníků silničního provozu, kteří jsou v porovnání s uživateli motorových vozidel, jako jsou osobní automobily, autobusy a nákladní vozidla, méně chráněni a jsou přímo vystaveni účinkům srážek. Do této kategorie patří ***děti***, chodci, cyklisté, uživatelé jednostopých motorových vozidel, uživatelé zařízení pro osobní mobilitu a osoby se zdravotním postižením nebo se sníženou schopností pohybu a orientace, **[pozm. návrh 141]**
 - rizika spočívající ve způsobu jízdy a řízení různých druhů vozidel a v ***interakci s nimi v důsledku jejich rozdílných rozměrů a odlišné dynamiky jízdy a různých zorných polí*** jejich řidičů, **[pozm. návrh 142]**
 - ***mrtvé úhly a změny sklonu***, **[pozm. návrh 143]**
 - ***správné a včasné používání směrových ukazatelů***; **[pozm. návrh 144]**
- e) obecná pravidla a předpisy a ostatní záležitosti:

- pravidla týkající se správních dokladů požadovaných k používání vozidla,
 - obecná pravidla určující, jak se musí řidič chovat v případě dopravní nehody (umístění výstražného zařízení a zapnutí varovné signalizace), a opatření, která může učinit, aby v případě potřeby pomohl obětem dopravní nehody,
 - ***pravidla určující, jak se chovat, když se blíží záchranné vozidlo, a co dělat na místě nehody, [pozm. návrh 145]***
 - znalost bezpečnostních aspektů souvisejících s vozidly na alternativní pohon ***nebo na baterii, zejména rizika celkového vzplanutí / požáru nebo chemické reakce v případě nehody či poruchy; [pozm. návrh 146]***
- f) nezbytná bezpečnostní opatření při opouštění vozidla, ***včetně ujištění se, že je bezpečné otevřít dveře vozidla a že tím nevznikne nebezpečí pro ostatní účastníky silničního provozu, jako jsou chodci, cyklisté a uživatelé mikromobility; [pozm. návrh 147]***

- g) mechanická hlediska spojená s bezpečností silničního provozu; žadatel musí být schopen zjistit nejběžnější závady, zejména na systému řízení, odpružení a brzděném systému, pneumatikách, světlech a ukazatelích směru, světlometech, zpětných zrcátkách, čelním skle a stěračích, výfukovém systému, bezpečnostních pásích a zvukovém výstražném zařízení;
- h) bezpečnostní vybavení vozidla, zejména užívání bezpečnostních pásů, opěrek hlav, dětských bezpečnostních zařízení a nabíjení elektrických vozidel;
- i) pravidla a hlediska týkající se používání vozidel ve vztahu k životnímu prostředí, včetně elektrických vozidel: vhodné používání zvukových výstražných zařízení, malá spotřeba paliva/energie, omezení emisí (emise skleníkových plynů, látky znečišťující ovzduší, hluk a mikroplasty z opotřebení pneumatik, *brzd* a vozovky atd.). **[pozm. návrh 148]**

ia) základní znalosti o použití prostředků první pomoci a schopnost poskytnout první pomoc, včetně kardiopulmonální resuscitace;

Členské státy mohou alternativně umožnit, aby dříve absolvovaný certifikovaný praktický výcvik první pomoci, který musí zahrnovat kardiopulmonální resuscitaci, umožnil osvobození od obsahu teoretické zkoušky týkající se první pomoci; [pozm. návrh 149]

ib) bezpečná interakce s funkcemi pokročilých asistenčních systémů řízení a dalšími automatizačními prvky a s nimi spojené výhody, omezení a rizika; [pozm. návrh 150]

ic) základní regulační rámec pro omezení vjezdu vozidel do měst, včetně nízkoemisních zón; [pozm. návrh 151]

3. Zvláštní ustanovení pro skupiny A1, A2 a A

Povinné ověření obecných znalostí o:

a) používání ochranné výstroje, například rukavic, bot, oblečení a ochranné přilby;

- b) viditelnosti motocyklistů pro jiné účastníky silničního provozu;
 - c) rizikových faktorech týkajících se různých stavů vozovky, jak je uvedeno výše, se zvláštním zřetelem na kluzké části, například kryty kanalizace, vodorovné dopravní značení, jako jsou čáry a šipky, tramvajové koleje;
 - d) technických hlediscích spojených s bezpečností silničního provozu, jak je uvedeno výše, se zvláštním zřetelem na spínač výstražných světel, hladinu oleje a stav řetězu.
4. Zvláštní ustanovení pro skupiny C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a ~~D1E~~, ***D1E a T*** [pozn. návrh 152]
- 1) Povinné ověření obecných znalostí o:
- a) pravidlech týkajících se doby řízení a doby odpočinku, jak jsou definována v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006¹; používání záznamového zařízení ve smyslu nařízení (EU) č. 165/2014;
 - b) pravidlech týkajících se dotyčného druhu přepravy: osob nebo zboží;
 - c) dokladech vozidla a přepravních dokladech požadovaných pro vnitrostátní a mezinárodní přepravu zboží a cestujících;

¹ 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).

- d) chování v případě nehody; znalosti opatření, která mají být učiněna po nehodě nebo podobné události, včetně záchranných akcí, například evakuace cestujících, a základní znalost první pomoci, **včetně kardiopulmonální resuscitace; [pozm. návrh 153]**
- e) opatření, která je třeba učinit při demontáži a výměně kol;
- f) pravidlech pro hmotnost a rozměry vozidel; pravidlech pro omezovače rychlosti;
- fa) účelu a použití retardérů/výfuků a brzd; [pozm. návrh 154]**
- g) překážkách v zorném poli daných vlastnostmi jejich vozidel, **zejména pokud jde o chodce v přední části vozidla a cyklisty po stranách a před vozidlem; [pozm. návrh 155]**
- h) orientaci v silniční mapě, plánování cesty, včetně užití elektronických navigačních systémů (nepovinné);
- ha) defenzivní a ekologické jízdy, vzdálenosti od vozidla vpředu, předjíždění v zatáčkách, změně jízdního pruhu, pravidlech přednosti v jízdy, rychlostních omezeních; [pozm. návrh 156]**

- i) bezpečnostních faktorech týkajících se nakládání vozidla: kontrola nákladu (uspořádání a upevnění), obtíže s různými druhy nákladu (například kapaliny, zavěšené náklady...), nakládka a vykládka zboží a užití nakládacího zařízení (pouze pro skupiny C, CE, C1, C1E, T); **[pozm. návrh 157]**
- ia) ***bezpečnostních opatřeních, postupech a pravidlech týkajících se bezpečných parkovacích míst; [pozm. návrh 158]***
- j) odpovědnosti řidiče při přepravě cestujících; pohodlí a bezpečnosti cestujících, ***a zejména osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace, jakož i o vhodných reakcích v případě obtěžování a násilí na základě pohlaví; přepravě dětí; nezbytné kontrole před odjezdem; součástí teoretické zkoušky jsou všechny druhy autobusů (autobusy veřejné linkové dopravy a autobusy dálkové dopravy, autobusy zvláštních rozměrů...)*** (pouze pro skupiny D, DE, D1, D1E); **[pozm. návrh 159]**
- k) členské státy mohou osvobodit žadatele o řidičský průkaz pro vozidlo skupiny C1 nebo C1E, které nespadá do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 165/2014, od povinnosti prokázat znalost témat uvedených v bodě 4 podbodě 1 písm. a) až c).

- 2) Povinné ověření obecných znalostí o těchto dalších ustanoveních týkajících se skupin C, CE, D a DE:
- a) zásadách konstrukce a funkce: spalovacích motorů, kapalin (například motorového oleje, chladicí směsi, kapaliny do ostřikovače), palivového systému, elektrického systému, zapalovacího systému, převodového ústrojí (spojky, převodovky atd.);
 - b) mazání a ochraně před mrazem;
 - c) zásadách konstrukce, montáže a správného používání pneumatik a péče o ně;
 - d) zásadách typů, funkce, hlavních částí, zapojení, používání a denní údržby brzdného zařízení a regulátorů rychlosti a používání brzd s protiblokovacím systémem;
 - e) zásadách typů, funkce, hlavních částí, zapojení, užívání a denní údržby spojovacích systémů (pouze pro skupiny CE, DE);
 - f) způsobech lokalizace příčin poruch;

- g) preventivní údržbě vozidel a nezbytných běžných opravách;
- h) odpovědnosti řidiče při přebírání, přepravě a dodávání zboží v souladu s dohodnutými podmínkami (pouze pro skupiny C, CE).

B. ZKOUŠKA DOVEDNOSTÍ A CHOVÁNÍ

5. Vozidlo a jeho vybavení

1) Převodovka vozidla

- a) Řízení vozidla s manuální převodovkou podléhá složení zkoušky dovedností a chování vykonané ve vozidle s manuální převodovkou.

„Vozidlem s manuální převodovkou“ se rozumí vozidlo, ve kterém je pedál spojky (nebo manuálně ovládaná páka u skupin A, A2 a A1), který musí řidič ovládat při startu nebo zastavení vozidla a řazení.

- b) Vozidla, která nesplňují kritéria stanovená v bodě 5 podbodě 1 písm. a), se považují za vozidla s automatickou převodovkou.

Aniž je dotčen bod 5 podbod 1 písm. c), pokud žadatel absolvuje zkoušku dovedností a chování na vozidle s automatickou převodovkou, zaznamená se tato skutečnost do každého řidičského průkazu vydaného na základě této zkoušky, a to pomocí příslušného kódu Unie stanoveného v části E přílohy I. Řidičské průkazy s tímto označením se použijí pouze pro řízení vozidel s automatickou převodovkou.

- c) Kód Unie vyznačený v řidičském průkazu skupin A1, A2, A, B1, B, B+ a BE vydaném na základě zkoušky dovedností a chování provedené na vozidle s automatickou převodovkou se **nevyznačí nebo se odstraní**, pokud držitel složí zvláštní zkoušku dovedností a chování nebo absolvuje zvláštní výcvik, **který může proběhnout před zkouškou dovedností a chování na vozidle s automatickou převodovkou nebo po ní.** [pozm. návrh 160]

Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby:

- i) schválily zvláštní výcvik a dohlížely na něj, **a to i v rámci obecného výcviku řidičů; nebo** [pozm. návrh 161]

ii) zorganizovaly zvláštní zkoušku dovedností a chování.

Vozidla používaná pro výcvik nebo zkoušku podle tohoto bodu musí mít manuální převodovku a musí patřit do skupiny řidičského průkazu, o kterou účastníci požádali.

Délka zkoušky dovedností a chování a ujetá vzdálenost musí být dostatečné k posouzení dovedností a chování stanovených v bodě 6 nebo 7 této přílohy, přičemž zvláštní pozornost se věnuje fungování převodovky vozidla.

Výcvik obsahuje všechny aspekty uvedené v bodě 6 nebo 7 této přílohy, přičemž zvláštní pozornost je věnována používání převodovky vozidla. Každý účastník provede praktickou část a prokáže své dovednosti a chování na veřejných komunikacích. Výcvik trvá nejméně 7 hodin.

- d) Zvláštní ustanovení týkající se vozidel skupin BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E a T [pozn. návrh 162]

Členské státy mohou rozhodnout, že se na řidičský průkaz pro vozidla skupiny BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 nebo D1E nezaznamená žádné omezení na vozidla s automatickou převodovkou podle bodu 5 podbodu 1 písm. b), pokud žadatel již je držitelem řidičského průkazu získaného na vozidle s manuální převodovkou alespoň v jedné z těchto skupin: B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 nebo D1E a během zkoušky dovedností a chování provedl úkony popsané v bodě 8 podbodě 4.

- 2) Vozidla používaná při zkouškách dovedností a chování musí splňovat následující minimální kritéria. Členské státy mohou stanovit přísnější kritéria nebo přidat další. Členské státy mohou na vozidla skupiny A1, A2 a A používaná při zkoušce dovedností a chování uplatnit toleranci 5 cm³ pod požadovaný minimální objem válců.

a) Skupina A1:

Motocykl skupiny A1 bez postranního vozíku o výkonu nejvýše 11 kW a s poměrem výkonu ke hmotnosti nejvýše 0,1 kW/kg, schopný vyvinout rychlost nejméně 90 km/h.

Pokud je motocykl poháněn spalovacím motorem, musí být objem válců motoru nejméně 120 cm³.

Pokud je motocykl poháněn elektrickým motorem, musí být poměr výkonu ke hmotnosti nejméně 0,08 kW/kg.

b) Skupina A2:

Motocykl bez postranního vozíku o výkonu nejméně 20 kW, avšak nepřesahujícím 35 kW, a s poměrem výkonu ke hmotnosti nejvýše 0,2 kW/kg.

Pokud je motocykl poháněn spalovacím motorem, musí být objem válců motoru nejméně 250 cm³.

Pokud je motocykl poháněn elektrickým motorem, musí být poměr výkonu ke hmotnosti nejméně 0,15 kW/kg.

c) skupina A:

Motocykl bez postranního vozíku, jehož hmotnost v nenaloženém stavu je vyšší než 180 kg, o výkonu nejméně 50 kW. Členský stát může přijmout toleranci 5 kg pod požadovanou minimální hmotnost.

