



Rada  
Evropské unie

Brusel 1. března 2023  
(OR. en)

6795/23

---

---

**Interinstitucionální spis:  
2023/0053(COD)**

---

---

**TRANS 74  
IA 29  
CODEC 253**

## **NÁVRH**

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	1. března 2023
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2023) 127 final
Předmět:	Návrh SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o řídičských 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

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2023) 127 final.

---

Příloha: COM(2023) 127 final



V Bruselu dne 1.3.2023  
COM(2023) 127 final

2023/0053 (COD)

Návrh

## SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**o řídičských 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)

{SEC(2023) 350 final} - {SWD(2023) 128 final} - {SWD(2023) 129 final}

## DŮVODOVÁ ZPRÁVA

### 1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

Tento návrh se týká zásadní revize pravidel Unie pro řidičské průkazy. Jedná se o třetí takovou revizi těchto pravidel, která byla poprvé zavedena v roce 1980 směrnicí 80/1263/EHS<sup>1</sup>, po níž následovala druhá směrnice o řidičských průkazech 91/439/EHS<sup>2</sup> a třetí směrnice o řidičských průkazech 2006/126/ES<sup>3,4</sup>.

#### • Odůvodnění a cíle návrhu

Bezpečnost silničního provozu v EU se za posledních 20 let poměrně výrazně zlepšila. Počet smrtelných nehod na silnici se snížil o 61,5 % z přibližně 51 400 v roce 2001 na přibližně 19 800 v roce 2021. Zlepšení bezpečnosti silničního provozu však nebylo tak výrazné, jak je třeba. Zpomalení tempa snižování počtu úmrtí na silnicích, které nastalo v roce 2014, přimělo ministry dopravy EU k vydání ministerského prohlášení o bezpečnosti silničního provozu na neformálním zasedání Rady pro dopravu ve Vallettě v březnu 2017<sup>5</sup>, v němž členské státy vyzvaly Komisi, aby prozkoumala možnosti posílení právního rámce EU pro bezpečnost silničního provozu s cílem zajistit, aby při dopravních nehodách umíralo méně lidí.

V rámci svého třetího balíčku mobility z května 2018 vydala Komise „Strategický akční plán pro bezpečnost silničního provozu“<sup>6</sup>, v němž vyzvala k novému přístupu, který by zabránil stagnujícímu trendu v oblasti bezpečnosti silničního provozu v EU a přiblížil se dlouhodobému cíli nulového počtu úmrtí na silnicích v celé EU do roku 2050 („Vize Nula“). V červnu 2019 Komise zveřejnila Rámec politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 – Další kroky směrem k „Vizi Nula“<sup>7</sup>. Komise v něm navrhla nové průběžné cíle týkající se snížení počtu úmrtí na silnicích mezi roky 2020 a 2030 o 50 % a snížení počtu vážných zranění v témže období o 50 %, jak doporučuje Vallettské prohlášení.

Ve své strategii udržitelné a inteligentní mobility<sup>8</sup> z roku 2020 Komise zopakovala cíl dosáhnout do roku 2050 nulového počtu úmrtí ve všech druzích dopravy a oznámila revizi směrnice o řidičských průkazech, mimo jiné s cílem zohlednit technologické inovace včetně mobilních řidičských průkazů, a to v rámci stěžejní iniciativy 10 „Zlepšení bezpečnosti a

<sup>1</sup> Úř. věst. L 375, 31.12.1980, s. 1 [EUR-Lex – 31980L1263 – CS – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>2</sup> Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 1 [EUR-Lex – 31991L0439 – CS – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>3</sup> Úř. věst. L 403, 30.12.2006, s. 18 [EUR-Lex – 02006L0126-20201101 – CS – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>4</sup> První směrnice o řidičských průkazech (směrnice 80/1263/EHS) zavedla v EU úplně první soubor pravidel, pokud jde o harmonizaci vnitrostátních systémů řidičských průkazů, zejména zavedením vzoru řidičského průkazu Společenství, předběžnou definicí skupin vozidel a stanovením podmínek, za nichž lze řidičské průkazy v rámci EU vydávat nebo vyměňovat. Tato pravidla byla dále upřesněna a rozšířena ve druhé směrnici o řidičských průkazech (směrnice 91/439/EHS). Především bylo zavedeno vzájemné uznávání řidičských průkazů vydávaných členskými státy a byly zavedeny požadavky na minimální věk pro získání řidičského průkazu. Třetí směrnice o řidičských průkazech (směrnice 2006/126/ES) byla schválena v prosinci 2006, přičemž v letech 2009 až 2020 byla jedenáctkrát změněna, zejména s cílem zlepšit harmonizaci společných norem a požadavků a přizpůsobit směrnici technologickému vývoji.

<sup>5</sup> Viz:

[https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta\\_Declaration\\_on\\_Improving\\_Road\\_Safety.pdf](https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf); v červnu 2017 přijala Rada závěry o bezpečnosti silničního provozu, v nichž potvrdila Vallettské prohlášení (viz dokument 9994/17).

<sup>6</sup> Příloha I dokumentu COM(2018) 293 final (Evropa v pohybu. Udržitelná mobilita pro Evropu: bezpečná, propojená a čistá) [EUR-Lex – 52018DC0293 – CS – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>7</sup> SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>

<sup>8</sup> COM(2020) 789 final [EUR-Lex – 52020DC0789 – CS – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

zabezpečení dopravy“. V říjnu 2021 přijal Evropský parlament usnesení o rámci politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030<sup>9</sup>, v němž vyzval Komisi k další podpoře bezpečnosti silničního provozu, zejména prostřednictvím vyšších standardů, pokud jde o školení řidičů.

Tento návrh byl oznámen v pracovním programu Komise na rok 2022 v příloze II (iniciativy REFIT) pod názvem „Nový impuls pro evropskou demokracii“<sup>10</sup> a naplňuje program zlepšování právní úpravy<sup>11</sup> tím, že zajišťuje, aby stávající právní předpisy byly jednodušší a jasnější, nevytvářely zbytečnou zátěž a držely krok s pokračujícím politickým, společenským a technologickým vývojem.

V EU a ostatních členských státech EHP platí a je uplatňován jeden z nejpokročilejších rámců pro řidičské průkazy na světě. Celkem se týká více než 250 milionů řidičů. Základem tohoto rámce je směrnice o řidičských průkazech, která stanoví společná právní opatření pro uznávání a vydávání řidičských průkazů v Evropské unii. Jejím cílem je zlepšení bezpečnosti silničního provozu a usnadnění volného pohybu občanů v rámci EU. Díky volnému pohybu zavedenému jednotným evropským trhem přispěla pravidla EU týkající se řidičských průkazů ke zjednodušení přeshraničního cestování a usnadnila změnu bydliště občanům, kteří se usadili v jiném členském státě. Přesto se občané stále potýkají s nejednotností vnitrostátních přístupů, která má následně vliv na jejich řidičské oprávnění. Rovněž se potýkají s nedostatky a obtížemi při provádění směrnice.

Tato iniciativa vychází ze směrnice 2006/126/ES, jejímž cílem bylo zlepšit bezpečnost silničního provozu a usnadnit volný pohyb osob:

- zavedením jednotného vzoru řidičského průkazu Evropské unie, který je od roku 2033 povinný pro všechny řidiče, s cílem zajistit větší ochranu proti podvodům a padělání,
- rozdělením řidičských průkazů do skupin podle druhů vozidel a minimálního věku pro jejich řízení,
- povinným správním prodlužováním všech nových řidičských průkazů každých 10 let,
- zjednodušením administrativní zátěže řidičů, kteří přesouvají své bydliště do jiného členského státu,
- uplatňováním společných minimálních norem pro dovednosti, znalosti, fyzickou a psychickou způsobilost řidičů,
- progresivním přístupem k výkonným motocyklům na základě minimálního věku a předchozích zkušeností s méně výkonnými motocykly,
- vytvořením sítě pro výměnu informací týkajících se řidičských průkazů mezi vnitrostátními orgány (RESPER).

Zpráva o posouzení dopadů<sup>12</sup> potvrdila potřebu aktualizovat pravidla EU upravující řidičské průkazy s cílem podpořit úsilí o snížení počtu smrtelných nehod a vážných zranění na silnici a dále snížit administrativní zátěž a překážky volného pohybu občanů v EU. Při mnoha vážných nehodách s následkem smrti, vážné újmy na zdraví i zranění bez smrtelných následků hrají

<sup>9</sup> P9\_TA(2021)0407 [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407\\_CS.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_CS.pdf)

<sup>10</sup> COM(2021) 645 final [EUR-Lex – 52021DC0645 – CS – EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/COM/2021/645/final/cs)

<sup>11</sup> SWD(2021) 305 final [Zlepšování právní úpravy \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/swd/2021/305/final/cs)

<sup>12</sup> SWD(2023) 128 final.

důležitou roli dovednosti, znalosti, chování a zdravotní způsobilost řidiče, přičemž stále existuje příliš mnoho držitelů řidičského průkazu, jejichž přítomnost na silnicích EU představuje riziko z důvodu jejich nedostatečné způsobilosti k řízení. Z hodnocení *ex post*<sup>13</sup> vyplynulo, že prověřování na základě věku již není vnímáno jako nejvhodnější. Přestože existují důkazy o možném zhoršení fyzické kondice v důsledku věku, některé studie dospěly k závěru, že konkrétní zdravotní potíže, například zneužívání návykových látek, duševní onemocnění, epilepsie a cukrovka, srdeční potíže a spánková apnoe, nemusí nutně souviset s věkem. Pokud jde o zdravotní způsobilost k řízení, existují však důležitější faktory než věk.

Dovednosti, znalosti, povědomí o rizicích a zkušenosti řidičů jsou stále omezené, zejména u začínajících řidičů. Vyšší počet nehod a úmrtí začínajících řidičů ukazuje, že požadavky na vydávání řidičských průkazů nejsou plně přizpůsobeny cílům bezpečnosti silničního provozu. Kromě toho bude mít na používání vozidel zásadní vliv postupné zavádění nových technologií, například pokročilých asistenčních systémů pro řidiče a v budoucnu automatizovaných vozidel. Tyto technologie mají potenciál zvýšit bezpečnost silničního provozu a přispět k inkluzivnější mobilitě, zároveň však přinášejí nové výzvy pro řidiče, pokud jde o dovednosti a znalosti nových funkcí, které nejsou obsaženy v současné směrnici.

Pokud jde o překážky volného pohybu osob, zůstávají v platnosti zbytečné nebo neodůvodněné postupy pro získání řidičského průkazu nebo pro využívání či zachování řidičského oprávnění v jiné zemi EU, pokud řidiči získávají, používají, nahrazují, obnovují nebo vyměňují řidičské průkazy. V konečném důsledku to brání jejich pohybu v rámci EU. Podle hodnocení byla některá opatření směrnice (např. pojem obvyklého bydliště) obtížně použitelná a mohla vést k vysoké administrativní zátěži nebo byla překážkou volného pohybu. V praxi mohou občané s řádně doloženým řidičským oprávněním, kteří se s těmito překážkami setkají, zůstat bez řidičského průkazu až po dobu šesti měsíců nebo i déle. Kromě toho může současná směrnice v některých případech bránit občanům EU v získání řidičského průkazu v zemích EU, kde je jejich znalost místního jazyka nedostatečná a kde není při zkouškách povolen tlumočnick. Kromě toho neexistují žádná společná pravidla pro výměnu řidičských průkazů vydaných třetími zeměmi, pokud si jejich držitel zřídí bydliště v Evropské unii, přičemž řidičské průkazy EU získané v jednom členském státě výměnou za řidičský průkaz třetí země mohou přestat platit v případě, že daná osoba přesune své bydliště do jiného členského státu.

A konečně, několik členských států<sup>14</sup> zavedlo nebo plánuje zavést národní mobilní (digitální) řidičské průkazy, které by nebyly doprovázeny vydáním fyzického dokladu (tj. karty). Vzhledem k tomu, že stávající směrnice stanoví zásadu vzájemného uznávání pouze pro fyzické řidičské průkazy, budou mobilní řidičské průkazy platné pouze na území státu, který je vydal. Současný rámec je proto překážkou pro využití výhod digitální transformace silniční dopravy na evropské úrovni a brání volnému pohybu v rámci EU.

