



EURÓPSKA KOMISIA

V Bruseli 12. 7. 2012
COM(2012) 385 final

**SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU
HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV**

**o vykonávaní smernice 2003/59/ES o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku
vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy**

OBSAH

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV o vykonávaní smernice 2003/59/ES o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy

1.	Všeobecné informácie	3
1.1.	Úvod.....	3
1.2.	Smernica 2003/59/ES – základné prvky.....	3
1.3.	Transpozícia smernice 2003/59/ES	3
2.	Vykonávanie smernice 2003/59/ES	4
2.1.	Rozsah pôsobnosti smernice – článok 1	4
2.2.	Výnimky – článok 2	4
2.3.	Kvalifikácia a výcvik – článok 3	5
2.3.1.	Povinná základná kvalifikácia.....	5
2.3.1.1.	Možnosť kombinácie účasti na kurze a skúšky	5
2.3.1.2.	Možnosť skúšky	5
2.3.1.3.	Zrýchlená základná kvalifikácia.....	6
2.3.2.	Povinný pravidelný výcvik.....	7
2.3.3.	Organizácia výcviku.....	7
2.3.4.	Schválenie výcvikových stredísk	7
2.4.	Nadobudnuté práva – článok 4.....	7
2.5.	Základná kvalifikácia – článok 5.....	8
2.6.	Osvedčenie o odbornej spôsobilosti potvrdzujúce základnú kvalifikáciu – článok 6.....	10
2.7.	Pravidelný výcvik – článok 7	10
2.8.	Osvedčenie o odbornej spôsobilosti potvrdzujúce pravidelný výcvik – článok 8	11
2.9.	Miesto výcviku – článok 9	11
2.10.	Kód Spoločenstva – článok 10	12
2.11.	Minimálna kvalifikácia a požiadavky na výcvik – príloha I	13
3.	Záver a odporúčania	13
3.1.	Všeobecné hodnotenie uplatňovania smernice 2003/59/ES	13
3.2.	Základné prvky, ktoré treba zlepšiť, a odporúčania	14
	Príloha	15

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV

o vykonávaní smernice 2003/59/ES o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy

1. VŠEOBECNÉ INFORMÁCIE

1.1. Úvod

Podľa článku 13 smernice 2003/59/ES¹ má Komisia predložiť Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov správu obsahujúcu prvé hodnotenie vykonávania tejto smernice, najmä z hľadiska rovnocennosti rôznych systémov základnej kvalifikácie stanovených v článku 3 a ich účinnosti.

Táto správa je založená na odpovediach, ktoré členské štáty a Nórsko uviedli v dotazníku rozoslanom vnútroštátnym orgánom vo februári 2011.

Väčšina členských štátov uviedla úplné odpovede na položené otázky. Niektoré z nich však nemali k dispozícii všetky potrebné údaje na poskytnutie úplných informácií.

1.2. Smernica 2003/59/ES – základné prvky

Smernica 2003/59/ES o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov nákladných automobilov alebo autobusov bola prijatá s cieľom zabezpečiť jednotnú úroveň výcviku týchto vodičov, aby sa tak zvýšila bezpečnosť cestnej premávky v Európe.

Smernicou sa ustanovuje povinná základná kvalifikácia a povinný pravidelný výcvik vodičov, ktorí sú štátnymi príslušníkmi členských štátov alebo ktorí pracujú pre podnik so sídlom v Európskej únii. Cieľom je zabezpečiť, aby mali profesionálni vodiči potrebnú kvalifikáciu na vedenie vozidiel. Vodičom sa vydáva osvedčenie o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku s názvom osvedčenie o odbornej spôsobilosti (OOS).

Výcvik organizujú školiace strediská schválené členskými štátmi.

1.3. Transpozícia smernice 2003/59/ES

Podľa článku 14 konečný termín na transpozíciu smernice uplynul 10. septembra 2006.

Konečný termín na uplatňovanie základnej kvalifikácie uplynul 10. septembra 2008 pre vodičov, ktorí sú držiteľmi vodičského oprávnenia kategórie D1, D1 + E, D alebo D + E (autobusy), a 10. septembra 2009 pre vodičov, ktorí sú držiteľmi vodičského oprávnenia kategórie C1, C1 + E, C alebo C + E (nákladné automobily).

Smernicu transponovali a vykonali všetky členské štáty.

¹ Ú. v. EÚ L 226, 10.9.2003, s. 4 – 17, v znení zmien a doplnení.

2. VYKONÁVANIE SMERNICE 2003/59/ES

2.1. Rozsah pôsobnosti smernice – článok 1

Táto smernica sa uplatňuje na vedenie vozidiel vykonávané vodičmi, ktorí sú štátnymi príslušníkmi členského štátu alebo štátnymi príslušníkmi tretích krajín zamestnaní v podniku so sídlom v členskom štáte, a používajú vozidlá, na vedenie ktorých sa požaduje vodičské oprávnenie kategórie C alebo D.

Odhaduje sa, že smernica sa týka vodičov približne šiestich miliónov vozidiel v Európe ².

Údaje týkajúce sa počtu vodičov z tretích krajín sú neúplné alebo nedostatočné. Ak sú tieto údaje k dispozícii, vo väčšine prípadov sú veľmi nízke v porovnaní s celkovým počtom vodičov ³.

Vo väčšine členských štátov sú osvedčenia o odbornej spôsobilosti, ktorými sa potvrdzuje základná kvalifikácia, vydávané pre vodičské oprávnenia kategórie C oveľa bežnejšie ako osvedčenia vydávané pre vodičské oprávnenia kategórie D.

2.2. Výnimky – článok 2

Táto smernica poskytuje výnimky zo svojho rozsahu pôsobnosti niektorým kategóriám vodičov ⁴.