Pokud je motocykl poháněn spalovacím motorem, musí být objem válců motoru nejméně 600 cm³.

Pokud je motocykl poháněn elektrickým motorem, musí být poměr výkonu ke hmotnosti nejméně 0,25 kW/kg

d) Skupina B:

Čtyřkolové vozidlo skupiny B schopné vyvinout rychlost nejméně 100 km/h,

e) Skupina BE:

Jízdní souprava tvořená zkušebním vozidlem skupiny B a přívěsem s maximální přípustnou hmotností alespoň 1 000 kg, schopná jízdy rychlostí alespoň 100 km/h, která nespadá do skupiny B; nákladový oddíl přívěsu sestává z uzavřeného skříňového tělesa o šířce a výšce odpovídající alespoň šířce a výšce motorového vozidla; uzavřené skříňové těleso může být také o něco užší než motorové vozidlo, pokud je výhled dozadu možný pouze za použití vnějších zpětných zrcátek motorového vozidla; skutečná celková hmotnost přistaveného přívěsu musí být nejméně 800 kg.

f) Skupina B1:

Čtyřkolové vozidlo s vlastním pohonem schopné vyvinout rychlost nejméně 60 km/h,

g) Skupina C:

Vozidlo skupiny C s maximální přípustnou hmotností nejméně 12 000 kg, délkou nejméně 8 m a šířkou nejméně 2,40 m a schopné vyvinout rychlost nejméně 80 km/h; vybavené brzdami s protiblokovacím systémem osazeným záznamovým zařízením podle nařízení (EU) č. 165/2014; skutečná maximální přípustná hmotnost přistaveného vozidla musí být nejméně 10 000 kg. **[pozm. návrh 163]**

h) Skupina CE:

Buď kloubové vozidlo, nebo souprava zkušebního vozidla skupiny C a přívěsu o délce nejméně 7,5 m; jak kloubové vozidlo, tak jízdní souprava musí mít maximální přípustnou hmotnost nejméně 20 000 kg, délku nejméně 14 m a šířku nejméně 2,40 m, musí být schopny vyvinout rychlost nejméně 80 km/h, být vybaveny brzdami s protiblokovacím systémem, ***točnicí, převodovkou, která má alespoň osm převodových stupňů vpřed, a*** záznamovým zařízením podle nařízení (EHS) č. 165/2014; skutečná celková hmotnost jak přistaveného kloubového vozidla, tak jízdní soupravy musí být nejméně 15 000 kg. **[pozm. návrh 164]**

i) Skupina C1:

Vozidlo podskupiny C1 s maximální přípustnou hmotností nejméně 4 000 kg, délkou nejméně 5 m a schopné vyvinout rychlost nejméně 80 km/h; vybavené brzdami s protiblokovacím systémem a záznamovým zařízením podle nařízení (EU) č. 165/2014; ~~nákladový oddíl sestává z uzavřené skříňové nástavby, která je nejméně tak široká a vysoká jako kabina;~~ **[pozm. návrh 165]**

j) Skupina C1E:

Jízdní souprava tvořená zkušebním vozidlem podskupiny C1 a přívěsem s maximální přípustnou hmotností alespoň 1 250 kilogramů; tato souprava musí mít délku nejméně 8 m a být schopná vyvinout rychlost nejméně 80 km/h; ~~nákladový oddíl přívěsu sestává z uzavřeného skříňového tělesa, které je nejméně tak široké a vysoké jako kabina; uzavřené skříňové těleso může také být o něco užší než kabina, pokud je výhled dozadu možný pouze za použití vnějších zpětných zrcátek motorového vozidla;~~ skutečná celková hmotnost přistaveného přívěsu musí být nejméně 800 kg. **[pozm. návrh 166]**

k) Skupina D:

Vozidlo skupiny D o délce nejméně 10 m a šířce nejméně 2,40 m, schopné vyvinout rychlost nejméně 80 km/h; vybavené brzdami s protiblokovacím systémem a záznamovým zařízením podle nařízení (EU) č. 165/2014;

l) Skupina DE:

Jízdní souprava tvořená zkušebním vozidlem skupiny D a přívěsem s maximální přípustnou hmotností nejméně 1 250 kg, šířkou nejméně 2,40 m, schopná vyvinout rychlost nejméně 80 km/h; nákladový oddíl přívěsu sestává z uzavřeného skříňového tělesa, které je nejméně 2 m široké a 2 m vysoké; skutečná celková hmotnost přistaveného přívěsu musí být nejméně 800 kg.

[pozn. návrh 167]

m) Skupina D1:

Vozidlo podskupiny D1 s maximální přípustnou hmotností nejméně 4 000 kg, délkou nejméně 5 m a schopné vyvinout rychlost nejméně 80 km/h; vybavené brzdami s protiblokovacím systémem a záznamovým zařízením podle nařízení (EU) č. 165/2014;

n) Skupina D1E:

Jízdní souprava tvořená zkušebním vozidlem skupiny D1 a přívěsem s maximální přípustnou hmotností alespoň 1 250 kilogramů, schopná jízdy rychlostí alespoň 80 km/h; nákladový oddíl přívěsu sestává z uzavřeného skříňového tělesa, které je nejméně 2 m široké a 2 m vysoké; skutečná celková hmotnost přistaveného přívěsu musí být nejméně 800 kg.

6. Dovednosti a chování, které se zkoušejí ve skupinách A1, A2 a A

1) Příprava a technická kontrola vozidla s ohledem na bezpečnost silničního provozu

Žadatel prokáže, že je schopen připravit vozidlo pro bezpečnou jízdu splněním následujících požadavků:

- a) upravit si ochrannou výstroj, například rukavice, boty, oblečení a ochrannou přilbu;
- b) provést namátkovou kontrolu stavu pneumatik, brzd, řízení, spínače výstražných světel (je-li k dispozici), řetězu, hladiny oleje, světel, světlometů, směrových světel a výstražných zvukových zařízení.

- 2) Zvláštní jízdní úkony, které se zkoušejí s ohledem na bezpečnost silničního provozu:
- a) dát motocykl na stojan, sejmut motocykl se stojanu a vést jej bez použití motoru;
 - b) zaparkovat motocykl na stojan;
 - c) alespoň dva jízdní úkony, včetně slalomu, provedené při nízké rychlosti; to umožní posouzení schopnosti současně ovládat spojku a brzdu, udržovat rovnováhu a směr pohledu, polohu na motocyklu a polohu chodidla na opěrkách pro nohy;
 - d) alespoň dva jízdní úkony provedené při vyšší rychlosti, z nichž jeden při zařazeném druhém nebo třetím rychlostním stupni a rychlosti nejméně 30 km/h a jeden spočívající ve vyhýbání se překážce při minimální rychlosti 50 km/h; to umožní posouzení schopností udržovat polohu na motocyklu, směr pohledu, rovnováhu a ovládat techniku řízení a techniku řazení;
 - e) brzdění: předvést alespoň dva úkony brzdění, včetně použití nouzové brzdy, při minimální rychlosti 50 km/h; to umožní posouzení schopnosti ovládat přední a zadní brzdy, udržovat směr pohledu a polohu na motocyklu.

3) Chování v provozu

Žadatelé v situacích běžného silničního provozu, při dodržení všech zásad bezpečnosti a všech nezbytných bezpečnostních opatření provedou tyto úkony:

- a) rozjezd: po zaparkování, po zastavení v provozu; při opouštění příjezdové cesty;
- b) jízdu na přímých komunikacích; míjení protijedoucích vozidel, včetně úseků s omezeným prostorem;
- c) jízdu v zatáčkách;
- d) křižovatky: příjezd do křižovatky a průjezd křižovatkami a dálničními uzly;
- e) změnu směru: odbočování doleva a doprava; přejíždění mezi jízdními pruhy, **otáčení do opačného směru; [pozm. návrh 169]**
- f) příjezd na dálnici / výjezd z dálnice nebo podobné komunikace (je-li k dispozici): příjezd ze zrychlovacího pruhu; výjezd přes zpomalovací pruh;

- g) předjíždění/míjení: předjíždění jiných vozidel, **včetně cyklistů, uživatelů mikromobility a chodců**; jízdu kolem překážek, např. zaparkovaných aut; (popřípadě) předjíždění jinými vozidly; **[pozm. návrh 170]**
- h) zvláštní silniční prvky (jsou-li k dispozici): kruhové objezdy; železniční úroňové přejezdy, **pruhy pro cyklisty**; tramvajové a autobusové zastávky; přechody pro chodce; jízdu do kopce a z kopce při velkém podélném sklonu; tunely; **[pozm. návrh 171]**
- ha) interakci s jinými vozidly, včetně předvídání mrtvých úhlů a přiměřeného používání ukazatelů směru; [pozm. návrh 172]**
- i) reakce na nebezpečné situace a jejich předvídání s použitím simulátorů;
- j) provedení nezbytných bezpečnostních opatření při opouštění vozidla, **zejména pokud jde o cyklisty. [pozm. návrh 173]**

7. Dovednosti a chování, které se zkoušejí ve skupinách B, B1 a BE

1) Příprava a technická kontrola vozidla s ohledem na bezpečnost silničního provozu

Žadatelé prokáží, že jsou schopni přípravy pro bezpečnou jízdu splněním následujících požadavků:

- a) úprava sedadla podle potřeby k zajištění správné polohy při sezení;
 - b) nastavení zpětných zrcátek, bezpečnostních pásů a opěrek hlavy, jsou-li k dispozici;
 - c) kontrola zavření dveří;
 - d) provedení namátkové kontroly stavu pneumatik, řízení, brzd, kapalin (například motorového oleje, chladicí směsi, kapaliny do ostřikovače), světel, světlometů, ukazatelů směru a výstražného zvukového zařízení;
 - e) kontrola bezpečnostních opatření týkajících se nakládání vozidla: karoserie, plachty, dveře od nákladního prostoru, zamykání kabiny, způsob nakládky, zabezpečení nákladu (pouze pro skupinu BE);
 - f) kontrola spojovacího zařízení, brzd a elektrických spojení (pouze pro skupinu BE);
- 2) Skupiny B a B1: zvláštní jízdní úkony, které se zkoušejí s ohledem na bezpečnost silničního provozu

Zkouší se některé z těchto jízdních úkonů (alespoň dva jízdní úkony ze čtyř bodů, z nichž jedním úkonem je couvání):

- a) couvání na přímé silnici nebo couvání doprava nebo doleva za roh, při udržení správného jízdního pruhu;
- b) otočení vozidla do opačného směru jízdou vpřed a couváním;
- c) zaparkování vozidla a opuštění parkovacího místa (podélné, šikmé nebo kolmé parkování, a to jízdou vpřed a couváním, na rovině, do kopce nebo z kopce);
- d) zabrzdění za účelem zastavení přesně na určeném místě; provedení nouzového zastavení však není povinné.

3) Skupina BE – zvláštní jízdní úkony, které se zkoušejí s ohledem na bezpečnost silničního provozu:

- a) připojení přívěsu k motorovému vozidlu a odpojení přívěsu od motorového vozidla nebo odpojení přívěsu od motorového vozidla a opětné připojení přívěsu k motorovému vozidlu; tento jízdní úkon musí začínat s tažným vozidlem zaparkovaným vedle přívěsu (tj. nikoliv za sebou);
- b) couvání v zatáčce, jejíž zakřivení je ponecháno na rozhodnutí členských států;
- c) bezpečné zaparkování pro nakládku a vykládku.

