

SMERNICE

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2018/645

z 18. apríla 2018,

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

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽²⁾,

keďže:

- (1) Komisia vo svojej bielej knihe z 28. marca 2011 s názvom „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“ stanovila cieľ súvisiaci s „víziou nulovej nehodovosti“, podľa ktorého by sa Únia mala posunúť do pozície, v ktorej sa do roku 2050 zníži počet smrteľných nehôd v cestnej doprave takmer na nulu.
- (2) Komisia vo svojom oznámení o politických usmerneniach pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020 s názvom „Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: politické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020“ navrhla od roku 2010 opäť znížiť celkový počet smrteľných nehôd v cestnej doprave v Únii do roku 2020 o polovicu. Komisia v záujme dosiahnutia tohto cieľa stanovila sedem strategických cieľov vrátane zlepšenia vzdelávania a odbornej prípravy účastníkov cestnej premávky a ochrany zraniteľných účastníkov cestnej premávky.
- (3) Európska rada na zasadnutí 23. až 24. októbra 2014 schválila záväzný cieľ znížiť domáce emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve do roku 2030 v porovnaní s rokom 1990 aspoň o 40 %. Tento cieľ znižovania emisií prispeje k splneniu dlhodobých cieľov Parížskej dohody a všetky sektory hospodárstva by mali prispieť k jeho dosiahnutiu. Sektor dopravy si vyžaduje komplexný prístup s cieľom podporiť znižovanie emisií a energetickú efektívnosť. Pokrok so zreteľom na nízkoemisnú mobilitu treba dosiahnuť okrem iného prostredníctvom výskumu a zavádzania už dostupných moderných technických riešení. Vodiči musia byť riadne vyškolení, aby jazdili čo najefektívnejšie.
- (4) Po vyhodnotení vykonávania smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/59/ES ⁽³⁾ Komisia identifikovala viacero nedostatkov. Medzi hlavné zistené nedostatky patrili ťažkosti týkajúce sa výkladu výnimiek a právna neistota pri ich výklade, obsah výcviku, o ktorom sa zistilo, že iba sčasti zodpovedá potrebám vodičov; ťažkosti vodičov pri získavaní vzájomného uznania ukončeného alebo čiastočne ukončeného výcviku, ktorý absolvovali

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 288, 31.8.2017, s. 115.

⁽²⁾ Pozícia Európskeho parlamentu z 13. marca 2018 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 12. apríla 2018.

⁽³⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/59/ES z 15. júla 2003 o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy, ktorou sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 a smernica Rady 91/439/EHS a zrušuje smernica Rady 76/914/EHS (Ú. v. EÚ L 226, 10.9.2003, s. 4).

v inom členskom štáte; a nezrovnalosti v požiadavkách na minimálnu vekovú hranicu medzi smernicami Európskeho parlamentu a Rady 2003/59/ES a 2006/126/ES ⁽¹⁾.

