

Řidičské průkazy v EU

Doc. Ing. Antonín Peltrám, CSc.

Evropská komise navrhla 22. října 2003 zavést nové evropské řidičské průkazy, zajišťující větší bezpečí, bezpečnost a volný pohyb řidičů.

Komise navrhla vylepšit evropská pravidla pro řidičské průkazy (cca 200 milionů občanů Unie). Navrhuje se:

- Zobecnit evropský model řidičského průkazu ve formě plastové karty. Umožňuje vyšší stupeň ochrany proti podvodům. Současné doklady nebudou měněny, ale od data uplatnění nové legislativy nebudou vydávány. Členské státy, které si to budou přát, mohou současně použít na kartě mikročipy, obsahující tištěné údaje; tím se posílí ochrana proti podvodům. Použití mikročipů má být přísně vymezeno na vydávání řidičských průkazů tak, aby bylo stále zajištěno jejich stažení po vážném přestupku.
- Má se zavést pojetí omezené úřední platnosti řidičských průkazů. Všechny nové řidičské průkazy od data platnosti navržené směrnice budou pravidelně obnovovány. Práv řidiče se to nedotkne, ale pravidelná výměna omezí možnosti podvodů – umožní aktualizaci ochrany včetně nové fotografie řidiče. Zajistí také volný pohyb řidičů, protože všechny řidičské průkazy budou platit stejně v kterémkoliv členském státě se stejným obdobím platnosti. To ochrání členské státy před uplatňováním restriktivních opatření vůči držitelům cizích průkazů, pokud jde o období platnosti a lékařské prohlídky. Všechny nové průkazy kategorie A (motocykly) a B (osobní auta) budou platit 10 let do 65 let věku držitele a poté 5 let. Všechna nová oprávnění kategorie C (nákladní vozidla) a D (autobusy) budou platit 5 let, při věku držitele nad 65 let 1 rok.
- Ukončí se „turistika řidičských průkazů“ zajištěním koherentního a pan-evropského postupu odebrání řidičského průkazu po vážných dopravních přestupcích. Dnes je příliš mnoho pachatelů závažných přestupků, jimž byl odebrán řidičský průkaz v domovském státě a kteří jej znovu získávají v jiném státě usídlení.
- Posílit v zájmu bezpečnosti silničního provozu upravený přístup k:
 - nejsilnějším motocyklům stanovením minimálního věku

mezi 16 a 25 léty – v závislosti na technických charakteristikách motocyklu a zkušenostech řidiče,

- nejsilnějším nákladním vozidlům a autobusům, včetně těch pro něž, pokud se na ně nevztahuje legislativa ke školení řidičů z povolání, bude stanoven postupný přístup,
- harmonizací periodicity lékařských prohlídek pro profesionální řidiče,
- zavedení minimálních požadavků na počáteční kvalifikace a školení zkušebních komisářů řidičů, které byly dosud ponechány mimo harmonizaci. Tím by se měly zjednodušit řidičské testy v EU.

Hlavní navrhované kategorie, minimální věk a testy:

- AM: mopedy do maximální rychlosti 45 km/hod., do 50 cm³ nebo výkon do 4kW,
- A1: lehké motocykly do 125 cm³ nebo výkonu 11 kW s poměrem výkonu/hmotnosti do 0,1 kW/kg,
- A2: lehké motocykly o výkonu do 35 kW nebo poměru výkonu k hmotnosti do 0,2 kW/kg a neodvozené od vozidla s více než dvojnásobným výkonem,
- A: motocykly,
- B: motorová vozidla do 3,5 t, nepřevážující více než 8 cestujících mimo řidiče + přívěs do 750 kg,
- B1: volitelná kategorie motorových tří a čtyřkolek,
- C: motorová vozidla pro přepravu zboží nad 3 500 kg + přívěs do 750 kg,
- C1: motorová vozidla používaná pro přepravu zboží nad 3 500 kg, ale do 6 000 kg, nepřevážující více než 8 cestujících a řidiče + přívěs do 750 kg,
- D: motorová vozidla pro přepravu více

než 8 cestujících a řidiče, s přívěsem do 750 kg,

- D1: motorová vozidla pro přepravu nejvýše 16 cestujících, s maximální délkou 7 m + přívěs do 750 kg,
- E: v kombinaci s výše uvedenými kategoriemi, přívěs nad 750 kg.

Zdůrazňuje se, že nebude nikdo nucen vyměnit svůj řidičský průkaz.

Řidičské průkazy vydané členskými státy s omezenou dobou platnosti budou vyměňovány až vyprší jejich platnost. Průkaz ukradený nebo ztracený se nahradí podle nových pravidel.

