



Rada
Európskej únie

V Bruseli 1. marca 2023
(OR. en)

6795/23

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

**TRANS 74
IA 29
CODEC 253**

NÁVRH

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	1. marca 2023
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2023) 127 final
Predmet:	Návrh SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o vodičských preukazoch, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2561, nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1724 a zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 383/2012

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2023) 127 final.

Príloha: COM(2023) 127 final



V Bruseli 1. 3. 2023
COM(2023) 127 final

2023/0053 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o vodičských preukazoch, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2561, nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1724 a zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 383/2012

(Text s významom pre EHP)

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

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

Tento návrh sa týka komplexnej revízie pravidiel Únie týkajúcich sa vodičských preukazov. Ide o tretiu takúto revíziu týchto pravidiel, ktoré boli zavedené v roku 1980 smernicou 80/1263/EHS¹, po ktorej nasledovala druhá smernica o vodičských preukazoch 91/439/EHS² a tretia smernica o vodičských preukazoch 2006/126/ES^{3,4}.

• Dôvody a ciele návrhu

Bezpečnosť cestnej premávky v EÚ sa v posledných 20 rokoch pomerne výrazne zlepšila. Počet úmrtí na cestách sa znížil o 61,5 %, a to približne z 51 400 úmrtí v roku 2001 asi na 19 800 v roku 2021. Zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky však nedosiahlo mieru, aká bola potrebná. Spomalenie znižovania počtu úmrtí na cestách, ku ktorému došlo v roku 2014, podnietilo ministrov dopravy krajín EÚ vydať v marci 2017 na neformálnom zasadnutí Rady pre dopravu vo Vallette ministerské vyhlásenie o bezpečnosti cestnej premávky⁵, v ktorom členské štáty vyzvali Komisiu, aby preskúmala možnosti posilnenia právneho rámca EÚ pre bezpečnosť cestnej premávky s cieľom zaistiť, aby pri dopravných nehodách zomieralo menej ľudí.

Komisia v rámci svojho tretieho balíka opatrení v oblasti mobility z mája 2018 vydala Strategický akčný plán pre bezpečnosť cestnej premávky⁶, v ktorom požadovala nový prístup, aby sa zvrátil stagnujúci trend v oblasti údajov o bezpečnosti cestnej premávky v EÚ a aby sa EÚ do roku 2050 priblížila k dlhodobému cieľu nulovej úmrtnosti na cestách (tzv. vízia nulovej úmrtnosti). Komisia v júni 2019 uverejnila Rámec politiky EÚ pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2021 – 2030 – ďalšie kroky smerom k „vízii nulovej úmrtnosti na cestách“⁷. Komisia v ňom navrhla nové priebežné ciele zamerané na zníženie počtu úmrtí na cestách o 50 % v rokoch 2020 až 2030, ako aj zníženie počtu vážnych zranení o 50 % v tom istom období, ako sa odporúča vo vyhlásení z Valletty.

Komisia vo svojej stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu⁸ z roku 2020 zopakovala cieľ nulovej úmrtnosti vo všetkých druhoch dopravy do roku 2050 a oznámila revíziu

¹ Ú. v. ES L 375, 31.12.1980, s. 1, [EUR-Lex – 31980L1263 – EN – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

² Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 1, [EUR-Lex – 31991L0439 – SK – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³ Ú. v. EÚ L 403, 30.12.2006, s. 18, [EUR-Lex – 02006L0126-20201101 – SK – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁴ Prvou smernicou o vodičských preukazoch (smernica 80/1263/EHS) sa zaviedol úplne prvý súbor pravidiel v EÚ, pokiaľ ide o harmonizáciu systémov národných vodičských preukazov, najmä zavedením vzoru vodičského preukazu Spoločenstva, predbežným vymedzením skupín vozidiel a stanovením podmienok, za ktorých možno vydávať alebo vymieňať vodičské preukazy v celej EÚ. Tieto pravidlá sa ďalej prepracovali a rozšírili v druhej smernici o vodičských preukazoch (smernica 91/439/EHS). Najdôležitejšie je, že sa ustanovilo vzájomné uznávanie vodičských preukazov vydaných členskými štátmi a zaviedli požiadavky na minimálny vek na získanie vodičského preukazu. Tretia smernica o vodičských preukazoch (smernica 2006/126/ES) bola schválená v decembri 2006 a v rokoch 2009 až 2020 bola zmenená jedenásťkrát, najmä s cieľom zlepšiť harmonizáciu spoločných noriem a požiadaviek, ako aj prispôsobiť smernicu technologickému vývoju.

⁵ Pozri:

https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf.

Rada v júni 2017 prijala závery o bezpečnosti cestnej premávky, ktorými sa schvaľuje vyhlásenie z Valletty (pozri dokument 9994/17).

⁶ Príloha I k oznámeniu COM(2018) 293 final (Európa v pohybe. Udržateľná mobilita pre Európu: bezpečná, prepojená a ekologická), [EUR-Lex – 52018DC0293 – SK – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

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

⁸ COM(2020) 789 final, [EUR-Lex – 52020DC0789 – SK – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

smernice o vodičských preukazoch, okrem iného s cieľom zohľadniť technologické inovácie vrátane mobilných vodičských preukazov, v rámci hlavnej iniciatívy 10 – Zlepšenie ochrany a bezpečnosti dopravy. Európsky parlament v októbri 2021 prijal uznesenie o Rámci politiky EÚ pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2021 – 2030⁹, v ktorom Komisiu vyzýva, aby ďalej podporovala bezpečnosť cestnej premávky, najmä prostredníctvom prísnejších noriem týkajúcich sa odbornej prípravy vodičov.

Tento návrh bol oznámený v pracovnom programe Komisie na rok 2022 v prílohe II (Iniciatívy v rámci programu REFIT) pod názvom Nový impulz pre európsku demokraciu¹⁰, pričom sa ním plní program lepšej právnej regulácie¹¹ tým, že zaisťuje, aby boli existujúce právne predpisy jednoduchšie a jasné, nevytvárali zbytočné zaťaženie a udržiavali tempo s politickým, spoločenským a technologickým vývojom.

EÚ a ostatné členské štáty EHP majú zavedený a uplatňujú jeden z najpokročilejších rámcov pre vodičské preukazy na svete. Celkovo sa vzťahuje na 250 miliónov vodičov. Pilierom tohto rámca je smernica o vodičských preukazoch, v ktorej sa stanovujú spoločné právne opatrenia týkajúce sa uznávania a vydávania vodičských preukazov v Európskej únii. Jeho cieľmi sú zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky a uľahčenie voľného pohybu občanov v rámci EÚ. Spolu s voľným pohybom zavedeným v rámci vnútorného trhu pravidiel EÚ týkajúce sa vodičských preukazov prispievajú k uľahčeniu cezhraničného cestovania a umožňujú zmenu bydliska občanom, ktorí sa usadia v inom členskom štáte. Občania napriek tomu stále narážajú na nezrovnalosti medzi vnútroštátnymi prístupmi, čo má zasa vplyv na ich vodičské oprávnenie. Takisto čelia nedostatkom a ťažkostiam pri vykonávaní smernice.

Táto iniciatíva nadväzuje na smernicu 2006/126/ES, ktorej cieľom bolo zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky a umožniť voľný pohyb:

- zavedením jednotného vzoru vodičského preukazu Európskej únie povinného pre všetkých vodičov od roku 2033 s cieľom zaisťovať väčšiu ochranu proti podvodom a falšovaniu,
- zatriedením vodičských preukazov do skupín podľa druhov vozidiel a minimálneho veku potrebného na ich vedenie,
- povinným administratívnym obnovením všetkých nových vodičských preukazov každých desať rokov,
- zjednodušením administratívneho zaťaženia vodičov, ktorí menia miesto svojho bydliska do iného členského štátu,
- uplatňovaním spoločných minimálnych noriem týkajúcich sa zručností, vedomostí, telesnej a duševnej spôsobilosti vodičov,
- postupným prístupom k výkonným motocyklom na základe minimálneho veku a predchádzajúcich skúseností na menej výkonných motocykloch,
- vytvorením siete na výmenu informácií o vodičských preukazoch medzi vnútroštátnymi orgánmi (RESPER).

V správe o posúdení vplyvu¹² sa potvrdila potreba aktualizovať pravidlá EÚ upravujúce vodičské preukazy s cieľom podporiť úsilie v oblasti znižovania úmrtnosti a vážnych zranení

⁹ P9_TA(2021)0407, https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_SK.pdf.

¹⁰ COM(2021) 645 final, [EUR-Lex – 52021DC0645 – SK – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

¹¹ SWD(2021) 305 final, [Lepšia právna regulácia \(europa.eu\)](#).

¹² SWD(2023) 128 final.

na cestách a ďalšieho znižovania administratívneho zaťaženia a prekážok brániacich voľnému pohybu občanov v EÚ. Pri mnohých vážnych nehodách s následkom smrti, vážnej ujmy na zdraví a zranení bez následku smrti zohrávajú významnú úlohu zručnosti, vedomosti, správanie a zdravotná spôsobilosť vodiča a ešte stále existuje priveľa držiteľov vodičských preukazov, ktorých prítomnosť na cestách EÚ predstavuje riziko v dôsledku ich nedostatočnej spôsobilosti na vedenie vozidla. V hodnotení *ex post*¹³ sa zistilo, že súčasné preverovanie na základe veku sa už nepovažuje za najvhodnejšie. Hoci existujú dôkazy o potenciálnom zhoršovaní fyzického stavu v dôsledku veku, v niektorých štúdiách sa dospelo k záveru, že určité zdravotné ťažkosti, ako sú drogová závislosť, duševné choroby, epilepsia a diabetes, srdcové ochorenia a spánkové apnoe, nemusia nevyhnutne súvisieť s vekom. Pokiaľ však ide o zdravotnú spôsobilosť na vedenie vozidla, existujú dôležitejšie faktory než vek.

Zručnosti, vedomosti a informovanosť vodičov o rizikách a ich skúsenosti sú stále obmedzené, najmä u vodičov-začiatočníkov. Z vyššej miery nehôd a úmrtí vodičov-začiatočníkov vyplýva, že požiadavky na vydávanie vodičských preukazov nie sú v plnej miere prispôbené cieľom v oblasti bezpečnosti cestnej premávky. Okrem toho postupné zavádzanie nových technológií, ako sú pokročilé asistenčné systémy vodiča a v budúcnosti automatizované vozidlá, bude mať veľký vplyv na používanie vozidiel. Hoci takéto technológie môžu potenciálne zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky a prispieť k inkluzívnejšej mobilite, zároveň prinášajú nové výzvy pre vodičov, pokiaľ ide o zručnosti a vedomosti o nových funkciách, na ktoré sa súčasná smernica nevzťahuje.