- (5) S cieľom zlepšiť právnu zrozumiteľnosť v smernici 2003/59/ES by sa mali odstrániť alebo zmeniť všetky odkazy na zrušené alebo nahradené akty Únie.
- (6) V záujme zabezpečenia istoty a súladu s ostatnými aktmi Únie by sa mali vykonať viaceré zmeny vo výnimkách zo smernice 2003/59/ES, pričom sa zohľadnia podobné výnimky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ⁽²⁾. Niektoré z týchto výnimiek sa týkajú situácií, v ktorých vedenie vozidla nie je hlavnou činnosťou vodiča a kde by vyžadovanie splnenia požiadaviek smernice 2003/59/ES pre vodičov predstavovalo neúmerne zaťaženie. Všeobecne sa vedenie vozidla nepovažuje za hlavnú činnosť vodiča, pokiaľ zaberá menej ako 30 % mesačného fondu pracovného času.
- (7) Pokiaľ sa jazda neuskutočňuje často, prebieha vo vidieckych oblastiach a vykonávajú ju vodiči pre potreby vlastného podniku, mali by sa uplatňovať výnimky za predpokladu, že bude zaistená bezpečnosť cestnej premávky. Vzhľadom na rozdielne geografické a klimatické podmienky, ako aj podmienky týkajúce sa hustoty obyvateľstva vo vidieckych oblastiach v rámci Únie by členské štáty mali mať možnosť samy určiť, či takéto jazdy možno považovať za príležitostné a či má takéto výnimka vplyv na bezpečnosť cestnej premávky, napríklad na základe typu ciest, objemu dopravy alebo prítomnosti zraniteľných účastníkov cestnej premávky.
- (8) Keďže vzdialenosti, ktoré musia v rámci svojej pracovnej činnosti pokryť osoby pracujúce v poľnohospodárstve, záhradníctve, lesnom hospodárstve, chove a rybárstve, ktoré sú vyňaté z tejto smernice, sa v rámci Únie líšia, malo by sa ponechať na členské štáty, aby vo svojich vnútroštátnych právnych predpisoch stanovili maximálne prípustné vzdialenosti vypočítané od základne podniku, na ktoré sa vzťahujú výnimky.
- (9) Od vodičov, na ktorých sa vzťahuje výnimka týkajúca sa požiadavky na základnú kvalifikáciu, by sa však malo pri ďalšom využívaní tejto výnimky vyžadovať, aby absolvovali pravidelný výcvik s cieľom zabezpečiť, aby ich vedomosti o záležitostiach, ktoré sú dôležité pre ich prácu, zostali aktuálne.
- (10) Členské štáty by si v spolupráci s Komisiou mali elektronicky vymieňať informácie o osvedčeniach o odbornej spôsobilosti (OOS). Mali by vytvoriť nevyhnutnú elektronickú platformu, pričom by mali zohľadniť analýzu nákladov a prínosov vypracovanú Komisiou vrátane možnosti rozšíriť sieť vodičských preukazov EÚ zriadenú podľa smernice 2006/126/ES. Členským štátom to okrem iných výhod prinesie možnosť jednoduchého prístupu k informáciám o ukončenom výcviku, ktoré nie sú zaznamenané na vodičskom preukaze vodiča. Je dôležité, aby členské štáty a Komisia vynaložili úsilie o ďalší rozvoj tohto nástroja s cieľom umožniť prístup do platformy v reálnom čase počas cestných kontrol.
- (11) Vo výcvikových kurzoch by sa mal klásť väčší dôraz na témy týkajúce sa bezpečnosti cestnej premávky, ako sú vnímanie nebezpečenstva, ochrana zraniteľných účastníkov cestnej premávky, najmä chodcov, cyklistov a osôb s obmedzenou mobilitou, palivovo úsporná jazda, jazda v extrémnych poveternostných podmienkach a preprava nadmerného nákladu, vzhľadom na vývoj v oblasti výcviku a vzdelávania a s cieľom zlepšiť príspevok smernice 2003/59/ES k bezpečnosti cestnej premávky a relevantnosti výcviku pre vodičov. V tejto súvislosti by sa kurzy mali týkať aj inteligentných dopravných systémov a mali by vyvíjať s cieľom udržať krok s technologickým vývojom.
- (12) Členským štátom by sa mala poskytnúť jasná možnosť do určitej miery zlepšiť a modernizovať postupy výcviku pomocou nástrojov informačných a komunikačných technológií (IKT), ako sú elektronické učenie a učenie sa alebo zmiešané učenie, a zároveň zabezpečiť kvalitu výcviku. Pri zlepšovaní a modernizácii postupov výcviku pomocou nástrojov IKT je dôležité zohľadniť skutočnosť, že niektoré špecifické témy, ako napríklad nasadzovanie snehových reťazí alebo zabezpečovanie nákladov, či iné prvky výcviku, pri ktorých je dôležitá praktická stránka, si vyžadujú praktický výcvik a ich zvládnutie nemožno náležite zabezpečiť prostredníctvom týchto vzdelávacích nástrojov. Praktický výcvik môže, ale nemusí zahŕňať samotnú jazdu. Podstatná časť výcviku požadovaného podľa tejto smernice by sa mala vykonať v schválenom výcvikovom stredisku.
- (13) V záujme zabezpečenia súladu medzi rôznymi formami výcviku požadovanými podľa práva Únie by členské štáty mali mať možnosť kombinovať rôzne druhy relevantného výcviku, napríklad mali by mať možnosť kombinovať výcvik v oblasti prepravy nebezpečného tovaru, informovanosti o problematike zdravotného postihnutia alebo prepravy zvierat, s výcvikom stanoveným v smernici 2003/59/ES.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES z 20. decembra 2006 o vodičských preukazoch (Ú. v. EÚ L 403, 30.12.2006, s. 18).

⁽²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1).

- (14) S cieľom zabrániť tomu, aby rozdielne metódy členských štátov bránili vzájomnému uznávaniu a obmedzovali právo vodičov absolvovať pravidelný výcvik v členskom štáte, kde pracujú, by sa v prípade, že absolvovaný výcvik nie je možné vyznačiť na vodičskom preukaze, malo od orgánov členského štátu vyžadovať, aby vydali kvalifikačnú kartu vodiča vo forme určenej štandardnými vzormi, prostredníctvom ktorej sa zabezpečí vzájomné uznanie pre každého vodiča, ktorý splní požiadavky smernice 2003/59/ES.
- (15) Používanie vodičských osvedčení vodičmi z tretích krajín ako dôkazu súladu s požiadavkami na výcvik by mohlo predstavovať prekážku pre vodičov v prípadoch, keď dopravca vráti osvedčenie orgánom, ktoré ho vydali, najmä ak chcú uvedení vodiči nastúpiť do zamestnania v inom členskom štáte. S cieľom predísť situáciám, v ktorých vodiči za takýchto okolností musia opakovať svoj výcvik pri nástupe do nového zamestnania, by sa členské štáty mali nabádať na vzájomnú spoluprácu a výmenu informácií o kvalifikácii vodičov.
- (16) S cieľom umožniť bezproblémový prechod by sa platné vodičské osvedčenia a platné kvalifikačné karty vodiča vydané v súlade s pravidlami platnými pred uplatňovaním ustanovení zmenených touto smernicou mali uznávať za obdobie až do dátumu skončenia ich platnosti. Uvedenými zmenami sa neanuluje výcvik absolvovaný pred začatím ich uplatňovania, ani vodičské preukazy vydané na účely potvrdenia takéhoto výcviku.
- (17) S cieľom zabezpečiť právnu zrozumiteľnosť a harmonizované požiadavky týkajúce sa minimálnej vekovej hranice na účely stanovené v smernici 2003/59/ES by sa mala v smernici 2006/126/ES uviesť jasná odchýlka, ktorou sa stanoví, že vodičské preukazy sa môžu vydávať v momente dosiahnutia minimálnych vekových hraníc stanovených v smernici 2003/59/ES. Toto objasnenie sa týka všeobecnej minimálnej vekovej hranice vodičov určitých skupín vozidiel, ktorí sú držiteľom OOS, a nemá vplyv na existujúce možnosti zníženia týchto požiadaviek minimálnej vekovej hranice alebo udelenia výnimiek.
- (18) Zmeny smernice 2006/126/ES by sa mali obmedziť na zmeny priamo súvisiace s revíziou smernice 2003/59/ES a na zabezpečenie používania vozidiel s pohonom na alternatívne palivá. Podrobnejšia analýza vykonávania a uplatňovania smernice 2006/126/ES vrátane vymedzenia určitých skupín vozidiel sa zdá vhodná a mala by sa zahrnúť do budúceho preskúmania smernice 2006/126/ES.
- (19) S cieľom prispieť k znižovaniu emisií skleníkových plynov a zlepšeniu kvality ovzdušia tým, že sa uľahčí používanie vozidiel s pohonom na alternatívne palivá, by členské štáty mali mať možnosť povoliť na svojom území držiteľom vodičského preukazu skupiny B viesť určité typy vozidiel s pohonom na alternatívne palivá, ktorých maximálna prípustná hmotnosť je vyššia než 3 500 kg, nepresahuje však 4 250 kg. Uvedená možnosť presiahnuť 3 500 kg by mala byť podmienená tým, že dodatočná hmotnosť je povolená výhradne dôsledkom prekročenia hmotnosti vyplývajúceho z použitia alternatívnych systémov pohonu a mali by sa na ňu vzťahovať obmedzenia a podmienky, ktorých účelom je zabrániť nepriaznivým vplyvom na bezpečnosť cestnej premávky.
- (20) Keďže cieľ tejto smernice, konkrétne zlepšenie celoeurópskeho štandardu základnej kvalifikácie a pravidelného výcviku pre vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu cezhraničného charakteru cestnej dopravy a vzhľadom na otázky, ktoré sa majú riešiť prostredníctvom tejto smernice, sa môže lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa v článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (21) Smernice 2003/59/ES a 2006/126/ES by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Smernica 2003/59/ES sa mení takto:

1. Článok 1 sa nahrádza takto:

„Článok 1

Cieľ

Táto smernica sa uplatňuje na vedenie vozidiel vykonávaných:

a) štátnymi príslušníkmi členského štátu a

- b) štátnymi príslušníkmi tretích štátov, ktorí sú zamestnaní v podniku členského štátu alebo tento podnik využíva ich služby,

ďalej ako „vodiči“ cestnej dopravy v rámci Únie na cestách otvorených pre verejnosť, ktorí používajú:

- vozidlá, na vedenie ktorých sa požaduje vodičské oprávnenie skupiny C1, C1 + E, C alebo C + E v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES (*) alebo vodičský preukaz uznávaný ako rovnocenný,
- vozidlá, na vedenie ktorých sa požaduje vodičské oprávnenie skupiny D1, D1 + E, D alebo D + E v zmysle smernice 2006/126/ES alebo vodičský preukaz uznávaný ako rovnocenný.

Na účely tejto smernice sa odkazy na skupiny vodičských oprávnení so znamienkom plus („+“) vykladajú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe III.

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

2. Článok 2 sa nahrádza takto:

„Článok 2

Výnimky

1. Táto smernica sa neuplatňuje na vodičov vozidiel:

- a) s maximálnou povolenou rýchlosťou do 45 km/h;
- b) používaných ozbrojenými silami, civilnou ochranou, hasičským zborom, orgánmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku a záchrannou zdravotnou službou alebo vozidiel, ktoré sú pod ich kontrolou, keď sa preprava uskutočňuje v dôsledku úloh, ktorými sú tieto služby poverené;
- c) ktoré sa na účely technického vývoja, opravy alebo údržby podrobujú testom, alebo nových, alebo vodičov prestavaných vozidiel, ktoré ešte neboli uvedené do prevádzky;
- d) v prípade ktorých sa vyžaduje vodičské oprávnenie skupiny D alebo D1 a s ktorými personál údržby jazdí bez cestujúcich do a zo strediska údržby nachádzajúceho sa v blízkosti najbližšej technickej základne, ktorú využíva prevádzkovateľ dopravy, za predpokladu, že vedenie vozidla nie je hlavnou činnosťou vodiča;
- e) používaných v prípadoch núdze alebo určených na plnenie záchranných úloh vrátane vozidiel používaných pri nekomerčnej preprave humanitárnej pomoci;
- f) používaných vo vodičských kurzoch a skúšky pre každú osobu, ktorá chce získať vodičský preukaz alebo osvedčenie o odbornej spôsobilosti (OOS) v súlade s článkom 6 a článkom 8 ods. 1, za predpokladu, že sa nepoužívajú na komerčnú prepravu tovaru a cestujúcich;
- g) používaných pri nekomerčnej preprave osôb alebo tovaru;
- h) prepravujúcich materiál, zariadenie alebo stroje, ktoré má vodič použiť v priebehu svojej práce, za predpokladu, že vedenie vozidla nie je vodičovou hlavnou činnosťou.

So zreteľom na písmeno f) tohto odseku, táto smernica sa neuplatňuje na žiadnu osobu, ktorá chce získať vodičský preukaz alebo OOS v súlade s článkom 6 a článkom 8 ods. 1, keď sa táto osoba podrobuje dodatočnému výcviku vodičov v kurze schváleného výcvikového strediska pod podmienkou, že je sprevádzaná inou osobou s OOS alebo inštruktorom pre danú skupinu vozidiel používaných na účel stanovený v uvedenom písmene.

2. Táto smernica sa neuplatňuje na vodičov, ak sú splnené všetky tieto podmienky:

- a) vodiči využívajú vozidlá vo vidieckych oblastiach pre potreby vlastného podniku;
- b) vodiči neposkytujú dopravné služby a
- c) členské štáty sa domnievajú, že ide o občasnú dopravu, ktorá nemá vplyv na bezpečnosť cestnej premávky.