4) Chování v provozu

Žadatelé v situacích běžného silničního provozu, při dodržení všech zásad bezpečnosti a všech nezbytných bezpečnostních opatření provedou tyto úkony:

- a) rozjezd: po zaparkování, po zastavení v provozu; při opouštění příjezdové cesty;
- b) jízdu po rovných silnicích; míjení protijedoucích vozidel, včetně úseků s omezeným prostorem;
- c) jízdu v zatáčkách;
- d) křižovatky: příjezd do křižovatky a průjezd křižovatkami a dálničními uzly;
- e) změnu směru: odbočování doleva a doprava; přejíždění mezi jízdními pruhy;
- f) příjezd na dálnici / výjezd z dálnice nebo podobné komunikace (je-li k dispozici): příjezd ze zrychlovacího pruhu; výjezd přes zpomalovací pruh;
- g) předjíždění/míjení: předjíždění jiných **účastníků silničního provozu, včetně cyklistů** (je-li to možné); jízdu podél překážek, například zaparkovaných aut; (popřípadě) předjíždění jinými vozidly; **[pozm. návrh 174]**

- ga) *samostatnou jízdu k určenému cíli, mimo konkrétní ukazatele odbočení; [pozm. návrh 175]*
- h) *zvláštní silniční prvky (jsou-li k dispozici): kruhové objezdy; **kruhové objezdy spolu s velkým vozidlem; pravostranné a levostranné řízení**; železniční úroňové přejezdy; tramvajové a autobusové zastávky; přechody pro chodce; **pruhy pro cyklisty**; jízdu do kopce a z kopce při velkém podélném sklonu; **změny gradientu**; tunely; [pozm. návrh 176]*
- ha) *interakci s jinými účastníky silničního provozu, včetně předvídání mrtvých úhlů a přiměřeného používání směrových ukazatelů; [pozm. návrh 177]*
- i) *nastupování do vozidla a opouštění vozidla, včetně ujištění se, že je bezpečné otevřít dveře vozidla a že tím nevznikne nebezpečí pro ostatní účastníky silničního provozu, jako jsou chodci, cyklisté a uživatelé mikromobility, se zvláštním důrazem na otevírání dveří vzdálenější rukou; [pozm. návrh 178]*
- j) *reakce na nebezpečné situace a jejich předvídání, a to i s použitím simulátorů. [pozm. návrh 179]*

8. Dovednosti a chování, které se zkoušejí ve skupinách C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E

1) Příprava a technická kontrola vozidla s ohledem na bezpečnost silničního provozu

Žadatelé prokáží, že jsou schopni přípravy pro bezpečnou jízdu splněním následujících požadavků:

- a) úprava sedadla podle potřeby k zajištění správné polohy při sezení;
- b) nastavení zpětných zrcátek, bezpečnostních pásů a opěrek hlavy, jsou-li k dispozici;
- c) namátkové kontroly stavu pneumatik, řízení, brzd, světel, světlometů, ukazatelů směru a výstražného zvukového zařízení;
- d) kontrola posilovačů brzd a systémů řízení; kontrola stavu kol, matic kol, blatníků, čelního skla, oken a stěračů, kapalin (například motorového oleje, chladicí směsi, kapaliny do ostřikovače); kontrola a používání přístrojové desky včetně záznamového zařízení podle nařízení (EU) č. 165/2014; Posledně uvedený požadavek se nevztahuje na žadatele o řidičský průkaz na vozidlo skupiny C1 nebo C1E, které nespádá do oblasti působnosti tohoto nařízení;

- e) kontrola tlaku vzduchu, vzduchových nádrží a odpružení;
 - f) kontrola bezpečnostních opatření týkajících se nakládání vozidla: karoserie, plachty, dveře od nákladního prostoru, nakládací mechanismus (je-li k dispozici), zamykání kabiny (je-li k dispozici), způsob nakládky, zabezpečení nákladu (pouze pro skupiny C, CE, C1, C1E);
 - g) kontrola spojovacího zařízení, brzd a elektrických spojení (pouze pro skupiny CE, C1E, DE, D1E);
 - h) schopnost přijmout zvláštní bezpečnostní opatření týkající se vozidla; kontrola karoserie, dveří pro cestující, nouzových východů, výbavy pro první pomoc, hasicích přístrojů a dalšího bezpečnostního vybavení (pouze pro skupiny D, DE, D1, D1E);
 - i) orientace v silniční mapě, plánování cesty, včetně užití elektronických navigačních systémů (nepovinné),
- 2) Zvláštní jízdní úkony, které se zkoušejí s ohledem na bezpečnost silničního provozu:
- a) připojení přívěsu k motorovému vozidlu a odpojení přívěsu od motorového vozidla nebo odpojení přívěsu od motorového vozidla a opětné připojení přívěsu k motorovému vozidlu; tento jízdní úkon musí začínat s tažným vozidlem zaparkovaným vedle přívěsu (tj. nikoliv za sebou) (pouze pro skupiny CE, C1E, DE, D1E);

- aa) různé mechanismy spojování přívěsu s nákladním vozidlem, se zohledněním spojovacího zařízení točnice u návěsných souprav (u návěsů) a ojí závěsných zařízení u přívěsů s ojí (u spřaženého nákladního vozidla), jakož i standardní provozní postupy a protokoly pro připojování a odpojování přívěsů od nákladních vozidel při použití těchto mechanismů spojování; [pozn. návrh 184]*
- b) couvání v zatáčce, jejíž zakřivení je ponecháno na rozhodnutí členských států;
- c) bezpečné zaparkování pro nakládku/vykládku na nakládací rampě/plošině nebo podobném zařízení (pouze pro skupiny C, CE, C1, C1E, **T**); **[pozn. návrh 185]**
- d) parkování s ohledem na bezpečné vystupování cestujících z autobusu a nastupování cestujících do autobusu (pouze pro skupiny D, DE, D1, D1E).

3) Chování v provozu

Žadatelé v situacích běžného silničního provozu, při dodržení všech zásad bezpečnosti a všech nezbytných bezpečnostních opatření provedou tyto úkony:

- a) rozjezd: po zaparkování, po zastavení v provozu; při opouštění příjezdové cesty;

- b) jízdu po rovných silnicích; míjení protijedoucích vozidel, včetně úseků s omezeným prostorem;
- c) jízdu v zatáčkách;
- d) křižovatky: příjezd do křižovatky a průjezd křižovatkami a dálničními uzly;
- e) změnu směru: odbočování doleva a doprava; přejíždění mezi jízdními pruhy, ***otáčení do opačného směru***; [pozm. návrh 186]
- ea) zohlednění mrtvých úhlů***; [pozm. návrh 187]
- f) příjezd na dálnici / výjezd z dálnice nebo podobné komunikace (je-li k dispozici): příjezd ze zrychlovacího pruhu; výjezd přes zpomalovací pruh;
- g) předjíždění/míjení: předjíždění jiných vozidel ***účastníků silničního provozu a uživatelů mikromobility, včetně cyklistů a chodců*** (je-li to možné); jízdu podél překážek, například zaparkovaných aut; (popřípadě) předjíždění jinými vozidly; [pozm. návrh 188]

- h) zvláštní silniční prvky (jsou-li k dispozici): kruhové objezdy *spolu s velkým vozidlem; jízda vlevo a vpravo*; železniční úroňové přejezdy; tramvajové a autobusové zastávky; přechody pro chodce, *pruhy pro cyklisty*; jízdu do kopce a z kopce při velkém podélném sklonu; tunely; [pozm. návrh 189]
 - i) *nastupování do vozidla a opouštění vozidla, včetně ujištění se, že je bezpečné otevřít dveře vozidla a že tím nevznikne nebezpečí pro ostatní účastníky silničního provozu, jako jsou chodci, cyklisté a uživatelé mikromobility.* [pozm. návrh 190]
 - ia) *bezpečnostní opatření, která je třeba učinit při bezpečném nastupování do vozidla a výstupu z něj.* [pozm. návrh 191]
- 4) Bezpečné a energeticky účinné řízení:
- a) řídit s ohledem na zajištění bezpečnosti a snížení spotřeby paliva/energie a emisí při zrychlování, zpomalování, jízdě do kopce a z kopce, *udržování vzdálenosti od vozidla vpředu; předjíždění v zatáčce, změně jízdního pruhu, pravidlech přednosti v jízdě, rychlostních omezeních*; [pozm. návrh 192]

b) reagování a předvídání nebezpečných situací, **včetně** pomoci simulátorů
[pozm. návrh 193]

9. Vyhodnocení zkoušky dovedností a chování

1) Pro každou z řídicích situací uvedených v bodech 6, 7 a 8 odráží hodnocení dovednost, s jakou žadatel zvládá řízení vozidla, a předvedenou schopnost naprosto bezpečně řídit v provozu na pozemních komunikacích. Zkoušející se během zkoušky musí cítit bezpečně. Chyby v řízení nebo nebezpečné chování bezprostředně ohrožující bezpečnost zkušebního vozidla, jeho cestujících nebo dalších účastníků silničního provozu mají za následek nesložení zkoušky bez ohledu na to, zda musí zkoušející nebo doprovázející osoba zasáhnout. Avšak je na zkoušejícím, aby rozhodl, zda má být praktická zkouška dokončena.

Zkoušející jsou vyškoleni tak, aby byli schopni správně vyhodnotit schopnost žadatelů bezpečně řídit. Práci zkoušejících sleduje a dozoruje **nezávislý** orgán pověřený členským státem, aby bylo zajištěno správné a důsledné provádění hodnocení chyb v souladu s normami stanovenými v této příloze. **[pozm. návrh 194]**

- 2) Během hodnocení věnuje zkoušející zvláštní pozornost tomu, zda žadatelé vykazují defenzivní a sociální řídičské chování. To se odráží v celkovém způsobu řízení a zkoušející toto bere v úvahu při celkovém hodnocení žadatele. Celkové hodnocení zahrnuje přizpůsobivé a rozhodné (bezpečné) řízení, zohlednění stavu vozovky a povětrnostních podmínek, respektování okolního dopravního provozu, respektování zájmů ostatních účastníků silničního provozu (zejména zranitelných účastníků silničního provozu) a předvídání.
- 3) Zkoušející dále hodnotí, zda žadatel:
- a) ovládá vozidlo; přičemž bere v úvahu: správné používání bezpečnostních pásů, **moderních bezpečnostních asistentů a asistentů řízení**, zpětných zrcátek, opěrek hlavy; sedadel; správné používání světel a ostatního vybavení; správné používání spojky, převodovky, plynového pedálu, brzdového systému (včetně třetího brzdového systému, je-li k dispozici) a řízení; ovládání vozidla za různých podmínek, při různých rychlostech; stabilitu na silnici; hmotnost, rozměry a vlastnosti vozu; hmotnost a druh nákladu (pouze pro skupiny BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E, **T**); pohodlí cestujících (pouze pro skupiny D, DE, D1, D1E) (bez příliš rychlého přidávání plynu, s plynulým řízením a bez prudkého brzdění); **[pozm. návrh 195]**

- b) řídí hospodárně, bezpečně a energeticky účinně, s přihlédnutím k otáčkám motoru za minutu, přeřazování, brzdění a akceleraci **a za použití vestavěných asistentů řízení nebo bezpečnostních asistentů** (pouze pro skupiny B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E); **[pozm. návrh 196]**
- c) vyhovuje pravidlům pro pozorovací schopnosti: panoramatické vidění; správné používání zrcátek **a nových technologií**; vidění na dlouhé, střední a krátké vzdálenosti; **[pozm. návrh 197]**
- d) dodržuje přednost v jízdě: přednost v jízdě na křižovatkách a dálničních uzlech; dávání přednosti v jízdě za jiných okolností (například při změně směru, přejíždění mezi jízdními pruhy, zvláštních jízdních úkonech);
- e) má správnou pozici na silnici: správné řazení na silnici, do jízdních pruhů, na kruhových objezdech, v zatáčkách, přiměřeně podle typu a vlastností vozidla; předvídání změny zařazení;
- f) udržuje odstup: dodržování dostatečné vzdálenosti před sebou a po straně; dodržování dostatečného odstupu od ostatních účastníků silničního provozu, zejména od zranitelných účastníků silničního provozu;

- g) dodržuje rychlostní limity a doporučení: nepřekračování nejvyšší povolené rychlosti; přizpůsobování rychlosti povětrnostním podmínkám a silničnímu provozu a případně vnitrostátním rychlostním limitům; jízda takovou rychlostí, aby bylo možno zastavit na viditelném a volném úseku silnice; přizpůsobování rychlosti jízdy obecné rychlosti stejných účastníků silničního provozu;
- h) respektuje světelnou signalizaci, dopravní značky a ostatní značení: správné chování na světelné signalizaci; dodržování pokynů osob řídících dopravní provoz; správné chování podle dopravních značek (zákazových nebo příkazových); přiměřené jednání podle vodorovného značení na vozovce;
- i) respektuje signalizaci: dávání znamení podle potřeby, správně a včas; správná signalizace změny směru jízdy; přiměřené reagování na všechna znamení dávaná ostatními účastníky silničního provozu;
- j) ovládá brzdění a zastavování: včasné zpomalování, brzdění nebo zastavování podle okolností; předvídavost; používání různých brzdových systémů (pouze pro skupiny C, CE, D, DE); používání jiných postupů zpomalování jízdy než brzdění *a užívání vestavěných technologií* (pouze pro skupiny C, CE, D, DE).

[pozm. návrh 198]

10. Délka zkoušky

Délka zkoušky a ujetá vzdálenost je dostatečná pro posouzení dovedností a chování podle hlavy B této přílohy. V žádném případě není doba strávená řízením na silnici kratší než 25 minut pro skupiny A, A1, A2, B, B1 a BE a 45 minut pro ostatní skupiny. V tomto čase není zahrnuto přijetí žadatele, příprava vozidla, technická kontrola vozidla s ohledem na bezpečnost silničního provozu, zvláštní jízdní úkony a oznámení výsledku praktické zkoušky.

11. Místo zkoušky

Část zkoušky, kterou se ověřuje zvládnutí jízdních úkonů, může být prováděna na zvláštním zkušebním pozemku. Pokud je to proveditelné, část zkoušky, při které se hodnotí chování žadatele v provozu, se provádí na silnicích mimo zastavěné oblasti, na rychlostních silnicích (silnicích pro motorová vozidla) a dálnicích (nebo podobných komunikacích), a dále na všech druzích městských ulic (v obytných oblastech s povolenou rychlostí 30 a 50 km/h, na městských rychlostních komunikacích), čímž jsou zastoupeny různé druhy obtížných situací, se kterými se řidiči budou pravděpodobně setkávat. Je také žádoucí, aby se zkouška konala při různé intenzitě dopravního provozu. Čas strávený řízením na pozemní komunikaci se optimálně využije k posouzení chování žadatele v různých oblastech provozu, se kterými se může setkat, se zvláštním důrazem na střídání těchto oblastí.