Čo sa týka prekážok voľného pohybu osôb, vodiči stále narážajú na zbytočné alebo neopodstatnené postupy na získanie vodičského preukazu alebo uplatňovanie či zachovanie vodičského oprávnenia v inom členskom štáte EÚ, keď chcú vodičský preukaz získať, používať, nahradiť, obnoviť alebo vymeniť. To v konečnom dôsledku bráni ich voľnému pohybu v rámci EÚ. Podľa tohto hodnotenia sa niektoré opatrenia smernice (ako napríklad pojem obvyklé bydlisko) ťažko uplatňujú a môžu viesť k vyššiemu administratívne zaťaženiu alebo brániť voľnému pohybu. Občania s riadne zdokumentovaným vodičským oprávnením, ktorí narážajú na takéto prekážky, v praxi môžu zostať bez vodičských preukazov až šesť mesiacov či dokonca dlhšie. Súčasná smernica môže okrem toho v určitých prípadoch občanom EÚ brániť v získaní vodičského preukazu v členských štátoch EÚ, v ktorých majú nedostatočnú znalosť miestneho jazyka a v ktorých počas skúšok nie je povolený tlmočník. Okrem toho neexistujú spoločné pravidlá pre výmenu vodičských preukazov vydaných tretími krajinami, ak sa držiteľ usadí v Európskej únii, a vodičské preukazy EÚ získané v jednom členskom štáte výmenou za vodičský preukaz z tretej krajiny môžu prestať platiť, ak sa daná osoba presťahuje do iného členského štátu.

V neposlednom rade viaceré členské štáty¹⁴ zaviedli alebo plánujú zaviesť národné mobilné (digitálne) vodičské preukazy, ktoré si nevyžadujú vydanie fyzického dokumentu (t. j. karty). Keďže v súčasnej smernici je stanovená zásada vzájomného uznávania len v prípade fyzických preukazov, mobilné vodičské preukazy budú teda platné len na území vydávajúceho štátu. Súčasný rámec tak bráni využívaniu výhod digitálnej transformácie cestnej dopravy na európskej úrovni, ako aj voľnému pohybu v celej EÚ.

Nový návrh smernice o vodičských preukazoch nadväzuje na ciele predchádzajúcej smernice, ktorými sú konkrétne zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky a uľahčenie voľného pohybu,

¹³ SWD(2022) 17 final, [EUR-Lex – 52022SC0017 – SK – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

¹⁴ Podľa neformálneho dokumentu č. 10 z 13. septembra 2022 a konzultačných činností Európskej hospodárskej komisie OSN sú už dostupné v Španielsku, Dánsku, Grécku, Poľsku a Portugalsku a zvažujú sa v Rakúsku, Belgicku, na Cypre, v Estónsku, vo Fínsku, v Nemecku, Írsku, Taliansku, Litve, Luxembursku, Holandsku a vo Švédsku.

a zároveň reaguje na potrebu väčšej udržateľnosti a digitálnej transformácie cestnej dopravy. Tento návrh je takisto nápomocný pri dosahovaní cieľov udržateľného rozvoja¹⁵, pričom konkrétne prispieva k tomu, aby mestá a ľudské sídla boli do roku 2030 inkluzívne, bezpečné, odolné a udržateľné, a k zaisteniu prístupu k bezpečným, cenovo dostupným, ľahko prístupným a udržateľným dopravným systémom pre všetkých. Osobitná pozornosť sa v ňom venuje aj potrebám všetkých skupín spoločnosti týkajúcim sa bezpečnosti cestnej premávky, a to najmä zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ako sú chodci, cyklisti, používatelia dvojkolesových motorových vozidiel, používatelia zariadení osobnej mobility a osoby so zdravotným postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou a orientáciou¹⁶. Zavedením nových pravidiel týkajúcich sa automatickej prevodovky a zvýšením maximálnej hmotnosti väčšiny vozidiel s nulovými emisiami v skupine B tento návrh umožní väčšie využívanie takýchto vozidiel, čím prispeje k cieľom európskeho právneho predpisu v oblasti klímy¹⁷ a k cieľu Európskej zelenej dohody, ktorým je nulové znečistenie a životné prostredie bez škodlivého znečistenia do roku 2050¹⁸.

Nový návrh smernice o vodičských preukazoch je v súlade s nariadením o jednotnej digitálnej bráne¹⁹, ktorá poskytuje prístup k informáciám, postupom a asistenčným službám a službám riešenia problémov online prostredníctvom portálu Vaša Európa. Informácie, ktoré upravuje tento návrh, sú už zahrnuté v prílohe I k nariadeniu o jednotnej digitálnej bráne. S cieľom ďalej zmierniť administratívne zaťaženie sa zmení príloha II k smernici o vodičských preukazoch, aby sa zaistilo, že administratívny postup ponúkaný občanom a osobám s pobytom bude plne online.

Cieľom tejto iniciatívy je preto zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky a uľahčiť voľný pohyb osôb v Európskej únii a zároveň prispieť k udržateľnej cestnej doprave a jej digitálnej transformácii, a to:

- *Zlepšením vodičských zručností, vedomostí a skúseností a obmedzením a postihovaním nebezpečného správania.* Pravidlami týkajúcimi sa výcviku, skúšania a skúšobnej lehoty vodičov sa zaistí, aby najmä mladí vodiči a vodiči-začiatočníci nadobudli zručnosti, vedomosti, skúsenosti a informovanosť o rizikách, ktoré sú potrebné na bezpečné vedenie vozidla. Okrem toho by všetci vodiči mali využívať lepšie zručnosti a vedomosti v oblasti vyspelých technológií, ktoré v plnej miere využívajú bezpečnostný a environmentálny potenciál inovácie, ako aj v oblasti zaistenia bezpečnej koexistencie motorových vozidiel a aktívnych druhov dopravy. Ak sa má vytvoriť prostredie priaznivé pre zlepšovanie bezpečnosti cestnej premávky, vodiči by mali niesť zodpovednosť za svoje nebezpečné správanie pri jazde vo všetkých členských štátoch.

¹⁵ https://sdgs.un.org/#goal_section.

¹⁶ Cieľ č. 11 a cieľ č. 11.2 programu OSN s názvom Agenda 2030 pre udržateľný rozvoj (<https://sdgs.un.org/2030agenda>).

¹⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a menia nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999 (európsky právny predpis v oblasti klímy) (Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1), [EUR-Lex – 32018R1724 – SK – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

¹⁸ COM(2021) 400 final, [EUR-Lex – 52021DC0400 – SK – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

¹⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1724 z 2. októbra 2018 o zriadení jednotnej digitálnej brány na poskytovanie prístupu k informáciám, postupom a asistenčným službám a službám riešenia problémov a o zmene nariadenia (EÚ) č. 1024/2012 (Ú. v. EÚ L 295, 21.11.2018, s. 1), [EUR-Lex – 32018R1724 – SK – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

- *Zaistením náležitej telesnej a duševnej spôsobilosti vodičov v celej EÚ. Pravidlá týkajúce sa telesnej a duševnej spôsobilosti neprofesionálnych vodičov na vedenie vozidla sa zlepšia a aktualizujú podľa najnovšieho technologického vývoja a v súlade s modelom zdravotného postihnutia založeným na ľudských právach²⁰. Okrem toho sa posilní proces lekárskeho prehliadok v celej EÚ tak, aby viac prispieval k plneniu cieľov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky.*
- *Odstránením neprimeraných alebo zbytočných prekážok, ktoré majú vplyv na žiadateľov o vodičský preukaz a držiteľov vodičského preukazu. Ešte stále pretrvávajú viaceré prekážky brániace vodičom v prístupe k vodičským preukazom a uznávaniu ich vodičských oprávnení, čo následne bráni ich voľnému pohybu v EÚ: ťažkosti pri vodičských skúškach vyplývajúce z nedostatočnej znalosti jazykov, odlišné pravidlá na stanovenie obvyklého bydliska osôb, ktoré majú pobyt v EÚ, alebo chýbajúca kontinuita určitých vodičských oprávnení pri cestovaní a pri zmene bydliska v EÚ. Očakáva sa, že odstránenie týchto prekážok takisto prispeje k riešeniu súčasného nedostatku vodičov, najmä vodičov nákladných vozidiel, bez toho, aby bola ohrozená bezpečnosť cestnej premávky. Okrem toho by sa mala zaviesť ďalšia harmonizácia v oblasti platnosti vodičských preukazov a mobilného vodičského preukazu.*

Podrobnejšie informácie o tom, ako sa v rámci iniciatívy riešia uvedené ciele a súvisiace problémy, sa nachádzajú v kapitole 3 tejto dôvodovej správy.

V záujme zabezpečenia jednotného prístupu v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, pokiaľ ide o cezhraničné presadzovanie pravidiel cestnej premávky, bol vytvorený balík na rokovania, ktorý tvoria tri iniciatívy: popri tomto návrhu aj návrh smernice, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/413 z 11. marca 2015, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktach súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky (ďalej len „smernica o cezhraničnej výmene informácií“)^{21,22}, a návrh smernice o celoúnijnej platnosti určitých zákazov vedenia vozidla²³.

• **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Tento návrh je v súlade s ostatnými právnymi predpismi EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky: so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2561 zo 14. decembra 2022 o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy^{24,25}, so smernicou (EÚ) 2015/413²⁶ a s takzvaným nariadením o všeobecnej bezpečnosti^{27,28}. Okrem toho je v súlade s Rámcom politiky EÚ pre bezpečnosť

²⁰ Dohovor OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím z 13. decembra 2006, ktorého zmluvnou stranou je EÚ od 21. januára 2011.

²¹ COM(2023) 126 final.

²² Ú. v. EÚ L 68, 13.3.2015, s. 9, [EUR-Lex – 32015L0413 – SK – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

²³ COM(2023) 128 final.

²⁴ Ú. v. EÚ L 330, 23.12.2022, s. 46, [EUR-Lex – 32022L2561 – SK – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

²⁵ Stanovujú sa v nej osobitné pravidlá pre kvalifikáciu a výcvik profesionálnych vodičov daných vozidiel.

²⁶ Uľahčuje výmenu informácií medzi členskými štátmi o dopravných priestupkoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky spáchaných vozidlom registrovaným v inom členskom štáte.

²⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov

cestnej premávky na roky 2021 – 2030 – ďalšie kroky smerom k „vízii nulovej úmrtnosti na cestách“²⁹.

Táto iniciatíva je takisto v súlade so smernicou o cezhraničnej výmene informácií. V súvislosti so vzájomnou pomocou (článok 15) sa v smernici o vodičských preukazoch ďalej ustanovuje sieť na výmenu informácií o vodičských preukazoch (RESPER), ktorú možno využiť na vykonávanie smernice o vodičských preukazoch, smernice o kvalifikácii a výcviku profesionálnych vodičov a smernice o cezhraničnej výmene informácií a na kontrolu dodržiavania súladu s týmito smernicami. V otázke, či možno sieť RESPER používať na účely smernice o cezhraničnej výmene informácií (opierajúc sa o systém EUCARIS), zatiaľ vládne právna neistota vyplývajúca z formulácie článku 15 smernice o vodičských preukazoch a zo skutočnosti, že v článku 4 ods. 4 smernice o cezhraničnej výmene informácií sa od členských štátov vyžaduje, aby zaistili, že výmena informácií podľa smernice o cezhraničnej výmene informácií sa vykonáva „bez výmeny údajov zahrňajúcej ďalšie databázy, ktoré sa nepoužívajú na účely tejto smernice“. V dôsledku toho prevažná väčšina orgánov presadzovania práva nepoužíva sieť RESPER na účely kontroly.