Nový návrh směrnice o řidičských průkazech vychází z cílů předchozí směrnice, a to zlepšit bezpečnost silničního provozu a usnadnit volný pohyb, reaguje však také na potřebu větší udržitelnosti a digitální transformace silniční dopravy. Návrh je rovněž nástrojem k dosažení cílů udržitelného rozvoje<sup>15</sup>, konkrétně přispívá k tomu, aby města a lidská sídla byla do roku 2030 inkluzivní, bezpečná, odolná a udržitelná a aby byl zajištěn přístup k bezpečným,

<sup>13</sup> SWD(2022) 17 final [EUR-Lex – 52022SC0017 – CS – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>14</sup> Již k dispozici (Španělsko, Dánsko, Řecko, Polsko, Portugalsko) a ve fázi zvažování (Rakousko, Belgie, Kypr, Estonsko, Finsko, Německo, Irsko, Itálie, Litva, Lucembursko, Nizozemsko, Švédsko) podle neformálního dokumentu Evropské hospodářské komise OSN č. 10 ze dne 13. září 2022 a konzultačních činností.

<sup>15</sup> [https://sdgs.un.org/#goal\\_section](https://sdgs.un.org/#goal_section)

cenově dostupným, přístupným a udržitelným dopravním systémům pro všechny. Zvláštní pozornost zároveň věnuje potřebám bezpečnosti silničního provozu u všech skupin společnosti, zejména zranitelných účastníků silničního provozu, jako jsou například chodci, cyklisté, uživatelé jednostopých motorových vozidel, uživatelé zařízení pro osobní mobilitu a osoby se zdravotním postižením nebo sníženou schopností pohybu a orientace<sup>16</sup>. Tím, že dojde k začlenění nových pravidel pro automatickou převodovku a zvýší se maximální hmotnost většiny vozidel s nulovými emisemi ve skupině B, tento návrh usnadní využívání těchto vozidel, čímž přispěje k cílům evropského právního rámce pro klima<sup>17</sup> a ambicím Zelené dohody pro Evropu, podle nichž má být do roku 2050 životní prostředí bez škodlivého znečištění<sup>18</sup>.

Nový návrh směrnice o řidičských průkazech je v souladu s nařízením o jednotné digitální bráně<sup>19</sup>, které poskytuje přístup k online informacím, asistenčním službám a službám pro řešení problémů a postupům elektronické veřejné správy prostřednictvím portálu Your Europe. Informace, které návrh upravuje, jsou již zahrnuty v příloze I nařízení o jednotné digitální bráně. Za účelem dalšího snížení administrativní zátěže bude změněna příloha II směrnice o řidičských průkazech s cílem zajistit, že správní řízení, které je občanům a tuzemcům nabízeno, bude plně on-line.

Cílem iniciativy je proto zlepšit bezpečnost silničního provozu a usnadnit volný pohyb osob v Evropské unii a zároveň přispět k udržitelné silniční dopravě a její digitální transformaci:

- *Zlepšování řidičských dovedností, znalostí a zkušeností a omezování a trestání nebezpečného chování.* Pravidla týkající se školení řidičů, zkoušek a zkušební doby zajistí, aby zejména mladí a začínající řidiči získali dovednosti, znalosti, zkušenosti a povědomí o rizicích, což je nezbytné pro bezpečnou jízdu. Všichni řidiči by také měli těžit z lepších dovedností a znalostí moderních technologií, z plného využití bezpečnostního a environmentálního potenciálu inovací, jakož i ze zajištění bezpečné společné existence motorové dopravy a aktivních druhů dopravy. Řidiči by měli být ve všech členských státech pohnáni k odpovědnosti za své nebezpečné chování při řízení, aby se vytvořilo prostředí, které přispěje ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.
- *Zajištění odpovídající fyzické a psychické způsobilosti řidičů v celé EU.* Pravidla týkající se fyzické a psychické způsobilosti k řízení pro neprofesionální řidiče budou zdokonalena a aktualizována podle nejnovějšího technologického vývoje a v souladu s modelem zdravotní nezpůsobilosti, který je založen na lidských právech<sup>20</sup>. Kromě toho bude v celé EU zdokonalen postup lékařských prohlídek, aby lépe přispíval k plnění cílů v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

<sup>16</sup> Cíl č. 11 a cíl 11.2 Agendy OSN pro udržitelný rozvoj 2030 (<https://sdgs.un.org/2030agenda>)

<sup>17</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“) (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1) [EUR-Lex – 32018R1724 – CS – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>18</sup> COM(2021) 400 final [EUR-Lex – 52021DC0400 – CS – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>19</sup> 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) [EUR-Lex – 32018R1724 – CS – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>20</sup> Úmluva OSN o právech osob se zdravotním postižením ze dne 13. prosince 2006, jejíž smluvní stranou je EU od 21. ledna 2011.

- *Odstranění neadekvátních nebo zbytečných překážek, které ovlivňují žadatele o řidičské průkazy a jejich držitele.* V přístupu řidičů k řidičským průkazům a uznávání jejich řidičského oprávnění stále přetrvává několik překážek, které následně brání volnému pohybu v EU: potíže s řidičskými zkouškami vyplývající z neznalosti jazyků, odlišná pravidla pro určení obvyklého bydliště pro tuzemce v EU nebo neexistence kontinuity některých řidičských oprávnění při cestování a při změně bydliště v EU. Očekává se, že odstranění těchto překážek rovněž pomůže vyřešit současný nedostatek řidičů, zejména řidičů nákladních vozidel, aniž by došlo k ohrožení bezpečnosti silničního provozu. Kromě toho by měla být zavedena další harmonizace v oblasti platnosti řidičských průkazů a mobilního řidičského průkazu.

Podrobnější informace o tom, jak jsou výše uvedené cíle a související problémy řešeny v rámci iniciativy, jsou uvedeny v kapitole 3 této důvodové zprávy.

Za účelem zajištění jednotného přístupu v oblasti bezpečnosti silničního provozu, pokud jde o přeshraniční prosazování pravidel silničního provozu, je vytvořen balíček pro vyjednávání, který se skládá ze tří iniciativ: kromě tohoto návrhu obsahuje také návrh směrnice, kterou se mění 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 (dále jen „směrnice o přeshraniční výměně informací“)<sup>21,22</sup> a návrh směrnice o celounijním účinku některých zákazů řízení<sup>23</sup>.

#### • **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Tento návrh je v souladu s ostatními právními předpisy EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu: směrnicí 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<sup>24,25</sup>; směrnicí (EU) 2015/413<sup>26</sup> a takzvaným „nařízením o obecné bezpečnosti“<sup>27,28</sup>. Je také v souladu s Rámcem politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 – Další kroky směrem k „Vizi Nula“<sup>29</sup>.

Iniciativa je rovněž v souladu se směrnicí o přeshraniční výměně informací. V rámci vzájemné pomoci (článek 15) ustavuje směrnice o řidičských průkazech rovněž síť pro výměnu informací týkajících se řidičských průkazů (RESPER), kterou lze využít k provádění a kontrole dodržování směrnice o řidičských průkazech, směrnice o kvalifikaci a školení řidičů z povolání a směrnice o přeshraniční výměně informací. V současné době panuje právní nejistota, zda lze síť RESPER používat pro účely směrnice o přeshraniční výměně

<sup>21</sup> COM(2023) 126 final.

<sup>22</sup> Úř. věst. L 68, 13.3.2015, s. 9 [EUR-Lex – 32015L0413 – CS – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>23</sup> COM(2023) 128 final.

<sup>24</sup> Úř. věst. L 330, 23.12.2022, s. 46 [EUR-Lex – 32022L2561 – CS – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>25</sup> Která stanoví zvláštní pravidla pro kvalifikaci a školení profesionálních řidičů těchto vozidel.

<sup>26</sup> Která usnadňuje výměnu informací mezi členskými státy v případě, že dopravní delikty související s bezpečností silničního provozu byly spáchány vozidlem registrovaným v jiném členském státě.

<sup>27</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu (Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1) [EUR-Lex – 02019R2144-20220905 – CS – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>28</sup> Které stanoví povinnou výbavu nových vozidel pokročilými bezpečnostními prvky.

<sup>29</sup> SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>

informací (na základě systému EUCARIS), a to z důvodu formulace článku 15 směrnice o řídičských průkazech a skutečnosti, že čl. 4 odst. 4 směrnice o přeshraniční výměně informací vyžaduje, aby členské státy zajistily, že výměna informací podle této směrnice se bude provádět „bez zahrnutí výměny údajů z dalších databází, jež nejsou používány pro účely této směrnice“. V důsledku toho naprostá většina orgánů činných v trestním řízení nepoužívá síť RESPER pro účely kontroly.

Revize směrnice o přeshraniční výměně informací probíhá souběžně s revizí směrnice o řídičských průkazech, a to jak z právních důvodů, tak z důvodů soudržnosti. V této souvislosti se uvažuje o zrušení omezení používání jiných databází. Přístup k síti RESPER pro účely vymáhání bude možný za podmínek stanovených směrnicí o řídičských průkazech, a proto se očekává, že bude úspěšně vyšetřeno více deliktů. Revize směrnice o řídičských průkazech navíc zajistí vyjasnění všech případů použití, které vyžadují přístup k síti RESPER v souvislosti s vymáháním práva s cílem zcela odstranit právní nejistotu.

Ustanovení o celounijním účinku některých zákazů řízení se navrhuje upravit v samostatném aktu. Bude se týkat přeshraničního vymáhání těchto rozhodnutí, přičemž důsledky týkající se vydávání rozhodnutí budou v této iniciativě i nadále řešeny.

Návrh je rovněž součástí Evropského roku dovedností, jehož cílem je podpořit celoživotní učení, posílit konkurenceschopnost podniků v EU a sociálně spravedlivým způsobem podpořit ekologickou a digitální transformaci.

#### • **Soulad s ostatními politikami Unie**

Směrnice o řídičských průkazech upravuje řídičská oprávnění podle skupin vozidel. Některé skupiny jsou vymezeny odkazem na pravidla EU:

- směrnice Rady 96/53/ES, kterou se stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz<sup>30</sup>, jež umožňuje určit druhy vozidel s alternativním pohonem,
- nařízení (EU) č. 168/2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly<sup>31</sup>, které umožňuje určit typy mopedů, motocyklů, motorových tříkolek a čtyřkolek.

Směrnice stanoví minimální věk pro získání řídičského průkazu pro budoucí profesionální řídiče, na které se vztahuje směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2561 ze dne 14. prosince 2022 o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řídičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu<sup>32</sup>.

Kromě toho se na výměnu informací týkajících se řídičských průkazů vztahují také pravidla o ochraně osobních údajů, zejména nařízení (EU) 2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů (obecné nařízení o ochraně osobních údajů)<sup>33</sup>.

Komise přijala dne 3. června 2021 návrh<sup>34</sup> na revizi nařízení (EU) č. 910/2014<sup>35</sup>, pokud jde o vytvoření rámce pro evropskou digitální identitu. Tento nový rámec poskytuje stavební prvky

<sup>30</sup> Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59 [EUR-Lex – 01996L0053-20190814 – CS – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>31</sup> Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 52 [EUR-Lex – 02013R0168-20201114 – CS – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>32</sup> Úř. věst. L 330, 23.12.2022, s. 46 [EUR-Lex – 32022L2561 – CS – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>33</sup> Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1 [EUR-Lex – 32016R0679 – CS – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>34</sup> COM(2021) 281 final [EUR-Lex – 52021PC0281 – CS – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

relevantní pro mobilní řidičské průkazy. K vývoji interoperabilního řešení pro mobilní řidičské průkazy EU může být využita zejména elektronická identita a případně funkce elektronické peněženky.

Tento návrh je v souladu s cílem klimatické neutrality EU do roku 2050, jak je stanoveno v čl. 2 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119, kterým se stanoví rámec EU pro dosažení klimatické neutrality, a přispívá k němu.

## **2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA**

### **• Právní základ**

Právním základem návrhu je čl. 91 odst. 1 Smlouvy o fungování EU (SFEU)<sup>36</sup>. Podle čl. 91 odst. 1 písm. c) SFEU má Evropská unie v oblasti dopravy pravomoc stanovit opatření ke zvýšení bezpečnosti dopravy, včetně bezpečnosti silničního provozu.

### **• Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

V oblasti řidičských průkazů má Unie již pravomoc na základě směrnice 2006/126/ES. Záležitosti týkající se řidičských průkazů obsahují nadnárodní hlediska, která nemohou řešit pouze jednotlivé členské státy. Směrnice o řidičských průkazech představuje důležitý krok v procesu harmonizace pravidel pro řidičské průkazy a přispívá k provádění politik EU a dosud byla jedenáctkrát změněna s cílem harmonizovat společné normy a požadavky a přizpůsobit pravidla vědeckému a technickému pokroku, k němuž došlo od roku 2006. Nová pravidla, která mají být tímto návrhem zavedena, jsou nadále v rámci pravomocí svěřených Unii na základě čl. 91 odst. 1 SFEU a vzhledem k jejich vazbě na již existující rámec řidičských průkazů jich lze přiměřeně dosáhnout pouze na úrovni Unie.