II. ZNALOSTI, DOVEDNOSTI A CHOVÁNÍ PŘI ŘÍZENÍ VOZIDLA S VLASTNÍM POHONEM

Řidiči všech vozidel s vlastním pohonem mají vždy znalosti, dovednosti a chování popsané v bodech 1 až 9, a to s ohledem na jejich schopnost:

- rozpoznat a předvídat nebezpečné situace a rizika v dopravním provozu a zhodnotit jejich závažnost;
- dostatečně ovládat své vozidlo tak, aby se nevytvářely nebezpečné situace, a reagovat přiměřeně, kdyby se takové situace vyskytly,
- dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích, zejména ta, která jsou určena k zabránění dopravním nehodám a zachování plynulosti provozu,
- odhalit každou hlavní technickou závadu na svých vozidlech, zejména ty závady, které představují riziko pro bezpečnost, a umět je odpovídajícím způsobem odstranit,
- počítat se všemi faktory, které ovlivňují chování řidiče (například alkohol, únava, slabý zrak, *používání elektronických zařízení* atd.) tak, aby si zachovali naprosté využití schopností potřebných pro bezpečnou jízdu, [**pozm. návrh 199**]

- respektováním ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích pomáhat zajistit bezpečnost všech, zvláště těch nejzranitelnějších účastníků silničního provozu,
- mít dostatečné znalosti o rizikových faktorech souvisejících s *cyklisty, chodci a uživateli* mikromobility, [pozm. návrh 200]
- mít dostatečné znalosti o bezpečnosti v souvislosti s používáním vozidel na alternativní pohon,
- mít dostatečné znalosti o používání pokročilých asistenčních systémů pro řízení a dalších aspektů automatizace vozidla.

Členské státy *se vybízejí, aby přijaly a prováděly* vhodná opatření k zajištění toho, aby řidiči, kteří pozbyli znalosti, dovednosti a chování popsané v bodech 1 až 9, mohli znovu těchto znalostí a dovedností nabýt a nadále vykazovat chování, které je požadováno pro řízení vozidla s vlastním pohonem. *Členské státy mohou použít příjmy vyčleněné podle směrnice 2015/413 na finanční podporu těchto opatření.* [pozm. návrh 201]

PŘÍLOHA III

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY NA **ZPŮSOBILOST PRO** ŘÍZENÍ VOZIDLA S VLASTNÍM POHONEM [pozn. návrhy 258, 327a 338]

DEFINICE

1. Pro účely této přílohy se řidiči dělí do dvou skupin:
 - 1) Skupina 1: řidiči vozidel skupiny A, A1, A2, AM, B, B1, BE *a T*; [pozn. návrh 202]
 - 2) Skupina 2: řidiči vozidel skupiny C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E.
 - 3) Vnitrostátní právní předpisy *stanoví*, že ustanovení této přílohy určená pro řidiče třídy 2 se budou vztahovat i na řidiče vozidel skupiny B, kteří svůj řidičský průkaz používají k profesním účelům (taxi, sanitky apod.). [pozn. návrh 203]
2. Žadatelé o vydání prvního řidičského průkazu nebo o prodloužení platnosti řidičského průkazu se obdobně řadí do třídy, do které budou patřit, jakmile jim bude průkaz vydán nebo jeho platnost prodloužena.

**LÉKAŘSKÉ PROHLÍDKY ZPŮSOBILOST PRO ŘÍZENÍ VOZIDLA S VLASTNÍM
POHONEM [pozn. návrhy 259, 328 a 339]**

3. Skupina 1:

Žadatelé ***bud'*** provedou sebehodnocení, ***nebo se podrobí lékařskému vyšetření*** pro řízení vozidla s vlastním pohonem ***v souladu s vnitrostátním systémem platným v členském státě obvyklého bydliště.*** [pozn. návrhy 260 a 329]

Žadatelé jsou povinni podrobit se lékařskému vyšetření, ***včetně příslušného vyšetření zraku, jak je popsáno v bodě 6,*** během vyplňování nezbytných formalit nebo během zkoušek, které musí před vydáním řidičského průkazu složit, ***a to na základě odůvodněného lékařského stanoviska zdravotnického orgánu, jehož odborné znalosti jsou přiměřené s ohledem na komplexnost kombinovaných účelů této přílohy.*** [pozn. návrh 205]

Stejný postup se na řidiče vztahuje při prodlužování platnosti jejich řidičských průkazů. ***Při obnovování řidičských průkazů mohou být řidiči podrobeni lékařské prohlídce pro řízení motorového vozidla, sebehodnocení nebo jakékoli jiné formě posouzení způsobilosti k řízení v souladu s vnitrostátním systémem zavedeným v členském státě obvyklého bydliště. [pozm. návrhy 262, 331 a 341]***

3a. Členské státy mohou stanovit přísnější normy a pravidla pro vydání nebo každé další prodloužení platnosti řidičského průkazu, než jaké jsou stanoveny v této příloze. [pozm. návrh 206]

4. Skupina 2:

Žadatelé jsou povinni podrobit se lékařskému vyšetření ***své tělesné a duševní způsobilosti k řízení vozidla s vlastním pohonem*** před vydáním prvního řidičského průkazu a poté jsou řidiči kontrolováni při každém prodlužování platnosti řidičského průkazu v souladu s vnitrostátním systémem platným v členském státě obvyklého bydliště. ***Lékařskou prohlídku může provádět praktický lékař za předpokladu, že absolvoval on-line kurz odborné přípravy uvedený v čl. 10 odst. 8a. [pozm. návrh 207]***

4a. Stejný postup se na řidiče vztahuje při prodlužování platnosti jejich řidičských průkazů. [pozm. návrh 208]

5. Pravidla stanovená členskými státy pro vydání nebo každé další prodloužení platnosti řidičského průkazu mohou být přísnější než pravidla stanovená v této příloze.

ZRAK

6. Všichni žadatelé o řidičský průkaz **a o jeho prodloužení** se podrobí odpovídající prohlídce, kterou se prokáže, zda mají dostatečnou zrakovou ostrost, **měřenou prostřednictvím validované tabulky pro měření zrakové ostrosti**, a zorné pole pro řízení vozidel s vlastním pohonem. Existují-li důvodné pochybnosti o zrakové ostrosti žadatele, vyšetří žadatele příslušný zdravotnický orgán **nebo kvalifikovaný oční specialista schválený podle vnitrostátního práva**. Při této prohlídce je věnována pozornost zejména: zrakové ostrosti, zornému poli, vidění za šera, oslnění a kontrastní citlivosti, diplopii a ostatním zrakovým funkcím, jež mohou ovlivňovat bezpečné řízení. **[pozm. návrh 209]**

U řidičů skupiny 1 lze vydání řidičského průkazu zvážit ve „výjimečných jednotlivých případech“, kdy nelze splnit požadavek na zorné pole nebo zrakovou ostrost, ale existují důvody domnívat se, že vydání řidičského průkazu žadateli by neohrozilo bezpečnost silničního provozu; v takových případech řidič podstoupí prohlídku provedenou příslušným zdravotnickým orgánem **nebo kvalifikovaným očním specialistou schváleným podle vnitrostátního práva**, kterou se prokáže, že neexistují žádná další poškození funkce zraku, včetně oslnění, kontrastní citlivosti a vidění za šera. Řidič nebo žadatel rovněž splní praktickou zkoušku, kterou provede příslušný orgán. **[pozm. návrh 210]**

Skupina 1:

- 1) Žadatelé o vydání řidičského průkazu nebo o prodloužení jeho platnosti musí mít, v případě potřeby s použitím korekčních čoček, binokulární zrakovou ostrost nejméně 0,5 (*desetinný zápis*), při použití obou očí. **[pozm. návrh 211]**

Dále je třeba, aby rozsah horizontálního zorného pole byl alespoň 120 stupňů, dodatečný rozsah byl alespoň 50 stupňů na levou a pravou stranu a 20 stupňů směrem nahoru a dolů. V centrální krajině (20 stupňů) se nesmějí vyskytovat žádné vady.

Pokud bude odhaleno postupující oční onemocnění, může být řidičský průkaz vydán nebo obnoven pouze v případě, že se žadatel pravidelně podrobí vyšetření příslušným zdravotnickým orgánem.

- 2) Žadatelé o vydání řidičského průkazu nebo o jeho obnovení, kteří mají úplnou funkční ztrátu zraku na jednom oku nebo kteří používají pouze jedno oko (například v případě diplopie), musí mít zrakovou ostrost alespoň 0,5 (*desetinný zápis*), v případě potřeby za použití korekčních čoček. Příslušný zdravotnický orgán potvrdí, že toto monokulární vidění existuje dostatečně dlouho, aby došlo k adaptaci, a že vidění v tomto oku splňuje požadavky stanovené v bodě 6 podbodě 1. **[pozm. návrh 212]**
- 3) Ve všech případech nedávno rozvinuté diplopie či po ztrátě zraku v jednom oku následuje přiměřené období k přizpůsobení (například šest měsíců), během kterého řízení není povoleno. Po uplynutí takového období je řízení povoleno pouze na základě příznivého posudku ze strany odborníků na zrak a řízení. ***Zdravotnický orgán může stanovit dočasné požadavky a případně omezení nočního řízení.*** **[pozm. návrh 213]**

Skupina 2:

- 4) Žadatelé o vydání řidičského průkazu nebo o jeho obnovení musí mít zrakovou ostrost alespoň 0,8 (*desetinný zápis*) v lepším oku a alespoň 0,1 (*desetinný zápis*) v horším oku, v případě potřeby za použití korekčních čoček. Pokud jsou k dosažení hodnot 0,8 a 0,1 použity korekční čočky, jsou hodnoty minimální ostrosti (0,8 a 0,1) dosaženy buď korekcí pomocí brýlí se silou nepřesahující plus osm dioptrií, nebo pomocí kontaktních čoček. Žadatel musí korekci dobře snášet. ***Lékařskou prohlídku může provádět praktický lékař, který absolvoval on-line kurz odborné přípravy uvedený v čl. 10 odst. 8a. [pozm. návrh 214]***
- Dále je třeba, aby rozsah horizontálního zorného pole obou očí byl alespoň 160 stupňů, dodatečný rozsah byl alespoň 70 stupňů na levou a pravou stranu a 30 stupňů směrem nahoru a dolů. V centrální krajině (30 stupňů) se nesmějí vyskytovat žádné vady.

Řidičské průkazy nelze vydat nebo obnovit žadatelům nebo řidičům, *kteří vykazují významné změny vidění za šera*, s poruchou kontrastní citlivosti *a nedostatečným viděním po oslnění, s nepřiměřenou dobou zotavení v lepším oku* nebo s diplopií. [pozm. návrh 215]

Po značné ztrátě zraku v jednom oku následuje přiměřené období k přizpůsobení (například šest měsíců), během kterého není dotčené osobě řízení povoleno. Po uplynutí takového období je řízení povoleno pouze po příznivém posudku ze strany odborníků na zrak a řízení. *Příslušný zdravotnický orgán může řízení povolit za určitých podmínek nebo stanovit omezení.* [pozm. návrh 216]

SLUCH

7. Řidičské průkazy mohou být vydány nebo prodlouženy žadatelům nebo řidičům ve třídě 2 pouze na základě posudku příslušných zdravotnických orgánů; během lékařské prohlídky je věnována zvláštní pozornost možnosti kompenzace.

OSOBY S TĚLESNÝM POSTIŽENÍM

8. Řidičské průkazy nelze vydat nebo prodloužit žadatelům nebo řidičům s obtížemi nebo poruchami pohybového ústrojí, které jsou nebezpečné při řízení vozidla s vlastním pohonem.

Skupina 1:

- 1) Řidičské průkazy podléhající určitým omezením lze vydat žadatelům nebo řidičům s tělesným postižením na základě vydání posudku příslušného zdravotnického orgánu. Tento posudek vychází z lékařského posouzení zmíněných obtíží nebo poruch a v nezbytných případech z praktické zkoušky. V posudku je také uvedeno, jaké úpravy vozidla jsou nezbytné a zda musí řidič používat ortopedickou pomůcku, pokud zkouška dovedností a chování prokáže, že by s takovou pomůckou nebylo řízení nebezpečné.
- 2) Řidičské průkazy mohou být vydány nebo prodlouženy žadatelům s postupujícími onemocněními, pokud je daná osoba pravidelně vyšetřována, aby se zjistilo, zda je i nadále schopna řídit vozidlo naprosto bezpečně.

Je-li tělesné postižení neměnné, může být řídičský průkaz vydán nebo jeho platnost prodloužena, aniž by žadatel musel podstupovat pravidelná lékařská vyšetření.

Skupina 2:

- 3) Příslušný zdravotnický orgán pečlivě posoudí dodatečná rizika a nebezpečí spojená s řízením vozidel, na která se vztahuje definice této třídy.

KARDIOVASKULÁRNÍ NEMOCI

9. Kardiovaskulární problémy nebo nemoci mohou způsobit náhlé zhoršení mozkových funkcí, což představuje nebezpečí pro silniční provoz. Tyto nemoci jsou důvodem k rozhodnutí o dočasném nebo trvalém omezení řízení.