Súbežne s revíziou smernice o vodičských preukazoch sa reviduje aj smernica o cezhraničnej výmene informácií, a to z právnych dôvodov aj v záujme súdržnosti. V tejto súvislosti sa zvažuje odstránenie obmedzení týkajúcich sa využívania iných databáz. Prístup k sieti RESPER na účely presadzovania práva bude možný za podmienok stanovených v smernici o vodičských preukazoch, vďaka čomu možno očakávať úspešné vyšetrenie väčšieho počtu priestupkov. Okrem toho sa v revidovanej smernici o vodičských preukazoch objasnia všetky prípady použitia, ktoré si vyžadujú prístup k sieti RESPER v súvislosti s presadzovaním práva, aby sa úplne odstránila právna neistota.

Navrhuje sa, aby sa na ustanovenia o celoúnijnej platnosti určitých zákazov vedenia vozidla vzťahoval osobitný akt. Ten sa bude vzťahovať na cezhraničný výkon takýchto rozhodnutí, pričom dôsledky pre vydávanie sa budú naďalej riešiť v tejto iniciatíve.

Tento návrh je takisto súčasťou Európskeho roku zručností, ktorého cieľom je podporovať celoživotné vzdelávanie, posilniť konkurencieschopnosť spoločností z EÚ a podporiť zelenú a digitálnu transformáciu sociálne spravodlivým spôsobom.

• **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Smernica o vodičských preukazoch upravuje vodičské oprávnenia podľa skupín vozidiel. Určité skupiny sú vymedzené odkazom na predpisy EÚ:

- smernicu Rady 96/53/ES, ktorou sa stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave³⁰, ktorá umožňuje identifikáciu typov vozidiel s pohonom na alternatívne palivá,

a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky (Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1), [EUR-Lex – 02019R2144-20220905 – SK – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

²⁸ Stanovuje sa v ňom povinné vybavenie nových vozidiel s pokročilými bezpečnostnými prvkami.

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

³⁰ Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59, [EUR-Lex – 01996L0053-20190814 – SK – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

- nariadenie (EÚ) č. 168/2013 o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek³¹, ktoré umožňuje identifikáciu typov mopedov, motocyklov, motorových trojkoliek a štvorkoliek.

V smernici sa stanovuje minimálny vek na získanie vodičského preukazu pre budúcich profesionálnych vodičov, na ktorých sa vzťahuje smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2561 zo 14. decembra 2022 o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy³².

Okrem toho sa na výmenu informácií o vodičských preukazoch vzťahujú pravidlá ochrany osobných údajov, najmä nariadenie (EÚ) 2016/679 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov (všeobecné nariadenie o ochrane údajov)³³.

Komisia 3. júna 2021 prijala návrh³⁴ na revíziu nariadenia (EÚ) č. 910/2014³⁵, pokiaľ ide o stanovenie rámca pre európsku digitálnu identitu. Tento nový rámec poskytuje relevantné základné prvky pre mobilné vodičské preukazy. Na vývoj interoperabilného riešenia pre mobilné vodičské preukazy EÚ možno využiť najmä prvky elektronickej totožnosti a potenciálne elektronickej peňaženky.

Tento návrh je v súlade s cieľom klimatickej neutrality EÚ do roku 2050 v zmysle článku 2 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119, ktorým sa stanovuje rámec EÚ na dosiahnutie klimatickej neutrality, a prispieva k tomuto cieľu.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právny základ

Právnym základom tohto návrhu je článok 91 ods. 1 Zmluvy o fungovaní EÚ (ZFEÚ)³⁶. V článku 91 ods. 1 písm. c) ZFEÚ sa stanovuje, že Európska únia má v oblasti dopravy právomoc prijímať opatrenia na zlepšenie bezpečnosti dopravy vrátane bezpečnosti cestnej premávky.

• Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)

Únia už má právomoc v oblasti vodičských preukazov na základe smernice 2006/126/ES. Záležitosti týkajúce sa vodičských preukazov majú nadnárodné aspekty, ktoré členské štáty nemôžu pokryť samotné. Hoci smernica o vodičských preukazoch predstavuje dôležitý krok v procese harmonizácie pravidiel týkajúcich sa vodičských preukazov a prispieva k vykonávaniu politík EÚ, doteraz bola zmenená jedenásťkrát s cieľom harmonizovať spoločné normy a požiadavky, ako aj prispôsobiť tieto pravidlá vedeckému a technickému pokroku, ktorý sa dosiahol od roku 2006. Nové pravidlá, ktoré sa majú týmto návrhom zaviesť, sú v medziach právomocí udelených Únii na základe uplatňovania článku 91 ods. 1 ZFEÚ a vzhľadom na ich súvislosť s existujúcim rámcom pre vodičské preukazy ich možno náležite dosiahnuť len na úrovni Únie.

³¹ Ú. v. EÚ L 60, 2.3.2013, s. 52, [EUR-Lex – 02013R0168-20201114 – SK – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³² Ú. v. EÚ L 330, 23.12.2022, s. 46, [EUR-Lex – 32022L2561 – SK – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³³ Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1, [EUR-Lex – 32016R0679 – SK – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³⁴ COM(2021) 281 final, [EUR-Lex – 52021PC0281 – SK – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 910/2014 z 23. júla 2014 o elektronickej identifikácii a dôveryhodných službách pre elektronicke transakcie na vnútornom trhu (Ú. v. EÚ L 257, 28.8.2014, s. 73), [EUR-Lex – 32014R0910 – SK – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³⁶ Ú. v. EÚ L 115, 9.5.2008, s. 85, [EUR-Lex – 12008E091 – SK – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

So zreteľom na ciele EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky a očakávaný nedostatočný pokrok v znižovaní úmrtnosti a vážnych zranení na cestách si plnenie stanovených cieľov vyžaduje ďalšie kroky zo strany EÚ. Napríklad boj proti nebezpečnému správaniu na cestách možno plnohodnotne viesť len vtedy, keď budú páchatelia dopravných priestupkov, ktorí nemajú pobyt v príslušnom členskom štáte, čeliť následkom za svoje správanie za rovnakých podmienok ako osoby, ktoré majú pobyt v príslušnom členskom štáte. Vzhľadom na cezhraničný rozmer týchto otázok nemôžu členské štáty tieto ciele v dostatočnej miere dosiahnuť samotné.

Ďalšie úsilie na úrovni EÚ sa takisto vyžaduje v záujme odstránenia zbytočných a neodôvodnených prekážok voľného pohybu osôb v dôsledku neoptimálnych postupov vydávania a obnovovania vodičských preukazov. Tieto problémy sa musia riešiť na úrovni EÚ, pretože majú aj cezhraničný rozmer. Pokiaľ ide konkrétne o mobilné vodičské preukazy, môžu sa vzájomne uznávať v celej EÚ len vtedy, ak budú riešenia používané členskými štátmi harmonizované a interoperabilné.

Bez zásahu EÚ by spolupráca členských štátov v oblasti vodičských preukazov pokračovala na základe dvojstranných alebo viacstranných zmlúv, čo by zasa skomplikovalo systém vydávania vodičských preukazov a viac by zaťažilo držiteľov preukazov a správne orgány. Vodiči môžu čeliť administratívnym problémom aj vtedy, keď cestujú do členských štátov³⁷, ktoré nie sú zmluvnými stranami Viedenského dohovoru³⁸, napríklad požiadavke byť držiteľom medzinárodného vodičského preukazu. Napokon by držiteľia vodičských preukazov z EÚ pri zmene bydliska v EÚ museli získať nový vodičský preukaz vydaný ich novou krajinou pobytu, a to buď administratívnou výmenou, alebo zložením vodičskej skúšky ako každý iný žiadateľ. Bez zásahu EÚ by začlenenie zahraničných profesionálnych vodičov do odvetvia cestnej dopravy EÚ bolo naďalej obmedzené pre administratívne ťažkosti, ktoré zahraničným vodičom komplikujú zachovanie ich vodičského oprávnenia. Odstránenie tejto prekážky by mohlo prispieť k riešeniu problému s nedostatkom vodičov v EÚ, a to v kombinácii s inými opatreniami presahujúcimi toto opatrenie, napríklad v súvislosti s kvalifikáciou vodičov, so zlepšením pracovných podmienok a štrukturálnymi výzvami.

- **Proporcionalita**

Tento návrh je potrebný a primeraný cieľu uľahčiť voľný pohyb prostredníctvom harmonizovaných dodatočných pravidiel týkajúcich sa vodičských preukazov, keďže členské štáty samotné nemôžu zaistiť bezproblémové uznávanie vodičského oprávnenia udeleného na základe vodičského preukazu vydaného iným členským štátom.

Návrh neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie cieľa zaistiť lepšiu úroveň bezpečnosti cestnej premávky a uľahčiť voľný pohyb, keďže prijaté možnosti politiky členským štátom stále umožňujú náležitú mieru flexibilitnosti. Stanovujú sa len minimálne harmonizačné požiadavky na mobilné vodičské preukazy, pravidlá pre skúšobnú lehotu umožňujú členským štátom uplatňovať ďalšie vnútroštátne podmienky alebo obmedzenia pre vodičov-začiatočníkov a pravidlá výmeny vodičských preukazov s tretími krajinami sú úzko vymedzené.

Preto je potrebný transparentný, efektívny a koordinovaný prístup s rovnakým zaobchádzaním s účastníkmi cestnej premávky na cestách EÚ, a to najmä ako základná podmienka zásady

³⁷ Španielsko, Malta, Cyprus a Írsko.

³⁸ Dohovor o cestnej premávke uzavretý 8. novembra 1968 vo Viedni.

vzájomného uznávania vodičských preukazov, pričom plánovaný návrh je v súlade so zásadou proporcionality.