Vzhledem k cílům EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu a očekávanému nedostatečnému pokroku při snižování počtu úmrtí a vážných zranění na silnici je třeba přijmout další opatření na úrovni EU za účelem splnění stanovených cílů. Například boj proti nebezpečnému chování na silnicích může být plně účinný pouze tehdy, pokud zahraniční pachatelé dopravních deliktů budou za své chování postihováni za stejných podmínek jako tuzemci. Vzhledem k přeshraničnímu rozměru těchto otázek není možné, aby těchto cílů uspokojivě dosáhly jen samy členské státy.

Další opatření na úrovni EU jsou rovněž nutná k odstranění zbytečných a neodůvodněných překážek volného pohybu osob, které jsou způsobeny neoptimálními postupy vydávání a obnovování řidičských průkazů. Tyto problémy je třeba řešit na úrovni EU, protože mají i přeshraniční rozměr. Co se týče konkrétního případu mobilních řidičských průkazů, ty mohou být v EU vzájemně uznávány pouze tehdy, pokud budou řešení používaná členskými státy harmonizovaná a interoperabilní.

Bez zásahu EU by spolupráce v oblasti řidičských průkazů mezi členskými státy pokračovala prostřednictvím dvoustranných nebo vícestranných dohod, což by následně vedlo k větší složitosti systému vydávání řidičských průkazů a vyšší administrativní zátěži pro držitele řidičských průkazů a správní orgány. S administrativními problémy se mohli potýkat také řidiči při cestách do členských států<sup>37</sup>, které nejsou smluvními stranami Vídeňské úmluvy<sup>38</sup>,

---

<sup>35</sup> 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) [EUR-Lex – 32014R0910 – CS – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>36</sup> Úř. věst. C 115, 9.5.2008, s. 85 [EUR-Lex – 12008E091 – CS – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>37</sup> Španělsko, Malta, Kypr a Irsko.

například s požadavkem, aby byli držitelé mezinárodního řidičského oprávnění. Při změně bydliště v EU by držitelé řidičských průkazů EU museli získat nový řidičský průkaz vydaný novou zemí bydliště, a to buď administrativní výměnou, nebo složením řidičské zkoušky jako každý jiný žadatel. Pokud EU nezasáhne, integrace zahraničních profesionálních řidičů do odvětví silniční dopravy v EU bude nadále omezena, a to kvůli administrativním obtížím, které zahraniční řidiči mají, jestliže chtějí, aby bylo jejich řidičské oprávnění nadále platné. Odstranění této překážky by mohlo přispět k řešení problému s nedostatkem řidičů v EU, a to společně s dalšími opatřeními nad rámec tohoto opatření, například v souvislosti s kvalifikací řidičů, zlepšením pracovních podmínek a strukturálními problémy.

- **Proporcionalita**

Návrh je nezbytný a je přiměřený cíli usnadnit volný pohyb prostřednictvím harmonizovaných dodatečných pravidel pro řidičské průkazy, neboť členské státy nemohou samy zajistit bezproblémové uznávání řidičského oprávnění na základě řidičského průkazu, který vydal jiný členský stát.

Návrh nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení cílů, které mají zajistit vyšší úroveň bezpečnosti silničního provozu a usnadnit volný pohyb, neboť přijaté možnosti politiky i nadále poskytují členským státům přiměřenou míru pružnosti. Pro mobilní řidičské průkazy jsou stanoveny pouze minimální požadavky na harmonizaci, přičemž pravidla pro zkušební dobu umožňují členským státům uplatňovat další vnitrostátní podmínky nebo omezení pro začínající řidiče, přičemž pravidla pro výměnu řidičských průkazů se třetími zeměmi jsou přesně vymezena.

Je proto zapotřebí transparentní, účinný a koordinovaný přístup s rovným zacházením s účastníky silničního provozu na silnicích EU, zejména jako podmínka umožňující zásadu vzájemného uznávání řidičských průkazů, přičemž plánovaný návrh je v souladu se zásadou proporcionality.

- **Volba nástroje**

S cílem zaručit jasné a jednotné právní znění se za nejvhodnější právní řešení považuje úplná revize směrnice.

### 3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Evropská komise zveřejnila v roce 2022 hodnocení *ex post*<sup>39</sup> směrnice 2006/126/ES v souladu se zásadami zlepšování právní úpravy. Hodnocení prokázalo, že kombinované působení směrnice 2006/126/ES a jejích dvou předchůdky vedlo ke zvýšení úrovně bezpečnosti účastníků silničního provozu v Unii a usnadnilo volný pohyb. Hodnocení rovněž zjistilo pozitivní vliv směrnice o řidičských průkazech na omezení počtu podvodů s řidičskými průkazy a turistiky za řidičskými průkazy. Vedlo ke snížení administrativní zátěže, zejména pro držitele řidičských průkazů. Ukázalo také, že existuje prostor pro další zvyšování úrovně bezpečnosti, jakož i účinnosti a přiměřenosti některých regulačních požadavků. V hodnocení bylo uznáno, že dopravní systém EU se rychle mění, a to v důsledku dopadu digitalizace, rostoucího důrazu na aktivní druhy dopravy v městské dopravě, vzniku nových

---

<sup>38</sup> Úmluva o silničním provozu uzavřená ve Vídni dne 8. listopadu 1968.

<sup>39</sup> SWD(2022) 17 final.

forem mobility, vývoje v oblasti konektivity a automatizace a rostoucí úlohy umělé inteligence, jakož i zavádění vozidel s nízkými a nulovými emisemi. Vedlo to k závěru, že současný legislativní rámec je třeba upravit, a to nejen s ohledem na současné potřeby, ale i na budoucí výzvy.

Hodnocení dále dospělo k závěru, že digitální řešení, včetně mobilních řidičských průkazů a sítě RESPER, nebyla dostatečně prozkoumána. Zjistilo také, že pravidla týkající se řidičských dovedností a znalostí dostatečně nezohledňují nová technologická řešení, například pokročilé asistenční systémy, poloautomatické a automatizované řízení, používání simulátorů, jakož i zavádění řešení mikromobility a vozidel s nízkými a nulovými emisemi a automatickou převodovkou.

Některá ustanovení navíc nejsou optimální z hlediska usnadnění volného pohybu osob, například ustanovení o určení obvyklého bydliště, o uznávání zahraničních řidičských průkazů a o lhůtách platnosti. Směrnice navíc není plně komplementární se směrnicí (EU) 2015/413<sup>40</sup>, pokud jde o vymáhání sankcí za tyto delikty. Tuto směrnici je také nutné lépe sladit s nařízením o obecné bezpečnosti<sup>41</sup>.

#### • **Konzultace se zúčastněnými stranami**

V souladu s pokyny pro zlepšování právní úpravy proběhly během následného hodnocení a posouzení dopadů konzultace se zúčastněnými stranami.

Během následného hodnocení se dne 16. října 2020 uskutečnil seminář zúčastněných stran, jehož cílem bylo shromáždit faktické poznatky, potvrdit zjištěné skutečnosti, získat zpětnou vazbu k novým zjištěním a shromáždit názory.

V období od 28. října 2020 do 20. ledna 2021 proběhla otevřená veřejná konzultace, která umožnila zainteresované veřejnosti a zúčastněným stranám vyjádřit své názory na platná pravidla.

Během přípravné fáze posouzení dopadů měly zúčastněné strany možnost poskytnout zpětnou vazbu k úvodnímu posouzení dopadů (2. čtvrtletí 2021). Následně byly provedeny následující cílené konzultace:

- Dvě kola rozhovorů:
  - průzkumné rozhovory během počáteční fáze (1. a 2. čtvrtletí 2022),
  - podrobné rozhovory s cílem doplnit chybějící informace a posoudit očekávané dopady politických opatření (2. a 3. čtvrtletí 2021).
- Dvě kola průzkumů:
  - průzkum k doložení analýzy problémů (2. čtvrtletí 2022),
  - průzkum k posouzení dopadu politických opatření (2. a 3. čtvrtletí 2022).

Ve třetím čtvrtletí roku 2022 proběhla nová otevřená veřejná konzultace.

#### • **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Během posouzení dopadů se uskutečnily tři odborné semináře:

- školení, zkoušky a skupiny vozidel, 1. čtvrtletí 2022,

<sup>40</sup> Úř. věst. L 68, 13.3.2015, s. 9. [EUR-Lex – 32015L0413 – CZ – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>41</sup> Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1. [EUR-Lex – 32019R2144 – CS – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

- vydávání a vzájemné uznávání řidičských průkazů, 2. čtvrtletí 2022,
- důsledky dopravních deliktů a zdravotní způsobilost, 2. čtvrtletí 2022.

Vlastní práci útvarů Komise na posouzení dopadů doplnila externí podpůrná studie, kterou vypracovalo nezávislé konsorcium složené ze společností COWI a Ecorys a univerzity NTUA.

Během přípravné fáze hodnocení *ex post* a posouzení dopadů byl pravidelně informován a konzultován Výbor pro řidičské průkazy zřízený podle článku 9 stávající směrnice, složený převážně z odborníků z členských států.

### • **Posouzení dopadů**

K tomuto návrhu revize směrnice o řidičských průkazech je přiložena zpráva o posouzení dopadů<sup>42</sup>, jejíž návrh byl dne 12. října 2022 předložen Výboru pro kontrolu regulace (RSB). Výbor RSB vydal dne 18. listopadu 2022 kladné stanovisko<sup>43</sup>. Zpráva o posouzení dopadů byla revidována v souladu s doporučeními výboru RSB. Řešeny byly také podrobnější technické připomínky výboru RSB. Zpráva o posouzení dopadů obsahuje podrobný popis možností politiky, který je uveden v oddíle 5, zatímco komplexní analýza dopadů všech možností je uvedena v oddíle 6. Analyzované možnosti politiky jsou shrnuty takto:

#### Možnost politiky A

Možnost politiky A zahrnuje politická opatření, která jsou společná všem třem možnostem politiky. Cílem opatření v rámci možnosti politiky A je sladit směrnici o řidičských průkazech s technologickým, vědeckým a společenským vývojem v EU, vylepšit její hlavní ustanovení a reagovat na potřeby a možnosti trhu.

Pokud jde o bezpečnost silničního provozu, rozšiřuje okruh otázek, které jsou předmětem zkoušek. Zlepšuje také technické prostředky (sít' RESPER) podporující spolupráci mezi příslušnými orgány v rámci boje proti podvodům a padělání. Upravuje pravidla tak, aby zohledňovala nárůst počtu vozidel na alternativní pohon ve vozovém parku EU. V neposlední řadě také aktualizuje normy týkající se fyzické a psychické způsobilosti k řízení a zřizuje novou specializovanou platformu pro sdílení informací, která umožní větší šíření znalostí mezi orgány.

Pokud jde o svobodu pohybu, zavádí stejnou správní platnost řidičských průkazů skupiny A a B, která se má uplatňovat ve všech členských státech, a objasňuje případy, kdy lze platnost zkrátit nebo prodloužit. Zavádí rovněž vzájemné uznávání volitelné rovnocennosti řidičských průkazů<sup>44</sup>, vyjasňuje některé aspekty související se zaváděním pojmu obvyklého bydliště a zavádí další rovnocennosti. V neposlední řadě zavádí mobilní řidičský průkaz EU a možnost vyznačit QR kód na fyzickém řidičském průkazu.

#### Možnost politiky B

Možnost politiky B představuje zvýšení politických zásahů, pokud jde o bezpečnost silničního provozu, a také snížení administrativní zátěže určitých skupin řidičů.

Pokud jde o bezpečnost silničního provozu, pak kromě opatření obsažených v možnosti politiky A zavádí nová pravidla týkající se školení a zkušební doby. Doplnuje pravidla

<sup>42</sup> SWD(2023) 128 final.

<sup>43</sup> RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617.

<sup>44</sup> Pokud je například určitá osoba oprávněna řídit lehký motocykl s řidičským průkazem skupiny B v zemi svého bydliště, bude moci tak činit v kterémkoli jiném členském státě, který uplatňuje stejnou volitelnou rovnocennost.

týkající se fyzické a duševní způsobilosti k řízení o nezávazné pokyny pro kontrolu zraku žadatelů a o povinnou prohlídku na základě sebehodnocení. Bude vytvořen vzdělávací program pro praktické lékaře.