Väčšina členských štátov v plnom rozsahu uplatňuje výnimky podľa článku 2. Rumunsko však neuplatňuje výnimky uvedené v článku 2 písm. e), f) a g). Nórsko uplatňuje všetky výnimky okrem výnimky uvedenej v článku 2 písm. f), ktorá sa týka „vozidiel používaných pri nepodnikateľskej preprave osôb alebo tovaru na súkromné účely“.

Podľa článku 2 písm. g): „Táto smernica sa neuplatňuje na vodičov vozidiel prepravujúcich materiál alebo zariadenie, ktoré má použiť vodič v priebehu svojej práce za predpokladu, že vedenie vozidla nie je vodičovou hlavnou činnosťou“. Uplatňovanie tejto výnimky viedlo pri niektorých kategóriách vodičov ⁵ (napríklad u vodičov žeriavov, mechanikov vedúcich

² Podľa posúdenia vplyvu „O opatreniach potrebných na zvýšenie účinnosti a efektívnosti systému tachografov“, SEC(2011) 948, GR pre mobilitu a dopravu.

³ Niektoré odhady, ktoré poskytli vnútroštátne orgány: 510 z 15 000 v Maďarsku, 100 – 200 z 11 000 v Poľsku, 190 z 3 042 v Portugalsku, 185 z 9 571 v Rumunsku, 24 z 9 638 na Slovensku, 23 z 10 136 v Spojenom kráľovstve, žiadny z 8 606 v Bulharsku, 3 zo 615 v Litve.

⁴ Podľa článku 2 sa smernica neuplatňuje na vodičov:

a) vozidiel s maximálnou povolenou rýchlosťou do 45 km/h;

b) vozidiel používaných ozbrojenými silami, civilnou obranou, protipožiarnou službou alebo orgánmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku, alebo vozidiel, ktoré sú pod ich kontrolou;

c) vozidiel, ktoré sa na účely technického vývoja, opravy alebo údržby podrobujú testom, alebo nových, alebo prestavaných vozidiel, ktoré ešte neboli uvedené do prevádzky;

d) vozidiel používaných v prípadoch núdze alebo určených na plnenie záchranných úloh;

e) vozidiel používaných vo vodičských kurzoch každou osobou, ktorá chce získať vodičské oprávnenie alebo OOS v zmysle článku 6 a článku 8 ods. 1;

f) vozidiel používaných pri nepodnikateľskej preprave osôb alebo tovaru na súkromné účely;

g) vozidiel prepravujúcich materiál alebo zariadenie, ktoré má použiť vodič v priebehu svojej práce za predpokladu, že vedenie vozidla nie je vodičovou hlavnou činnosťou.

⁵ Tieto informácie nepochádzajú z dotazníkov vrátených členskými štátmi, ale Komisii ich poskytli niektoré vnútroštátne orgány.

vozidlá na dopravu pokazených poľnohospodárskych strojov atď.) k odlišným interpretáciám: dotknutí vodiči žiadajú o výnimku, ale verejné správy chcú, aby aj oni patrili do rozsahu pôsobnosti tejto smernice. Pomôcť môžu určité usmernenia zamerané na objasnenie tejto otázky.

2.3. Kvalifikácia a výcvik – článok 3

Podľa článku 3 vedenie vozidiel podlieha povinnej základnej kvalifikácii a povinnému pravidelnému výcviku.

Oddiel 1 prílohy I opisuje oblasti vedomostí, ktoré musí obsahovať výcvik.

Oblasti vedomostí sa sústreďujú na tri základné témy: „Zlepšenie racionálneho jazdného správania na základe bezpečnostných predpisov“, „Uplatňovanie predpisov“ a „Zdravie, cestná a environmentálna bezpečnosť, služby, logistika“.

Tieto témy sú rozdelené na jednotlivé ciele podľa vodičského oprávnenia, ktorého sa týkajú.

2.3.1. Povinná základná kvalifikácia

Od členských štátov sa očakáva zavedenie systému základnej kvalifikácie, ktorý pozostáva z účasti na kurze a skúšky alebo z teoretickej a praktickej skúšky.

2.3.1.1. Možnosť kombinácie účasti na kurze a skúšky

V rámci tejto možnosti musí základná kvalifikácia obsahovať kurz, ktorý zahŕňa všetky oblasti vedomostí uvedené v zozname podľa oddielu 1 prílohy I. Každý uchádzač musí osobne viesť aspoň 20 hodín vozidlo príslušnej kategórie, ktoré spĺňa požiadavky skúšobných vozidiel definované v smernici 91/439/EHS⁶. Čas trvania tohto výcviku je 280 hodín. Treba zdôrazniť, že tento výcvik sa nemá kombinovať s výcvikom pre iné typy kvalifikácií (napríklad preprava nebezpečného tovaru).

Po skončení výcviku príslušné orgány podrobia vodiča písomnej alebo ústnej skúške. Skúška musí obsahovať aspoň jednu otázku z každého z cieľov oblastí vedomostí uvedených v zozname v oddiele 1 prílohy I.

2.3.1.2. Možnosť skúšky

V rámci tejto možnosti príslušné orgány organizujú teoretické a praktické skúšky, aby overili, či má uchádzač potrebnú úroveň vedomostí požadovaných v oddiele 1 prílohy I vo všetkých oblastiach vedomostí a cieľov tam uvedených.

Ako je uvedené v bode 2.2 prílohy I, teoretická skúška sa skladá z najmenej dvoch častí: z otázok s viacerými možnosťami odpovedí, z otázok vyžadujúcich priamu odpoveď alebo z kombinácie oboch a z prípadových štúdií. Minimálny čas trvania teoretickej skúšky je 4 hodiny.