Závazná desetiletá obnova má zvýšit bezpečnost a bezpečí a usnadnit volný pohyb občanů. Po zkušenostech z 11. září 2001 není již přijatelná skutečnost, že se řidičské průkazy používaly jako identifikační průkaz. Pravidelná obnova je dlouhodobou záležitostí.

Omezená životnost řidičských průkazů je již v USA, Kanadě na 2 a 4 roky.

Členské státy budou zavázány přijmout všechna nezbytná opatření na ochranu proti podvodům. I při rozhodnutí použít současně mikročipy bude zachována ochrana osobních dat.

Návrh směrnice k zajištění správné konkurence, zvýšení bezpečnosti a dodržování pracovních podmínek pro profesionální řidiče.

Jde o návrh směrnice, která se zatím navrhovala neúspěšně k novelizaci celá léta. Zdůrazňuje se, že jen když se prosadí současná sociální pravidla, dojde k správné konkurenci v sektoru silniční dopravy. Proto (opakovaně) navrhuje Komise revidovat příslušnou směrnici o standardních postupech při prověrkách bezpečnosti silničního provozu a rozšířit kontroly z 1 % vozidel v provozu na 3 %. Návrh směrnice stanoví standardní kontrolní postupy dodržování sociální legislativy pro řidiče autobusů a nákladních automobilů. Navrhovaná novelizace se soustřeďuje na:

Kategorie	Obecné pravidlo	Podmínky	Pravidlo pro výjimky
AM	16 let	test z teorie	možné 14 let jen pro území státu
A1	16 let	teorie a praktický test	
A2	18 let	teorie (pokud není držitelem A1) a praktický test	
A	21 po min. 3 letech praxe A2	jen omezený test z praxe	
A	24 let pro přímý přístup	teorie a praktický test	
B1	16 let	teorie a praktický test	
B a B+E	18 let	teorie a praktický test	možné 17 let pro B na území státu
C1 a C1+E	18 let	teorie a praktický test	pro prof. řidiče jiný věk a požadavky na školení (viz směrnice 2003/59/ES)
C a C+E	21 let	teorie a praktický test	Dtto. Nižší věk pro prof. řidiče-směrnice 2003/59/ES
D1 a D1+ + E	21 let	teorie a praktický test	Dtto. Nižší věk pro prof. řidiče-směrnice 2003/59/ES
D a D+E	24 let	teorie a praktický test	Dtto. Nižší věk pro prof. řidiče-směrnice 2003/59/ES

Tab. 1

- zvýšení množství kontrol z 1 % na 3 % pracovních dnů vozidlového parku,
- v rámci prověrek se má nejméně 50 % uskutečnit v provozovnách,
- zvýšení kvality operací vynucování ustanovením, že by měl být vedoucí koordinací vynucovací orgán v každém členském státě odpovědný za rozvoj a realizaci národní vynucovací strategie, jakož i za spojení s obdobnými orgány v jiných členských státech,
- stanovení základních požadavků na školení a vybavení vynucovacího aparátu,
- zajištění, že členské státy vezmou v úvahu ve svých současných a budoucích plánech infrastruktury potřebu dostatečných odstavných ploch nebo servisních míst pro řidiče k odpočinku a provádění kontrol,
- podněcování spolupráce mezi vynucovacími orgány uvnitř a mezi členskými státy na podporu výměny nejlepších praktických postupů a vzájemnou pomoc.

Doporučení na poli bezpečnosti silničního provozu

Posléze se Komise rozhodla – v souladu se zásadami uvedenými v dopravní politice EU do roku 2010 – doporučit členským státům uplatnit v národních plánech prosazování nejlepších zkušeností opatření k tomu zaměřených. Mají se uvažovat tato opatření:

- urychlení využívání systémů sledování rychlosti (automatické kamery) s následnými postupy schopnými soustředit se na velký počet narušení,
- pro pití za volantem uplatnění náhodných dechových zkoušek s přístroji pro sledování alkoholu (ukazující, že řidič konzumoval alkohol) a použití registračních přístrojů pro dechové zkoušky (ukazující překročení limitu alkoholu),
- použití bezpečnostních pásů: intenzivní vynucovací akce s určeným trváním několikrát do roka,
- tyto akce by se měly kombinovat s publikováním informací k působení na společenské vědomí a k důvodům vedoucím k navrženým opatřením.

Komise doporučuje uvést mechanismus pro vynucování přes hranice členských států.

Posléze se Komise zavázala podpořit později opatření závažnější povahy, aby se snížil roční počet mrtvých na silnicích na 50 % do roku 2010, kdyby data předkládaná členskými státy ukazovala, že jsou přijatá opatření nedostatečná. Komise bude sledovat pokrok na základě zpráv, podávaných členskými státy.