Pokud jde o volný pohyb, kromě opatření obsažených v možnosti politiky A se zjednoduší pravidla pro vydávání řidičských průkazů, přičemž občanům EU se umožní získat první řidičský průkaz v zemi, jíž jsou občany, v případech, kdy se setkají s překážkami souvisejícími s jazykem zkoušky. Pro zmírnění nedostatku profesionálních řidičů se rovněž zjednoduší stávající pravidla pro řidiče autobusů a nákladních vozidel a zavádějí se pravidla pro výměnu řidičských průkazů vydaných třetími zeměmi. V neposlední řadě budou moci členské státy v zájmu řešení problémů s mobilitou v odlehlých oblastech rozšířit řidičské oprávnění držitelů řidičského průkazu B1 tím, že jim umožní řídit vozidla s vyšší hmotností a maximální rychlostí do 45 km/h, avšak pouze na území příslušného členského státu.

### Možnost politiky C

Možnost politiky C představuje další zlepšení harmonizace a rozsahu působnosti ve srovnání s možnostmi politiky B.

Pokud jde o bezpečnost silničního provozu, kromě opatření obsažených v možnosti politiky A a možnosti politiky B se mění skupiny vozidel, pro které je vyžadováno řidičské oprávnění, aby 1) zahrnovaly nová vozidla mikromobility s maximální rychlostí mezi 25 a 45 km/h, 2) umožňovaly vzájemné uznávání vnitrostátních řidičských průkazů nutných pro řízení zemědělských vozidel a 3) lépe odpovídaly možnostem a potřebám trhu s autobusy skupiny D1. Zpřísnila by se pravidla týkající se fyzické a psychické způsobilosti k řízení.

Pokud jde o svobodu pohybu, kromě opatření obsažených v možnosti politiky A a možnosti politiky B se vzájemně uznává posouzení fyzické a psychické způsobilosti k řízení, přičemž bývalí držitelé zahraničních řidičských průkazů mohou i nadále řídit, jestliže přesunou své bydliště do jiného členského státu, pokud nemají v oblasti bezpečnosti silničního provozu žádné záznamy po dobu nejméně pěti let.

### **Posouzení opatření a možností politiky**

Opatření v rámci různých možností politiky byla podrobena kvantitativnímu a kvalitativnímu posouzení v oblasti hospodářských a sociálních dopadů (bezpečnost silničního provozu) a dopadů na základní práva. Pro posouzení dopadů byl v souladu se základními prognózami zvolen časový horizont 2025–2050. Pokud jde o bezpečnost silničního provozu, očekává se, že možnost politiky A nebude pro dosažení příslušných cílů EU optimální. Možnost politiky B zlepší bezpečnost silničního provozu ve větší míře, zatímco možnost politiky C jde o významný krok dále, avšak očekává se, že poměr nákladů a přínosů možnosti politiky C bude nižší než u možnosti politiky B. Pokud jde o volný pohyb a ekonomické dopady, očekává se, že hlavní přínos bude mít zavedení digitálních řidičských průkazů a sjednocení správní platnosti u řidičů skupiny 1 na 15 let (obojí je již v možnosti politiky A). Dodatečná opatření zavedená v možnosti politiky B a možnosti politiky C vyřeší problémy, které blokují některé konkrétní skupiny řidičů, ale budou mít podstatně menší účinek. Pokud jde o základní práva, účinky budou i nadále kontrolovány prostřednictvím striktního provádění pravidel v oblasti ochrany údajů, zejména v síti RESPER.

Všechny možnosti politiky plně zahrnovaly zásadu „standardně digitalizovaný“, vycházející ze sdělení o digitálním kompasu 2030<sup>45</sup>.

<sup>45</sup> COM (2021) 118 final [EUR-Lex – 52021DC0118 – CS – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Tato iniciativa je součástí pracovního programu Komise na rok 2022 v příloze II (iniciativy REFIT) pod názvem „Nový impuls pro evropskou demokracii“<sup>46</sup>. Iniciativa má důležitý rozměr programu REFIT, pokud jde o zjednodušení a sjednocení postupů, které členské státy uplatňují v oblasti řídičských průkazů.

Významným nákladovým břemenem vyplývajícím ze směrnice 2006/126/ES jsou postupy vydávání a výroba fyzického řídičského průkazu, a to vzhledem k velkému počtu obyvatel EU, kterých se to týká. Důležitou součástí zjednodušení a souvisejícího snížení tohoto břemene bude zavedení mobilního řídičského průkazu EU. Konkrétně to znamená, že bude snazší získat, nahradit, obnovit nebo vyměnit řídičský průkaz, protože celý postup bude možné provést online. Kromě toho by harmonizace správní platnosti řídičských průkazů pro řidiče vozidel skupin A, A1, A2, AM, B, B1 a BE rovněž vedla ke snížení styku se správními orgány, protože řídičský průkaz by bylo nutné prodlužovat méně často (každých 15 let místo 10 let v členských státech, kde se toto pravidlo nyní uplatňuje).

- **Základní práva**

Pravidla týkající se řídičských průkazů jsou v souladu s platnými právními předpisy EU o ochraně osobních údajů. Navrhuje se jasnější vymezení případů, kdy lze použít síť RESPER, čímž se odstraní stávající právní nejasnosti, které představují riziko pro ochranu osobních údajů řidičů. Použití funkcí systému eIDAS pro řídičský průkaz EU, zejména elektronické identity pro registraci a peněženky EU pro ukládání a výměnu údajů, zajistí vysokou úroveň bezpečnosti a ochrany zpracovávaných osobních údajů.

Neočekává se, že by některé skupiny obyvatelstva byly z přechodu na digitální řídičský průkaz EU vyloučeny. Ve skutečnosti i poté, co bude digitální řídičský průkaz vydáván standardně, bude si moci každý i nadále pořídit řídičský průkaz ve fyzické podobě.

Pokud jde o svobodu pohybu, problém související s určením orgánu vydání těsně po změně bydliště by mělo vyřešit vyjasnění pojmu obvyklého bydliště. Zjednodušení pravidel pro správní platnost zrovnoprávní držitele řídičských průkazů EU bez ohledu na to, ve které zemi žádají o vydání řídičského průkazu nebo o prodloužení jeho platnosti. Vzájemné uznávání volitelné rovnocennosti umožní držitelům řídičských průkazů využívat práva udělená na základě volitelné rovnocennosti i v jiných členských státech, které uplatňují stejná pravidla.

Navrhovaná směrnice bude mít rovněž pozitivní dopad na právo na rovné zacházení; vzhledem k tomu bude v případě jazykových omezení pružná a při prvním vydání řídičského průkazu umožní žadatelům zvolit si místo, kde budou skládat zkoušky.

Navrhovaná směrnice zajistí dodržování práv osob se zdravotním postižením v souladu s Listinou základních práv a Úmluvou OSN o právech osob se zdravotním postižením, jejímiž smluvními stranami jsou EU i všechny členské státy.

#### **4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY**

Důsledky pro rozpočet Unie se týkají zejména zřízení informační platformy pro orgány, která by umožňovala výměnu informací o fyzické a psychické způsobilosti k řízení, a vytvoření (online) vzdělávacího programu pro praktické lékaře v hodnotě 0,7 až 1,1 milionu EUR.

---

<sup>46</sup> COM (2021) 645 final [EUR-Lex – 52021DC0645 – CS – EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/lexuri/cs/COM-2021-645-final)

## 5. OSTATNÍ PRVKY

### • **Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

V případě schválení návrhu budou členské státy každoročně informovat Komisi o počtu vydaných, prodloužených, nahrazených, odňatých a vyměněných řidičských průkazů pro každou skupinu, včetně údajů o vydávání a používání mobilních řidičských průkazů.

### • **Informativní dokumenty (ke směrnicím)**

Návrh nevyžaduje informativní dokumenty týkající se jeho provedení do vnitrostátního práva.

### • **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Následující ustanovení podstatně mění směrnici 2006/126/ES nebo přidávají nové prvky:

- Článek 1 vymezuje předmět směrnice a oblast její působnosti tím, že stanoví oblasti, pro které určí společná pravidla.
- Článek 2 zavádí definice s ohledem na nové pojmy, které byly zavedeny z důvodu právní jasnosti.
- Článek 3 zavádí základní pravidla platná pro fyzické a mobilní řidičské průkazy, zejména pokud jde o jejich vzájemné uznávání. Podrobné požadavky jsou uvedeny v článku 4 pro fyzické řidičské průkazy a v článku 5 pro mobilní řidičské průkazy.
- Články 6 a 7 nahrazují dřívější článek 4 směrnice 2006/126/ES a ve dvou zvláštních článcích stanoví pravidla platná pro 1) skupiny řidičských průkazů a 2) minimální věk.
- Článek 8 odpovídá dřívějšímu článku 5 směrnice 2006/126/ES a objasňuje vazbu mezi kodexy Unie a možnými podmínkami a omezeními řidičského oprávnění.
- Článek 9 nahrazuje původní článek 6 směrnice 2006/126/ES s následujícími změnami:
  - zrušení požadavku být držitelem průkazu skupiny C nebo D pro získání průkazu skupiny CE nebo DE,
  - zrušení nepovinné povahy dřívější rovnocennosti stanovené v písmenu c) dřívějšího čl. 6 odst. 4,
  - právo řídit vozidla skupiny D1E pro držitele řidičských průkazů skupin D1 a C1E nebo D1 a CE,
  - zavedení volitelné rovnocennosti, která umožňuje řídit některá vozidla s řidičským průkazem skupiny B1, a
  - vzájemné uznávání volitelné rovnocennosti.
- Článek 10 odpovídá původnímu článku 7 směrnice 2006/126/ES s následujícími změnami:
  - patnáctiletá správní platnost se stává obecným pravidlem pro skupiny kategorií A a B,
  - Komise a členské státy mohou v případě výjimečných okolností správní platnost řidičských průkazů prodloužit,
  - správní platnost řidičských průkazů může být zkrácena tak, aby odpovídala době platnosti povolení k dočasnému pobytu,
  - správní platnost řidičských průkazů může být zkrácena na základě věku držitele až po dosažení 70 let.

- Článek 11 odpovídá odstavcům 1, 2, 3 a 5 původního článku 11 směrnice 2006/126/ES.
- Článek 12 zavádí nová konkrétní pravidla pro výměnu řidičských průkazů vydaných třetí zemí držitelům, kteří mají obvyklé bydliště na území členského státu.
- Článek 13 zahrnuje dřívější čl. 11 odst. 4 směrnice 2006/126/ES a zavádí určitá pravidla týkající se účinků omezení, pozastavení nebo odnětí či zrušení řidičského průkazu členským státem.
- Článek 14 zavádí novou zásadu řízení s doprovodem pro řidiče ve věku 17 až 18 let.
- Článek 15 zavádí zkušební dobu v délce minimálně dvou let, během níž se na začínající řidiče vztahují přísná pravidla týkající se řízení pod vlivem a případné další vnitrostátní podmínky.
- Článek 16 odpovídá dřívějšímu článku 10 směrnice 2006/126/ES.
- Článek 17 zahrnuje dřívější článek 12 směrnice 2006/126/ES. Zavádí také některé výjimky v případech, kdy držitel řidičského průkazu není schopen prokázat, že má obvyklé bydliště, nebo v případě prvního vydání řidičského průkazu skupiny B, kdy občané EU neovládají jazyk členského státu, v němž mají bydliště.
- Článek 18 odpovídá dřívějšímu článku 13 směrnice 2006/126/ES s ohledem na informace zveřejněné Komisí týkající se standardních vzorových řidičských průkazů mimo EU.
- Článek 19 odpovídá dřívějšímu článku 15 směrnice 2006/126/ES a upřesňuje zejména případy, kdy by si členské státy měly vzájemně pomáhat.
- Článek 20 vychází z článku 14 směrnice 2006/126/ES a umožňuje shromažďování informací v souladu s pravidly zlepšování právní úpravy.
- Článek 21 obsahuje standardní ustanovení umožňující Komisi přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s některými ustanoveními směrnice.
- Článek 22 odpovídá dřívějšímu článku 9 směrnice 2006/126/ES, kterým se zřizuje Výbor pro řidičské průkazy, a je aktualizován o odkazy na 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<sup>47</sup>, což v případě potřeby umožňuje přijímat prováděcí akty.
- Článkem 23 se do čl. 5 odst. 2 směrnice (EU) 2022/2561 doplňuje písmeno c) s cílem umožnit řidičům řidičských průkazů skupiny C, kteří dosáhli věku 17 let, řízení s doprovodem.
- Článek 24 mění přílohu II nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724<sup>48</sup>.
- Článek 25 obsahuje ustanovení o provádění, zejména s ohledem na společné politické prohlášení členských států a Komise ze dne 28. září 2011 o informativních dokumentech<sup>49</sup>.
- Článek 26 obsahuje standardní ustanovení, které stanoví podmínky zrušení směrnice 2006/126/ES.