Praktická skúška sa skladá z dvoch častí: z vodičskej skúšky s trvaním 90 minút zameranej na posúdenie racionálneho vedenia vozidla založeného na bezpečnostných predpisoch

⁶ Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 1 – 24.

a praktickej skúšky, ktorá sa týka aspoň schopnosti zaručiť bezpečnosť nákladu (vodičské oprávnenia kategórie C a D), schopnosti zaručiť pohodlie a bezpečnosť cestujúcich (D), schopnosti zabrániť kriminalite (C, D), schopnosti zabrániť poškodeniu zdravia (C, D) a schopnosti posúdiť núdzové situácie (C, D).

Minimálny čas trvania tejto skúšky je 30 minút.

Pätnásť členských štátov a Nórsko si zvolilo kombináciu kurzu a skúšky, zatiaľ čo 11 členských štátov využíva teoretické a praktické skúšky. Nemecko zaviedlo do vnútroštátneho práva obe možnosti a vodič si môže vybrať (tabuľka 1).

Tabuľka 1 – Systém základnej kvalifikácie v členských štátoch a v Nórsku

Iba skúšky	Belgicko, Cyprus, Grécko, Holandsko, Írsko, Lotyšsko, Malta, Portugalsko, Rakúsko, Rumunsko, Spojené kráľovstvo
Kurz a skúška	Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Estónsko, Fínsko, Francúzsko, Litva, Luxembursko, Maďarsko, Nórsko, Poľsko, Taliansko, Slovensko, Slovinsko, Španielsko, Švédsko
Obe možnosti	Nemecko

Členské štáty spolupracujú s rozličnými organizáciami, ktoré uchovávajú údaje pre základnú kvalifikáciu a pravidelný výcvik, ako sú vnútroštátne a regionálne orgány ⁷, úrady ⁸, agentúry ⁹, riaditeľstvá ¹⁰, ministerstvá zodpovedné za dopravu a bezpečnosť cestnej premávky ¹¹, štátne podniky ¹² a osobitné strediská zriadené na tento účel ¹³.

2.3.1.3. Zrýchlená základná kvalifikácia

Základná kvalifikácia sa môže zrýchliť na základe povinného kurzu s trvaním 140 hodín a skúšky a potvrdzuje sa vystavením OOS.

Každý uchádzač musí osobne viesť vozidlo aspoň desať hodín.

Po skončení uvedeného výcviku príslušné orgány podrobia vodiča písomnej alebo ústnej skúške. Skúška musí obsahovať aspoň jednu otázku z každého z cieľov oblastí vedomostí uvedených v zozname v oddiele 1 prílohy I.

Zrýchlenú základnú kvalifikáciu, ktorá zostáva voliteľná, ponúka 19 členských štátov a Nórsko (pozri tabuľku 2).

⁷ Dánsko, Írsko, Maďarsko, Nemecko, Rakúsko, Rumunsko.

⁸ Nórsko.

⁹ Fínsko, Švédsko.

¹⁰ Grécko, Lotyšsko, Taliansko.

¹¹ Cyprus, Česká republika, Luxembursko, Poľsko.

¹² Litva.

¹³ Slovinsko.

Tabuľka 2 – Zrýchlená základná kvalifikácia v členských štátoch a v Nórsku

Členské štáty, ktoré ponúkajú zrýchlenú základnú kvalifikáciu	Bulharsko, Belgicko, Česká republika, Dánsko, Estónsko, Fínsko, Francúzsko, Litva, Luxembursko, Maďarsko, Nemecko, Poľsko, Portugalsko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko, Španielsko, Švédsko, Taliansko a Nórsko
Členské štáty, ktoré neponúkajú zrýchlenú základnú kvalifikáciu	Cyprus, Grécko, Holandsko, Írsko, Lotyšsko, Malta, Rakúsko, Spojené kráľovstvo

Podľa smernice môžu členské štáty vodičovi povoliť jazdu na svojom území aj pred získaním OOS.

2.3.2. *Povinný pravidelný výcvik*

Od členských štátov sa očakáva zavedenie systému pravidelného výcviku založeného na povinnej účasti na kurze, ktorá sa potvrdzuje vystavením OOS.

2.3.3. *Organizácia výcviku*

Výcvik vo všeobecnosti zabezpečujú autoškoly, ale môžu ho poskytovať aj neziskové organizácie, odborné školy, stredné odborné školy, stredné školy¹⁴ alebo školy druhého stupňa¹⁵.

V niektorých členských štátoch¹⁶ sa výcvik čiastočne hradí zo zdrojov verejného sektora.

2.3.4. *Schválenie výcvikových stredísk*

Podľa oddielu 5 prílohy I výcvikové strediská zabezpečujúce základnú kvalifikáciu a pravidelný výcvik musia schváliť príslušné orgány členských štátov. Schválenie sa môže udeliť len na písomnú žiadosť. K žiadosti musia byť priložené dokumenty o programe výcviku a učebných metódach, kvalifikáciách inštruktorov, o priestoroch, v ktorých sa kurzy uskutočnia, nasadenom vozovom parku a počte účastníkov.

Príslušný orgán udelí schválenie písomne za podmienky, že výcvik sa uskutoční v súlade s dokumentmi priloženými k žiadosti.

Príslušný orgán je oprávnený poslať splnomocnené osoby, ktoré sa zúčastia výcvikových kurzov.

2.4. **Nadobudnuté práva – článok 4**

Podľa smernice sa nevyžaduje získanie základnej kvalifikácie od vodičov, ktorí sú držiteľmi vodičského oprávnenia kategórie D vydaného pred septembrom 2008, a vodičov, ktorí sú držiteľmi oprávnenia kategórie C vydaného pred septembrom 2009.

¹⁴ Tak sa to robí napríklad v Bulharsku.

¹⁵ To je prípad Švédska.

¹⁶ Okrem Luxemburska, kde základný výcvik hradí verejný sektor, v jednotlivých členských štátoch zabezpečujú určitú formu financovania výcviku vnútroštátne pracovné agentúry.

Orgány presadzovania práva nehlásili žiadne veľké problémy s uznávaním nadobudnutých práv vodičov, ktorí sú a tých, ktorí nie sú štátnymi príslušníkmi daného štátu.