- 1) V případě následujících kardiovaskulárních nemocí smí být řídičské průkazy vydány nebo smí být jejich platnost prodloužena žadatelům nebo řidičům v uvedených skupinách pouze poté, co byla nemoc účinně léčena a bylo vydáno příslušné lékařské povolení, a v případě potřeby pod podmínkou pravidelných lékařských kontrol:

- a) bradyarytmie (poškození funkce sinusového uzlu a poruchy kondukce) a tachyarytmie (supraventrikulární a ventrikulární arytmie) s případem nebo případy synkopy v minulosti v důsledku poruch srdečního rytmu (použije se na skupiny 1 a 2);
- b) bradyarytmie: poškození funkce sinusového uzlu a poruchy kondukce s Möbitzovou atrioventrikulární blokádou II. typu druhého stupně, atrioventrikulární blokádou třetího stupně nebo alternující raménkovou blokádou (použije se pouze na skupinu 2);
- c) tachyarytmie (supraventrikulární a ventrikulární arytmie) spojená
 - se strukturálním onemocněním srdce a setrvalou komorovou tachykardií (použije se na skupiny 1 a 2), nebo
 - s polymorfní nesetrvalou komorovou tachykardií, setrvalou komorovou tachykardií nebo s indikací pro defibrilátor (použije se pouze na skupinu 2);
- d) příznaky anginy pectoris (použije se na skupiny 1 a 2);
- e) trvalá implantace nebo nahrazení kardiostimulátoru (použije se pouze na skupinu 2);

- f) implantace nebo nahrazení defibrilátoru nebo přiměřený či nepřiměřený výboj defibrilátoru (použije se pouze na skupinu 1);
- g) synkopa (přechodná ztráta vědomí a svalového tonu charakterizovaná rychlým nástupem, krátkým trváním a spontánním zotavením, k níž dochází v důsledku celkového nedokrvení mozkové tkáně z neznámé příčiny a u níž se předpokládá, že je podmíněna reflexem, bez žádného prokazatelného onemocnění srdce) (použije se na skupiny 1 a 2);
- h) akutní koronární syndrom (použije se na skupiny 1 a 2);
- i) stabilní angina pectoris, pokud se při mírné námaze neprojevují symptomy (použije se na skupiny 1 a 2);
- j) perkutánní koronární intervence (PCI) (použije se na skupiny 1 a 2);
- k) koronární arteriální bypass (CABG) (použije se na skupiny 1 a 2);
- l) tranzitorní ischemická ataka (TIA) (použije se na skupiny 1 a 2);
- m) významná stenóza krkavice (použije se pouze na skupinu 2);

- n) maximální průměr aorty převyšuje 5,5 cm (použije se pouze na skupinu 2);
- o) srdeční selhání:
 - klasifikace New York Heart Association (NYHA) I, II, III (použije se pouze na skupinu 1),
 - klasifikace NYHA I a II za předpokladu, že ejekční frakce levé komory činí alespoň 35 % (použije se pouze na skupinu 2).
- p) transplantace srdce (použije se na skupiny 1 a 2);
- q) zařízení na podporu srdeční činnosti (použije se pouze na skupinu 1);
- r) operace srdeční chlopně (použije se na skupiny 1 a 2);
- s) maligní hypertenze (zvýšení systolického krevního tlaku na hodnotu ≥ 180 mmHg nebo diastolického krevního tlaku na hodnotu ≥ 110 mmHg spojené s hrozcím nebo progresivním poškozením orgánů) (použije se na skupiny 1 a 2);
- t) krevní tlak stupně III (diastolický krevní tlak ≥ 110 mmHg a/nebo systolický krevní tlak ≥ 180 mmHg) (použije se pouze na skupinu 2);

- u) vrozená srdeční vada (použije se na skupiny 1 a 2);
 - v) hypertrofická kardiomyopatie, pokud je bez synkopy (použije se pouze na skupinu 1);
 - w) syndrom dlouhého QT intervalu se synkopou, torsade des pointes nebo QTc > 500 ms (použije se pouze na skupinu 1).
- 2) Pokud jde o následující kardiovaskulární nemoci, řidičské průkazy se nevydají ani se neprodlouží jejich platnost žadatelům nebo řidičům v uvedených skupinách:
- a) implantace defibrilátoru (použije se pouze na skupinu 2);
 - b) periferní cévní onemocnění – aneurysma hrudní a břišní aorty, přičemž maximální průměr aorty je takový, že hrozí závažné riziko náhlého protržení a následně události, která osobu náhle učiní nezpůsobilou (použije se na skupiny 1 a 2);
 - c) srdeční selhání:
 - klasifikace NYHA IV (použije se pouze na skupinu 1);
 - klasifikace NYHA III a IV (použije se pouze na skupinu 2);

- d) zařízení na podporu srdeční činnosti (použije se pouze na skupinu 2);
- e) onemocnění srdeční chlopně s aortální regurgitací, stenózou aorty, mitrální regurgitací nebo mitrální stenózou, pokud se funkční schopnost odhaduje na hodnotu NYHA IV nebo pokud došlo k případům synkopy (použije se pouze na skupinu 1);
- f) onemocnění srdeční chlopně s klasifikací NYHA III nebo IV nebo s ejekční frakcí (EF) pod 35 %, mitrální stenózou a závažnou plicní hypertenzí nebo s echokardiograficky diagnostikovanou závažnou stenózou aorty nebo stenózou aorty způsobující synkopy; s výjimkou zcela asymptomatické závažné stenózy aorty, pokud jsou splněny požadavky zátěžového testu (použije se pouze na skupinu 2);
- g) strukturální a elektrická kardiomyopatie – hypertrofická kardiomyopatie se synkopami v minulosti, nebo pokud jsou splněny dvě nebo více z těchto podmínek: tloušťka stěny levé komory činí > 3 cm, nesetrválá komorová tachykardie, náhlé úmrtí v rodině (příbuzného v prvním stupni), žádný nárůst krevního tlaku při námaze (použije se pouze na skupinu 2);

- h) syndrom dlouhého QT intervalu se synkopou, torsade des pointes a $QTc > 500$ ms (použije se pouze na skupinu 2);
- i) Brugadaův syndrom se synkopou nebo přerušení náhlé zástavy srdce (použije se na skupiny 1 a 2).

Řidičské průkazy smí být vydány nebo smí být jejich platnost prodloužena ve výjimečných případech, pokud je to řádně odůvodněno příslušným lékařským posudkem a pod podmínkou pravidelných lékařských kontrol, které zajistí, že daná osoba je s přihlédnutím k jejímu zdravotnímu stavu i nadále schopna řídit vozidlo bezpečně.

3) Jiné kardiomyopatie

U žadatelů nebo řidičů s již dobře popsányými kardiomyopatiemi (například arytmogenní kardiomyopatie pravé komory, nonkompaktní kardiomyopatie, katecholaminergní polymorfní komorová tachykardie a syndrom krátkého QT) nebo s novými kardiomyopatiemi, jež mohou být odhaleny, se posoudí riziko událostí způsobujících náhlou neschopnost. Je zapotřebí důkladné hodnocení odborníka. Musí být zváženy prognostické ukazatele konkrétní kardiomyopatie.

- 4) Členské státy mohou omezit vydávání nebo prodlužování platnosti řidičských průkazů žadatelům nebo řidičům s jinými kardiovaskulárními nemocemi.

DIABETES MELLITUS

10. Pro účely následujících bodů platí tyto definice:

„závažnou hypoglykémii“ se rozumí stav, kdy je nutná pomoc jiné osoby;

„opakovanou hypoglykémii“ se rozumí druhá závažná hypoglykémie během 12 měsíců.

Skupina 1:

- 1) Řidičské průkazy lze vydat nebo obnovit žadatelům nebo řidičům, kteří trpí onemocněním diabetes mellitus. Během užívání léků se podrobí posudku příslušného zdravotnického orgánu a pravidelným lékařským kontrolám odpovídajícím jednotlivým případům, interval mezi nimi však nepřesáhne deset let.
- 2) Žadatel nebo řidič, který trpí diabetem a užívá léky, u nichž hrozí riziko vyvolání hypoglykémie, musí prokázat, že rozumí rizikům, která hypoglykémie přináší, a že tento stav dokáže dostatečně kontrolovat, ***včetně prostřednictvím systému průběžného sledování, pokud to příslušný zdravotnický orgán považuje za nezbytné. [pozm. návrh 217]***

Řidičské průkazy se nevydají ani se neprodlouží jejich platnost žadatelům nebo řidičům, kteří nejsou o hypoglykémii dostatečně informováni.

Řidičské průkazy se nevydají ani se neprodlouží jejich platnost žadatelům nebo řidičům, kteří trpí opakující se závažnou hypoglykemií, pokud to nedoporučí příslušný lékařský posudek a pod podmínkou pravidelných lékařských kontrol. V případě opakující se závažné hypoglykémie během bdělého stavu se řidičský průkaz nevydá ani se neprodlouží jeho platnost, dokud neuplynou 3 měsíce od poslední příhody.

Řidičské průkazy smí být vydány nebo smí být prodloužena jejich platnost ve výjimečných případech, pokud je to řádně odůvodněno příslušným lékařským posudkem a pod podmínkou pravidelných lékařských kontrol, které zajistí, že daná osoba je s přihlédnutím k jejímu zdravotnímu stavu i nadále schopna řídit vozidlo bezpečně.

Skupina 2:

- 3) U řidičů, kteří trpí onemocněním diabetes mellitus, lze zvážit vydání/obnovení řidičských průkazů třídy 2. Po podání léku, který nese riziko vyvolání hypoglykémie (tj. inzulínu a některých tablet), platí následující kritéria:

- a) v předcházejících 12 měsících nedošlo k žádným závažným hypoglykemickým příhodám;
- b) řidič si je hypoglykémie plně vědom;
- c) řidič musí prokázat odpovídající kontrolu stavu pomocí měřidel glukózy v krvi, inzulinové pumpy, inzulinového pera a/nebo hybridní uzavřené smyčky, a to nejméně dvakrát denně a v době, která je důležitá pro řízení;
- d) řidič musí prokázat, že rozumí rizikům, která hypoglykémie přináší;
- e) v souvislosti s diabetem neexistují žádné jiné komplikace.

Dále se v těchto případech řidičské průkazy vydávají ***nebo se prodlužuje jejich platnost*** pouze na základě ***kladného*** posudku příslušného zdravotnického orgánu a pravidelného lékařského přezkumu ***prováděného zdravotnickým specialistou*** v nejdéle tříletých intervalech. [pozm. návrh 218]

- 4) Závažná hypoglykemická příhoda během bdělého stavu, a to i taková, která s řízením nesouvisí, se oznámí a na jejím základě se nechá přehodnotit stav pro vydání řidičského průkazu.

NEUROLOGICKÁ ONEMOCNĚNÍ A SYNDROM OBSTRUKČNÍ SPÁNKOVÉ APNOE

11. Pro žadatele s neurologickým onemocněním a syndromem obstrukční spánkové apnoe platí následující pravidla.

NEUROLOGICKÁ ONEMOCNĚNÍ

- 1) Řidičské průkazy nelze vydat nebo prodloužit žadatelům nebo řidičům s vážným neurologickým onemocněním, není-li žádost podložena **kladným** posudkem, **který vypracuje zdravotnický specialista nebo příslušný zdravotnický orgán. [pozm. návrh 219]**

Neurologické poruchy spojené s **vývojovými vadami**, chorobami nebo **zdravotními či** chirurgickými zákroky, které ovlivňují centrální nebo periferní nervový systém, vedoucí ke **kognitivním, behaviorálním**, smyslovým nebo motorickým poruchám a ovlivňující **výkon/funkci**, rovnováhu a koordinaci, se náležitě zohlední vzhledem k jejich vlivu na funkce. **Je třeba vzít v úvahu riziko** dalšího zhoršení **poruchy a soulad s léčbou**. V takových případech může být vydání nebo prodloužení řidičského průkazu podmíněno pravidelnými posudky pro případ rizika zhoršení stavu. **[pozm. návrh 220]**

SYNDROM OBSTRUKČNÍ SPÁNKOVÉ APNOE

2) Pro účely následujících bodů:

„středně těžký syndrom obstrukční spánkové apnoe“ znamená počet apnoí a hypopnoí za hodinu (index apnoe/hypopnoe) mezi 15 a 29;

„těžký syndrom obstrukční spánkové apnoe“ znamená index apnoe/hypopnoe 30 nebo více, přičemž oba jsou spojeny s nadměrnou ospalostí během dne.

- 3) Žadatelům nebo řidičům, u nichž existuje podezření na středně těžký nebo těžký syndrom obstrukční spánkové apnoe, se před vydáním nebo obnovením řidičského průkazu doporučí další konzultace u příslušného zdravotnického orgánu. Až do potvrzení diagnózy jim může být doporučeno neřídít motorová vozidla.
- 4) Řidičské průkazy mohou být vydány žadatelům nebo řidičům se středně těžkým či těžkým syndromem obstrukční spánkové apnoe, kteří prokáží, že své onemocnění mají pod dostatečnou kontrolou, že se podrobují vhodné léčbě a zlepšuje se u nich případná ospalost, což potvrdí posudek příslušného zdravotnického orgánu.

- 5) Žadatelé nebo řidiči, kteří se léčí se středně těžkým nebo těžkým syndromem obstrukční spánkové apnoe, musí absolvovat pravidelné lékařské prohlídky v intervalech, které nepřekračují tři roky v případě řidičů skupiny 1 a jeden rok v případě řidičů skupiny 2, s cílem stanovit míru dodržování léčby, potřebu jejího pokračování a zachování dobrého dozoru.