<sup>47</sup> Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

<sup>48</sup> Úř. věst. L 295, 21.11.2018, s. 1.

<sup>49</sup> Úř. věst. C 369, 17.12.2011, s. 14.

- Článek 27 obsahuje standardní ustanovení o vstupu směrnice v platnost.
- Článek 28 obsahuje standardní ustanovení, které stanoví, že směrnice je určena členskými státy.
- Příloha I odpovídá bývalé příloze I směrnice 2006/126/ES. Byla aktualizována s ohledem na požadavky zavedené nařízením Komise (EU) č. 383/2012 ze dne 4. května 2012, kterým se stanoví technické požadavky týkající se řídičských průkazů, které zahrnují paměťové médium (mikročip)<sup>50</sup> (část B), technické specifikace pro mobilní řídičské průkazy (část C) a zavedení nových kódů Unie, které jsou nyní individualizovány v části E.
- Příloha II odpovídá bývalé příloze II směrnice 2006/126/ES. Byla aktualizována tak, že zohledňuje
  - nutnost, aby noví kandidáti na řidiče složili zkoušku z vnímání nebezpečí řidičem,
  - požadavek na posouzení znalostí rizikových faktorů souvisejících s prostředky mikromobility, bezpečnosti vozidel s alternativním pohonem, dovedností souvisejících s pokročilými asistenčními systémy řízení a dalšími aspekty automatizace vozidla,
  - zmírnění požadavků na řidiče, kteří složili řídičskou zkoušku s automatickou převodovkou, pokud žádají o zrušení souvisejícího omezení v řídičském průkazu.
- Příloha III odpovídá bývalé příloze III směrnice 2006/126/ES. Byla aktualizována
  - zavedením povinného prověřování prostřednictvím sebehodnocení pro řidiče skupiny 1,
  - zmírněním četnosti požadovaných zkoušek v případě, že řidič trpí zdravotním stavem souvisejícím s cukrovkou.
- Přílohy IV, V a VI přebírají přílohy směrnice 2006/126/ES bez podstatných změn.
- Příloha VIII obsahuje standardní informace týkající se zrušení a provedení.

---

<sup>50</sup> Úř. věst. L 120, 5.5.2012, s. 1.  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:32012R0383>

Návrh

**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**

(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 výboru<sup>1</sup>,s ohledem na stanovisko Výboru regionů<sup>2</sup>,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- 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, digitalizaci, demografické trendy a technologický vývoj 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 a zajistit jejich vzájemné uznávání, pokud byly řádně vydány v souladu s touto směrnicí.

---

<sup>1</sup> Úř. věst. C , , s. .

<sup>2</sup> Úř. věst. C , , s. .

- 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) 2016/679<sup>3</sup>.
- 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 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) nařízením (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.
- 6) V zájmu zajištění právní jasnosti a zaručení plynulého přechodu mezi touto směrnicí a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řidičských průkazech<sup>4</sup> 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. Tato směrnice však neslouží jako právní základ pro to, aby zde tyto další údaje byly obsaženy.
- 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.
- 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

---

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> 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).

norma. V zájmu usnadnění digitální transformace by měly být mobilní řidičské průkazy standardně vydávány od [datum přijetí + 4 roky], aniž by bylo dotčeno právo žadatele získat i fyzický řidičský průkaz nebo oba dva druhy současně.

- 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. 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.
- 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. Tyto emise, které mohou mít negativní dopad na životní prostředí a lidské zdraví, ovlivňuje styl jízdy. Školení řidičů by proto mělo řidičům předat schopnost snížit svůj podíl na emisích a připravit je na řízení vozidel s nulovými emisemi.
- 13) S cílem umožnit občanům a rezidentům přímo využívat výhod vnitřního trhu bez zbytečné dodatečné administrativní zátěže stanoví nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724<sup>5</sup> 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.
- 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.
- 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. Členské státy by proto měly mít možnost s předchozím souhlasem Komise vyloučit z uplatňování článku 6 některé konkrétní druhy vozidel s vlastním pohonem.
- 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 stanovit nižší věkovou hranici, aby zohlednily vnitrostátní poměry. Zejména umožnit jízdu vozidel hasičů a vozidel pro údržbu veřejného pořádku nebo pilotní projekty týkající se nových technologií pro vozidla.
- 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

---

<sup>5</sup> 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).

rovnocennost mezi skupinami. 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.

- 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.
- 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.
- 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.
- 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 správně 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. Tyto podmínky by měly být podrobné a přesně definované pro všechny příslušné skupiny řidičských průkazů.

- 26) Pokud jde o řidičské průkazy vydané třetími zeměmi, které nejsou předmětem tohoto rozhodnutí Komise nebo u nichž toto rozhodnutí 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 změni 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.
- 28) V zájmu zvýšení bezpečnosti silničního provozu by měl být pro určité skupiny řidičských průkazů 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.
- 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 jejich nezbytný předpoklad, řidičské průkazy skupiny B.
- 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 dvouletá zkušební doba, během níž by se na ně měla v celé Unii vztahovat přísnější pravidla a sankce, pokud tato pravidla poruší pod vlivem 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.
- 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, a tím zajistit objektivnější hodnocení žadatelů o řidičské oprávnění a dosáhnout tak větší harmonizace řidičských 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, pokud to bude nezbytné.
- 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 být stanovena zvláštní pravidla.

- 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 řídičských průkazů každé skupiny, včetně údajů o vydávání a používání mobilních řídičských průkazů.
- 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 řídičských průkazů; mění část C přílohy I, která stanoví specifikace pro mobilní řídičské 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 prodloužování řídičských 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 předpisů<sup>6</sup>. 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.
- 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 bezpečnosti a udržitelnosti silničního provozu. Podpora celoživotního vzdělávání může být pro udržení aktuálních dovedností zkušených řidičů klíčová,

<sup>6</sup> Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

pokud jde o bezpečnost silničního provozu, nové technologie, ekologickou jízdu, která zvyšuje účinnost paliva a snižuje emise, a řízení rychlosti.

- 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. 182/2011<sup>7</sup>.
- 39) V zájmu jednotnosti by měla být změněna směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2561<sup>8</sup>, která se zabývá některými záležitostmi, na něž se vztahuje tato směrnice, a nařízení (EU) 2018/1724.
- 40) Směrnice 126/2006/ES a nařízení Komise (EU) č. 383/2012<sup>9</sup> 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].
- 43) Členské státy se v souladu se společným politickým prohlášením členských států a Komise ze dne 28. září 2011 o informativních dokumentech<sup>10</sup> 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,

<sup>7</sup> 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).

<sup>8</sup> 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).

<sup>9</sup> 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).

<sup>10</sup> Úř. věst. C 369, 17.12.2011, s. 14.

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 pro začínající řidiče.
2. Tato směrnice se nevztahuje na kolová nebo pásová vozidla 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 nářadím, 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.

### *Článek 2*

#### **Definice**

Pro účely této směrnice se rozumí:

- 1) „řidičským průkazem“ elektronický nebo fyzický doklad, který osvědčuje řidičské oprávnění pro vozidla s vlastním pohonem a uvádí podmínky, na jejichž základě je držitel oprávněn řídit;
- 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. 168/2013<sup>11</sup>;
- 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;

---

<sup>11</sup> 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).

- 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 nejedící po kolejích;
- 11) „těžkou čtyřkolkou“ vozidla uvedená v čl. 4 odst. 2 písm. g) nařízení (EU) č. 168/2013;
- 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 přijetí + 4 roky] členské státy zajistí, aby byly standardně vydávány pouze mobilní řidičské průkazy. Členské státy se mohou rozhodnout vydávat mobilní řidičské průkazy i před tímto datem.
5. Odchylně od odstavce 4 poskytnou členské státy na žádost žadatele možnost vydat fyzický řidičský průkaz namísto mobilního řidičského průkazu nebo společně s ním.
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 [datum 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 správní lhůty 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 správní lhůty platnosti stanovené v čl. 10 odst. 2 prodloužením řidičského průkazu.
4. Členský stát zajistí, aby do dne 19. ledna 2030 všechny vydávané řidičské průkazy nebo řidičské průkazy, které jsou v oběhu, splňovaly veškeré požadavky této směrnice.
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.

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. 910/2014<sup>12</sup>.
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.
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.
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 pečeti a vhodné pro automatické zpracování.
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 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. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 22 odst. 2.

---

<sup>12</sup> 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).

## 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 (s výjimkou vozidel s maximální konstrukční rychlostí nižší nebo rovnou 25 km/h),
      - lehké čtyřkolky;
  - b) motocykly a motorové tříkolky:
    - i) skupina A1:
      - motocykly s objemem válců nepřesahujícím 125 cm<sup>3</sup>, s výkonem nepřesahujícím 11 kW a s poměrem výkon/hmotnost nepřesahujícím 0,1 kW/kg,
      - tříkolky s pohonem o výkonu nejvýše 15 kW;
    - ii) skupina A2:
      - motocykly s výkonem do 35 kW a s poměrem výkon/hmotnost do 0,2 kW/kg a nepocházející z vozidla s výkonem vyšším než 70 kW;
    - iii) skupina A:
      - motocykly,
      - tříkolky s výkonem vyšším než 15 kW;
  - c) motorová vozidla:
    - i) skupina B1:
      - těžké čtyřkolky.

Skupina B1 je nepovinná; v členských státech, které nezavedou tuto skupinu řidičských průkazů, bude k řízení těchto vozidel vyžadován řidičský 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 navržena a zkonstruovaná pro přepravu nejvýše osmi cestujícími 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 navržena a zkonstruována pro přepravu nejvýše 16 cestujících kromě řidiče a o maximální délce nejvýše 8 metrů,

- 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.
- 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;
  - 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 řidičské 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;
  - e) 24 let pro skupiny D a DE.
2. Členské státy mohou zvýšit nebo snížit minimální věkovou hranici pro vydání řidičského 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;

- 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 a vozidla používaná pro udržování veřejného pořádku;
  - b) vozidla procházející zkušební jízdou v souvislosti s jejich opravou nebo údržbou.
4. Řidičské průkazy vydané v souladu s odstavci 2 a 3 jsou platné pouze na území vydávajícího členského státu, dokud držitel průkazu nedosáhne minimální věkové hranice stanovené v odstavci 1.
- Členské státy mohou uznat na svém území platnost řidičských průkazů vydaných řidičům mladším, než jsou minimální věkové hranice uvedené v odstavci 1.
5. Odchylně 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;
  - c) 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.

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.

Pokud je z důvodu tělesné nezpůsobilosti řidič oprávněn řídit pouze určité typy vozidel nebo vozidel upravených za účelem kompenzace této nezpůsobilosti, skládají se zkušky 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;
  - d) průkazy vydané pro skupiny CE a DE platí pro soupravy vozidel skupin C1E a D1E;
  - e) průkazy vydané pro jakoukoliv skupinu platí pro vozidla skupiny AM. Členský stát však může u řidičských 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 uvedených v článku 2 směrnice Rady 96/53/ES<sup>13</sup> s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla.
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.

<sup>13</sup> Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

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 řidičského oprávnění uděleného pro skupinu B1.

Členské státy uvedou v řidičském 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.

## *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 řidičském 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.

2. Doba správní platnosti řidičských průkazů vydaných členskými státy je následující:

- 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 omezit dobu správní platnosti u jednotlivých řidičských průkazů jakékoli skupiny, pokud se zjistí, že je nezbytné uplatnit častější lékařské prohlídky nebo jiná zvláštní opatření, včetně omezení pro řidiče dopouštějící se dopravních deliktů.

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.

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.

7. Nikdo nesmí být držitelem více než jednoho fyzického řidičského průkazu. Jedna osoba však může být držitelem několika mobilních řidičských průkazů, pokud jsou vydány stejným členským státem.

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.

### *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 vrátí starý průkaz orgánům členského státu, který jej vydal, a uvede důvody výměny.
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 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 nenevidují 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 zemí, 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 zemí. Komise provede posouzení, jakmile obdrží stanoviska všech členských států nebo jakmile uplyne lhůta pro zaslání stanovisek, podle toho, co nastane později.

Při posuzování rámce silniční dopravy ve třetí zemí 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.