Vnútroštátne správne orgány poskytovali informácie systému presadzovania práva napríklad prostredníctvom rozosielania príslušnej smernice a transponujúcich právnych predpisov, organizovaním ad hoc výcviku a stretnutí s policajnými dôstojníkmi, posielaním listov a správnych aktov, uverejňovaním usmernení na internete atď. V niektorých členských štátoch boli vydané nariadenia na verejnú diskusiu a jedným z konzultačných orgánov v procese vypočutia bola polícia¹⁷. Okrem toho v Rumunsku a Nórsku je orgán na presadzovanie práva zároveň orgánom, ktorý vydáva OOS.

Orgány presadzovania práva môžu využívať množstvo prostriedkov na overenie nadobudnutých práv vodičov, ktorí sú a tých, ktorí nie sú štátnymi príslušníkmi daného štátu, predovšetkým kontrolu dátumu vydania vodičského oprávnenia a jeho pravosti. Môžu sa tiež obrátiť na orgán, ktorý vodičské oprávnenie vydal, alebo, ak je to možné, nahliadnuť do databázy obsahujúcej údaje pre základnú kvalifikáciu a pravidelný výcvik.

Podľa členských štátov nespôsobuje tento aspekt smernice žiadne veľké problémy. Ťažkosti však vznikajú, keď sa obnovuje platnosť vodičského oprávnenia a už v ňom nie je uvedený dátum, kedy bolo vydané prvýkrát. Existuje aj neistota v otázke, ako presadzovať príslušné právne predpisy, pretože jednotlivé členské štáty a Nórsko sa nachádzajú v rozličných fázach uplatňovania smernice. Táto situácia sa týka iba malého počtu vodičov a dá sa jednoducho riešiť priamou výmenou informácií medzi vnútroštátnymi orgánmi.

2.5. Základná kvalifikácia – článok 5

Smernica stanovuje minimálny vek pre vedenie vozidiel určených na prepravu tovaru alebo osôb na základe rozličných kritérií, ako je kategória vodičského oprávnenia, dĺžka výcviku potrebná na získanie základnej kvalifikácie a dĺžka trasy.

¹⁷ To je prípad Malty a Nórska.

Tabuľka 3 – Súhrn požiadaviek týkajúcich sa základnej kvalifikácie nových vodičov (článok 5)

Vozidlo	Požiadavka na kategóriu vodičského oprávnenia	Požiadavka na OOS	Vek
Preprava tovaru	C – C + E	normálne	18
	C1 – C1 + E	zrýchlené	18
	C – C + E	zrýchlené	21
Preprava osôb	D – D + E pri pravidelnej doprave a trase ≤ 50 km	normálne	18 na území vlastného štátu
		zrýchlené	21
	D – D + E	normálne	21 20 na území vlastného štátu. Môže sa znížiť na 18, ak nejde o prepravu cestujúcich.
		zrýchlené	23
	D1 – D1 + E	normálne	18 na území vlastného štátu
		zrýchlené	21

Prístup k základnej kvalifikácii si nevyžaduje, aby bolo potrebné najprv získať zodpovedajúce vodičské oprávnenie.

Preto v 13 členských štátoch a v Nórsku ¹⁸ sa môže základná kvalifikácia kombinovať s výcvikom na získanie vodičského oprávnenia (pozri tabuľku 4).

¹⁸ Nórsko od uchádzačov vyžaduje, aby pred začiatkom programu základnej kvalifikácie dosiahli určitý stupeň pokroku v programe vodičského oprávnenia.

Tabuľka 4 – Kombinácia výcviku na získanie vodičského oprávnenia kategórie C alebo D a základnej kvalifikácie v členských štátoch a v Nórsku

<p>Členské štáty, ktoré kombinujú výcvik na získanie vodičského oprávnenia kategórie C alebo D a základnú kvalifikáciu</p>	<p>Belgicko, Dánsko, Estónsko, Grécko, Holandsko, Írsko, Litva, Lotyšsko, Malta, Nemecko, (čiastočne), Nórsko, Rakúsko, Spojené kráľovstvo, Švédsko</p>
<p>Členské štáty, ktoré nekombinujú výcvik na získanie vodičského oprávnenia kategórie C alebo D a základnú kvalifikáciu</p>	<p>Bulharsko, Česká republika, Fínsko, Francúzsko, Luxembursko, Maďarsko, Poľsko, Portugalsko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko, Španielsko, Taliansko</p>

Niektoré členské štáty, ktoré kombinujú výcvik na získanie vodičského oprávnenia a základnú kvalifikáciu, si zvolili možnosť kombinovať výcvik na získanie vodičského oprávnenia kategórie C a D so základnou kvalifikáciou aj so zrýchlenou základnou kvalifikáciou, zatiaľ čo iné od uchádzačov vyžadujú, aby pred začiatkom základnej kvalifikácie dosiahli určitý stupeň pokroku v programe vodičského oprávnenia.

Vo väčšine členských štátov sa nepovoľuje vydávanie OOS pred získaním príslušného vodičského oprávnenia. Belgicko s tým však súhlasí pri kombinovanom výcviku, Rakúsko dopredu vyžaduje iba zloženie teoretickej skúšky a Litva vyžaduje, aby bol vodič držiteľom len vodičského oprávnenia kategórie B. Hoci Nórsko vo všeobecnosti vyžaduje, aby bol uchádzač držiteľom vodičského oprávnenia pred vydaním OOS, výnimku majú vodiči, ktorí absolvujú odbornú stáž alebo prax.

2.6. Osvedčenie o odbornej spôsobilosti (OOS) potvrdzujúce základnú kvalifikáciu – článok 6

Členské štáty vydávajú OOS vodičom, ktorí absolvovali výcvik a zložili skúšku alebo ktorí zložili teoretickú a praktickú skúšku, podľa zvolenej alternatívy.