- **Výber nástroja**

S cieľom zabezpečiť jasné a jednotné vypracovanie právnych predpisov sa za najvhodnejšie právne riešenie považuje úplná revízia smernice.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ *EX POST*, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

- **Hodnotenia *ex post*/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

Európska komisia v roku 2022 uverejnila hodnotenie *ex post*³⁹ smernice 2006/126/ES na základe zásad lepšej právnej regulácie. Z tohto hodnotenia vyplynulo, že opatrenia stanovené v smernici 2006/126/ES a jej dvoch predchodcoch spoločne viedli k vyššej úrovni bezpečnosti pre účastníkov cestnej premávky v rámci Únie a uľahčili voľný pohyb. V hodnotení sa takisto konštatoval priaznivý účinok smernice o vodičských preukazoch na obmedzenie falšovania vodičských preukazov a turistiky za vodičskými preukazmi. Viedla k zníženiu administratívneho zaťaženia, a to najmä pre držiteľov vodičských preukazov. Okrem toho z hodnotenia vyplynulo, že existuje priestor na ďalšie zvyšovanie úrovne bezpečnosti, ako aj efektívnosti a proporcionality niektorých regulačných požiadaviek. V hodnotení sa uznalo, že dopravný systém EÚ sa pod vplyvom digitalizácie, čoraz väčšieho dôrazu na aktívne druhy mestskej dopravy, vzniku nových foriem mobility, vývoja v oblasti dopravnej prepojenosti a automatizácie a čoraz väčšej úlohy umelej inteligencie, ako aj využívania vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami rýchlo mení. Dospelo sa v ňom k záveru, že súčasný legislatívny rámec treba prispôsobiť, a to nielen v záujme riešenia súčasných potrieb, ale aj budúcich výziev.

V hodnotení sa ďalej dospelo k záveru, že digitálnym riešeniam vrátane mobilných vodičských preukazov a siete RESPER sa nevenuje dostatočná pozornosť. Takisto sa zistilo, že pravidlá týkajúce sa vodičských zručností a vedomostí dostatočne nezodpovedajú novým technologickým riešeniam, ako sú pokročilé asistenčné systémy pre vodiča, poloautomatizovaná a automatizovaná jazda, používanie simulátorov, ako aj využívanie riešení mikromobility a vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami s automatickou prevodovkou.

Okrem toho niektoré ustanovenia nie sú optimálne, pokiaľ ide o uľahčenie voľného pohybu osôb, napríklad ustanovenia o zriadení obvyklého bydliska, uznávaní zahraničných vodičských preukazov a lehotách platnosti. Smernica navyše v plnej miere nedopĺňa smernicu (EÚ) 2015/413⁴⁰, pokiaľ ide o vymáhanie sankcií za takéto priestupky. Smernicu takisto treba lepšie zosúladiť s nariadením o všeobecnej bezpečnosti⁴¹.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

V súlade s usmerneniami pre lepšiu právnu reguláciu sa počas hodnotenia *ex post* a posúdenia vplyvu uskutočnili konzultácie so zainteresovanými stranami.

³⁹ SWD(2022) 17 final.

⁴⁰ Ú. v. EÚ L 68, 13.3.2015, s. 9, [EUR-Lex – 32015L0413 – SK – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁴¹ Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1 – 40, [EUR-Lex – 32019R2144 – SK – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

Počas hodnotenia *ex post* sa 16. októbra 2020 uskutočnil seminár zainteresovaných strán s cieľom zhromaždiť dôkazy, potvrdiť identifikované zistenia, získať spätnú väzbu k novým zisteniam a zozbierať názory.

Od 28. októbra 2020 do 20. januára 2021 prebiehala verejná konzultácia, ktorá umožnila zainteresovanej verejnosti a zainteresovaným stranám vyjadriť svoje názory na platné pravidlá.

Počas prípravnej fázy posúdenia vplyvu mali zainteresované strany možnosť poskytnúť spätnú väzbu k úvodnému posúdeniu vplyvu (druhý štvrtrok 2021). Následne sa uskutočnili tieto ciele konzultácie:

- dve kolá rozhovorov:
 - prieskumné rozhovory počas úvodnej fázy (prvý a druhý štvrtrok 2022),
 - hĺbkové rozhovory na doplnenie chýbajúcich informácií a posúdenie očakávaných vplyvov opatrení politiky (druhý a tretí štvrtrok 2021),
- dve kolá prieskumov:
 - prieskum na podloženie analýzy problému (druhý štvrtrok 2022),
 - prieskum na posúdenie vplyvu opatrení politiky (druhý a tretí štvrtrok 2022).

Napokon sa v treťom štvrtroku 2022 uskutočnila nová verejná konzultácia.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Počas posudzovania vplyvu sa uskutočnili tri odborné semináre:

- výcvik, skúšanie a skupiny vozidiel, prvý štvrtrok 2022,
- vydávanie a vzájomné uznávanie vodičských preukazov, druhý štvrtrok 2022,
- dôsledky dopravných priestupkov a zdravotná spôsobilosť, druhý štvrtrok 2022.

Vlastnú prácu útvarov Komisie na posúdení vplyvu dopĺňala externá podporná štúdia, ktorú uskutočnilo nezávislé konzorcium zložené zo spoločností COWI, Ecorys a NTUA.

Počas prípravnej fázy hodnotenia *ex post* a posúdenia vplyvu bol pravidelne informovaný a konzultovaný výbor pre vodičské preukazy zriadený na základe článku 9 súčasnej smernice, zložený najmä z expertov členských štátov.

- **Posúdenie vplyvu**

K tomuto návrhu na revíziu smernice o vodičských preukazoch je pripojená správa o posúdení vplyvu⁴², ktorej návrh bol predložený výboru pre kontrolu regulácie 12. októbra 2022. Výbor pre kontrolu regulácie k nej vydal kladné stanovisko 18. novembra 2022⁴³. Správa o posúdení vplyvu bola revidovaná v súlade s odporúčaniami výboru pre kontrolu regulácie. Takisto sa riešili podrobnejšie technické pripomienky výboru pre kontrolu regulácie. Posúdenie vplyvu obsahuje podrobný opis možností politiky, ktorý sa nachádza v oddiele 5, kým v oddiele 6 sa predstavuje komplexná analýza vplyvov všetkých možností. Analyzované možnosti politiky sa dajú zhrnúť takto:

⁴² SWD(2023) 128 final.

⁴³ RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617.

Možnosť politiky A

Možnosť politiky A (MP-A) zahŕňa politické opatrenia, ktoré majú všetky tri možnosti politiky spoločné. Cieľom opatrení v rámci MP-A je zosúladiť smernicu o vodičských preukazoch s technologickým, vedeckým a spoločenským vývojom v EÚ, vylepšiť jej hlavné ustanovenia a riešiť potreby a príležitosti na trhu.

Pokiaľ ide o bezpečnosť cestnej premávky, rozširuje sa ňou rozsah otázok podliehajúcich skúšaniam. Takisto sa ňou posilňujú technické prostriedky (siet' RESPER) podporujúce spoluprácu medzi príslušnými orgánmi v oblasti boja proti podvodom a falšovaniu. Pravidlá sa v rámci nej prispôsobujú s cieľom zohľadniť nárast počtu vozidiel s pohonom na alternatívne palivá vo vozovom parku EÚ. Napokon sa ňou aktualizujú aj požiadavky na telesnú a duševnú spôsobilosť na vedenie vozidla a zriaďuje sa nová špecializovaná platforma na výmenu informácií, ktorá umožní rozsiahlejšie šírenie vedomostí medzi orgánmi.

Pokiaľ ide o voľný pohyb, zavádza sa ňou rovnaká administratívna platnosť vodičských preukazov pre skupiny A a B, ktorá sa má uplatňovať vo všetkých členských štátoch, a objasňujú sa prípady, v ktorých možno túto platnosť skrátiť alebo predĺžiť. Takisto sa ňou stanovuje vzájomné uznávanie nepovinnéj rovnocennosti⁴⁴, objasňujú určité aspekty týkajúce sa uplatňovania pojmu obvyklé bydlisko a zavádzajú ďalšie prípady rovnocennosti. Napokon sa ňou zavádza mobilný vodičský preukaz EÚ, ako aj možnosť vyznačiť kód QR na fyzickom vodičskom preukaze.

Možnosť politiky B

Možnosť politiky B (MP-B) predstavuje zvýšený zásah politiky v súvislosti s bezpečnosťou cestnej premávky, ako aj zníženie administratívneho zaťaženia určitých skupín vodičov.

Pokiaľ ide o bezpečnosť cestnej premávky, popri opatreniach zahrnutých v možnosti MP-A sa ňou zavádzajú nové pravidlá týkajúce sa výcviku a skúšobných lehôt. Dopĺňajú sa ňou pravidlá o telesnej a duševnej spôsobilosti na vedenie vozidla nezáväznými usmerneniami týkajúcimi sa kontroly zraku žiadateľov a povinným preverovaním založeným na sebahodnotení. Zavedie sa program odbornej prípravy pre všeobecných lekárov.

Pokiaľ ide o voľný pohyb, okrem opatrení zahrnutých v možnosti MP-A sa zjednodušujú pravidlá vydávania vodičských preukazov, pričom štátni príslušníci členského štátu EÚ majú možnosť získať svoj prvý vodičský preukaz v členskom štáte, v ktorom majú občianstvo, ak sa stretnú s prekážkami týkajúcimi sa jazyka skúšky. Na zmiernenie nedostatku profesionálnych vodičov sa zjednodušujú aj existujúce pravidlá týkajúce sa vodičov autobusov a nákladných vozidiel a zavádzajú sa pravidlá výmeny vodičských preukazov vydaných tretími krajinami. Napokon, s cieľom riešiť otázky mobility v odľahlých oblastiach členské štáty budú môcť rozšíriť vodičské oprávnenie držiteľov vodičského preukazu B1 tým, že im umožnia viesť vozidlá s vyššou hmotnosťou s maximálnou rýchlosťou do 45 km/h, ale len na vnútroštátnom území príslušného členského štátu.

Možnosť politiky C

Možnosť politiky C (MP-C) predstavuje ďalšie zvýšenie harmonizácie a rozsahu pôsobnosti v porovnaní s možnosťou MP-B.

Pokiaľ ide o bezpečnosť cestnej premávky, popri opatreniach zahrnutých v možnostiach MP-A a MP-B sa menia skupiny vozidiel, pre ktoré sa vyžaduje vodičský preukaz, s cieľom

⁴⁴ Napríklad, ak je osoba oprávnená viesť ľahký motocykel s preukazom skupiny B vo svojej krajine pobytu, bude môcť robiť to isté v ktoromkoľvek inom členskom štáte, ktorý uplatňuje rovnakú nepovinnú rovnocennosť.

1. zahrnúť nové vozidlá mikromobility s maximálnou rýchlosťou od 25 do 45 km/h; 2. umožniť vzájomné uznávanie národných vodičských preukazov vyžadovaných na vedenie poľnohospodárskych vozidiel a 3. lepšie zosúladiť príležitosti a potreby na trhu v oblasti autobusov skupiny D1. Sprísnilo by sa pravidiel týkajúce sa telesnej a duševnej spôsobilosti na vedenie vozidla.

Pokiaľ ide o voľný pohyb, popri opatreniach zahrnutých v možnostiach MP-A a MP-B sa vzájomne uznáva posúdenie telesnej a duševnej spôsobilosti na vedenie vozidla a pôvodní držiteľia zahraničných vodičských preukazov môžu pri presťahovaní sa do iného členského štátu naďalej viesť motorové vozidlá v inom členskom štáte za predpokladu, že majú za najmenej päť rokov pozitívny záznam v oblasti bezpečnosti cestnej premávky.