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.
- 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, a rovněž odpovídajícím způsobem zveřejní všechny příslušné změny provedené podle odstavce 9.

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 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. Řídičský průkaz nebo řídičské 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 řídičské oprávnění nebo řídičský průkaz nebo aby mohla požádat o nový.

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

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 řídičské oprávnění nebo řídičský průkaz nebo možnost požádat o nový řídičský 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 řídičského 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 řídičský průkaz.

### *Článek 14*

#### **Systém řízení s doprovodem**

1. Odchylně od čl. 7 odst. 1 písm. b) a d) vydávají členské státy v souladu s čl. 10 odst. 1 řídičské průkazy skupin B a C označené kódem Unie 98.02 uvedeným v části E přílohy I žadatelům, kteří dosáhli věku 17 let.
2. Držitelé řídičského průkazu označeného kódem Unie 98.02, kteří nedosáhli věku 18 let, mohou řídit pouze v doprovodu osoby, která splňuje následující podmínky:
  - a) má minimální věk 25 let;
  - b) je držitelem řídičského průkazu příslušné skupiny vydaného před více než pěti lety;

- 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 má kvalifikaci a školení stanovené směrnicí (EU) 2022/2561.
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.
  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.

### *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.
2. Členské státy stanoví pravidla pro sankce vůči začínajícím řidičům, kteří řídí s hladinou alkoholu v krvi vyšší než 0,0 g/ml, a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění uplatňování těchto pravidel. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační.
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.
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).

### *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, se vztahují pouze požadavky týkající se opatření v oblasti zabezpečování kvality a pravidelných školení.
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.

### *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 a profesních vazeb nebo v případě osob bez profesních vazeb z důvodu osobních vazeb vyplývajících z úzkých vztahů mezi touto osobou a místem, kde bydlí.

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 jejich 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 jejich 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 žadateli, 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 členského státu občanství nebo s tlumočnickem.

### *Článek 18*

#### **Rovnocennost řidičských průkazů, které neodpovídají standardnímu vzoru Unie**

1. Členské státy použijí rovnocennost stanovenou rozhodnutím Komise (EU) 2016/1945<sup>14</sup> mezi oprávněními získanými před 19. lednem 2013 a skupinami uvedenými v článku 6 této směrnice.
2. Žádné řidičské oprávnění udělené před 19. lednem 2013 nebude odebráno nebo jakýmkoliv způsobem podmiňováno ustanoveními této směrnice.

### *Článek 19*

#### **Vzájemná pomoc**

---

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

1. Členské státy si jsou při provádění této směrnice vzájemně nápomocny. Vyměňují si informace o řídičských 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 řídičský průkaz nevztahuje v některém členském státě zákaz řízení motorových vozidel. Využívají síť řídičských průkazů EU vytvořené pro tyto účely.
2. Členské státy mohou rovněž využívat k výměně informací síť řídičských průkazů EU, a to pro tyto účely:
  - a) umožnit svým orgánům ověřit platnost a pravost řídičského 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) 2015/413<sup>15</sup>;
  - c) předcházet trestným činům, jejich odhalování a vyšetřování, jak je uvedeno v [ODKAZ NA PRŮM II];
  - 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 řídičského 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 řídičských 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 řídičských 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 řídičského oprávnění nebo řídičského průkazu spolupracovat, obzvláště pokud jsou příslušná opatření omezena na určité skupiny řídičských průkazů nebo na území některých členských států, a to zejména prostřednictvím údajů v řídičských průkazech, které vydaly.

---

<sup>15</sup> 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 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.

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. 10 odst. 8 a čl. 16 odst. 2 je svěřena Komisi na dobu pěti let ode dne [datum 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.
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 pravomocí 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 řidičské 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**

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, 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],“

### *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. Členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do [datum přijetí + 2 roky]. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.  
Tyto předpisy použijí od [datum přijetí + 3 roky].  
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.
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 [datum 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 [datum 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 Bruselu dne

*Za Evropský parlament  
předseda/předsedkyně*

*Za Radu  
předseda/předsedkyně*

## LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

### 1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

#### 1.1 Název návrhu/podnětu

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o řídičských průkazech, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2561 a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 383/2012.

#### 1.2 Příslušné oblasti politik

Doprava, bezpečnost silničního provozu

#### 1.3 Návrh/podnět se týká:

- nové akce,
- nové akce následující po pilotním projektu / přípravné akci<sup>66</sup>,
- prodloužení stávající akce,
- sloučení jedné či více akcí v jinou/novou akci nebo přesměrování jedné či více akcí na jinou/novou akci.

#### 1.4 Cíle

##### 1.4.1 Obecné cíle

Obecným cílem je zvýšit bezpečnost silničního provozu a usnadnit volný pohyb osob

##### 1.4.2 Specifické cíle

- Zlepšování řídičských dovedností, znalostí a zkušeností a omezování a trestání nebezpečného chování.
- Zajištění odpovídající fyzické a psychické způsobilosti řidičů v celé EU.
- Odstranění neadekvátních nebo zbytečných překážek, které ovlivňují žadatele o řídičské průkazy a jejich držitele.

##### 1.4.3 Očekávané výsledky a dopady

Očekávají se pozitivní společenské účinky, pokud jde o dopady na bezpečnost silničního provozu a volný pohyb osob. Odhaduje se, že zlepšením dovedností a znalostí řidičů a snížením počtu řidičů na silnicích Unie, kteří se chovají nebezpečně nebo nejsou zdravotně způsobilí k řízení, se v období 2025–2050 zachrání přibližně 1 153 životů a zabrání se 11 020 vážným zraněním ve srovnání s výchozím stavem. V peněžním vyjádření se snížení externích nákladů na nehody odhaduje na přibližně 7,1 miliardy EUR, vyjádřeno jako současná hodnota v období 2025–2050 ve srovnání s výchozím stavem. Kromě toho se očekává, že opatření odstraní neodůvodněné nebo zbytečné překážky pro získání, uznání nebo prodloužení

<sup>66</sup> Uvedené v čl. 58 odst. 2 písm. a) nebo b) finančního nařízení.

řidičského oprávnění. Zejména to platí pro rezidenty Evropské unie a držitele zahraničních řidičských průkazů získaných v jiném členském státě, než je jejich země občanství, pro řidiče dodávek a obytných vozů s alternativním pohonem, osoby trpící cukrovkou a řidiče z povolání.

V nejspodnější řadě se za období 2025–2050 očekávají pozitivní dopady na veřejnou správu (úspora nákladů ve výši 4,8 miliardy EUR), soukromý sektor (úspora nákladů ve výši 1,5 miliardy EUR) a občany (úspora nákladů ve výši 6,6 miliardy EUR) ve srovnání s výchozím stavem, vyjádřeno v současné hodnotě, zejména díky úplné harmonizaci správní platnosti a zavedení mobilního řidičského průkazu EU.

#### 1.4.4 Ukazatele výkonnosti

Vzhledem k tomu, že obecným cílem je zlepšení bezpečnosti silničního provozu, bude hlavním ukazatelem pro měření úspěšnosti této iniciativy snížení počtu smrtelných nehod na silnici a počtu těžce zraněných osob při nehodách, kdy jednou z příčin je řidič. Za tímto účelem se bude posuzovat počet nehod celkem a při splnění určitých podmínek (např. nehody, na nichž se podílelo pouze jedno vozidlo, nebo nehody, kdy řidič byl začátečník nebo fyzicky/psychicky nezpůsobilý k řízení). Tento ukazatel bude muset rovněž zohlednit celkový vývoj bezpečnosti silničního provozu a rozvoj silničního provozu a počtu řidičských průkazů v jednotlivých členských státech (s ohledem na další možné faktory).

V souvislosti s druhým obecným cílem, kterým je usnadnění volného pohybu osob, by hlavním ukazatelem pro měření úspěšnosti této iniciativy bylo snížení počtu stížností a soudních jednání v souvislosti s řízeními, která se týkají řidičských průkazů.

Ukazatele související s oběma cíli však bude i nadále poměrně obtížné vyhodnotit z důvodu četných příčin nehod, nedostupnosti údajů a nízkého počtu stížností a soudních jednání v souvislosti s řízeními, která se týkají řidičských průkazů.

U cíle „Zlepšení řidičských dovedností, znalostí a zkušeností a omezení a trestání nebezpečného chování“ bude úspěch měřen tím, že budou harmonizovány normy týkající se dovedností, znalostí a zkušební doby, které je třeba splnit při prvním vydání řidičského průkazu, přičemž nebezpečné chování bude sankcionováno bez ohledu na bydliště pachatele.

Pokud jde o „způsobilost k řízení“, měřítkem úspěchu bude podíl řidičů, kteří se pravidelně podrobují lékařským prohlídkám v závislosti na zdravotním stavu a věku. Pro odstranění překážek, které ovlivňují žadatele o řidičské průkazy a jejich držitele, bude měřítkem úspěchu počet členských států, které vydávají mobilní řidičské průkazy a/nebo uznávají mobilní řidičské průkazy EU, a také nízký počet stížností a soudních jednání, kdy je obvyklé bydliště překážkou uznání stávajících řidičských oprávnění.

Komise bude monitorovat provádění a účinnost této iniciativy prostřednictvím několika opatření a souboru hlavních ukazatelů, které budou měřit pokrok při dosahování operačních cílů. Pět let po skončení lhůty pro provedení legislativního aktu by útvary Komise měly provést hodnocení s cílem ověřit, do jaké míry bylo dosaženo cílů iniciativy.

Ke sledování vztahu mezi dopravními nehodami a řidičskými průkazy budou použity zavedené monitorovací nástroje (např. databáze CARE). Zprávy budou obsahovat

informace o počtu nehod se zraněním a/nebo smrtelným zraněním, jakož i o řidičích, kteří se na nehodě podíleli, například jejich věk, platnost a datum vydání řidičského průkazu a výsledky zkoušek na přítomnost drog/alkoholu. Aby bylo možné v maximální možné míře oddělit účinky revidované směrnice od jiných faktorů, budou od členských států získávány statistické údaje o počtu vydaných řidičských průkazů. Mělo by to umožnit posouzení relativního vývoje bezpečnosti silničního provozu u hlavních skupin řidičů, kterých se tato revize týká (např. začínající řidiči, řidiči se zdravotním postižením).

Komise bude rovněž nadále vypracovávat statistiky týkající se využívání sítě RESPER, která byla zřízena podle článku 15 směrnice 2006/126/ES, za účelem výměny informací o řidičských průkazech. Komise může rovněž prozkoumat možnost doplnit tyto informace o statistiky, které vytváří EUCARIS, což je aplikace, kterou používá několik členských států pro připojení k síti RESPER.

Pokud jde o interoperabilitu mobilního řidičského průkazu EU, bude pokrok sledovat zvláštní pracovní skupina výboru zřízeného podle článku 21 směrnice s cílem zjistit a řešit případné problémy.

Komise rovněž vyzve členské státy, aby sdílely statistické údaje získané z vnitrostátních registrů, jak bylo učiněno v rámci podpůrné studie pro toto posouzení dopadů, která se týká počtu vydaných řidičských průkazů podle skupin, pohlaví a věkových skupin.

## 1.5 Odůvodnění návrhu/podnětu

### 1.5.1 *Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu, včetně podrobného harmonogramu pro zahajovací fázi provádění podnětu*

Tato iniciativa EU obsahuje v pořadí čtvrtý soubor pravidel Unie upravujících řidičské průkazy (poprvé zavedených v roce 1980 směrnicí 80/1263/EHS)<sup>67</sup>. Tato pravidla přispěla ke snížení počtu úmrtí na silnicích o 61,5 % z přibližně 51 400 v roce 2001 na přibližně 19 800 v roce 2021. Zlepšení bezpečnosti silničního provozu však nebylo tak výrazné, jak je třeba.

V zájmu dalšího snížení počtu úmrtí a zranění na silnicích EU zahrnuje tento návrh několik opatření, například zvýšenou digitalizaci, včetně zavedení digitálních řidičských průkazů, aktualizaci technologického pokroku, například automatizované systémy řízení, a udržitelnost. Jednou ze změn v důsledku elektrifikace současného vozového parku v Evropě je, že při výcviku a zkouškách řidičů se stanou standardem automatické převodovky, což bude mít za následek změnu omezení dle kódu 78.