Operační program Infrastruktura 2004 - 2006 – průběh a aktuální stav vyjednávání

Ing. Olga Pokorná, Ing. Tomáš Čoček

Operační program (OP) Infrastruktura je dokumentem reagujícím na doporučení Evropské komise pro období let 2004–2006 předložit za Českou republiku strategický dokument zahrnující rozvojové priority resortu dopravy a resortu životního prostředí v České republice, které mohou být spolufinancovány ze strukturálních fondů Evropské unie v rámci Cíle 1 politiky hospodářské a sociální soudržnosti, a to z Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF).

Původně byly v souladu s usnesením vlády zpracovávány dva operační programy: OP Doprava (v gesci Ministerstva dopravy) a OP Životní prostředí (v gesci Ministerstva životního prostředí). Oba operační programy byly jako samostatné dokumenty přijaty vládou ČR, Operační program Doprava usnesením vlády č. 14/2003 a Operační program Životní prostředí usnesením vlády č. 82/2003.

Vláda na svém zasedání dne 12. února 2003 rozhodla svým usnesením č. 149, že dosud samostatné operační programy pro sektor doprava a životní prostředí budou sloučeny v jeden Operační program Infrastruktura. Toto rozhodnutí bylo přijato na základě doporučení Evropské komise snížit počet operačních programů. Funkcí Řídícího orgánu OP Infrastruktura bylo pověřeno Ministerstvo životního prostředí.

Protože OP Infrastruktura vychází z dříve přijatých samostatných operačních programů, mohl být po provedení některých věcných změn v poměrně krátké době předložen dne 7. dubna 2003 pro informaci vládě ČR. Anglická verze programu byla jako podklad pro další vyjednávání zaslána Evropské komisi (cestou Ministerstva pro místní rozvoj a Stále mise ČR při ES) dne 16. dubna 2003. Evropská komise si v květnu 2003 vyžádala doplňující informace k programu - především ex-ante hodnocení programu a SEA (hodnocení vlivu koncepce na životní prostředí). Tyto materiály jí byly zaslány počátkem června 2003.

Dopisem ze dne 2. července 2003 oznámila Evropská komise (EK) dopisem ředitele DG Regio Lluise Riery, že program byl Evropskou komisí předběžně posouzen a přijat k dalšímu vyjednávání.

Samotné vyjednávání OP Infrastruktura navázalo na vyjednávání Národního rozvojového plánu / Rámce podpory Společenství (NRP/RPS), které proběhlo mezi vyjednávacími týmy Evropské komi-

se (v čele DG Regio) a České republiky (v čele vyjednávacího týmu bylo MMR, zastoupeny byly další dotčené resorty včetně MD).

Vyjednávání NRP/RPS proběhlo na základě návrhu Národního rozvojového plánu, který předložilo v březnu 2003 Ministerstvo pro místní rozvoj (cestou Stále mise ČR při ES) Evropské komisi.

Česká republika se tak stala druhou z přistupujících zemí, která předložila konečnou verzi NRP a mohla zahájit vyjednávání o výši a zaměření podpory ze strukturálních fondů a z Fondu soudržnosti pro ČR jako členský stát EU, tzn. o Rámci podpory Společenství. Na základě Národního rozvojového plánu byla vyjednána struktura Rámce podpory Společenství a tedy i definitivní počet operačních programů a alokace prostředků EU na jednotlivé operační programy.

Rámec podpory Společenství má charakter smlouvy mezi vládou státu přijímajícího pomoc a Evropskou komisí. Na jeho základě bude moci Česká republika na programové období 2004 - 2006 alokovat z rozpočtu EU prostřednictvím programů strukturálních fondů pro dosažení Cíle 1 cca 1,5 mld. Eur. Po ukončení negociací Rámce podpory Společenství a jednotlivých operačních programů (cca na přelomu roku 2003 - 2004) může být zahájena realizace konkrétních projektů.

Oficiální negociace mezi Českou republikou a Evropskou komisí o podobě Rámce podpory Společenství byly zahájeny dne 3. července 2003 v Praze. Podkladem pro vyjednávání se stal Negociační mandát EK k NRP, ve kterém EK shrnula své připomínky a postoj k návrhu NRP. Během letních měsíců probíhala velmi intenzivní jednání. V průběhu srpna 2003 proběhla dvě kola technických konzultací zaměřená na specifické problémové okruhy: na vymezení operačních programů ve vazbě na jednotlivé prioritní osy NRP, na finanční otázky a na nutnost doplnění dodatečných informací a zpřesnění analytické a strategické části NRP.

Dne 12. září 2003 proběhlo v Bruselu poslední kolo negociací Rámce podpory Společenství s tím, že EK i ČR dospěly k dohodě v nejpodstatnějších otázkách, kterými bylo vymezení priorit a opatření operačních programů, včetně odstranění překryvů a další postup při vypracování Rámce podpory Společenství, operačních programů a Jednotných programových dokumentů. Neuzavřenou zůstala pouze