Posúdenie opatrení a možností politiky

Opatrenia v rámci rôznych možností politiky boli predmetom kvantitatívneho a kvalitatívneho posúdenia hospodárskych a sociálnych vplyvov (bezpečnosť cestnej premávky) a vplyvov na základné práva. Na posúdenie vplyvov bol v súlade so základnými prognózami zvolený časový horizont 2025 – 2050. Pokiaľ ide o bezpečnosť cestnej premávky, očakáva sa, že možnosť MP-A nebude optimálna na dosiahnutie zodpovedajúcich cieľov EÚ. Možnosť MP-B zlepši bezpečnosť cestnej premávky viac, kým možnosť MP-C zachádza výrazne ďalej, ale očakáva sa, že pomer nákladov a prínosov v prípade možnosti MP-C bude horší než v prípade možnosti MP-B. Pokiaľ ide o voľný pohyb a hospodársky dosah, hlavný príspevok sa očakáva od zavedenia digitálnych vodičských preukazov a harmonizácie administratívnej platnosti pre vodičov skupiny 1 na 15 rokov (oboje už zahrnuté v možnosti MP-A). Ďalšie opatrenia zavedené v rámci možností MP-B a MP-C vyriešia otázky blokovania, ktoré ovplyvňujú niektoré špecifické skupiny vodičov, ale budú mať podstatne menší účinok. Pokiaľ ide o základné práva, účinky sa budú naďalej kontrolovať prísny uplatňovaním pravidiel týkajúcich sa ochrany údajov, najmä v sieti RESPER.

Všetky možnosti politiky obsahovali v plnej miere zásadu „digitálne služby ako štandard“ v súlade s oznámením Digitálny kompas 2030⁴⁵.

• Regulačná vhodnosť a zjednodušenie

Táto iniciatíva je súčasťou pracovného programu Komisie na rok 2022 podľa prílohy II (iniciatívy v rámci programu REFIT) pod názvom Nový impulz pre európsku demokraciu⁴⁶. Iniciatíva má dôležitý rozmer REFIT z hľadiska zjednodušenia a zosúladenie postupov, ktoré členské štáty uplatňujú v prípade vodičských preukazov.

Významným nákladovým zaťažením vyplývajúcim zo smernice 2006/126/ES sú postupy vydávania fyzických vodičských preukazov a ich výroba z dôvodu veľkého počtu dotknutých osôb s pobytom v EÚ. Zavedenie mobilného vodičského preukazu EÚ bude dôležitou súčasťou zjednodušenia a súvisiaceho zníženia zaťaženia. Konkrétne sa zjednoduší získanie, náhrada, obnova alebo výmena vodičského preukazu, keďže celý postup bude možné vykonať online. Okrem toho by harmonizácia administratívnej platnosti vodičských preukazov pre vodičov vozidiel skupín A, A1, A2, AM, B, B1 a BE mala takisto za následok menšiu interakciu s verejnou správou, pretože obnova vodičského preukazu by bola menej často potrebná (každých 15 rokov namiesto 10 rokov v členských štátoch, ktoré v súčasnosti uplatňujú toto pravidlo).

⁴⁵ COM(2021) 118 final, [EUR-Lex – 52021DC0118 – SK – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁴⁶ COM(2021) 645 final, [EUR-Lex – 52021DC0645 – SK – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

- **Základné práva**

Pravidlá týkajúce sa vodičských preukazov sú zosúladené s platnými právnymi predpismi EÚ v oblasti ochrany osobných údajov. Navrhuje sa jasnejšie vymedzenie prípadov, v ktorých možno použiť sieť RESPER, pričom sa odstránia existujúce právne nejednoznačnosti, ktoré predstavujú riziko pre ochranu osobných údajov vodičov. Použitím prvkov rámca elektronickej identifikácie a dôveryhodných služieb (eIDAS) pre vodičské preukazy EÚ, najmä elektronickej totožnosti na zápis a peňaženky EÚ na uchovávanie a výmenu údajov sa zaisťujú vysoká úroveň bezpečnosti a ochrany spracúvaných informácií.

Neočakáva sa, že pri prechode na digitálny vodičský preukaz EÚ sa vylúčia určité kategórie obyvateľstva. Keď sa budú digitálne vodičské preukazy štandardne vydávať, každý bude stále môcť podľa vlastného výberu získať fyzický vodičský preukaz.

Z hľadiska voľného pohybu by sa objasnením pojmu obvyklé bydlisko mal vyriešiť problém určenia vydávajúceho orgánu hneď po zmene bydliska. Zjednodušením pravidiel týkajúcich sa administratívnej platnosti sa dosiahnu rovnaké podmienky pre držiteľov vodičských preukazov EÚ bez ohľadu na to, v ktorom členskom štáte požiadajú o vydanie vodičského preukazu alebo predĺžia platnosť svojho vodičského preukazu. Vzájomné uznávanie nepovinnej rovnocennosti umožní držiteľom vodičských preukazov požívať práva udelené v rámci nepovinnej rovnocennosti aj v iných členských štátoch, ktoré uplatňujú rovnaké pravidlá.

Navrhovaná smernica bude mať pozitívny vplyv aj na právo nediskriminácie, keďže poskytne flexibilitu pri prvom vydaní vodičských preukazov v prípade obmedzení súvisiacich s jazykmi, čo umožní žiadateľom vybrať si, kde budú robiť skúšky.

Navrhovanou smernicou sa zaisťujú dodržiavanie práv osôb so zdravotným postihnutím v súlade s Chartou základných práv a Dohovorom o právach osôb so zdravotným postihnutím, ktorého zmluvnými stranami sú EÚ a všetky členské štáty.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Vplyv na rozpočet Únie sa týka predovšetkým zriadenia informačnej platformy pre orgány na výmenu informácií o telesnej a duševnej spôsobilosti na vedenie vozidla a vývoja (online) programu odbornej prípravy pre všeobecných lekárov vo výške 0,7 až 1,1 milióna EUR.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Ak bude návrh schválený, členské štáty budú každoročne informovať Komisiu o počte vydaných, obnovených, nahradených, odobratých a vymenených vodičských preukazov za každú skupinu vrátane údajov o vydaní a používaní mobilných vodičských preukazov.

- **Vysvetľujúce dokumenty (v prípade smerníc)**

V súvislosti s transpozíciou návrhu sa nevyžadujú vysvetľujúce dokumenty.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Hlavné ustanovenia, ktorými sa podstatne mení smernica 2006/126/ES alebo ktoré pridávajú nové prvky, sú:

- V článku 1 sa vymedzuje predmet úpravy smernice a jej rozsah pôsobnosti, a to špecifikovaním oblastí, pre ktoré sa v nej stanovujú spoločné pravidlá.

- V článku 2 sa zavádza vymedzenie pojmov s cieľom zohľadniť nové pojmy, ktoré boli zavedené z dôvodu väčšej právnej zrozumiteľnosti.
- Článkom 3 sa zavádzajú základné práva uplatniteľné na fyzické a mobilné vodičské preukazy, najmä pokiaľ ide o ich vzájomné uznávanie. Podrobné požiadavky sú špecifikované v článku 4 pre fyzické vodičské preukazy a v článku 5 pre mobilné vodičské preukazy.
- Články 6 a 7 nahrádzajú pôvodný článok 4 smernice 2006/126/ES, keď sa do dvoch osobitných článkov oddeľujú pravidlá uplatniteľné na 1. skupiny vodičských preukazov a 2. minimálny vek.
- Článok 8 zodpovedá pôvodnému článku 5 smernice 2006/126/ES a objasňuje sa v ňom prepojenie medzi kódmi Únie a možnými podmienkami a obmedzeniami vodičského oprávnenia.
- Článok 9 nahrádza pôvodný článok 6 smernice 2006/126/ES s týmito zmenami:
 - zrušenie požiadavky byť držiteľom vodičského preukazu skupín C alebo D na získanie vodičského preukazu skupín CE alebo DE,
 - odstránenie nepovinného charakteru pôvodnej rovnocennosti stanovenej v pôvodnom článku 6 ods. 4 písm. c),
 - právo viesť motorové vozidlá v skupine D1E pre držiteľov vodičských preukazov skupín D1 a C1E alebo D1 a CE,
 - zavedenie nepovinnnej rovnocennosti, ktorá umožňuje viesť určité motorové vozidlá s vodičským preukazom skupiny B1, a
 - vzájomné uznávanie nepovinnnej rovnocennosti.
- Článok 10 zodpovedá pôvodnému článku 7 smernice 2006/126/ES s týmito zmenami:
 - 15-ročná administratívna platnosť sa stáva všeobecným pravidlom pre skupiny A a B,
 - Komisia a členské štáty môžu vo výnimočných prípadoch predĺžiť administratívnu platnosť vodičských preukazov,
 - administratívna platnosť vodičských preukazov sa môže skrátiť, aby sa zosúladiła s trvaním povolenia na prechodný pobyt,
 - administratívna platnosť vodičských preukazov sa môže skrátiť na základe veku držiteľa len po dovŕšení veku 70 rokov.
- Článok 11 zodpovedá pôvodnému článku 11 ods. 1, 2, 3 a 5 smernice 2006/126/ES.
- Článkom 12 sa zavádzajú nové osobitné pravidlá výmeny vodičských preukazov vydaných treťou krajinou pre držiteľov, ktorí nadobudnú obvyklé bydlisko na území členského štátu.
- Článok 13 obsahuje pôvodný článok 11 ods. 4 smernice 2006/126/ES a zavádzajú sa ním určité pravidlá týkajúce sa účinkov obmedzenia, pozastavenia, odobratia alebo zrušenia vodičského preukazu členským štátom.
- V článku 14 sa zavádza nová zásada vedenia vozidla so sprievodom pre vodičov vo veku od 17 do 18 rokov.