Ak si členský štát zvolil možnosť pozostávajúcu z kurzu a skúšky alebo zrýchlenú základnú kvalifikáciu, výcvikový kurz zahŕňa všetky oblasti vedomostí uvedené v zozname v oddiele 1 prílohy I k smernici. Po ňom nasleduje písomná alebo ústna skúška.

Ak si členský štát zvolil iba možnosť skúšok, vodiči musia zložiť teoretickú a praktickú skúšku, ako je uvedené v bode 2.2 prílohy I.

Členské štáty nehlásili žiadne problémy týkajúce sa uplatňovania tohto článku.

2.7. Pravidelný výcvik – článok 7

Pravidelný výcvik by mal vodičom umožniť aktualizovať ich vedomosti, ktoré sú dôležité pri ich práci. Služi na to, aby prehĺbil a zopakoval niektoré oblasti vedomostí uvedené v oddiele 1 prílohy I.

Pravidelný výcvik trvá 35 hodín každých päť rokov, minimálne v sedemhodinových časových úsekoch, ako je uvedené v oddiele 4 prílohy I.

Väčšina členských štátov umožňuje vodičom absolvovať jednotlivé sedemhodinové časti výcviku. Stanovujú si však osobitné požiadavky, ktoré sa prevažne týkajú časového obdobia, počas ktorého musia vodiči absolvovať celých 35-hodinový výcvik.

V niektorých členských štátoch môže toto obdobie predstavovať 12, 6 alebo 3 mesiace, prípadne dokonca jeden týždeň¹⁹. Aj ďalšie členské štáty určili počet sedemhodinových úsekov, na ktoré je výcvik rozdelený: napríklad dve výcvikové stretnutia po 7 hodín, dva samostatné moduly pozostávajúce z troch výcvikových dní po 7 hodín a dvoch výcvikových dní po 7 hodín, 5 po sebe idúcich dní alebo dvoch úsekov v dĺžke 3 dni a 2 dni²⁰ atď.

2.8. Osvedčenie o odbornej spôsobilosti (OOS) potvrdzujúce pravidelný výcvik – článok 8

Členské štáty vydávajú OOS vodičom, ktorí absolvovali pravidelný výcvik.

Noví vodiči musia absolvovať prvý kurz pravidelného výcviku v priebehu piatich rokov od vydania OOS potvrdzujúceho základnú kvalifikáciu a vodiči, ktorí sú držiteľmi nadobudnutých práv, v súlade s časovým plánom stanoveným ich členskými štátmi.

Podľa smernice sú od povinnosti získať základnú kvalifikáciu oslobodení všetci vodiči, ktorí sú držiteľmi vodičského oprávnenia kategórie D vydaného pred septembrom 2008, a vodiči, ktorí sú držiteľmi oprávnenia kategórie C vydaného pred septembrom 2009. Pre vodičov s takýmito nadobudnutými právami prijali členské štáty vnútroštátne časové plány absolvovania prvého kurzu pravidelného výcviku s konečným termínom v roku 2015 (vodičské oprávnenie kategórie D) a 2016 (vodičské oprávnenie kategórie C).

Členské štáty rozhodli o vzájomnom uznávaní prechodných období, ktoré si stanovili²¹. V súlade s tým až do uplynutia konečného termínu v roku 2015 (vozidlá kategórie D) a 2016 (vozidlá kategórie C) vodiči nesmú byť v žiadnom členskom štáte potrestaní za to, že neabsolvovali pravidelný výcvik.

Členské štáty si zvolili rozličné kritériá na zostavenie vnútroštátnych časových plánov pre pravidelný výcvik vodičov, ktorí sú držiteľmi nadobudnutých práv. Tieto kritériá môžu byť založené napríklad na dátume vydania vodičského oprávnenia, dátume narodenia vodiča, dátume skončenia platnosti vodičského oprávnenia, na veku vodiča alebo na čísle vodičského oprávnenia.

Vnútroštátne časové plány sú uvedené v prílohe.

2.9. Miesto výcviku – článok 9

Vodiči, ktorí sú štátnymi príslušníkmi členského štátu EÚ, musia získať základnú kvalifikáciu v členskom štáte, v ktorom majú svoje bydlisko, zatiaľ čo vodiči, ktorí sú štátnymi

¹⁹ Dánsko, Nórsko, Francúzsko a Lotyšsko, v tomto poradí.

²⁰ Luxembursko, Rumunsko a Francúzsko, v tomto poradí.

²¹ Dohoda bola dosiahnutá na zasadnutí výboru 27. mája 2009. Informačná správa, ktorú vydali útvary Komisie, bola potom rozposlaná všetkým členom výboru.

príslušníkmi tretích štátov, musia získať túto kvalifikáciu v členskom štáte, v ktorom má sídlo ich zamestnávateľ, alebo v členskom štáte, v ktorom získali pracovné povolenie.

Vodiči sa musia podrobiť pravidelnému výcviku v členskom štáte, v ktorom majú svoje bydlisko alebo v ktorom pracujú.

Pokiaľ ide o uznávanie predchádzajúceho výcviku u vodičov, ktorí zmenia krajinu pobytu alebo krajinu, v ktorej pracujú, väčšina členských štátov vyžaduje osvedčenie alebo dôkaz o absolvovanom výcviku²².

Členské štáty nehlásili žiadne problémy týkajúce sa uplatňovania tohto článku. V niektorých ojedinelých prípadoch však nie vždy uznávajú predchádzajúci výcvik čiastočne vykonaný v inom členskom štáte a uznávajú iba výcvik absolvovaný na ich území.

2.10. Kód spoločenstva – článok 10

Príslušné orgány vyznačia buď na vodičskom preukaze, alebo na osobitnej kvalifikačnej karte vodiča kód 95, ktorý slúži na preukázanie splnenia podmienok výcviku.