3. Táto smernica sa neuplatňuje na vodičov vozidiel používaných alebo prenajímaných bez vodiča poľnohospodárskymi, záhradníckymi, lesníckymi, chovateľskými alebo rybárskymi podnikmi na prepravu tovaru ako súčasť ich podnikateľskej činnosti, s výnimkou prípadov, keď je vedenie vozidla súčasťou hlavnej činnosti vodiča alebo keď sa pri ňom prekročí vnútroštátnym právom stanovená vzdialenosť od základne podniku, ktorý vozidlo vlastní, prenájma alebo používa na základe lízingu.“

3. Článok 7 sa nahrádza takto:

„Článok 7

Pravidelný výcvik

Pravidelný výcvik umožní držiteľom OOS aktualizovať si znalosti, ktoré sú pre ich prácu kľúčové, s osobitným dôrazom na bezpečnosť cestnej premávky, bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci a zníženie vplyvu vedenia vozidiel na životné prostredie.

Uvedený výcvik organizuje schválené výcvikové stredisko podľa oddielu 5 prílohy I. Výcvik pozostáva z vyučovania v triede, praktického výcviku a pokiaľ je k dispozícii, z výcviku prostredníctvom nástrojov informačných a komunikačných technológií (IKT) alebo výcviku na výkonných tréningoch. Ak vodič zmení podnik, musí sa zohľadniť pravidelný výcvik, ktorému sa už podrobil.

Pravidelný výcvik slúži na prehĺbenie a zopakovanie poznatkov v niektorých oblastiach uvedených v oddiele 1 prílohy I. Pokrýva širokú škálu tém a vždy zahŕňa aspoň jednu tému týkajúcu sa bezpečnosti cestnej premávky. V témach výcviku sa zohľadní vývoj príslušných právnych predpisov a technológií a v čo najväčšej miere sa v nich zohľadnia osobitné potreby výcviku vodiča.“

4. V článku 9 sa prvý odsek nahrádza takto:

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

5. Článok 10 sa nahrádza takto:

„Článok 10

Kód Únie

1. Na základe OOS potvrdzujúceho základnú kvalifikáciu a OOS potvrdzujúceho pravidelný výcvik príslušné orgány členských štátov, berúc do úvahy ustanovenia článku 5 ods. 2 a 3 tejto smernice a článku 8 tejto smernice, vyznačia harmonizovaný kód Únie „95“ stanovený v prílohe I k smernici 2006/126/ES vedľa zodpovedajúcich skupín oprávnenia:

— na vodičskom preukaze alebo

— na kvalifikačnej karte vodiča zhotovenej v súlade so vzorom uvedeným v prílohe II k tejto smernici.

Ak príslušné orgány členského štátu, v ktorom bolo OOS získané, nemôžu na vodičskom preukaze vyznačiť kód Únie, vydajú vodičovi kvalifikačnú kartu vodiča.

Kvalifikačná karta vodiča, ktorú vydal členský štát, musí byť vzájomne uznávaná. Pri vydaní karty príslušné orgány skontrolujú platnosť vodičského preukazu pre danú skupinu vozidiel.

2. Vodič uvedený v článku 1 písm. b), ktorý vedie vozidlá používané na cestnú prepravu tovaru, takisto musí mať možnosť preukázať, že má kvalifikáciu a výcvik požadované v tejto smernici aj prostredníctvom osvedčenia vodiča podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 (*) pod podmienkou, že je označené kódom Únie „95“. Na účely tejto smernice členský štát, ktorý osvedčenie vydáva, uvedie kód Únie „95“ v časti osvedčenia „Poznámky“, ak dotknutý vodič splnil požiadavky na kvalifikáciu a na výcvik stanovené v tejto smernici.

3. Na účely potvrdenia súladu s požiadavkami na výcvik podľa tejto smernice sa ako dôkaz kvalifikácie akceptujú osvedčenia vodiča, ktoré nie sú označené kódom Únie „95“ a boli vydané v súlade s článkom 5 nariadenia (ES) č. 1072/2009, najmä jeho odsekom 7 pred 23. májom 2020, a to do skončenia ich platnosti.

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

6. Vkladá sa tento článok:

„Článok 10a

Sieť na presadzovanie práva

1. Na účely presadzovania práva si členské štáty vymieňajú informácie o vydaných alebo odobratých OOS. Na tento účel členské štáty v spolupráci s Komisiou zriadia elektronickú sieť alebo rozšíria existujúcu sieť, pričom zohľadnia posúdenie Komisie týkajúce sa nákladovo najefektívnejšej možnosti.

2. Elektronická sieť môže obsahovať informácie uvedené v OOS, ako aj informácie týkajúce sa administratívnych postupov súvisiacich s OOS.

3. V súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 (*) členské štáty zabezpečia, aby sa spracúvanie osobných údajov uskutočňovalo výlučne na účely overenia súladu s touto smernicou, najmä pokiaľ ide o požiadavky na výcvik stanovené v tejto smernici.

4. Prístup do siete musí byť zabezpečený. Členské štáty môžu udeliť prístup len príslušným orgánom zodpovedným za vykonávanie a kontrolu súladu s touto smernicou.