EPILEPSIE

12. Epileptické záchvaty nebo jiné náhlé poruchy vědomí představují vážné nebezpečí pro bezpečnost silničního provozu, pokud se přihodí osobě řídící vozidlo s vlastním pohonem.

Pro účely následujících bodů:

„epilepsii“ se rozumí zdravotní stav, kdy dotyčná osoba měla dva nebo více epileptických záchvatů v období kratším pěti let.

„vyvolaným epileptickým záchvatem“ se rozumí záchvat, který byl způsoben rozpoznatelným příčinným faktorem, jehož se lze vyvarovat.

Osobě, která má první či ojedinělý záchvat nebo ztrátu vědomí, se doporučí, aby neřídila. Vyžaduje se vydání odborné zprávy, ve které je uvedeno období zákazu řízení a požadovaná následná kontrola.

U dotčené osoby je nanejvýš důležité identifikovat specifický epileptický syndrom a druh záchvatu, aby bylo možné provést řádné posouzení bezpečnosti řízení dotčené osoby (včetně rizika dalších záchvatů) a zahájení vhodné léčby. Toto učiní neurolog.

Skupina 1:

- 1) Držení řidičských průkazů řidiči třídy 1, kteří jsou posuzováni kvůli epilepsii, se přezkoumává, dokud dotčení řidiči nebudou prosti záchvatu po dobu alespoň pěti let.

Jestliže dotčená osoba trpí epilepsií, nepovažují se kritéria pro nepodmíněné vydání řidičského průkazu za splněná. O této skutečnosti je třeba uvědomit orgán vydávající řidičské průkazy.

- 2) Vyvolaný epileptický záchvat: žadatele, jenž utrpěl takový záchvat způsobený rozpoznatelným příčinným faktorem, u kterého je malá pravděpodobnost opakování při řízení, lze v jednotlivých případech na základě neurologického posudku prohlásit za způsobilého k řízení (je-li vhodné posouzení, je v souladu s ostatními příslušnými částmi přílohy III (například v případě alkoholu či jiného faktoru souvisejícího s úmrtností)).
- 3) První či ojedinělý nevyvolaný záchvat: žadatele, u kterého se vyskytl první nevyvolaný epileptický záchvat, lze prohlásit za způsobilého k řízení po období šesti měsíců, kdy byl prost záchvatů, pokud bylo provedeno odpovídající lékařské posouzení. Vnitrostátní orgány mohou povolit řidičům s rozpoznatelnými dobrými prognostickými ukazateli řídit dříve.
- 4) Jiná ztráta vědomí: ztráta vědomí se posuzuje podle rizika jejího opakování při řízení.
- 5) Epilepsie: řidiče či žadatele lze prohlásit za způsobilé k řízení po uplynutí období jednoho roku, kdy byli prosti dalších záchvatů.

- 6) Záchvaty pouze ve spánku: žadatele nebo řidiče, který nikdy neměl jiné záchvaty než záchvaty ve spánku, lze prohlásit za způsobilého k řízení, pokud tento vzor výskytu přetrvává po období, jež nesmí být kratší než období prosté záchvatu vyžadované v případě epilepsie. Dojde-li k výskytu záchvatu v bdělém stavu, vyžaduje se před vydáním řidičského průkazu jednoleté období prosté další takové příhody (viz „Epilepsie“, v bodě 12 podbodě 5).
- 7) Záchvaty, jež nemají vliv na vědomí či schopnost jednat: žadatele nebo řidiče, který nikdy neměl jiné záchvaty než záchvaty, u kterých bylo výlučně prokázáno, že neovlivňují vědomí ani nezpůsobují jakékoli funkční poškození, lze prohlásit za způsobilého k řízení, pokud tento vzorec výskytu přetrvává po období, jež není kratší než období prosté záchvatu vyžadované v případě epilepsie. Dojde-li k výskytu jakéhokoli jiného druhu záchvatů, vyžaduje se před vydáním řidičského průkazu jednoleté období prosté další takové příhody (viz „Epilepsie“ v bodě 12 podbodě 5).

- 8) Záchvaty v důsledku změny na pokyn lékaře či omezení antiepileptické léčby: pacientu lze doporučit, aby neřídil od zahájení období snižování léčebné dávky a následně po období šesti měsíců po ukončení léčby. V případě záchvatů, ke kterým dochází během období změny či snížení léčebné dávky na pokyn lékaře, je při obnovení dříve účinné léčby třeba období tří měsíců, kdy pacient neřídí.
- 9) Po chirurgické léčbě epilepsie: viz „Epilepsie“ v bodě 12 podbodě 5.

Skupina 2:

- 10) Žadatel během požadovaného období bez výskytu záchvatů neužívá léčebné antiepileptické přípravky. Provede se odpovídající následná lékařská kontrola. Rozsáhlá neurologická vyšetření musí prokázat, že na elektroencefalogramu (EEG) není patrná žádná související cerebrální patologie ani epileptiformní aktivita. Po akutní příhodě se provede vyšetření EEG a vhodné neurologické posouzení.

- 11) Vyvolaný epileptický záchvat: žadatele, jenž utrpěl vyvolaný epileptický záchvat způsobený rozpoznatelným příčinným faktorem, u kterého je malá pravděpodobnost opakování při řízení, lze v jednotlivých případech na základě neurologického posudku prohlásit za způsobilého k řízení ***vozidel za účelem vlastní přepravy, nikoli však přepravy jiných osob***. Po akutní příhodě se provede vyšetření EEG a vhodné neurologické posouzení. **[pozm. návrh 222]**
- Osoba se strukturálním vnitřním poškozením mozku, u které je zvýšené riziko záchvatů, by neměla být způsobilá k řízení vozidel třídy 2, dokud se riziko epilepsie nesníží na alespoň 2 % za rok. Je-li vhodné posouzení, je v souladu s ostatními příslušnými částmi přílohy III (například v případě alkoholu).
- 12) První či ojedinělý nevyvolaný záchvat: žadatele, u kterého se vyskytl první nevyvolaný epileptický záchvat, lze prohlásit za způsobilého k řízení po uplynutí období pěti let, kdy byl bez pomoci antiepileptických léčiv prost záchvatů, pokud bylo provedeno odpovídající neurologické posouzení. ~~Vnitrostátní orgány mohou povolit řidičům s rozpoznatelnými dobrými prognostickými ukazateli řídit dříve.~~ **[pozm. návrh 223]**

- 13) Jiná ztráta vědomí: ztráta vědomí se posuzuje podle rizika jejího opakování při řízení. Riziko opakování činí 2 % za rok či méně.
- 14) Epilepsie: má být dosaženo 10 let bez výskytu dalších záchvatů bez pomoci antiepileptických léčiv. Vnitrostátní orgány mohou povolit řidičům s rozpoznatelnými dobrými prognostickými ukazateli řídit dříve. To platí rovněž v případě „dětské epilepsie“.

Jisté poruchy (například arteriovenózní deformace nebo vnitřní krvácení do mozku) provází zvýšené riziko záchvatů, přestože k samotným záchvatům ještě nedošlo. V takovém případě provede příslušný zdravotnický orgán posouzení; k povolení vydání řidičského průkazu riziko výskytu záchvatu je 2 % za rok či nižší.

MENTÁLNÍ POSTIŽENÍ

13. Pro žadatele nebo řidiče s mentálním nebo duševním postižením platí následující pravidla.

Skupina 1:

- 1) Řidičské průkazy nelze vydat nebo prodloužit žadatelům nebo řidičům s:
 - a) vážnými duševními poruchami, *kognitivními, či behaviorálními*, at' vrozenými, či způsobenými nemocí, úrazem nebo neurochirurgickými operacemi; **[pozm. návrh 224]**
 - b) ~~vážným mentálním postižením;~~ **[pozm. návrh 225]**
 - c) poruchami osobnosti vedoucími k vážným poruchám úsudku, chování nebo adaptability, **[pozm. návrh 226]**

není-li žádost podložena posudkem příslušného zdravotnického orgánu, a v případě potřeby podmíněna pravidelnými lékařskými kontrolami.

Skupina 2:

- 2) Příslušný zdravotnický orgán pečlivě posoudí dodatečná rizika a nebezpečí spojená s řízením vozidel, na která se vztahuje definice této třídy. ***Příslušný zdravotnický orgán může stanovit dočasné požadavky nebo stanovit omezení pro řízení.*** **[pozm. návrh 227]**

ALKOHOL

14. Požívání alkoholu představuje závažné nebezpečí pro bezpečnost silničního provozu. Vzhledem k rozsahu tohoto problému musí být lékařská obec velmi ostražitá.

Skupina 1:

- 1) Řidičské průkazy nelze vydat nebo prodloužit žadatelům nebo řidičům, kteří ***trpí poruchami způsobenými konzumací*** alkoholu nebo ***kteří*** nejsou schopni zdržet se řízení pod vlivem alkoholu, pokud nejsou uplatněna vhodná omezení prostřednictvím ***jejich účasti na rehabilitačních programech, včetně sledování a lékařského dohledu, a*** technologií umožňujících kompenzaci závislosti (***mimo jiné*** prostřednictvím povinného používání alkoholového blokátoru).

[pozm. návrh 228]

Po prokázaném období abstinence, na základě ***kladného*** posudku příslušného zdravotnického orgánu a pod podmínkou pravidelných lékařských kontrol ***příslušným zdravotním orgánem***, může být řidičský průkaz vydán nebo prodloužen žadatelům nebo řidičům, kteří byli v minulosti závislí na alkoholu, bez dalších omezení. **[pozm. návrh 229]**

Skupina 2:

- 2) Příslušný zdravotnický orgán pečlivě posoudí dodatečná rizika a nebezpečí spojená s řízením vozidel, na která se vztahuje definice této třídy.
- 2a) ***Příslušný zdravotnický orgán může stanovit dočasné požadavky a případně omezení pro řízení. [pozm. návrh 230]***

DROGY A LÉČIVÉ PŘÍPRAVKY

15. Pro léky a léčivé přípravky platí následující pravidla.

Zneužívání:

- 1) Řidičské průkazy nelze vydat nebo prodloužit žadatelům nebo řidičům, kteří ***užívají psychotropní nebo omamné látky***, bez ohledu na skupinu požadovaného řidičského oprávnění. **[pozm. návrh 231]**

Pravidelné užívání:

Skupina 1:

- 2) Řidičské průkazy nelze vydat nebo prodloužit žadatelům nebo řidičům, kteří **zneužívají nebo** pravidelně užívají psychotropní látky, **pokud jejich množství může ovlivnit** schopnost řízení. Toto ustanovení platí i pro všechny další léčivé přípravky nebo jejich kombinace, které ovlivňují schopnost řídit.

Příslušný zdravotnický orgán může stanovit dočasné požadavky a případně omezení pro řízení. [pozm. návrh 232]

Skupina 2:

- 3) Příslušný zdravotnický orgán pečlivě posoudí dodatečná rizika a nebezpečí spojená s řízením vozidel, na která se vztahuje definice této třídy, **a může stanovit dočasné požadavky a případně omezení řízení. [pozm. návrh 233]**

PORUCHY LEDVIN

16. Pro žadatele s poruchami ledvin platí následující pravidla.

Skupina 1:

- 1) Řidičské průkazy mohou být vydány nebo prodlouženy žadatelům nebo řidičům s vážným selháním ledvin pouze na základě posudku příslušného zdravotnického orgánu a pod podmínkou pravidelných lékařských kontrol.

Skupina 2:

- 2) Kromě výjimečných případů řádně odůvodněných posudkem příslušného zdravotnického orgánu a podmíněných pravidelnými lékařskými kontrolami nelze řidičské průkazy vydat nebo prodloužit žadatelům nebo řidičům s vážnou a nevléčitelnou renální nedostatečností.

RŮZNÁ USTANOVENÍ

17. Následující ustanovení jsou považována za různá.

Skupina 1:

- 1) Na základě posudku příslušného zdravotnického orgánu, a v případě potřeby pod podmínkou pravidelných lékařských kontrol, může být řídičský průkaz vydán nebo prodloužen žadatelům nebo řidičům, kterým byl transplantován některý orgán nebo mají umělý implantát, který ovlivňuje schopnost řídit.

Skupina 2:

- 2) Příslušný zdravotnický orgán pečlivě posoudí dodatečná rizika a nebezpečí spojená s řízením vozidel, na která se vztahuje definice této třídy.

Všeobecně platí, že pokud žadatelé nebo řidiči mají jakoukoliv poruchu, která není uvedena v bodech této přílohy, ale u které se předpokládá, že představuje nebo způsobí funkční neschopnost ovlivňující bezpečnost řízení, nelze řídičské průkazy vydat nebo prodloužit, není-li žádost podložena posudkem příslušného zdravotnického orgánu a v případě nutnosti podmíněna pravidelnými lékařskými kontrolami.