Vyznačenie kódu na kvalifikačnej karte vodiča si zvolilo 13 členských štátov a na vodičskom preukaze ho vyznačuje 12 členských štátov. Vo Fínsku platia obe možnosti, zatiaľ čo v Luxembursku sa kód vyznačuje na vodičskom preukaze a zároveň na karte iba v prípade vodičov bez trvalého pobytu v krajine.

Nórsko vyznačuje kód 95 na osvedčení o odbornej spôsobilosti. V budúcnosti ho tiež bude uvádzať na vodičskom preukaze (tabuľka 5).

Tabuľka 5 – Kód 95

Členské štáty, ktoré vyznačujú kód 95 na vodičskom preukaze	Belgicko, Grécko, Holandsko, Nemecko, Litva, Lotyšsko, Luxembursko, Malta, Rakúsko, Poľsko, Slovinsko, Taliansko
Členské štáty, ktoré vyznačujú kód 95 na kvalifikačnej karte vodiča	Bulharsko, Cyprus, Česká republika, Dánsko, Estónsko, Francúzsko, Írsko, Maďarsko, Portugalsko, Rumunsko, Slovensko, Spojené kráľovstvo, Španielsko, Švédsko
Fínsko	Platia obe možnosti
Luxembursko	Kód sa vyznačuje na vodičskom preukaze. Iba v prípade vodičov bez trvalého pobytu v krajine sa uvádza aj na karte.
Nórsko	Kód 95 sa vyznačuje na osvedčení o odbornej spôsobilosti. V budúcnosti ho budú uvádzať aj na vodičskom preukaze.

²² V Luxembursku rozhoduje minister dopravy individuálne o jednotlivých prípadoch, pričom berie do úvahy stanovisko príslušnej komisie na ministerstve pre udržateľný rozvoj a infraštruktúru. Na Malte orgány vykonávajú kontrolu a vymieňajú si údaje s príslušným orgánom členského štátu vodiča.

2.11. Minimálna kvalifikácia a požiadavky na výcvik – príloha I

Ako už bolo uvedené (oddiel 3.3), oddiel 1 prílohy I obsahuje zoznam oblastí vedomostí, ktoré musia členské štáty zohľadňovať pri vytváraní systému základnej kvalifikácie a pravidelného výcviku vodičov.

V oddiele 2, týkajúcom sa povinnej základnej kvalifikácie podľa článku 3 ods. 1 písm. a), sa požaduje, aby každý uchádzač osobne viedol vozidlo aspoň 20 hodín v sprievode inštruktora. Vodiči nákladnej dopravy, ktorí si chcú rozšíriť kvalifikáciu tak, aby mohli prepravovať osoby alebo naopak, keďže sú držiteľmi OOS, musia opakovať len časti špecifické pre novú kvalifikáciu a osobne viesť vozidlo 5 hodín. Pri zrýchlenej základnej kvalifikácii musia uchádzači osobne viesť vozidlo 10 hodín a dve a pol hodiny v uvedenom poradí.

Podľa oddielu 2 (bod 2.1) prílohy I môže každý vodič viesť vozidlo maximálne 8 hodín z požadovaných 20 hodín v špeciálnom teréne alebo na výkonnom trénažeri. Pri zrýchlenej základnej kvalifikácii môžu uchádzači viesť vozidlo maximálne štyri hodiny z požadovaných 10 hodín v špeciálnom teréne alebo na výkonnom trénažeri.

Vo väčšine členských štátov uchádzači nemusia viesť vozidlo v špeciálnom teréne ani na trénažeri. Niektoré štáty to však umožňujú ako alternatívu.

V krátkosti, v členských štátoch sa nevyskytli žiadne väčšie problémy pri uplatňovaní prílohy I. Rakúsko a Slovinsko hlásili niektoré prípady týkajúce sa potreby praktického výcviku alebo postačujúcej teoretickej výučby. Okrem toho stojí za povšimnutie názor Belgicka, že príloha I je viac orientovaná na vodičov vykonávajúcich medzinárodnú dopravu ako na vodičov jazdiacich na kratšie vzdialenosti.

3. ZÁVERY A ODPORÚČANIA

3.1. Všeobecné hodnotenie uplatňovania smernice 2003/59/ES

Prijatím smernice 2003/59/ES zákonodarca prispel k zabezpečeniu jednotnej úrovne výcviku profesionálnych vodičov v Európskej únii, aby sa tak všeobecne zvýšila bezpečnosť cestnej premávky.

Podľa zistení hodnotenia existujú medzi členskými štátmi v uplatňovaní smernice 2003/59/ES viaceré rozdiely.

Po prvé, smernica dáva členským štátom na výber, či základná kvalifikácia bude mať podobu kurzu a skúšky, alebo bude pozostávať iba zo skúšok. Aj štruktúra pravidelného výcviku môže byť rozdielna, pretože v niektorých členských štátoch sa výcvik absolvuje ako jeden kurz, zatiaľ čo v iných štátoch sa 35 hodín môže rozložiť na rôzny počet rokov.

Po druhé, výcvikové programy a učebné metódy nie sú štandardizované: obsah kurzov je v jednotlivých členských štátoch rozdielny, rovnako ako spôsob poskytovania výcviku. V niektorých členských štátoch je napríklad popri tradičnom vyučovaní povolené používanie počítačových modulov.

Okrem toho sú v jednotlivých členských štátoch odlišné požiadavky na inštruktorov a na priestory, v ktorých kurzy prebiehajú.

Napokon, počet vodičov na jednu triedu, vozový park a dostupnosť výkonného trénera závisí od školiaceho strediska.