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).“

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

Článok 2

Smernica 2006/126/ES sa mení takto:

1. Článok 4 sa mení takto:

a) Odsek 4 sa mení takto:

i) v písmene e) sa tretia zarážka nahrádza takto:

„— pre skupiny C1 a C1E je stanovený minimálny vek 18 rokov;“

ii) v písmene g) sa druhá zarážka nahrádza takto:

„— pre skupiny C a CE je stanovený minimálny vek 21 rokov;“

iii) v písmene i) sa druhá zarážka nahrádza takto:

„— pre skupiny D1 a D1E je stanovený minimálny vek 21 rokov;“

iv) v písmene k) sa druhá zarážka nahrádza takto:

„— pre skupiny D a DE je stanovený minimálny vek 24 rokov;“.

b) Dopĺňa sa tento odsek:

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

Ak členský štát v súlade s článkom 5 ods. 3 písm. a) bodom i) druhým odsekom alebo článkom 5 ods. 3 písm. a) bodom ii) druhým odsekom smernice 2003/59/ES povolí na svojom území vedenie vozidiel od nižšieho veku, platnosť vodičského preukazu sa obmedzí iba na územie členského štátu, ktorý ho vydal, až kým držiteľ preukazu nedosiahne príslušný minimálny vek, ktorý sa uvádza v prvom pododseku tohto odseku, a nestane sa držiteľom OOS.

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

2. V článku 6 ods. 4 sa dopĺňa toto písmeno:

„c) vozidiel s pohonom na alternatívne palivá uvedených v článku 2 smernice Rady 96/53/ES (*) s maximálnou prípustnou hmotnosťou vyššou ako 3 500 kg, ale nižšou ako 4 250 kg, bez prípojného vozidla, určených na prepravu tovaru osobami, ktoré sú najmenej dva roky držiteľmi vodičského preukazu skupiny B, pokiaľ je hmotnosť presahujúca 3 500 kg spôsobená výlučne vyššou hmotnosťou ich pohonného systému v porovnaní s pohonným systémom vozidla s rovnakými rozmermi, ktoré je vybavené konvenčným spaľovacím motorom zážihovým alebo vznetovým, a za predpokladu, že sa nezvýšila nosnosť vo vzťahu k tomu istému vozidlu.

(*) Smernica Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59).“

3. Článok 15 sa nahrádza takto:

„Článok 15

Vzájomná pomoc

1. Členské štáty si navzájom pomáhajú pri vykonávaní tejto smernice a vymieňajú si informácie o vodičských preukazoch, ktoré vydali, vymenili, nahradili, obnovili alebo zrušili. Členské štáty využijú na tieto účely sieť vodičských preukazov EÚ po jej uvedení do prevádzky.

2. Sieť sa môže využívať aj na výmenu informácií na kontrolné účely stanovené v právnych predpisoch Únie.

3. Členské štáty zabezpečia, aby sa spracúvanie osobných údajov uvedené v tejto smernici vykonávalo výhradne na účely vykonávania tejto smernice a smerníc Európskeho parlamentu a Rady 2003/59/ES a (EÚ) 2015/413 (*). Každé spracúvanie osobných údajov vykonané v rámci tejto smernice musí byť v súlade s nariadeniami Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 (**) a (ES) č. 45/2001 (***) .

4. Prístup k sieti musí byť zabezpečený. Členské štáty môžu udeliť prístup len príslušným orgánom zodpovedným za vykonávanie tejto smernice a smerníc 2003/59/ES a (EÚ) 2015/413 a kontrolu súladu s touto smernicou, smernicou 2003/59/ES a smernicou (EÚ) 2015/413.

(*) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/413 z 11. marca 2015, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktach súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky (Ú. v. EÚ L 68, 13.3.2015, s. 9);

(**) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1);

(***) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 z 18. decembra 2000 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov (Ú. v. ES L 8, 12.1.2001, s. 1).“

Článok 3

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do 23. mája 2020 s výnimkou zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení potrebných na dosiahnutie súladu s článkom 1 bodom 6 tejto smernice, ktorý sa uvedie do účinnosti do 23. mája 2021. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

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

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

Článok 4

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

Článok 5

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 18. apríla 2018

Za Európsky parlament
predseda
A. TAJANI

Za Radu
predsedníčka
L. PAVLOVA

PRÍLOHA

Prílohy k smernici 2003/59/ES sa menia takto:

1. Príloha I sa mení takto:

a) Oddiel 1 sa mení takto:

i) druhý odsek sa nahrádza takto:

„Minimálna úroveň kvalifikácie musí byť porovnateľná prinajmenšom s úrovňou 2 európskeho kvalifikačného rámca, ako sa stanovuje v prílohe II k odporúčaniam Európskeho parlamentu a Rady z 23. apríla 2008 (*).

(*) Odporúčanie Európskeho parlamentu a Rady z 23. apríla 2008 o vytvorení európskeho kvalifikačného rámca pre celoživotné vzdelávanie (2008/C111/01) (Ú. v. EÚ C 111, 6.5.2008, s. 1).“;

ii) bod 1.2 sa nahrádza takto:

„1.2. Cieľ: poznať technické charakteristiky a činnosť bezpečnostných ovládačov na ovládanie vozidla a s cieľom minimalizovať opotrebenie a zabrániť chybným funkciám:

obmedzenia pri používaní brzd a odľahčovacej brzdy (retardéra), kombinované používanie brzd a odľahčovacej brzdy, lepšie využívanie pomeru medzi otáčkami a prevodovým stupňom, využívanie zotrvačného momentu vozidla, využívanie spôsobov spomaľovania a brzdenia pri klesaní, činnosti v prípade poruchy, používanie elektronických a mechanických zariadení, ako je elektronický stabilizačný program (ESP), zdokonalené systémy núdzového brzdenia (AEBS), protiblokovací brzdový systém (ABS), systémy kontroly trakcie (TCS) a palubné monitorovacie systémy (IVMS) a iné, ktoré sú schválené na používanie, asistenčné systémy pre vodičov alebo automatizované zariadenia.“;

iii) bod 1.3 sa nahrádza takto:

„1.3. Cieľ: schopnosť optimalizácie spotreby paliva:

optimalizácia spotreby paliva používaním know-how podľa bodov 1.1 a 1.2, význam predvídania dopravného toku, primeraná vzdialenosť od ostatných vozidiel a využívanie hybnosti vozidla, rovnomerná rýchlosť, plynulý štýl jazdy a vhodný tlak v pneumatikách a znalosť inteligentných dopravných systémov, ktoré zvyšujú efektívnosť jazdy a pomáhajú pri plánovaní cesty.“;

iv) pred nadpis „Oprávnenia C, C + E, C1, C1 + E“ sa vkladá tento bod:

„1.3a. Cieľ: schopnosť predvídať a posúdiť riziká v premávke a prispôsobiť sa im:

uvedomovať si rôzne cestné, dopravné a poveternostné podmienky a prispôsobiť sa im, predvídať budúce udalosti; vedieť, ako pripraviť a naplánovať cestu v mimoriadnych poveternostných podmienkach; byť oboznámený s používaním príslušného bezpečnostného vybavenia a vedieť, kedy treba cestu pre extrémne poveternostné podmienky odložiť alebo zrušiť; prispôsobiť sa rizikám premávky vrátane nebezpečného správania v premávke alebo rozptyľovania vodiča (prostredníctvom elektronických zariadení, požívaním jedla, pitím nápojov atď.); rozpoznať nebezpečné situácie a prispôsobiť sa im a byť schopný zvládať z nich vyplývajúci stres, najmä pokiaľ ide o rozmery a hmotnosť vozidiel a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, akými sú chodci, cyklisti a dvojkolesové motorové vozidlá;

identifikovať možné nebezpečné situácie a primerane vyhodnotiť, ako tieto potenciálne nebezpečné situácie môžu vyústiť do situácií, v ktorých sa už nedá zabrániť nehodám, a zvoliť a vykonať kroky, ktoré zvyšujú bezpečnosť do takej miery, aby bolo možné zabrániť zrážke v prípade možných nebezpečenstiev.“;

v) bod 1.4 sa nahrádza takto:

„1.4. Cieľ: schopnosť zaručiť bezpečnosť nákladu pri uplatnení bezpečnostných predpisov a správneho využitia vozidla:

sily pôsobiace na vozidlo pri pohybe, používanie prevodových stupňov podľa zaťaženia vozidla a profilu cesty, používanie automatických prevodových systémov, výpočet užitočného zaťaženia vozidla alebo jazdnej súpravy, výpočet celkového objemu, rozloženie nákladu, dôsledky preťaženia na nápravu, stabilita vozidla a ťažisko, druhy balenia a palety;

hlavné kategórie tovaru, ktoré si vyžadujú zabezpečenie nákladu, techniky upínania a zabezpečenia, používanie pripevňovacích pásov, kontrola zabezpečovacích zariadení, používanie prekladacích zariadení, umiestňovanie a odstraňovanie plachiet.“;

vi) bod 1.5 sa nahrádza takto:

„1.5. Cieľ: schopnosť zaručiť pohodlie a bezpečnosť cestujúcich:

správne posúdenie pozdĺžnych a bočných pohybov vozidla, ohľaduplné správanie sa na ceste, poloha na vozovke, hladké brzdenie, zohľadňovanie prečnievania, používanie špecifických infraštruktúr (verejné dopravné plochy, vyhradené dopravné pruhy), zvládanie konfliktov medzi bezpečnou jazdou a inými úlohami vodiča, zaobchádzanie s cestujúcimi, špecifiká určitých skupín cestujúcich (invalidi, deti).“;

vii) bod 1.6 sa nahrádza takto:

„1.6. Cieľ: schopnosť zaručiť bezpečnosť nákladu pri uplatnení bezpečnostných predpisov a správneho využitia vozidla:

sily pôsobiace na vozidlo pri pohybe, používanie prevodových stupňov podľa zaťaženia vozidla a profilu cesty, používanie automatických prevodových systémov, výpočet užitočného zaťaženia vozidla alebo jazdnej súpravy, rozloženie nákladu, dôsledky preťaženia na nápravu, stabilita vozidla a ťažisko.“;

viii) bod 2.1 sa nahrádza takto:

„2.1. Cieľ: poznať sociálne prostredie cestnej dopravy a predpisy, ktorými sa riadi:

maximálne povolené pracovné časy pre sektor dopravy; zásady, uplatňovanie a dôsledky nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 (*) a (EÚ) č. 165/2014 (**); pokuty za nepoužívanie, nesprávne používanie tachografov a neoprávnené zásahy do tachografov; vedomosti o sociálnom prostredí cestnej dopravy: práva a povinnosti vodičov z hľadiska základnej kvalifikácie a pravidelného výcviku.