PŘÍLOHA IV

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY PRO OSOBY, KTERÉ PROVÁDĚJÍ PRAKTICKÉ ZKOUŠKY ŘÍZENÍ

1. Schopnosti požadované od zkušební komisaře
 - 1) Osoba oprávněná k provádění praktického hodnocení výkonu kandidáta při řízení ve vozidle s vlastním pohonem musí mít znalosti, dovednosti a vědomosti související s tématy uvedenými v bodě 1 podbodech 2 až 6.
 - 2) Schopnosti zkušební komisaře jsou relevantní pro hodnocení výkonu kandidáta usilujícího o oprávnění k řízení vozidel skupiny, pro kterou probíhá řídicí zkouška.
 - 3) Znalosti a vědomosti o řízení a hodnocení:
 - a) teorie chování při řízení;
 - b) vnímání rizika a předcházení nehodám;

- c) osnova zaměřená na normy pro řidičskou zkoušku;
- d) požadavky řidičské zkoušky;
- e) příslušné právní předpisy pro silniční provoz a dopravu, včetně příslušných právních předpisů Unie a vnitrostátních právních předpisů a výkladových směrnic,
- f) teorie a techniky hodnocení;
- g) defenzivní řízení;

ga) pochopení a pozornost věnovaná zranitelnosti nemotorizovaných účastníků silničního provozu. [pozm. návrh 234]

4) Dovednosti pro hodnocení:

- a) schopnost přesně pozorovat, sledovat a vyhodnocovat celkový výkon kandidáta, zejména:
- b) správné a souhrnné rozpoznávání nebezpečných situací;
- c) přesné stanovení příčiny a pravděpodobného dopadu takových situací;

- d) dosažení způsobilosti a rozpoznávání chyb;
- e) vyrovnanost a zásadovost hodnocení;
- f) rychle vstřebávat informace a vybírat hlavní problémy;
- g) předvídat, rozpoznávat možné problémy a vytvářet strategie pro jejich řešení,
- h) poskytovat včasnou a konstruktivní zpětnou vazbu.

5) Osobní řídičské dovednosti:

Osoba oprávněná k provádění praktické zkoušky pro kteroukoliv skupinu řídičského průkazu musí být schopna vykazovat trvale vysokou úroveň při řízení daného typu vozidla s vlastním pohonem.

6) Kvalita služeb:

- a) stanovit, co může kandidát během zkoušky očekávat, a informovat jej o tom,
- b) sdělovat informace jasně a volit přitom obsah, styl a jazyk přizpůsobený adresátovi a situaci, a zodpovídat otázky kandidáta,
- c) zajistit zpětnou vazbu ohledně výsledku zkoušky;

d) s kandidáty jednat s respektem a nedělat mezi nimi rozdíl.

7) Znalosti o technické a fyzikální stránce vozidel:

a) znalosti o technické stránce vozidel, jako je řízení, pneumatiky, brzdy, světla, zvláště pro motocykly a těžká vozidla;

b) bezpečnost při nakládání;

c) znalosti o fyzikální stránce vozidel, jako je rychlost, tření, dynamika, energie.

8) Hospodárné řízení z hlediska spotřeby pohonných hmot / energie a šetrně k životnímu prostředí

2. Všeobecné podmínky

1) Zkušební komisař pro řidičskou oprávnění skupiny B:

a) je držitelem řidičského průkazu skupiny B po dobu nejméně 3 let;

b) je mu nejméně 23 let;

c) má úspěšně dokončenou výchozí kvalifikaci podle bodu 3 této přílohy a následně musí procházet systémem zabezpečování kvality a pravidelnými školeními podle bodu 4 této přílohy;

- d) má dokončeno odborné vzdělání vedoucí nejméně k dokončení úrovně 3 podle Mezinárodní standardní klasifikace vzdělávání (ISCED)¹;
 - e) současně nepůsobí jako komerční instruktor řízení v autoškole.
- 2) Zkušební komisař pro řídičská oprávnění ostatních skupin:
- a) je držitelem řídičského průkazu dané skupiny nebo má rovnocenné znalosti získané prostřednictvím odpovídající odborné kvalifikace,
 - b) má úspěšně dokončenou výchozí kvalifikaci podle bodu 3 této přílohy a následně musí procházet systémem zabezpečování kvality a pravidelnými školeními podle bodu 4 této přílohy;
 - c) je kvalifikovaným zkušebním komisařem pro řídičská oprávnění skupiny B po dobu nejméně 3 let; od tohoto období může být upuštěno, pokud může dotyčný zkušební komisař předložit důkaz o:

¹ [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_Standard_Classification_of_Education_\(ISCED\)#Implementation_of_ISCED_2011_.28levels_of_education.29](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_Standard_Classification_of_Education_(ISCED)#Implementation_of_ISCED_2011_.28levels_of_education.29).

- i) nejméně pětileté řídičské praxi v dané skupině nebo
 - ii) teoretickém a praktickém posouzení způsobilosti k řízení na úrovni vyšší, než je požadována pro získání řídičského průkazu, čímž by se tento požadavek stal zbytečným,
- d) má dokončeno odborné vzdělání vedoucí nejméně k dokončení úrovně 3 podle Mezinárodní standardní klasifikace vzdělávání (ISCED);
 - e) současně nepůsobí jako komerční instruktor řízení v autoškole.

3) Rovnocennost

- a) Členské státy mohou zmocnit zkušebního komisaře k provádění řídičských zkoušek skupiny AM, A1, A2 a A po získání výchozí kvalifikace stanovené v bodě 3 pro jednu z těchto skupin.

- b) Členské státy mohou zmocnit zkušebního komisaře k provádění řídičských zkoušek skupiny C1, C, D1 a D po získání výchozí kvalifikace stanovené v bodě 3 pro jednu z těchto skupin.
- c) Členské státy mohou zmocnit zkušebního komisaře k provádění řídičských zkoušek skupiny BE, C1E, CE, D1E a DE po získání výchozí kvalifikace stanovené v bodě 3 pro jednu z těchto skupin.

3. Výchozí kvalifikace

1) Počáteční školení

- a) Dříve, než může být osoba zmocněna k provádění řídičských zkoušek, musí uspokojivě dokončit školicí program, který členský stát případně určí, aby měla schopnosti stanovené v bodě 1.
- b) Členské státy stanoví, zda se obsah konkrétního školicího programu bude vztahovat na zmocnění k provádění řídičských zkoušek pro jednu nebo pro více než jednu skupinu řídičských průkazů.

2) Zkoušky

- a) Dříve, než může být osoba zmocněna k provádění řídičských zkoušek, musí prokázat dostatečnou úroveň znalostí, vědomostí, dovedností a způsobilosti v oblasti témat uvedených v bodě 1.
- b) Členské státy použijí postup zkoušení, který pedagogicky správným způsobem hodnotí schopnosti osoby podle bodu 1, zejména bodu 1 podbodů 4. Postup zkoušení je přístupný² a zahrnuje teoretickou část a praktickou část. Pokud je to vhodné, je možno použít hodnocení prováděné počítačem. Podrobnosti týkající se povahy a trvání zkoušek nebo hodnocení v rámci zkoušení jsou na uvážení jednotlivých členských států.
- c) Členské státy stanoví, zda se obsah konkrétního zkoušení bude vztahovat na zmocnění k provádění řídičských zkoušek pro jednu nebo pro více než jednu skupinu řídičských průkazů.

² V souladu s požadavky na přístupnost stanovenými v evropském aktu o přístupnosti (směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/882 ze dne 17. dubna 2019 o požadavcích na přístupnost u výrobků a služeb.

4. Zabezpečování kvality a pravidelná školení

1) Zabezpečení kvality

- a) Členské státy přijmou opatření pro zabezpečení kvality, aby bylo zaručeno udržování úrovně zkušebních komisařů.
- b) Opatření pro zabezpečení kvality zahrnují dohled nad zkušebními komisaři při práci, jejich další školení a opětovné akreditace, jejich nepřetržitý profesní rozvoj a pravidelné přezkoumávání výsledků řídičských zkoušek, které provedli.
- c) Členské státy zajistí, že každý zkušební komisař podléhá ročnímu dohledu s využitím opatření pro zabezpečení kvality uvedených v bodě 4 podbodě 1 písm. b). Členské státy navíc stanoví, že každý zkušební komisař je jednou za pět let sledován při provádění zkoušek, a to po minimální dobu představující v souhrnu alespoň půl dne, umožňující sledování několika zkoušek. Pokud jsou zjištěny problémy, přijmou se nápravná opatření. Osoba provádějící dohled je osoba k tomuto účelu zmocněná členským státem.

- d) Členské státy mohou stanovit, že pokud je zkušební komisař zmocněn k provádění řídičských zkoušek pro více než jednu skupinu, znamená splnění požadavku na dohled v souvislosti se zkouškami pro jednu skupinu splnění tohoto požadavku pro více než jednu skupinu.
- e) Práci zkoušejícího sleduje a dozoruje *nezávislý* orgán pověřený členským státem, aby bylo zajištěno správné a důsledné provádění hodnocení. **[pozn. návrh 235]**

2) Pravidelné školení.

- a) Členské státy stanoví, že pro zachování platnosti svého zmocnění se zkušební komisaři musí, bez ohledu na počet skupin, pro které jsou akreditováni, zúčastnit:
 - i) minimálního řádného pravidelného školení v celkové délce čtyř dnů za období dvou let s cílem:
 - udržet a osvěžit si nezbytné znalosti a dovednosti pro zkoušení *a komunikační dovednosti*, **[pozn. návrh 236]**

- rozvíjet nové schopnosti, které se staly nezbytným předpokladem pro výkon jejich povolání,
 - zajistit, že i nadále provádí zkoušky spravedlivým a jednotným způsobem,
- ii) minimálního pravidelného školení v celkové délce alespoň pěti dnů za období pěti let s cílem:
- rozvíjet a zachovat si nezbytné praktické dovednosti řízení.
- b) Členské státy přijmou vhodná opatření, která zajistí, aby zkušebními komisařům, u nichž platný systém zabezpečování kvality zjistil, že vykazují výrazně špatné výsledky, bylo neprodleně poskytnuto zvláštní školení.
- c) Pravidelné školení může mít svým charakterem podobu instruktáže, školení v učebně, tradiční nebo elektronicky vedené výuky a může probíhat jednotlivě nebo ve skupinách. Může zahrnovat opětovné akreditace podle norem, pokud to členské státy považují za vhodné.

- d) Členské státy mohou stanovit, že pokud je zkušební komisař zmocněn k provádění řídičských zkoušek pro více než jednu skupinu, znamená splnění požadavku pravidelného školení v souvislosti se zkouškami pro jednu skupinu splnění tohoto požadavku pro více než jednu skupinu, pokud je splněna podmínka uvedená v bodě 4 podbodě 2 písm. e).
- e) Pokud zkušební komisař neprováděl zkoušky pro některou skupinu po dobu 24 měsíců, je u tohoto zkoušejícího provedeno vhodné nové posouzení, než bude moci provádět řídičské zkoušky pro tuto skupinu. Toto nové posouzení může proběhnout jako součást požadavku podle bodu 4 podbodu 2 písm. a).

5. Nabytá práva

- 1) Členské státy mohou osobám zmocněným k provádění řídičských zkoušek bezprostředně před vstupem ~~ustanovení této~~ směrnice 2006/126/ES v platnost povolit, aby řídičské zkoušky prováděly i nadále, bez ohledu na to, že nebyly zmocněny v souladu se všeobecnými podmínkami podle bodu 2 či postupem výchozí kvalifikace podle bodu 3. **[pozm. návrh 237]**
- 2) Tito zkušební komisaři však podléhají opatřením pro pravidelný dohled a zabezpečení kvality stanoveným v bodě 4.

PŘÍLOHA V

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY NA VÝCVIK A ZKOUŠKY ŘIDIČŮ PRO JÍZDNÍ SOUPRAVY PODLE ČL. 6 ODS. 1 PÍSM. C) DRUHÉ ODRÁŽKY DRUHÉHO PODODSTAVCE

1. Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby:
 - a) schválily a dozorovaly výcvik podle čl. 10 odst. 1 písm. d) nebo
 - b) organizovaly zkoušky dovedností a chování podle čl. 10 odst. 1 písm. d).
2. Řidičský výcvik trvá nejméně 7 hodin.
3. Obsah řidičského výcviku

Řidičský výcvik je zaměřen na znalosti, dovednosti a chování popsané v bodech 2 a 7 přílohy II. Zvláštní pozornost je věnována dynamice pohybu vozidla, bezpečnostním kritériím, tažným vozidlům a přívěsům (spojovacímu zařízení), správnému nakládání a bezpečnostním prvkům;

Praktická část zahrnuje tyto úkony: zrychlování, zpomalování, couvání, brzdění, brzdná dráha do zastavení, přejíždění mezi pruhy, brzdění/vyhýbání, vybočování přívěsu, odpojení přívěsu od motorového vozidla a jeho opětovné připojení, parkování.

Každý účastník výcviku provede praktickou část a prokáže své dovednosti a chování na veřejných komunikacích;

Jízdní soupravy používané pro výcvik spadají do skupiny řídičských průkazů, o kterou účastníci zažádali.

4. Délka a obsah zkoušky dovedností a chování

Délka zkoušky a ujetá vzdálenost musí být dostatečná pro posouzení dovedností a chování podle bodu 3.