Aktualizovány jsou také požadavky na výcvik, včetně používání digitálních prostředků, a metody ověřování a zaručování odpovídající způsobilosti k řízení. Zvažujeme také zavedení systému výcviku založeného na jízdě s doprovodem, aby

<sup>67</sup>

První směrnice o řidičských průkazech (směrnice 80/1263/EHS) zavedla v EU úplně první soubor pravidel, pokud jde o harmonizaci vnitrostátních systémů řidičských průkazů, zejména zavedením vzoru řidičského průkazu Společenství, předběžnou definicí skupin vozidel a stanovením podmínek, za nichž lze řidičské průkazy v rámci EU vydávat nebo vyměňovat. Tato pravidla byla dále upřesněna a rozšířena ve druhé směrnici o řidičských průkazech (směrnice 91/439/EHS). Především bylo zavedeno vzájemné uznávání řidičských průkazů vydávaných členskými státy a byly zavedeny požadavky na minimální věk pro získání řidičského průkazu. Směrnice 2006/126/ES byla schválena v prosinci 2006, přičemž v letech 2009 až 2020 byla jedenáctkrát změněna, zejména s cílem zlepšit sblížení společných norem a požadavků a přizpůsobit směrnici technologickému vývoji.

začínající řidiči najezdili s tímto doprovodem větší počet kilometrů ještě předtím, než získají řidičský průkaz. Nemělo by to mít vliv na minimální věk pro řízení bez doprovodu, ale zohlednily by se osvědčené postupy z několika členských států.

Návrh rovněž vychází ze zkušeností získaných v několika členských státech, pokud jde o zkušební doby, a zavádí dvouletý časový rámec, v němž se na začínající řidiče vztahují přísnější pravidla. Návrh rovněž zlepšuje bezpečný přístup k řidičským průkazům pro všechny občany EU a státní příslušníky třetích zemí a hledá řešení, jak členským státům dále umožnit snížení počtu nebezpečných řidičů na silnicích EU.

#### 1.5.2 *Přidaná hodnota*

Bez tohoto zásahu EU by spolupráce v oblasti řidičských průkazů mezi členskými státy byla zajištěna prostřednictvím dvoustranných nebo vícestranných dohod, což by vedlo k větší složitosti systému vydávání řidičských průkazů a k vyšší administrativní zátěži pro držitele řidičských průkazů. Některé z přetrvávajících problémů jsou navíc způsobeny rozdílným prováděním směrnice v členských státech.

Řidiči se také mohou potýkat s administrativními problémy při cestách do členských států, které nejsou smluvními stranami Vídeňské úmluvy, například s požadavkem, aby byli držitelé mezinárodního řidičského oprávnění. Při změně bydliště v EU by držitelé řidičských průkazů EU museli získat nový řidičský průkaz vydaný novou zemí bydliště, a to buď administrativní výměnou, nebo složením řidičské zkoušky jako každý jiný žadatel.

Kromě toho by se lišily podmínky pro získání řidičského průkazu, což by vedlo k nerovnému zacházení s občany EU a menší účinnosti z hlediska bezpečnosti silničního provozu.

#### 1.5.3 *Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti*

Jak je uvedeno v bodě 1.5.1, revize směrnice o řidičských průkazech povede k přijetí čtvrtého aktu, který se bude tímto tématem zabývat. První tři směrnice již významně přispěly ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu a volného pohybu osob, což vedlo k tomu, že řidiči jsou kvalifikovanější, znalejší a způsobilější k řízení. Zavedením jednotného řidičského průkazu v EU a vytvořením sítě RESPER se navíc snížila beztrestnost pachatelů dopravních deliktů.

#### 1.5.4 *Slučitelnost s víceletým finančním rámcem a možné synergie s dalšími vhodnými nástroji*

Navrhovaná revize směrnice o řidičských průkazech je v souladu s ostatními nástroji EU a příslušnými politikami EU, jakož i s mezinárodními závazky (úmluvy EHK OSN o silničním provozu, Ženeva 1949 a Vídeň 1968). Směrnice upravuje řidičská oprávnění podle skupin vozidel. Některé skupiny jsou vymezeny odkazem na pravidla EU, a to:

- nařízení (EU) č. 168/2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly<sup>68</sup>, které umožňuje určit typy mopedů, motocyklů, motorových tříkolek a čtyřkolek.

<sup>68</sup> Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 52.

- směrnice Rady 96/53/ES, kterou se stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz<sup>69</sup>, jež umožňuje určit druhy vozidel s alternativním pohonem,

Směrnice rovněž stanoví minimální věk pro získání řidičského průkazu pro budoucí profesionální řidiče, na které se vztahuje směrnice (EU) 2022/2561 o výchozí kvalifikaci a pravidelném výcviku řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu<sup>70</sup>.

Kromě toho se pravidla o ochraně osobních údajů vztahují také na výměnu informací týkajících se zejména řidičských průkazů:

- nařízení (EU) 2018/1725 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány, institucemi a jinými subjekty Unie a o volném pohybu těchto údajů<sup>71</sup>,
- nařízení (EU) 2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů (obecné nařízení o ochraně osobních údajů)<sup>72</sup>; a směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/680<sup>73</sup>.

A konečně, Komise přijala dne 3. června 2021 návrh<sup>74</sup> na revizi nařízení (EU) č. 910/2014<sup>75</sup>, pokud jde o vytvoření rámce pro evropskou digitální identitu. Tento nový rámec poskytuje stavební prvky relevantní pro mobilní řidičské průkazy. K vývoji interoperabilního řešení pro mobilní řidičské průkazy EU může být využita zejména elektronická identita a případně funkce elektronické peněženky.

Pro zajištění souladu směrnice o řidičských průkazech s ostatními právními nástroji týkajícími se aspektů prosazování pravidel silničního provozu byl vytvořen balíček pro jednání, který se skládá ze tří iniciativ – kromě tohoto nového návrhu o řidičských průkazech obsahuje také návrh směrnice, kterou se mění směrnice (EU) 2015/413 usnadňující přeshraniční výměnu informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu a návrh směrnice o celounijním účinku některých zákazů řízení.

<sup>69</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:01996L0053-20190814> (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

<sup>70</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:02003L0059-20190726> (Úř. věst. L 226, 10.9.2003, s. 4).

<sup>71</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/TXT/?uri=CELEX:32018R1725> (Úř. věst. L 295, 21.11.2018, s. 39).

<sup>72</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:02016R0679-20160504> (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

<sup>73</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/680 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů příslušnými orgány za účelem prevence, vyšetřování, odhalování či stíhání trestných činů nebo výkonu trestů a o volném pohybu těchto údajů (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 89).

<sup>74</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=COM:2021:281:FIN>

<sup>75</sup> 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).

### 1.5.5 *Posouzení různých dostupných možností financování, včetně možností přerozdělení*

Jednorázové náklady v roce 2025 a průběžné náklady na úpravy Komise do roku 2050 souvisejí zejména se zřízením skupiny odborníků, která by orgánům umožnila sdílet informace a osvědčené postupy v souvislosti s fyzickou a psychickou způsobilostí k řízení, a s vývojem online školicího programu pro praktické lékaře týkajícího se způsobilosti k řízení. Zavedení těchto dvou iniciativ nevyžaduje navýšení lidských zdrojů.

### 1.6 **Doba trvání a finanční dopad návrhu/podnětu**

#### Časově omezená doba trvání

- s platností od [DD.MM.]RRRR do [DD.MM.]RRRR,
- finanční dopad od RRRR do RRRR u prostředků na závazky a od RRRR do RRRR u prostředků na platby.

#### časově neomezená doba trvání

- Provádění s obdobím rozběhu od RRRR do RRRR,
- poté plné fungování.

### 1.7 **Předpokládaný způsob plnění rozpočtu<sup>76</sup>**

#### Přímé řízení Komisí

- prostřednictvím jejích útvarů, včetně jejích zaměstnanců v delegacích Unie,
- prostřednictvím výkonných agentur.

#### Sdílené řízení s členskými státy

**Nepřímé řízení**, při kterém jsou úkoly souvisejícími s plněním rozpočtu pověřeny:

- třetí země nebo subjekty určené těmito zeměmi,
- mezinárodní organizace a jejich agentury (upřesněte),
- EIB a Evropský investiční fond,
- subjekty uvedené v člancích 70 a 71 finančního nařízení,
- veřejnoprávní subjekty,
- soukromoprávní subjekty pověřené výkonem veřejné služby v rozsahu, v jakém jim byly poskytnuty dostatečné finanční záruky,
- soukromoprávní subjekty členského státu pověřené uskutečňováním partnerství veřejného a soukromého sektoru a poskytující dostatečné finanční záruky,
- subjekty nebo osoby pověřené prováděním specifických akcí v rámci společné zahraniční a bezpečnostní politiky podle hlavy V Smlouvy o EU a určené v příslušném základním právním aktu.

<sup>76</sup> Vysvětlení způsobů plnění rozpočtu spolu s odkazem na finanční nařízení jsou k dispozici na stránkách BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

– Pokud vyberete více způsobů řízení, upřesněte je v části „Poznámky“.

Provedení návrhu vyžaduje zřízení a udržování skupiny odborníků, která by orgánům umožnila sdílet informace a osvědčené postupy v souvislosti s fyzickou a psychickou způsobilostí k řízení, a s vývojem online školicího programu pro praktické lékaře týkajícího se způsobilosti k řízení. Zavedení těchto iniciativ nevyžaduje navýšení lidských zdrojů.

– Opakující se náklady na úpravy v letech 2025–2028 vzniklé zřízením skupiny odborníků, která by orgánům umožnila sdílet informace a osvědčené postupy v souvislosti s fyzickou a psychickou způsobilostí k řízení, se odhadují na 30 000 EUR ročně.

– V roce 2025 se předpokládají jednorázové náklady na úpravy ve výši 80 000 EUR, které vzniknou v souvislosti s vytvořením a vývojem online vzdělávacího programu pro praktické lékaře týkajícího se způsobilosti k řízení;

– Průběžné náklady na úpravy (aktualizace online vzdělávacího programu pro praktické lékaře týkajícího se způsobilosti k řízení) se odhadují na přibližně 80 000 EUR každých 5 let.

## 2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

### 2.1 Pravidla pro sledování a podávání zpráv

*Upřesněte četnost a podmínky.*

Úkoly, které přímo provádí GŘ MOVE, se řídí podle ročního cyklu plánování a monitorování vykonávaného Komisí a výkonnými agenturami, včetně podávání zpráv o výsledcích prostřednictvím výroční zprávy o činnosti GŘ MOVE.

Podle článku 20 směrnice o řídičských průkazech členské státy každoročně informují Komisi o počtu vydaných, prodloužených, nahrazených, odňatých a vyměněných řídičských průkazů pro každou skupinu, včetně údajů o vydávání a používání mobilních řídičských průkazů.

Komise rovněž posoudí, zda členské státy směrnici správně provedly.

### 2.2 Systémy řízení a kontroly

#### 2.2.1 *Odůvodnění navrhovaných způsobů řízení, mechanismů provádění financování, způsobů plateb a kontrolní strategie*

Provádění směrnice bude řídit oddělení GŘ MOVE, které má na starosti oblast této politiky.

Výdaje budou realizovány v rámci přímého řízení v plném souladu s finančním nařízením. Kontrolní strategie pro veřejné zakázky a granty v GŘ MOVE zahrnuje konkrétní právní, provozní a finanční kontroly *ex ante* týkající se postupů (včetně zadávání veřejných zakázek; přezkumu poradním výborem pro veřejné zakázky a smluv), jakož i podpisu smluv a dohod. Kromě toho jsou výdaje na pořízení zboží a služeb předmětem kontrol *ex ante* a v případě potřeby následných a finančních kontrol.

#### 2.2.2 *Informace o zjištěných rizicích a systémech vnitřní kontroly zřízených k jejich zmírnění*

Pokud jde o plnění úkolů souvisejících se zřízením nového mechanismu, zjištěná rizika souvisejí s využíváním zadávacích řízení: prodleva, dostupnost údajů, poskytování včasných informací trhu atd. Tato rizika jsou zohledněna finančním nařízením a zmírněna souborem vnitřních kontrol, které GŘ MOVE při zadávání zakázek této hodnoty uplatňuje.

#### 2.2.3 *Odhad a odůvodnění nákladové efektivnosti kontrol (poměr „náklady na kontroly ÷ hodnota souvisejících spravovaných finančních prostředků“) a posouzení očekávané míry rizika výskytu chyb (při platbě a při uzávěrce)*

GŘ MOVE ve své výroční zprávě o činnosti informuje každoročně o nákladech na kontrolu svých činností. Rizikový profil a náklady na kontroly jsou u zadávání veřejných zakázek v souladu s příslušnými požadavky.