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

(**) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1).“;

ix) bod 2.2 sa nahrádza takto:

„2.2. Cieľ: poznať predpisy, ktorými sa riadi preprava tovaru:

dopravné prevádzkové licencie, doklady, ktoré musia byť vo vozidle, zákazy používania určitých ciest, poplatky za používanie ciest, povinnosti v rámci štandardných zmlúv na prepravu tovaru, zhotovovanie dokumentov, ktoré tvoria prepravnú zmluvu, povolenia v medzinárodnej doprave, povinnosti vyplývajúce z Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej nákladnej doprave, zhotovovanie medzinárodných nákladných listov, prekračovanie hraníc, špeditéri, špeciálne sprievodné dokumenty na tovar.“;

x) bod 3.7 sa nahrádza takto:

„3.7. Cieľ: poznať ekonomické prostredie nákladnej cestnej dopravy a organizáciu trhu:

cestná nákladná doprava vo vzťahu k ostatným druhom dopravy (hospodárska súťaž, odosielatelia), rôzne činnosti cestnej dopravy (doprava vykonávaná za poplatok alebo odmenu, doprava pre vlastné potreby, pomocné dopravné činnosti) organizácia hlavných typov dopravnej spoločnosti a pomocných dopravných činností, rôzne dopravné špecializácie, (cisternové vozidlá, regulovaná teplota, nebezpečný tovar, preprava zvierat atď.), zmeny v sektore dopravy (diverzifikácia poskytovaných služieb, kombinovaná doprava železnica – cesta, subdodávateľ atď.).“;

xi) bod 3.8 sa nahrádza takto:

„3.8. Cieľ: poznať ekonomické prostredie osobnej cestnej dopravy a organizáciu trhu:

cestná osobná doprava vo vzťahu k ostatným druhom osobnej dopravy (železnica, súkromné automobily), rôzne činnosti zahŕňajúce prepravu osôb po ceste, informovanosť o zdravotnom postihnutí, prekračovanie hraníc (medzinárodná doprava), organizácia hlavných typov dopravných spoločností vykonávajúcich osobnú cestnú prepravu.“

b) Oddiel 2 sa mení takto:

i) bod 2.1 sa nahrádza takto:

„2.1. Možnosť kombinácie účasti na kurze a skúšky

Základná kvalifikácia musí zahŕňať výučbu všetkých tém uvedených v zozname podľa oddielu 1. Čas trvania tejto základnej kvalifikácie musí byť 280 hodín.

Každý uchádzač musí osobne viesť aspoň 20 hodín vozidlo príslušnej skupiny, ktoré spĺňa minimálne požiadavky skúšobných vozidiel stanovené v smernici 2006/126/ES.

Počas osobného vedenia vozidla musí uchádzača sprevádzať inštruktor, ktorý je zamestnancom schváleného výcvikového strediska. Z 20 hodín osobného vedenia vozidla smie každý uchádzač viesť vozidlo maximálne osem hodín v špeciálnom teréne alebo na výkonnom trénažeri tak, aby sa mohol zhodnotiť jeho výcvik v racionálnom vedení vozidla na základe bezpečnostných predpisov, najmä z hľadiska ovládania vozidla v rôznych podmienkach cestnej premávky a pri rôznom stave vozovky v závislosti od poveternostných podmienok, nočného alebo denného času, ako aj schopnosť optimalizácie spotreby paliva.

Členské štáty môžu povoliť, aby schválené výcvikové stredisko poskytlo časť výcviku prostredníctvom nástrojov IKT, ako je elektronické učenie sa, pričom sa zabezpečí zachovanie vysokej kvality a účinnosti výcviku a určia témy, v rámci ktorých možno nástroje IKT využiť čo najúčinnejšie. Členské štáty predovšetkým vyžadujú spoľahlivú identifikáciu používateľa a vhodné prostriedky kontroly. Členské štáty môžu do výcviku zahrnúť špecifický výcvik požadovaný podľa iných právnych predpisov Únie. To zahŕňa, ale neobmedzuje sa na výcvik požadovaný podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES (*) na prepravu nebezpečného tovaru, odbornú prípravu v oblasti informovanosti o zdravotnom postihnutí podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 181/2011 (**) a školenie v oblasti prepravy zvierat podľa nariadenia Rady (ES) č. 1/2005 (**).

Pre vodičov uvedených v článku 5 ods. 5 musí základná kvalifikácia trvať 70 hodín vrátane piatich hodín osobného vedenia vozidla.

Po skončení uvedeného výcviku príslušné orgány členských štátov alebo subjekty nimi určené podrobia vodiča písomnej alebo ústnej skúške. Skúška musí obsahovať aspoň jednu otázku z každého z cieľov uvedených v zozname tém podľa oddielu 1.

(*) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (Ú. v. EÚ L 260, 30.9.2008, s. 13).

(**) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 181/2011 zo 16. februára 2011 o právach cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 2006/2004 (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 1).

(***) Nariadenie Rady (ES) č. 1/2005 z 22. decembra 2004 o ochrane zvierat počas prepravy a s ňou súvisiacich činností a o zmene a doplnení smerníc 64/432/EHS a 93/119/ES a nariadenia (ES) č. 1255/97 (Ú. v. EÚ L 3, 5.1.2005, s. 1).;

ii) v bode 2.2 písm. b) sa druhý pododsek nahrádza takto:

„Vozidlo použité na praktické skúšky musí spĺňať minimálne požiadavky na skúšobné vozidlá stanovené v smernici 2006/126/ES.“

c) Oddiely 3 a 4 sa nahrádzajú takto:

„Oddiel 3: Zrýchlená základná kvalifikácia podľa článku 3 ods. 2

Zrýchlená základná kvalifikácia musí zahŕňať výučbu všetkých tém uvedených v zozname podľa oddielu 1. Čas trvania musí byť 140 hodín.

Každý uchádzač musí osobne viesť aspoň 10 hodín vozidlo príslušnej skupiny, ktoré spĺňa minimálne požiadavky skúšobných vozidiel vymedzené v smernici 2006/126/ES.