PŘÍLOHA VI

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY PRO ŘIDIČSKÝ VÝCVIK A ZKOUŠKY PRO MOTOCYKLY SKUPINY A (POSTUPNÝ PŘÍSTUP)

1. Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby:
 - a) schválily a dozorovaly výcvik podle čl. 10 odst. 1 písm. c) nebo
 - b) organizovaly zkoušky dovedností a chování podle čl. 10 odst. 1 písm. c).
2. Řidičský výcvik trvá nejméně 7 hodin.
3. Obsah řidičského výcviku
Řidičský výcvik zahrnuje všechny aspekty uvedené v bodě 6 přílohy II:
Každý účastník provede praktickou část a prokáže své dovednosti a chování na veřejných komunikacích.
Motocykly používané pro výcvik spadají do skupiny řidičských průkazů, o kterou účastníci zažádali.
4. Délka a obsah zkoušky dovedností a chování
Délka zkoušky a ujetá vzdálenost musí být dostatečná pro posouzení dovedností a chování podle bodu 3 této přílohy.

PŘÍLOHA VII
SROVNÁVACÍ TABULKA

Směrnice 2006/126/ES	Nářízení (EU) č. 383/2012	Nová směrnice
–		Článek 1
–		Čl. 2 odst. 1, 2, 3 a 12
–		Čl. 3 odst. 1, 2, 3, 4, 5 a 7
Čl. 1 odst. 1		Čl. 4 odst. 1
Čl. 1 odst. 2		Čl. 4 odst. 5 první pododstavec
Čl. 1 odst. 3 první pododstavec		Čl. 4 odst. 5 druhý pododstavec první věta
Čl. 1 odst. 3 druhý pododstavec		Čl. 4 odst. 5 druhý pododstavec druhá věta
Čl. 1 odst. 3 třetí pododstavec		Čl. 4 odst. 8
Čl. 1 odst. 4		–
Čl. 2 odst. 1		Čl. 3 odst. 6
Čl. 2 odst. 2		Čl. 4 odst. 3
Čl. 3 odst. 1		Čl. 4 odst. 2 první pododstavec
Čl. 3 odst. 2		Čl. 4 odst. 2 druhý pododstavec
Čl. 3 odst. 3		Čl. 4 odst. 4

–		Čl. 4 odst. 6 a čl. 4 odst. 7 první a druhý pododstavec
–		Článek 5
Čl. 4 odst. 1 první věta		Čl. 6 odst. 1
Čl. 4 odst. 1 druhá věta		Čl. 7 odst. 1, 2, 3 a 5
Čl. 4 odst. 2 úvodní text Čl. 4 odst. 2 první pododstavec		Čl. 6 odst. 1 písm. a) úvodní text Čl. 6 odst. 1 písm. a) první pododstavec
Čl. 4 odst. 2 první odrážka		Čl. 6 odst. 1 písm. a) první a druhá odrážka Čl. 2 odst. 5 a 6
Čl. 4 odst. 2 druhá odrážka Čl. 4 odst. 3 písm. a) třetí odrážka Čl. 4 odst. 4 písm. a) druhá odrážka		Čl. 7 odst. 1 písm. a)
Čl. 4 odst. 3 úvodní text		
Čl. 4 odst. 3 první odrážka		Čl. 2 odst. 8
Čl. 4 odst. 3 druhá odrážka		Čl. 2 odst. 9
Čl. 4 odst. 3 písm. a) úvodní text Čl. 4 odst. 3 písm. a) první a druhá odrážka		Čl. 6 odst. 1 písm. b) bod i) Čl. 6 odst. 1 písm. b) bod i) první a druhá odrážka
Čl. 4 odst. 3 písm. b) úvodní text Čl. 4 odst. 3 písm. b) první odrážka		Čl. 6 odst. 1 písm. b) bod ii) Čl. 6 odst. 1 písm. b) bod ii) první odrážka
Čl. 4 odst. 3 písm. b) druhá odrážka Čl. 4 odst. 4 písm. b) pátý pododstavec Čl. 4 odst. 4 písm. c) druhá odrážka Čl. 4 odst. 4 písm. e) třetí odrážka		Čl. 7 odst. 1 písm. b)

<p>Čl. 4 odst. 3 písm. c) úvodní text</p> <p>Čl. 4 odst. 3 písm. c) bod i) úvodní text</p> <p>Čl. 4 odst. 3 písm. c) bod ii) úvodní text</p>		<p>Čl. 6 odst. 1 písm. b) bod iii)</p> <p>Čl. 6 odst. 1 písm. b) bod iii) první odrážka</p> <p>Čl. 6 odst. 1 písm. b) bod iii) druhá odrážka</p>
<p>Čl. 4 odst. 3 písm. c) bod i) první odrážka</p>		<p>Čl. 7 odst. 1 písm. c) bod i)</p>
<p>Čl. 4 odst. 3 písm. c) bod ii) první odrážka</p>		<p>Čl. 7 odst. 1 písm. c) bod ii)</p>
<p>Čl. 4 odst. 4 úvodní text</p>		<p>Čl. 6 odst. 1 písm. c) úvodní text</p>
<p>Čl. 4 odst. 4 první odrážka</p>		<p>Čl. 2 odst. 10</p>
<p>Čl. 4 odst. 4 druhá odrážka</p>		<p>–</p>
<p>Čl. 4 odst. 4 písm. a) úvodní text</p>		<p>Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod i) úvodní text</p>
<p>Čl. 4 odst. 4 písm. a) první odrážka</p>		<p>Čl. 6 odst. 1 písm. a) druhá odrážka</p> <p>Čl. 2 odst. 7</p> <p>Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod i)</p> <p>Čl. 2 odst. 11</p>
<p>Čl. 4 odst. 4 písm. a) třetí odrážka</p>		<p>Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod i) druhý pododstavec</p>
<p>–</p>		<p>Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod i) třetí pododstavec</p>
<p>Čl. 4 odst. 4 písm. b) úvodní text</p> <p>Čl. 4 odst. 4 písm. b) první až čtvrtý pododstavec</p>		<p>Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod ii)</p> <p>Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod ii) první až čtvrtý pododstavec</p>
<p>Čl. 4 odst. 4 písm. c) úvodní text</p> <p>Čl. 4 odst. 4 písm. c) první odrážka</p>		<p>Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod iii)</p> <p>Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod iii) první odrážka</p>
<p>Čl. 4 odst. 4 písm. d)</p>		<p>Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod iv)</p>
<p>Čl. 4 odst. 4 písm. e) úvodní text</p> <p>Čl. 4 odst. 4 písm. e) první a druhá odrážka</p>		<p>Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod v)</p> <p>Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod v) první a druhá odrážka</p>

Čl. 4 odst. 4 písm. f)		Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod vi)
Čl. 4 odst. 4 písm. g) úvodní text Čl. 4 odst. 4 písm. g) první odrážka		Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod vii) první odrážka
Čl. 4 odst. 4 písm. g) druhá odrážka Čl. 4 odst. 4 písm. i) druhá odrážka		Čl. 7 odst. 1 písm. d) Čl. 7 odst. 1 písm. d)
Čl. 4 odst. 4 písm. h)		Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod viii)
Čl. 4 odst. 4 písm. i) úvodní text Čl. 4 odst. 4 písm. i) první odrážka		Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod ix)
Čl. 4 odst. 4 písm. j)		Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod x)
Čl. 4 odst. 4 písm. k) úvodní text Čl. 4 odst. 4 písm. k) první odrážka		Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod xi) Čl. 6 odst. 1 písm. c) bod xi) první odrážka
Čl. 4 odst. 4 písm. k) druhá odrážka		Čl. 7 odst. 1 písm. e)
Čl. 4 odst. 5		Čl. 6 odst. 2
Čl. 4 odst. 6 první pododstavec		Čl. 7 odst. 2
Čl. 4 odst. 6 druhý pododstavec		Čl. 7 odst. 3
Čl. 4 odst. 6 třetí a čtvrtý pododstavec		Čl. 7 odst. 4
Čl. 4 odst. 7		Čl. 7 odst. 5
Čl. 5 odst. 1		Čl. 8 odst. 1
Čl. 5 odst. 2		Čl. 8 odst. 1 druhý pododstavec
Čl. 6 odst. 1		Čl. 9 odst. 1
Čl. 6 odst. 2 úvodní text		Čl. 9 odst. 2 úvodní text

Čl. 6 odst. 2 písm. a)		Čl. 9 odst. 2 písm. a)
Čl. 6 odst. 2 písm. b)		Čl. 9 odst. 2 písm. b)
–		Čl. 9 odst. 2 písm. c)
Čl. 6 odst. 2 písm. c)		Čl. 9 odst. 2 písm. d)
Čl. 6 odst. 2 písm. d)		Čl. 9 odst. 2 písm. e)
Čl. 6 odst. 2 písm. e)		Čl. 9 odst. 2 písm. f)
Čl. 6 odst. 2 písm. f)		Čl. 9 odst. 2 písm. g)
–		Čl. 9 odst. 2 písm. h)
Čl. 6 odst. 3		Čl. 9 odst. 3
Čl. 6 odst. 4		Čl. 9 odst. 4
Čl. 7 odst. 1		Čl. 10 odst. 1
Čl. 7 odst. 2		Čl. 10 odst. 2
		Čl. 10 odst. 2 třetí pododstavec
Čl. 7 odst. 3 úvodní text Čl. 7 odst. 3 písm. a) a b)		Čl. 10 odst. 3 úvodní text Čl. 10 odst. 3 písm. a) a b)
Čl. 7 odst. 3 první pododstavec		Čl. 10 odst. 6
Čl. 7 odst. 3 druhý pododstavec		Čl. 10 odst. 3 první pododstavec
Čl. 7 odst. 3 třetí pododstavec		Čl. 10 odst. 2 třetí pododstavec
Čl. 7 odst. 3 čtvrtý pododstavec		
Čl. 7 odst. 3 pátý pododstavec		Čl. 10 odst. 2 pátý pododstavec
–		Čl. 10 odst. 2 sedmý pododstavec
–		Čl. 10 odst. 4
Čl. 7 odst. 4		Čl. 10 odst. 5
Čl. 7 odst. 5		Čl. 10 odst. 7

Článek 8		Čl. 4 odst. 8 a čl. 8 odst. 2 pro přílohu I Čl. 10 odst. 8 pro přílohy II, III, V a VI Čl. 16 odst. 2 pro přílohu IV
Článek 9		Článek 22
Článek 10		Čl. 16 odst. 1
Čl. 11 odst. 1, 2 a 3		Čl. 11 odst. 1, 2 a 3
Čl. 11 odst. 4 první a třetí pododstavec		Čl. 13 odst. 1
Čl. 11 odst. 4 druhý pododstavec		Čl. 13 odst. 2
–		Čl. 13 odst. 3 a 4
Čl. 11 odst. 5		Čl. 11 odst. 4
Čl. 11 odst. 6 první pododstavec		Čl. 12 odst. 2 první věta
Čl. 11 odst. 6 druhý pododstavec první věta		Čl. 12 odst. 5
Čl. 11 odst. 6 druhý pododstavec druhá věta		Čl. 12 odst. 2 druhá věta
–		Čl. 12 odst. 1, 3, 4, 6, 7, 8 a 9
–		Článek 14
–		Článek 15
Článek 12		Čl. 17 odst. 1
–		Čl. 17 odst. 2, 3 a 4

Článek 13		Článek 18
Článek 14		Článek 20
Čl. 15 odst. 1		Čl. 19 odst. 1
Čl. 15 odst. 2		Čl. 19 odst. 2
Čl. 15 odst. 3		–
Čl. 15 odst. 4 první věta		Čl. 19 odst. 3 první pododstavec první věta
–		Čl. 19 odst. 3 první pododstavec druhá věta Čl. 19 odst. 3 druhý pododstavec
Čl. 15 odst. 4 druhá věta		Čl. 19 odst. 3 třetí pododstavec
–		Čl. 19 odst. 4 a 5
–		Článek 22
–		Článek 24
Článek 16		Článek 25
Článek 17		Článek 26
Článek 18		Článek 27
Článek 19		Článek 28

Příloha I		Příloha I část A1 a A2 Příloha I část D Příloha I část E
	Článek 1	–
	Čl. 2 odst. 1	Příloha I část B odstavec 1
	Čl. 2 odst. 2	Příloha I část B1 bod 2. odstavec 1
	Čl. 2 odst. 3	–
	Článek 3	Příloha I část B odstavec 2
	Článek 4	Příloha I část B odstavec 3
	Čl. 5 odst. 1	Příloha I část B odstavec 4
	Čl. 5 odst. 2	Příloha I část B odstavec 5
	Čl. 5 odst. 3	Příloha I část B odstavec 6
	Čl. 5 odst. 4	Příloha I část B odstavec 7
	Čl. 5 odst. 5	Příloha I část B odstavec 8
	Článek 6	–
	Čl. 7 odst. 1	Příloha I část B odstavec 9
	Čl. 7 odst. 2	Příloha I část B odstavec 10

	Článek 8	–
	Příloha I	Příloha I část B1
	Příloha II	Příloha I část B2
	Příloha III	Příloha I část B3
	Příloha IV	Příloha I část B4
–		Příloha I část C
Příloha II		Příloha II
Příloha III		Příloha III
Příloha IV		Příloha IV
Příloha V		Příloha V
Příloha VI		Příloha VI
Příloha VII		–
Příloha VIII		Příloha VII