Napriek tomu rovnocennosť systémov kvalifikácie a efektívnosť pri zabezpečovaní požadovanej kvalifikácie zaručujú vnútroštátne systémy výcviku, ktoré musia spĺňať požiadavky uvedené v prílohe I týkajúce sa minimálneho rozsahu vyučovaných oblastí a štruktúry skúšok. Sledovanie výcvikových stredísk zo strany vnútroštátnych orgánov taktiež významne prispieva k zabezpečeniu súladu výcviku s cieľmi smernice.

3.2. Základné prvky, ktoré treba zlepšiť, a odporúčania

Na základe zistení, ktoré sa týkajú uplatňovania smernice, by bolo potrebné zlepšiť niekoľko konkrétnych vecí.

Pokiaľ ide o výnimky uvedené v článku 2 smernice, skutočnosť, že viaceré členské štáty uplatňujú rozdielne výnimky, môže spôsobiť problémy v cezhraničnej doprave v EÚ.

Hoci Komisia zatiaľ nemá poznatky o žiadnych takýchto prípadoch, vo všeobecnosti je potrebné, aby si profesionálni vodiči a podniky uvedomovali existenciu rozdielov medzi členskými štátmi, ktoré súvisia s uplatňovaním článku 2 smernice.

Bolo by preto potrebné, aby Komisia v strednodobom horizonte vydala určité usmernenia s cieľom vyjasniť rozsah výnimiek podľa článku 2.

Čo sa týka rozdielov medzi štátmi v stanovení časových plánov pravidelného výcviku, vzájomná výmena vnútroštátnych časových plánov by mala pomôcť prekonať akékoľvek problémy, s ktorými sa môžu stretnúť orgány presadzovania práva pri kontrole zahraničných vodičov. To sa dá zariadiť v rámci výboru zriadeného podľa článku 12.

Keďže smernica sa nezaobera touto otázkou, je dôležité udržiavať úzku spoluprácu medzi členskými štátmi, predovšetkým v rámci výboru pre výcvik profesionálnych vodičov.

Komisia s ohľadom na túto situáciu zostavila zoznam existujúcich vnútroštátnych kontaktných miest s cieľom uľahčiť spoluprácu medzi členskými štátmi.

Napokon do budúcnosti sa zdá užitočné úzko zapojiť sociálnych partnerov a pravidelne s nimi konzultovať.

Príloha

Vnútroštátne časové plány absolvovania pravidelného výcviku pre vodičov s nadobudnutými právami (konečné termíny účasti na prvom kurze)

Rakúsko	Kat. D: 10. 9. 2013 Kat. C: 10. 9. 2014																																												
Belgicko	Kat. D: 10. 9. 2015 Kat. C: 10. 9. 2016																																												
Bulharsko	Vodičské oprávnenie kat. D vydané: pred 31. 12. 1970: 31. 12. 2009 od 1. 1. 1971 do 31. 12. 1980: 31. 12. 2010 od 1. 1. 1981 do 31. 12. 1990: 31. 12. 2011 od 1. 1. 1991 do 31. 12. 2000: 31. 12. 2012 od 1. 1. 2001 do 10. 9. 2008: 10. 9. 2013																																												
	Vodičské oprávnenie kat. C vydané: pred 31. 12. 1970: 31. 12. 2010 od 1. 1. 1971 do 31. 12. 1980: 31. 12. 2011 od 1. 1. 1981 do 31. 12. 1990: 31. 12. 2012 od 1. 1. 1991 do 31. 12. 2000: 31. 12. 2013 od 1. 1. 2001 do 10. 9. 2009: 10. 9. 2014																																												
Cyprus	Všetky: 26. 1. 2012																																												
Česká republika	Všetky: 1. 8. 2011																																												
Dánsko	Kat. D: <table style="width: 100%; border: none;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Dátum narodenia</th> <th style="text-align: left;">Termíny</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1, 2 alebo 3</td><td>30. 6. 2009</td></tr> <tr><td>4, 5 alebo 6</td><td>31. 12. 2009</td></tr> <tr><td>7, 8 alebo 9</td><td>30. 6. 2010</td></tr> <tr><td>10, 11 alebo 12</td><td>31. 12. 2010</td></tr> <tr><td>13, 14 alebo 15</td><td>30. 6. 2011</td></tr> <tr><td>16, 17 alebo 18</td><td>31. 12. 2011</td></tr> <tr><td>19, 20 alebo 21</td><td>30. 6. 2012</td></tr> <tr><td>22, 23 alebo 24</td><td>31. 12. 2012</td></tr> <tr><td>25, 26 alebo 27</td><td>30. 6. 2013</td></tr> <tr><td>28, 29, 30 alebo 31</td><td>31. 12. 2013</td></tr> </tbody> </table> Kat. C: <table style="width: 100%; border: none;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Dátum narodenia</th> <th style="text-align: left;">Termíny</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1, 2 alebo 3</td><td>30. 6. 2010</td></tr> <tr><td>4, 5 alebo 6</td><td>31. 12. 2010</td></tr> <tr><td>7, 8 alebo 9</td><td>30. 6. 2011</td></tr> <tr><td>10, 11 alebo 12</td><td>31. 12. 2011</td></tr> <tr><td>13, 14 alebo 15</td><td>30. 6. 2012</td></tr> <tr><td>16, 17 alebo 18</td><td>31. 12. 2012</td></tr> <tr><td>19, 20 alebo 21</td><td>30. 6. 2013</td></tr> <tr><td>22, 23 alebo 24</td><td>31. 12. 2013</td></tr> <tr><td>25, 26 alebo 27</td><td>30. 6. 2014</td></tr> <tr><td>28, 29, 30 alebo 31</td><td>31. 12. 2014</td></tr> </tbody> </table>	Dátum narodenia	Termíny	1, 2 alebo 3	30. 6. 2009	4, 5 alebo 6	31. 12. 2009	7, 8 alebo 9	30. 6. 2010	10, 11 alebo 12	31. 12. 2010	13, 14 alebo 15	30. 6. 2011	16, 17 alebo 18	31. 12. 2011	19, 20 alebo 21	30. 6. 2012	22, 23 alebo 24	31. 12. 2012	25, 26 alebo 27	30. 6. 2013	28, 29, 30 alebo 31	31. 12. 2013	Dátum narodenia	Termíny	1, 2 alebo 3	30. 6. 2010	4, 5 alebo 6	31. 12. 2010	7, 8 alebo 9	30. 6. 2011	10, 11 alebo 12	31. 12. 2011	13, 14 alebo 15	30. 6. 2012	16, 17 alebo 18	31. 12. 2012	19, 20 alebo 21	30. 6. 2013	22, 23 alebo 24	31. 12. 2013	25, 26 alebo 27	30. 6. 2014	28, 29, 30 alebo 31	31. 12. 2014
Dátum narodenia	Termíny																																												
1, 2 alebo 3	30. 6. 2009																																												
4, 5 alebo 6	31. 12. 2009																																												
7, 8 alebo 9	30. 6. 2010																																												
10, 11 alebo 12	31. 12. 2010																																												
13, 14 alebo 15	30. 6. 2011																																												
16, 17 alebo 18	31. 12. 2011																																												
19, 20 alebo 21	30. 6. 2012																																												
22, 23 alebo 24	31. 12. 2012																																												
25, 26 alebo 27	30. 6. 2013																																												
28, 29, 30 alebo 31	31. 12. 2013																																												
Dátum narodenia	Termíny																																												
1, 2 alebo 3	30. 6. 2010																																												
4, 5 alebo 6	31. 12. 2010																																												
7, 8 alebo 9	30. 6. 2011																																												
10, 11 alebo 12	31. 12. 2011																																												
13, 14 alebo 15	30. 6. 2012																																												
16, 17 alebo 18	31. 12. 2012																																												
19, 20 alebo 21	30. 6. 2013																																												
22, 23 alebo 24	31. 12. 2013																																												
25, 26 alebo 27	30. 6. 2014																																												
28, 29, 30 alebo 31	31. 12. 2014																																												
Estónsko	Všetky: 1. 9. 2011																																												