Počas osobného vedenia vozidla musí uchádzača sprevádzať inštruktor, ktorý je zamestnancom schváleného výcvikového strediska. Z 10 hodín osobného vedenia vozidla smie každý uchádzač viesť vozidlo maximálne štyri hodiny v špeciálnom teréne alebo na výkonnom trénažeri tak, aby sa mohol zhodnotiť jeho výcvik v racionálnom

vedení vozidla na základe bezpečnostných predpisov, najmä z hľadiska ovládania vozidla v rôznych podmienkach cestnej premávky a pri rôznom stave vozovky v závislosti od poveternostných podmienok, nočného alebo denného času, ako aj schopnosť optimalizácie spotreby paliva.

Ustanovenia štvrtého odseku bodu 2.1 sa vzťahujú aj na zrýchlenú základnú kvalifikáciu.

Pre vodičov uvedených v článku 5 ods. 5 musí zrýchlená základná kvalifikácia trvať 35 hodín vrátane 2,5 hodiny osobného vedenia vozidla.

Po skončení uvedeného výcviku príslušné orgány členských štátov alebo subjekty nimi určené podrobia vodiča písomnej alebo ústnej skúške. Skúška musí obsahovať aspoň jednu otázku z každého z cieľov uvedených v zozname tém podľa oddielu 1.

Oddiel 4: Povinný pravidelný výcvik podľa článku 3 ods. 1 písm. b)

Kurzy povinného pravidelného výcviku musí organizovať schválené výcvikové stredisko. Ich trvanie musí byť 35 hodín každých päť rokov, minimálne v sedemhodinových časových úsekoch, ktoré môžu byť rozdelené do dvoch po sebe idúcich dní. Vždy, keď sa využíva elektronické učenie sa, schválené výcvikové stredisko zabezpečí náležitú kvalitu výcviku vrátane určenia tém, v rámci ktorých možno nástroje IKT využiť čo najúčinnejšie. Členské štáty predovšetkým vyžadujú spoľahlivú identifikáciu používateľa a vhodné prostriedky kontroly. Maximálne trvanie elektronického učenia sa nesmie presiahnuť 12 hodín. Témou súvisiacou s bezpečnosťou cestnej premávky by sa mal zaoberať aspoň jeden z úsekov výcvikového kurzu. V obsahu výcviku sa zohľadnia špecifické potreby výcviku, pokiaľ ide o dopravné operácie, ktoré vodič vykonáva, a príslušný právny a technický vývoj, a mali by sa v ňom v čo najväčšej miere zohľadniť osobitné potreby výcviku vodiča. V priebehu 35 hodín by sa mala pokryť škála rôznych oblastí vedomostí vrátane opakovaného výcviku, ak sa ukáže, že vodič potrebuje špecifický výcvik na odstránenie nedostatkov.

Členské štáty môžu dokončený špecifický výcvik požadovaný podľa iných právnych predpisov Únie považovať najviac za jeden zo stanovených sedemhodinových úsekov. To zahŕňa, ale neobmedzuje sa na výcvik požadovaný podľa smernice 2008/68/ES o preprave nebezpečného tovaru, školenie v oblasti prepravy zvierat podľa nariadenia (ES) č. 1/2005 a výcvik týkajúci sa prepravy cestujúcich zameraný na oblasť informovanosti o zdravotnom postihnutí podľa nariadenia (EÚ) č. 181/2011. Členské štáty však môžu rozhodnúť, že dokončený špecifický výcvik požadovaný podľa smernice 2008/68/ES o preprave nebezpečného tovaru sa počíta ako dva zo sedemhodinových úsekov, za predpokladu, že ide o jediný iný výcvik, ktorý sa započítava do pravidelného výcviku.“

2. Príloha II sa mení takto:

a) Názov sa nahrádza takto:

„USTANOVENIA TÝKAJÚCE SA VZORU EURÓPSKEJ ÚNIE PRE KVALIFIKAČNÚ KARTU VODIČA“.

b) Oddiel 2 sa mení takto:

i) časť týkajúca sa prvej strany kvalifikačnej karty vodiča:

— písmene d) sa bod 9 nahrádza takto:

„9. skupiny vozidiel, na ktoré vodič spĺňa požiadavky na základnú kvalifikáciu a pravidelný výcvik;“

— v písmene e) sa prvá veta nahrádza takto:

„nadpis ‚Vzor Európskej únie‘ v jazyku alebo v jazykoch členského štátu vydávajúceho kartu a záhlavie ‚kvalifikačná karta vodiča‘ v ostatných úradných jazykoch Únie vytlačené modrou farbou tak, aby tvorili pozadie karty;“;

ii) pokiaľ ide o druhú stranu kvalifikačnej karty vodiča, v písmene a) sa body 9 a 10 nahrádzajú takto:

„9. skupiny vozidiel, na ktoré vodič spĺňa požiadavky na základnú kvalifikáciu a pravidelný výcvik;

10. harmonizovaný kód Únie „95“ stanovený v prílohe I k smernici 2006/126/ES“.

c) Oddiel 4 sa mení takto:

i) názov sa nahrádza takto:

„VZOR EURÓPSKEJ ÚNIE PRE KVALIFIKAČNÚ KARTU VODIČA“;

ii) na strane 2 vzoru pod číslom 10 sa slová „kód Spoločenstva“ nahrádzajú slovami „kód Únie“;

d) Dopĺňa sa tento oddiel:

„5. Prechodné ustanovenia

Kvalifikačné karty vodiča vydané pred 23. májom 2020 sú platné do skončenia ich platnosti.“

3. Dopĺňa sa táto príloha:

„PRÍLOHA III

TABUĽKA ZHODY PRE ODKAZY NA URČITÉ SKUPINY VODIČSKÝCH OPRÁVNENÍ

Odkaz v tejto smernici	Odkaz v smernici 2006/126/ES
C+E	CE
C1+E	C1E
D+E	DE
D1+E	D1E“