- Článkom 15 sa zavádza skúšobná lehota v trvaní minimálne dvoch rokov, počas ktorej vodiči-začiatočníci podliehajú prísnyim pravidlám týkajúcim sa vedenia vozidla pod vplyvom a prípadným ďalším vnútroštátnym podmienkam.
- Článok 16 zodpovedá pôvodnému článku 10 smernice 2006/126/ES.
- Článok 17 zahŕňa pôvodný článok 12 smernice 2006/126/ES. Zavádzajú sa ním aj niektoré výnimky, keď držiteľ vodičského preukazu nie je schopný preukázať zriadenie obvyklého bydliska, alebo v prípade prvého vydania vodičského preukazu skupiny B, keď občania Európskej únie neovládajú jazyk svojho členského štátu bydliska.
- Článok 18 zodpovedá pôvodnému článku 13 smernice 2006/126/ES, pričom sa v ňom zohľadňujú informácie, ktoré uverejnila Komisia v súvislosti so štandardnými vzormi vodičských preukazov krajín mimo EÚ.
- Článok 19 zodpovedá pôvodnému článku 15 smernice 2006/126/ES, pričom sa v ňom objasňujú predovšetkým prípady, keď by si členské štáty mali navzájom pomáhať.
- Článok 20 je založený na článku 14 smernice 2006/126/ES a umožňuje zber informácií v súlade s pravidlami lepšej právnej regulácie.
- Článok 21 obsahuje štandardné ustanovenie, ktoré umožňuje Komisii prijímať delegované akty v súlade s určitými ustanoveniami smernice.
- Článok 22 zodpovedá pôvodnému článku 9 smernice 2006/126/ES, ktorým sa zriaďuje výbor pre vodičské preukazy, a dopĺňa sa o odkazy na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie⁴⁷, a ktoré umožňuje v prípade potreby prijať vykonávacie akty.
- Článkom 23 sa v článku 5 ods. 2 smernice (EÚ) 2022/2561 dopĺňa písmeno c) s cieľom umožniť vodičom s vodičskými preukazmi skupiny C, ktorí dovŕšili vek 17 rokov, vedenie vozidla so sprievodom.
- Článkom 24 sa mení príloha II k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1724⁴⁸.
- Článok 25 obsahuje ustanovenie o transpozícii, najmä s prihliadnutím na spoločné politické vyhlásenie členských štátov a Komisie z 28. septembra 2011 k vysvetľujúcim dokumentom⁴⁹.
- Článok 26 obsahuje štandardné ustanovenie, ktorým sa stanovujú podmienky zrušenia smernice 2006/126/ES.
- Článok 27 obsahuje štandardné ustanovenie, ktorým sa stanovuje nadobudnutie účinnosti smernice.
- Článok 28 obsahuje štandardné ustanovenie, ktorým sa stanovuje, že smernica je určená členským štátom.

⁴⁷ Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

⁴⁸ Ú. v. EÚ L 295, 21.11.2018, s. 1.

⁴⁹ Ú. v. EÚ C 369, 17.12.2011, s. 14.

- Príloha I zodpovedá pôvodnej prílohe I k smernici 2006/126/ES. Bola aktualizovaná s prihliadnutím na požiadavky zavedené nariadením Komisie (EÚ) č. 383/2012 zo 4. mája 2012, ktorým sa stanovujú technické požiadavky s ohľadom na vodičské preukazy, ktoré obsahujú pamäťové médium (mikročip)⁵⁰ (časť B), technické požiadavky na mobilné vodičské preukazy (časť C) a zavedenie nových kódov Únie, ktoré sú teraz individualizované v časti E.
- Príloha II zodpovedá pôvodnej prílohe II k smernici 2006/126/ES. Bola aktualizovaná s cieľom zohľadniť
 - potrebu, aby noví uchádzači o vodičské oprávnenie zložili skúšku z vnímania nebezpečenstva,
 - požiadavku posudzovať vedomosti o rizikových faktoroch týkajúcich sa prostriedkov mikromobility, bezpečnosť vozidiel s pohonom na alternatívne palivá, zručnosti súvisiace s pokročilými asistenčnými systémami pre vodiča a inými aspektmi automatizácie vozidla,
 - zmiernenie požiadaviek na vodičov, ktorí zložili vodičskú skúšku s automatickou prevodovkou, keď požiadajú o zrušenie súvisiaceho obmedzenia vo svojich vodičských preukazoch.
- Príloha III zodpovedá pôvodnej prílohe III k smernici 2006/126/ES. Bola aktualizovaná o
 - zavedenie povinného preverovania prostredníctvom sebahodnotenia pre vodičov v skupine 1,
 - zmiernenie frekvencie požadovaných skúšok, keď vodičov zdravotný stav súvisí s *diabetes mellitus*.
- Prílohy IV, V a VI kopírujú prílohy k smernici 2006/126/ES bez podstatných zmien.
- Príloha VIII obsahuje štandardné informácie týkajúce sa zrušenia a transpozície.

⁵⁰

Ú. v. EÚ L 120, 5.5.2012, s. 1,
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX%3A32012R0383>.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o vodičských preukazoch, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2561, nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1724 a zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 383/2012

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Predpisy o vodičských preukazoch sú základnými prvkami spoločnej dopravnej politiky, prispievajú k zlepšeniu bezpečnosti cestnej premávky a uľahčujú voľný pohyb osôb, ktoré sa usadili v inom členskom štáte ako v štáte, v ktorom bol vydaný vodičský preukaz. Vzhľadom na význam jednotlivých dopravných prostriedkov držba vodičského preukazu riadne uznaného v hostiteľskom členskom štáte podporuje a uľahčuje voľný pohyb osôb a slobodu usadiť sa. Podobne každé nezákonné získanie takéhoto dokumentu alebo práva viesť vozidlo, alebo strata oprávnenie získaného vodičského preukazu nezákonným konaním ovplyvňujú nielen členský štát, v ktorom boli takéto porušenia spáchané, ale aj bezpečnosť cestnej premávky v celej Únii.
- (2) Súčasný rámec by sa mal aktualizovať, aby bol vhodný pre novú éru, udržateľný, inkluzívny, inteligentný a odolný. Mal by zohľadňovať potrebu znížiť emisie z dopravy, digitalizáciu, demografické trendy a technologický vývoj, aby sa posilnila konkurencieschopnosť európskeho hospodárstva. Je dôležité zjednodušiť a digitalizovať administratívne postupy, aby sa odstránili zostávajúce prekážky, ako je administratívne zaťaženie, brániace voľnému pohybu vodičov, ktorí sa usadili v inom členskom štáte ako v štáte, v ktorom bol vydaný vodičský preukaz. Harmonizovaný štandardný rámec Únie pre vodičské preukazy by mal zahŕňať fyzické aj mobilné vodičské preukazy a zabezpečiť ich vzájomné uznávanie, ak boli riadne vydané v súlade s touto smernicou.

¹ Ú. v. EÚ, , s. .

² Ú. v. EÚ, , s. .

- (3) Európska únia zaviedla prvý „vzor Spoločenstva“ pre fyzické vodičské preukazy 4. decembra 1980. Odvtedy sa pravidlá týkajúce sa takéhoto vzoru Spoločenstva stali základom najmodernejších štruktúr vydávania vodičských preukazov na svete, ktoré pokrývajú viac ako 250 miliónov vodičov. Táto smernica by preto mala vychádzať zo získaných skúseností a z praxe a mali by sa ňou stanoviť harmonizované pravidlá týkajúce sa noriem Únie pre fyzické vodičské preukazy. Fyzické vodičské preukazy vydávané v Únii by mali predovšetkým zabezpečiť vysokú úroveň ochrany pred podvodmi a falšovaním prostredníctvom opatrení proti falšovaniu a možnosť umiestniť na doklady mikročipy alebo kódy QR.
- (4) Malo by sa zaistiť, aby spracúvanie osobných údajov na účely vykonávania tejto smernice bolo v súlade s rámcom Únie pre ochranu osobných údajov, najmä s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679³.
- (5) Touto smernicou sa stanovuje právny základ na uchovávanie povinného súboru osobných údajov vo fyzických vodičských preukazoch a v ich mikročipoch alebo kódoch QR a v mobilných vodičských preukazoch s cieľom zaručiť vysokú úroveň bezpečnosti cestnej premávky v celej Únii, a to v súlade s článkom 6 ods. 1 písm. e) a prípadne článkom 9 ods. 2 písm. g) nariadenia (EÚ) 2016/679. Takéto údaje by sa mali obmedziť na to, čo je potrebné na preukázanie práva osoby viesť vozidlo, identifikovanie tejto osoby a overenie vodičských oprávnení a totožnosti tejto osoby. V tejto smernici sa stanovujú aj dodatočné záruky, aby sa zaistila ochrana osobných údajov poskytnutých počas procesu overovania.
- (6) S cieľom zabezpečiť právnu zrozumiteľnosť a zaručiť bezproblémový prechod medzi touto smernicou a smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES o vodičských preukazoch⁴ by členské štáty mali byť schopné uložiť na mikročip dodatočné osobné údaje, ak je to stanovené vo vnútroštátnom práve, ktoré je v súlade s nariadením (EÚ) 2016/679. Táto smernica však neslúži ako právny základ pre začlenenie takýchto dodatočných údajov.
- (7) Na rozdiel od toho by kód QR zavedený touto smernicou, ktorý umožňuje overenie pravosti informácií vytlačených na fyzickom vodičskom preukaze, nemal umožňovať ukladanie väčšieho množstva informácií, než sa uvádza na fyzickom vodičskom preukaze.
- (8) Táto smernica neposkytuje právny základ na vytvorenie alebo vedenie databáz na vnútroštátnej úrovni na účely uchovávania biometrických údajov v členských štátoch, čo je záležitosť vnútroštátneho práva, ktoré musí byť v súlade s právom Únie v oblasti ochrany údajov. Navyše táto smernica neposkytuje právny základ na vytvorenie alebo vedenie centralizovanej databázy biometrických údajov na úrovni Únie.
- (9) Sú potrebné ďalšie záväzky na urýchlenie boja proti falšovaniu a podvodom v súvislosti s vodičskými preukazmi. Je preto žiaduce posunúť dátum pôvodne stanovený v smernici 2006/126/ES, aby všetky fyzické vodičské preukazy, ktoré boli vydané alebo sa používajú, spĺňali všetky požiadavky stanovené v práve Únie.

³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES z 20. decembra 2006 o vodičských preukazoch (Ú. v. EÚ L 403, 30.12.2006, s. 18).