Fínsko	Kat. D: 10. 9. 2013 Kat. C: 10. 9. 2014
Francúzsko	Kat. D: 10. 9. 2011 Kat. C: 10. 9. 2012
Nemecko	Kat. D: 10. 9. 2015 Kat. C: 10. 9. 2016
Grécko	Kat. D: 10. 9. 2013 Kat. C: 10. 9. 2014
Maďarsko	Kat. D: 10. 9. 2013 Kat. C: 10. 9. 2014
Írsko	Kat. D: 10. 9. 2009 Kat. C: 10. 9. 2010
Taliansko	Kat. D: 10. 9. 2013 Kat. C: 10. 9. 2014
Lotyšsko	Kat. D: 10. 9. 2013 Kat. C: 10. 9. 2014
Litva	Kat. D: 10. 9. 2013 Kat. C: 10. 9. 2014
Luxembursko	Kat. D: 10. 9. 2015 Kat. C: 10. 9. 2016
Malta	Kat. D: 9. 9. 2013 Kat. C: 9. 9. 2014
Holandsko	Kat. D: 10. 9. 2015 Kat. C: 10. 9. 2016
Poľsko	Všetci: 12. 9. 2014
Portugalsko	Kat. D: vodiči, ktorí majú teraz: 30 rokov: do 10. 9. 2011 medzi 31 a 40 rokmi: do 10. 9. 2012 medzi 41 a 50 rokmi: do 10. 9. 2013 nad 50 rokov: do 10. 9. 2015 Kat. C: vodiči, ktorí majú teraz: 30 rokov: do 10. 9. 2012 medzi 31 a 40 rokmi: do 10. 9. 2013 medzi 41 a 50 rokmi: do 10. 9. 2014 nad 50 rokov: do 10. 9. 2016.
Rumunsko	System zavedený od roku 2003
Slovinsko	Kat. D: 1. 10. 2008 Kat. C: 1. 10. 2009
Slovensko	Kat. D: 10. 9. 2013 Kat. C: 10. 9. 2014

Španielsko	<p>a) Vodičské oprávnenie kat. D končiace číslicou:</p> <p>1 alebo 2: 10. 9. 2011 3 alebo 4: 10. 9. 2012 5 alebo 6: 10. 9. 2013 7 alebo 8: 10. 9. 2014 9 alebo 0: 10. 9. 2015</p> <p>b) Vodičské oprávnenie kat. C končiace číslicou:</p> <p>1 alebo 2: 10. 9. 2012 3 alebo 4: 10. 9. 2013 5 alebo 6: 10. 9. 2014 7 alebo 8: 10. 9. 2015 9 alebo 0: 10. 9. 2016</p>
Švédsko	<p>Kat. D: 10. 9. 2015 Kat. C: 10. 9. 2016</p>
Spojené kráľovstvo	<p>Kat. D: 9. 9. 2013 Kat. C: 9. 9. 2014</p>
Nórsko	<p>Vodičské oprávnenie kat. D s lehotou skončenia platnosti od 10. 9. 2011 do 10. 9. 2015: dátum skončenia platnosti vodičského oprávnenia.</p> <p>Dátum skončenia platnosti vodičského oprávnenia kat. D:</p> <p>2008: 2011 2009: 2012 2010: 2013 2011: 10.9.2011 od 11. 9. 2015: 2015 2016: 2014 2017: 2015 2018: 2014</p> <p>Vodičské oprávnenie kat. C s lehotou skončenia platnosti od 10. 9. 2012 do 10. 9. 2016: dátum skončenia platnosti vodičského oprávnenia.</p> <p>Dátum skončenia platnosti vodičského oprávnenia kat. C:</p> <p>2009: 2012 2010: 2013 2011: 2014 do 10. 9. 2012: 2012 od 11. 9. 2016: 2016 2017: 2015 2018: 2016</p>