Požadované navýšení rozpočtu se týká zřízení a udržování informační platformy pro výměnu informací mezi orgány, která by umožňovala výměnu údajů týkajících se fyzické a psychické způsobilosti k řízení, a vytvoření (online) vzdělávacího programu pro praktické lékaře. Pokud jde o kontrolní činnosti související s IT systémy vyvinutými nebo spravovanými ředitelstvím odpovědným za návrh, řídicí výbor pro IT pravidelně sleduje databáze ředitelství a dosažený pokrok, přičemž bere v úvahu zjednodušení a nákladovou efektivitu IT zdrojů Komise.

## 2.3 Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

*Upřesněte stávající či předpokládaná preventivní a ochranná opatření, např. opatření uvedená ve strategii pro boj proti podvodům.*

Použila by se běžná preventivní a ochranná opatření Komise, zejména:

– Platby za veškeré služby jsou před provedením kontrolovány zaměstnanci Komise při zohlednění veškerých smluvních závazků, hospodářských zásad a osvědčených finančních nebo řídicích postupů. Ustanovení proti podvodům jsou součástí veškerých dohod a smluv uzavřených mezi Komisí a příjemci jakýchkoli plateb (dohled, požadavky na hlášení atd.).

– Pro boj proti podvodům, korupci a jiným protiprávním činnostem se použijí bez omezení ustanovení nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU, Euratom) č. 883/2013 a nařízení Rady ze dne 25. května 1999 o vyšetřování prováděném Evropským úřadem pro boj proti podvodům (OLAF).

V roce 2020 přijalo GŘ MOVE revidovanou strategii pro boj proti podvodům. Strategie GŘ MOVE vychází ze strategie Komise proti podvodům a ze zvláštního interního posouzení rizik, jehož cílem bylo identifikovat oblasti nejvíce náchylné k podvodům, již zavedené kontroly a opatření nezbytná ke zlepšení schopnosti GŘ MOVE zajistit prevenci, odhalení a nápravu podvodů.

Smluvní ustanovení platná pro zadávání veřejných zakázek zajišťují, aby útvary Komise, včetně úřadu OLAF, mohly provádět audity a kontroly na místě, a to na základě standardních ustanovení doporučených úřadem OLAF.

### 3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

#### 3.1 Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky

- Stávající rozpočtové položky

*V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.*

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo	RP/NRP <sup>77</sup>	zemí ESVO <sup>78</sup>	kandidátských zemí a potenciálních kandidátů <sup>79</sup>	jiných třetích zemí	jiné účelově vázané příjmy
<b>01</b>	<b>02.200401</b>	RP	NE	NE	NE	NE

- Nové rozpočtové položky, jejichž vytvoření se požaduje

*V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.*

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo	RP/NRP	zemí ESVO	kandidátských zemí a potenciálních kandidátů	jiných třetích zemí	jiné účelově vázané příjmy
	[XX.YY.YY.YY]		ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE

<sup>77</sup> RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky.

<sup>78</sup> ESVO: Evropské sdružení volného obchodu.

<sup>79</sup> Kandidátské země a případně potenciální kandidáti ze západního Balkánu.

### 3.2 Odhadovaný finanční dopad návrhu na prostředky

#### 3.2.1 Odhadovaný souhrnný dopad na operační prostředky

- Návrh/podnět nevyžaduje využití operačních prostředků.
- Návrh/podnět vyžaduje využití operačních prostředků, jak je vysvětleno níže. Nebude třeba žádných dodatečných prostředků. Částky potřebné k financování projektu budou přesunuty z prostředků, které již byly naplánovány v oficiálním finančním plánu v rámci zvláštních rozpočtových bodů.

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

<b>Okruh víceletého finančního rámce</b>	01	Jednotný trh, inovace a digitální technologie
--	----	---

GŘ MOVE			Rok	Rok	Rok	Rok	<b>CELKEM 2025–2028</b>
			<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	
○ Operační prostředky							
Rozpočtová položka <sup>80</sup> 02.200401	Závazky	(1a)	<b>0,110</b>	<b>0,030</b>	<b>0,030</b>	<b>0,030</b>	<b>0,200</b>
	Platby	(2a)	<b>0,110</b>	<b>0,030</b>	<b>0,030</b>	<b>0,030</b>	<b>0,200</b>
Rozpočtová položka	Závazky	(1b)					
	Platby	(2b)					
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy <sup>81</sup>							
Rozpočtová položka		3)					
<b>Prostředky na GŘ MOVE</b>	Závazky	=1a+1b +3	<b>0,110</b>	<b>0,030</b>	<b>0,030</b>	<b>0,030</b>	<b>0,200</b>

<sup>80</sup> Podle oficiální rozpočtové nomenklatury.

<sup>81</sup> Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé položky „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

<b>CELKEM</b>	Platby	=2a+2b +3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
---------------	--------	--------------	-------	-------	-------	-------	-------

○ Operační prostředky CELKEM	Závazky	4)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Platby	5)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
○ Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM		6)					
<b>Prostředky z OKRUHU &lt;01&gt; víceletého finančního rámce CELKEM</b>	Závazky	=4+6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Platby	=5+6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

**Pokud je návrhem/podnětem dotčen více než jeden operační okruh, zopakujte se výše uvedený oddíl:**

○ Operační prostředky CELKEM (všechny operační okruhy)	Závazky	4)							
	Platby	5)							
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy (všechny operační okruhy) CELKEM		6)							
<b>Prostředky z OKRUHŮ 1 až 6 víceletého finančního rámce CELKEM (referenční částka)</b>	Závazky	=4+6							
	Platby	=5+6							

<b>Okruh víceletého finančního rámce</b>	<b>7</b>	<b>Správní výdaje</b>
--	----------	-----------------------

Tento oddíl se vyplní pomocí „rozpočtových údajů správní povahy“, jež se nejprve uvedou v [příloze legislativního finančního výkazu](#) (příloha 5 rozhodnutí Komise o interních pravidlech pro plnění oddílu Komise v souhrnném rozpočtu Evropské unie), která se pro účely konzultace mezi útvary vloží do aplikace DECIDE.

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			CELKEM
GŘ: <.....>									
<input type="radio"/> Lidské zdroje									
<input type="radio"/> Ostatní správní výdaje									
<b>CELKEM GŘ &lt;.....&gt;</b>	Prostředky								

<b>Prostředky z OKRUHU 7 víceletého finančního rámce CELKEM</b>	(Závazky celkem = platby celkem)								
---	----------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

		Rok N <sup>82</sup>	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			CELKEM
<b>Prostředky z OKRUHŮ 1 až 7 víceletého finančního rámce CELKEM</b>	Závazky								
	Platby								

<sup>82</sup>

Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět. Výraz „N“ nahradíte předpokládaným prvním rokem provádění (například 2021). Totéž proveďte u let následujících.

### 3.2.2 Odhadovaný výstup financovaný z operačních prostředků

Prostředky na závazky v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

Uveďte cíle a výstupy ↓			Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)										<b>CELKEM</b>		
	<b>VÝSTUPY</b>																		
	Druh <sup>83</sup>	Průměrné náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Celkový počet
SPECIFICKÝ CÍL č. 1 <sup>84</sup> ...																			
- Výstup																			
- Výstup																			
- Výstup																			
Mezisoučet za specifický cíl č. 1																			
SPECIFICKÝ CÍL č. 2 ...																			
- Výstup																			
Mezisoučet za specifický cíl č. 2																			
<b>CELKEM</b>																			

<sup>83</sup> Výstupy se rozumí produkty a služby, které mají být dodány (např. počet financovaných studentských výměn, počet vybudovaných kilometrů silnic atd.).

<sup>84</sup> Popsaný v bodě 1.4.2. „Specifické cíle...“.

### 3.2.3 Odhadovaný souhrnný dopad na správní prostředky

- Návrh/podnět nevyžaduje využití prostředků správní povahy.
- Návrh/podnět vyžaduje využití prostředků správní povahy, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

	Rok N <sup>85</sup>	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)	OKRUH 7
--	------------------------	------------	------------	------------	--	---------

<b>víceletého finančního rámce CELKEM</b>							
Lidské zdroje							
Ostatní správní výdaje							
<b>Mezisoučet za OKRUH 7 víceletého finančního rámce</b>							

<b>Mimo OKRUH 7<sup>86</sup> víceletého finančního rámce</b>							
Lidské zdroje							
Ostatní výdaje správní povahy							
<b>Mezisoučet mimo OKRUH 7 víceletého finančního rámce</b>							

<b>CELKEM</b>							
---------------	--	--	--	--	--	--	--

Potřebné prostředky na oblast lidských zdrojů a na ostatní výdaje správní povahy budou pokryty z prostředků GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přerozděleny v rámci GŘ a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

<sup>85</sup> Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět. Výraz „N“ nahraďte předpokládaným prvním rokem provádění (například 2021). Totéž proveďte u let následujících.

<sup>86</sup> Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé položky „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

### 3.2.3.1 Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů

- Návrh/podnět nevyžaduje využití lidských zdrojů.
- Návrh/podnět vyžaduje využití lidských zdrojů, jak je vysvětleno dále:

*Odhad vyjádřete v přepočtu na plné pracovní úvazky*

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)		
<b>○ Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)</b>							
20 01 02 01 (v ústředí a v zastoupeních Komise)							
20 01 02 03 (při delegacích)							
01 01 01 01 (v nepřímém výzkumu)							
01 01 01 11 (v přímém výzkumu)							
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)							
<b>○ Externí zaměstnanci (v přepočtu na plné pracovní úvazky: FTE)<sup>87</sup></b>							
20 02 01 (SZ, VNO, ZAP z celkového rámce)							
20 02 03 (SZ, MZ, VNO, ZAP a MOD při delegacích)							
<b>XX 01 xx yy zz</b> <sup>88</sup>	– v ústředí						
	– při delegacích						
01 01 01 02 (SZ, VNO, ZAP v nepřímém výzkumu)							
01 01 01 12 (SZ, VNO, ZAP v přímém výzkumu)							
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)							
<b>CELKEM</b>							

**XX** je oblast politiky nebo dotčená hlava rozpočtu.

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přeořazeny v rámci GŘ, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

Popis úkolů:

Úředníci a dočasní zaměstnanci	
Externí zaměstnanci	

<sup>87</sup> SZ = smluvní zaměstnanec; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník; ZAP = zaměstnanec agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci.

<sup>88</sup> Dílčí strop na externí zaměstnance financované z operačních prostředků (bývalé položky „BA“).

### 3.2.4 Slučitelnost se stávajícím víceletým finančním rámcem

Návrh/podnět:

- může být v plném rozsahu financován přerozdělením prostředků v rámci příslušného okruhu víceletého finančního rámce (VFR).

Částky potřebné k financování projektu budou přesunuty z rozpočtové položky 02.200401.

- vyžaduje použití nepřiděleného rozpětí v rámci příslušného okruhu VFR a/nebo použití zvláštních nástrojů definovaných v nařízení o VFR.

Upřesněte, co se požaduje, příslušné okruhy a rozpočtové položky, odpovídající částky a navrhované nástroje, které mají být použity.

- vyžaduje revizi VFR.

Upřesněte, co se požaduje, příslušné okruhy a rozpočtové položky a odpovídající částky.

### 3.2.5 Příspěvky třetích stran

Návrh/podnět:

- nepočítá se spolufinancováním od třetích stran.
- počítá se spolufinancováním od třetích stran podle následujícího odhadu:

prostředky v milionech EUR (zaokrouhlo na tři desetinná místa)

	Rok N <sup>89</sup>	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			Celkem
Upřesněte spolufinancující subjekt								
Spolufinancované prostředky CELKEM								

<sup>89</sup> Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět. Výraz „N“ nahraďte předpokládaným prvním rokem provádění (například 2021). Totéž proveďte u let následujících.

### 3.3 Odhadovaný dopad na příjmy

–  Návrh/podnět nemá žádný finanční dopad na příjmy.

–  Návrh/podnět má tento finanční dopad:

na vlastní zdroje

na jiné příjmy

uved'te, zda je příjem účelově vázán na výdajové položky

v milionech EUR (zaokrouhloeno na tři desetinná místa)

Příjmová položka:	rozpočtová	Prostředky dostupné v běžném rozpočtovém roce	Dopad návrhu/podnětu <sup>90</sup>					
			Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)	
Článek .....								

U účelově vázaných příjmů upřesněte dotčené výdajové rozpočtové položky.

Jiné poznámky (např. způsob/vzorec výpočtu dopadu na příjmy nebo jiné údaje).

<sup>90</sup> Pokud jde o tradiční vlastní zdroje (cla, dávky z cukru), je třeba uvést čisté částky, tj. hrubé částky po odečtení 20 % nákladů na výběr.