- (10) Jednou z priorit Únie je digitálna transformácia. V prípade cestnej dopravy prispeje k odstráneniu zostávajúcich administratívnych prekážok voľného pohybu osôb, ako sú prekážky týkajúce sa lehoty na vydanie fyzických vodičských preukazov. Mala by sa preto stanoviť samostatná norma Únie pre mobilné vodičské preukazy vydávané v Únii. Na uľahčenie digitálnej transformácie by sa mobilné vodičské preukazy mali štandardne vydávať od [dátum prijatia + 4 roky] bez toho, aby bolo dotknuté právo žiadateľa získať buď fyzický vodičský preukaz, alebo oba súčasne.
- (11) Mobilný vodičský preukaz by mal obsahovať nielen informácie uvedené na fyzických vodičských preukazoch, ale aj informácie, ktoré umožňujú overiť pravosť údajov, a jednorazového ukazovateľa. Malo by sa však zaistiť, aby sa aj v takýchto prípadoch obmedzilo množstvo sprístupnených osobných údajov na to, čo by bolo uvedené na fyzickom vodičskom preukaze a čo je nevyhnutne potrebné na overenie pravosti takýchto údajov. Tieto dodatočné údaje by mali byť odlišné v prípade osoby, ktorá je držiteľom viacerých mobilných vodičských preukazov, čo je možné za predpokladu, že ich vydal ten istý členský štát.
- (12) V stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu sa stanovuje vízia pre EÚ podstatne zlepšiť udržateľnosť mobility a dopravy. Emisie z odvetvia cestnej dopravy zahŕňajú emisie skleníkových plynov, látky znečisťujúce ovzdušie, hluk a mikroplasty z opotrebovania pneumatík a ciest. Tieto emisie ovplyvňujú štýl jazdy, čo môže mať negatívny vplyv na životné prostredie a zdravie ľudí. Výcvik v autoškole by preto mal naučiť vodičov znižovať ich vplyv na emisie, ako aj pripraviť ich na vedenie vozidiel s nulovými emisiami.
- (13) V snahe umožniť občanom a obyvateľom priamo využívať prínosy vnútorného trhu bez toho, aby vzniklo zbytočné ďalšie administratívne zaťaženie, sa v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1724⁵ stanovuje prístup k online postupom týkajúcim sa fungovania vnútorného trhu, a to aj pre cezhraničných používateľov. Informácie, na ktoré sa vzťahuje táto smernica, už sú zahrnuté v prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2018/1724. Príloha II k uvedenému nariadeniu by sa mala zmeniť s cieľom zaistiť, aby mal každý žiadateľ prospech z postupov, ktorú v plnom rozsahu online.
- (14) Vodičské preukazy by sa mali zatriediť do skupín podľa typov vozidiel, na ktoré sa nimi udeľuje vodičské oprávnenie. Malo by sa to urobiť jasne a zrozumiteľne a pri plnom rešpektovaní technických charakteristík dotknutých vozidiel a zručností potrebných na ich vedenie.
- (15) V súlade s Dohovorom o právach osôb so zdravotným postihnutím z 13. decembra 2006, ktorého zmluvnou stranou je EÚ od 21. januára 2011, by sa mali prijať osobitné ustanovenia, aby sa osobám so zdravotným postihnutím uľahčilo vedenie motorových vozidiel. Členské štáty ako také by po predchádzajúcom súhlase Komisie mali mať možnosť vylúčiť z uplatňovania článku 6 určité konkrétne typy poháňaných vozidiel.
- (16) Minimálny vek žiadateľov v rôznych skupinách vodičských preukazov by sa mal stanoviť na úrovni Únie. Členské štáty by však mali mať možnosť stanoviť pre vedenie určitých skupín vozidiel vyššiu vekovú hranicu s cieľom ešte viac podporiť bezpečnosť cestnej premávky. Členské štáty by mali mať za výnimočných okolností možnosť stanoviť nižšie vekové hranice s cieľom zohľadniť vnútroštátnu situáciu.

⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1724 z 2. októbra 2018 o zriadení jednotnej digitálnej brány na poskytovanie prístupu k informáciám, postupom a asistenčným službám a službám riešenia problémov a o zmene nariadenia (EÚ) č. 1024/2012 (Ú. v. EÚ L 295, 21.11.2018, s. 1).

Konkrétne by mohli umožniť vedenie vozidiel hasičského zboru a vozidiel zabezpečujúcich udržanie verejného poriadku, alebo pilotné projekty týkajúce sa nových technológií vo vozidlách.

- (17) Mal by sa zaviesť systém odstupňovania – teda stanovenie oprávnenia na získanie vodičského preukazu skupiny B ako podmienky na to, aby bol žiadateľ oprávnený byť držiteľom určitých ďalších skupín – a rovnocennosti medzi skupinami. Takýto systém by mal byť čiastočne záväzný pre všetky členské štáty, ale mal by členským štátom poskytovať aj možnosť uplatňovať ho medzi sebou na svojich príslušných územiach. Členským štátom by takisto malo byť umožnené zaviesť určitú rovnocennosť obmedzenú len na ich vlastné územie.
- (18) Z dôvodu bezpečnosti cestnej premávky treba stanoviť minimálne požiadavky na vydanie vodičského preukazu. Mali by sa harmonizovať normy týkajúce sa vodičských skúšok a vydávania vodičských preukazov. Na tento účel by sa mali špecifikovať vedomosti, zručnosti a správanie súvisiace s vedením poháňaného vozidla, vodičská skúška by mala vychádzať z týchto princípov a mali by sa špecifikovať minimálne normy telesnej a duševnej spôsobilosti na vedenie takýchto vozidiel.
- (19) Pri vydávaní vodičského preukazu a následne v pravidelných intervaloch by sa mal poskytnúť dôkaz o splnení minimálnych noriem telesnej a duševnej spôsobilosti na vedenie vozidla u vodičov vozidiel používaných na prepravu osôb alebo tovaru. Takáto pravidelná kontrola v súlade s vnútroštátnymi predpismi o splnení minimálnych noriem by prispela k voľnému pohybu osôb, zabránila narušeniu hospodárskej súťaže a lepšie zohľadnila osobitnú zodpovednosť vodičov týchto vozidiel. Členským štátom by sa malo umožniť zaviesť lekárske prehliadky ako záruku splnenia minimálnych noriem telesnej a duševnej spôsobilosti na vedenie iných poháňaných vozidiel. Z dôvodu transparentnosti by sa takéto prehliadky mali zosúladiť s obnovou vodičských preukazov.
- (20) S cieľom zaistiť jednotné práva v celej Únii a takisto zohľadniť okrem iného bezpečnosť cestnej premávky by vodičské preukazy skupín AM, A1, A2, A, B1 a B mali mať administratívnu platnosť 15 rokov, kým skupiny C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E majú platnosť päť rokov. Členské štáty by mali mať možnosť určiť vo výnimočných prípadoch kratšiu lehotu, ako sa vymedzuje v tejto smernici.
- (21) S cieľom umožniť členským štátom a v riadne odôvodnených prípadoch Únii ako celku reagovať na krízy, ktoré znemožňujú vnútroštátnym orgánom obnovovať vodičské preukazy, ktorých platnosť by inak skončila, malo by byť možné predlžovať administratívnu platnosť takýchto vodičských preukazov na nevyhnutne potrebné obdobie.
- (22) Zásada „jeden držiteľ – jeden vodičský preukaz“ by mala zabrániť tomu, aby akákoľvek osoba bola držiteľom viac ako jedného fyzického vodičského preukazu. Napriek tomu by sa táto zásada takisto mala rozšíriť, aby sa zohľadnili technické špecifiká mobilných vodičských preukazov.
- (23) Z dôvodu bezpečnosti cestnej premávky by členské štáty mali byť schopné uplatňovať svoje vnútroštátne ustanovenia o odobratí, pozastavení, obnovení a zrušení vodičských preukazov na všetkých držiteľov vodičských preukazov, ktorí nadobudli obvyklé bydlisko na ich území.
- (24) Vodiči, ktorí sú držiteľmi vodičského preukazu vydaného členským štátom, v ktorom majú bydlisko, by po výmene vodičského preukazu vydaného v tretej krajine mali byť

oprávnění viesť vozidlá v celej Únii, ako keby pôvodne získali vodičský preukaz v Únii. Takáto výmena by mohla mať rôzne účinky na bezpečnosť cestnej premávky a voľný pohyb osôb.

- (25) Komisia by mala byť splnomocnená prijať rozhodnutie, v ktorom sa určujú tretie krajiny, ktoré zaistujú porovnateľnú úroveň bezpečnosti cestnej premávky ako Únia, a umožňuje držiteľom vodičských preukazov vydaných týmito krajinami vymeniť svoje vodičské preukazy za podobných podmienok, ako keby boli vydané v niektorom členskom štáte. Tieto podmienky by mali byť podrobné a riadne vymedzené pre všetky príslušné skupiny vodičských preukazov.
- (26) Pokiaľ ide o vodičské preukazy vydané tretími krajinami, ktoré nie sú predmetom takéhoto rozhodnutia Komisie, alebo v prípade ktorých sa v takomto rozhodnutí výslovne nepovoľuje ani nezakazuje výmena, členské štáty by mali mať možnosť ich vymeniť v súlade so svojimi vnútroštátnymi pravidlami za predpokladu, že na vymenenom vodičskom preukaze použijú príslušný kód Únie. Ak sa držiteľ takéhoto vodičského preukazu presťahuje do nového členského štátu, tento členský štát by nemal byť povinný uplatniť na takýto vodičský preukaz zásadu vzájomného uznávania.
- (27) „Turistika za vodičskými preukazmi“, konkrétne praktiky zmeny bydliska na účely získania nového vodičského preukazu s cieľom obísť účinky zákazu vedenia vozidla uloženého v inom členskom štáte, je rozšírený jav, ktorý má negatívny vplyv na bezpečnosť cestnej premávky. Zmenou bydliska by vodiči nemali byť oslobodení od požiadaviek, ktoré sú na nich kladené, aby získali späť svoje právo viesť vozidlo alebo svoj vodičský preukaz. Zároveň by sa malo objasniť, že akékoľvek konanie zo strany občanov by malo viesť k časovo neobmedzenému zákazu viesť vozidlo len v riadne odôvodnenom prípade a že účinok takéhoto rozhodnutia by mal byť obmedzený len na územie členského štátu, ktorý ho vydal.
- (28) S cieľom zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky by sa pre určité skupiny vodičských preukazov mal zaviesť únijný systém vedenia vozidla so sprievodom. V rámci pravidiel takéhoto systému by žiadatelia mali mať možnosť získať vodičské preukazy v príslušných skupinách pred dosiahnutím požadovanej minimálnej vekovej hranice. Používanie týchto vodičských preukazov by však malo byť podmienené sprievodom skúseného vodiča. V takýchto situáciách by členské štáty mali mať možnosť z dôvodu bezpečnosti cestnej premávky stanoviť na svojom území prísnejšie podmienky a pravidlá v súvislosti s vodičskými preukazmi, ktoré vydali.
- (29) Vďaka systému vedenia vozidla so sprievodom by povolanie vodiča nákladného vozidla malo byť prístupnejšie a atraktívnejšie pre mladšie generácie, aby sa rozšírili ich profesijné možnosti a aby sa riešil nedostatok vodičov v Únii, bez toho, aby bol dotknutý celkový cieľ tohto systému zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky. Mal by sa teda vzťahovať na vodičské preukazy skupiny C a vodičské preukazy skupiny B ako ich podmienku.
- (30) Malo by sa zaistiť, aby vodiči, ktorí získali vodičský preukaz danej skupiny nedávno, neohrozovali bezpečnosť cestnej premávky vzhľadom na svoju neskúsenosť. Pre týchto vodičov-začiatočníkov by sa mala stanoviť skúšobná lehota dvoch rokov, počas ktorej by sa na nich mali vzťahovať prísnejšie pravidlá a sankcie v celej Únii, keď ich porušia pod vplyvom alkoholu. Sankcie za takéto konanie by mali byť účinné, primerané, odrádzajúce a nediskriminačné a ich závažnosť by mala v čo najväčšej miere zohľadňovať strednodobé a dlhodobé ciele Únie znížiť počet úmrtí a vážnych zranení o polovicu a takmer ich odstrániť. Pokiaľ ide o akékoľvek iné obmedzenia

týkajúce sa vodičov-začiatočníkov, členské štáty by mali mať možnosť slobodne zaviesť na svojom území ďalšie pravidlá.

- (31) Mali by sa stanoviť minimálne normy týkajúce sa prístupu k povolaniu a odbornej prípravy skúšajúcich s cieľom zlepšiť vedomosti a zručnosti skúšajúcich, a tým zabezpečiť objektívnejšie hodnotenie žiadateľov o vodičský preukaz a dosiahnuť väčšiu harmonizáciu vodičských skúšok. Komisia by navyše mala byť splnomocnená prijímať delegované akty s cieľom zmeniť a prispôsobiť tieto minimálne normy akémukoľvek technickému, prevádzkovému alebo vedeckému vývoju v tejto oblasti, ak to bude potrebné.
- (32) Pojem obvyklé bydlisko by sa mal vymedziť tak, aby bolo možné riešiť problémy vznikajúce v prípadoch, keď obvyklé bydlisko nemožno určiť na základe pracovných alebo rodinných väzieb. Takisto treba poskytnúť žiadateľom možnosť absolvovať teoretické alebo praktické skúšky v členskom štáte, v ktorom majú občianstvo, v prípadoch, keď členský štát ich obvyklého bydliska neposkytuje možnosť absolvovať tieto skúšky v úradnom jazyku členského štátu, v ktorom majú občianstvo. Mali by sa stanoviť osobitné pravidlá pre diplomatov a ich rodiny, keď si ich misia vyžaduje dlhodobý pobyt v zahraničí.
- (33) Členské štáty by si pri vykonávaní tejto smernice mali navzájom pomáhať. Na poskytovanie takejto pomoci by podľa možnosti mali využívať sieť vodičských preukazov EÚ. Sieť vodičských preukazov EÚ, bežne označovaná „RESPER“, je centrom na výmenu informácií medzi vnútroštátnymi orgánmi zodpovednými za vydávanie vodičských preukazov a uľahčenie vykonávania tejto smernice.
- (34) Cieľom siete vodičských preukazov EÚ je zaručiť uznávanie dokladov a nadobudnutých práv pochádzajúcich z členských štátov, bojovať proti podvodom v oblasti dokladov, predchádzať vydávaniu viacerých preukazov a uľahčiť vymáhanie zákazov vedenia vozidla. Členským štátom by sa mala poskytnúť najmä možnosť systematicky overovať, že zanikli dôvody, ktoré viedli k akýmkoľvek predtým uloženým obmedzeniam, pozastaveniam, odobratiam alebo zrušeniam vodičského preukazu alebo vodičského oprávnenia. Používanie systému RESPER na vykonávanie iných aktov Únie by malo byť povolené len vtedy, ak sú tieto použitia výslovne stanovené v tejto smernici.
- (35) V snahe umožniť vypracúvanie zmysluplných správ o vykonávaní tejto smernice by Komisia mala každý rok dostávať informácie o počte vydaných, obnovených, nahradených, odobratých a vymenených vodičských preukazov každej skupiny vrátane údajov o vydaní a používaní mobilných vodičských preukazov.
- (36) S cieľom dosiahnuť ciele tejto smernice, najmä prispôsobiť jej prílohy akémukoľvek technickému, prevádzkovému alebo vedeckému vývoju, by sa na Komisiu mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, pokiaľ ide o zmeny častí A, B a D prílohy I, v ktorých sa upravujú špecifikácie fyzických vodičských preukazov, zmeny časti C prílohy I, v ktorej sa stanovujú špecifikácie mobilných vodičských preukazov, zmeny časti E prílohy I, v ktorej sa určujú pravidlá o uplatniteľných vnútroštátnych kódoch a kódoch Únie, zmeny príloh II, III, V a VI, v ktorých sa špecifikujú určité minimálne požiadavky týkajúce sa vydávania, platnosti a obnovovania vodičských preukazov, a zmeny prílohy IV, v ktorej sa stanovujú minimálne normy pre skúšajúcich. Takéto splnomocnenie by sa malo udeliť na obdobie piatich rokov, keďže k technickým, prevádzkovým a vedeckým zmenám, ktoré sa upravujú v týchto prílohách, dochádza často. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas svojich prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na

úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016⁶. Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov, sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov, a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematický prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

- (37) V súvislosti s postupnou digitalizáciou a automatizáciou, s čoraz prísnejšími požiadavkami na znižovanie emisií v cestnej doprave, ako aj neustálym technologickým pokrokom v oblasti poháňaných vozidiel treba, aby všetci vodiči mali aktuálne vedomosti o bezpečnosti cestnej premávky a jej udržateľnosti. Podpora celoživotného vzdelávania môže byť kľúčom k udržaniu aktuálnych zručností skúsených vodičov z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky, nových technológií, ekologického spôsobu jazdy, čím sa zlepšuje palivová účinnosť a znižujú emisie a riadenie rýchlosti.
- (38) Na zabezpečenie jednotných podmienok vykonávania tejto smernice by sa na Komisiu mali preniesť vykonávacie právomoci s cieľom špecifikovať prvky interoperability a bezpečnostné opatrenia uplatniteľné na kódy QR zavedené na fyzických vodičských preukazoch, ustanovenia týkajúce sa interoperability, bezpečnosti a testovania mobilných vodičských preukazov, predĺženie obdobia administratívnej platnosti vodičských preukazov v celej Únii v prípade krízy, obsah sebahodnotenia týkajúceho sa telesnej a duševnej spôsobilosti, ktoré sa má vykonávať v prípade vodičov skupiny 1, podmienky výmeny vodičských preukazov z tretích krajín za vodičské preukazy vydané členskými štátmi bez zaznamenania skutočnosti o výmene na vodičskom preukaze, ako aj interoperabilitu medzi vnútroštátnymi systémami prepojenými so sieťou vodičských preukazov EÚ a ochranu osobných údajov vymieňaných v tejto súvislosti. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011⁷.
- (39) V záujme konzistentnosti by sa mala zmeniť smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2561⁸, ktorá rieši určité záležitosti, na ktoré sa vzťahuje táto smernica, a nariadenie (EÚ) 2018/1724.
- (40) Smernica 2006/126/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 383/2012⁹ by sa mali zrušiť.
- (41) Keďže ciele tejto smernice nemôžu uspokojivo dosiahnuť členské štáty, pretože pravidlá upravujúce vydávanie, obnovovanie, nahrádzanie a výmenu vodičských preukazov by viedli k takým odlišným požiadavkám, ktoré zabezpečujú harmonizované pravidlá o úrovni bezpečnosti cestnej premávky a voľnom pohybe občanov, že by ich nebolo možné dosiahnuť, je lepšie tieto ciele dosiahnuť na úrovni Únie prostredníctvom stanovenia minimálnych požiadaviek. Únia preto môže prijať

⁶ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2561 zo 14. decembra 2022 o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy (Ú. v. EÚ L 330, 23.12.2022, s. 46).

⁹ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 383/2012 zo 4. mája 2012, ktorým sa stanovujú technické požiadavky s ohľadom na vodičské preukazy, ktoré obsahujú pamäťové médium (mikročip) (Ú. v. EÚ L 120, 5.5.2012, s. 1).

opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

- (42) V súlade s článkom 42 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1725 sa konzultovalo s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov, ktorý vydal [DD/MM/RRRR] stanovisko.
- (43) V súlade so spoločným politickým vyhlásením členských štátov a Komisie z 28. septembra 2011 o vysvetľujúcich dokumentoch¹⁰ sa členské štáty zaviazali, že v odôvodnených prípadoch k svojim oznámeniam o transpozičných opatreniach pripoja jeden alebo viacero dokumentov vysvetľujúcich vzťah medzi prvkami smernice a zodpovedajúcimi časťami vnútroštátnych transpozičných nástrojov. V súvislosti s touto smernicou sa zákonodarca domnieva, že zasielanie takýchto dokumentov je odôvodnené,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. Touto smernicou sa stanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa:
 - a) vzorov, noriem a skupín vodičských preukazov;
 - b) vydávania, platnosti, obnovovania a vzájomného uznávania vodičských preukazov;
 - c) niektorých aspektov výmeny, náhrady, odobratia, obmedzenia, pozastavenia a zrušenia vodičských preukazov;
 - d) niektorých aspektov uplatniteľných na vodičov-začiatočníkov.
2. Táto smernica sa nevzťahuje na poháňané vozidlá pohybujúce sa na kolesách alebo pásoch, ktoré majú najmenej dve nápravy, ktorých hlavná funkcia spočíva v ich ťažnej sile a ktoré sú osobitne určené na ťahanie, tlačenie, prenášanie alebo vedenie určitých nástrojov, strojov alebo prípojných vozidiel používaných v súvislosti s poľnohospodárskymi alebo lesníckymi činnosťami a ktorých používanie na prepravu osôb alebo tovaru po ceste alebo na ťahanie vozidiel prepravujúcich osoby alebo tovar po ceste je len druhoradou funkciou.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „vodičský preukaz“ je elektronický alebo fyzický doklad, ktorým sa osvedčuje oprávnenie viesť poháňané vozidlá a v ktorom sú uvedené podmienky, za ktorých je držiteľ oprávnený viesť vozidlo;
2. „fyzický vodičský preukaz“ je vodičský preukaz vo fyzickom formáte vydaný v súlade s článkom 4;

¹⁰ Ú. v. EÚ C 369, 17.12.2011, s. 14.

3. „mobilný vodičský preukaz“ je vodičský preukaz v digitálnom formáte vydaný v súlade s článkom 5;
4. „poháňané vozidlo“ je akékoľvek nekoľajové vozidlo s vlastným pohonom pohybujúce sa po ceste vlastnou silou;
5. „dvojkolesové vozidlo“ je vozidlo uvedené v článku 4 ods. 2 písm. a) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013¹¹;
6. „trojkolesové vozidlo“ je vozidlo uvedené v článku 4 ods. 2 písm. b) nariadenia (EÚ) č. 168/2013;
7. „ľahká štvorkolka“ je vozidlo uvedené v článku 4 ods. 2 písm. f) nariadenia (EÚ) č. 168/2013;
8. „motocykel“ je dvojkolesové vozidlo s postranným vozíkom alebo bez neho uvedené v článku 4 ods. 2 písm. c) a d) nariadenia (EÚ) č. 168/2013;
9. „motorová trojkolka“ je vozidlo s tromi symetricky usporiadanými kolesami uvedené v článku 4 ods. 2 písm. e) nariadenia (EÚ) č. 168/2013;
10. „motorové vozidlo“ je akékoľvek poháňané vozidlo, ktoré sa bežne používa na prepravu osôb alebo tovaru po ceste alebo na ťahanie vozidiel používaných na prepravu osôb alebo tovaru po ceste. Tento pojem zahŕňa trolejbusy, t. j. nekoľajové vozidlá napojené na elektrický vodič;
11. „ťažká štvorkolka“ je vozidlo uvedené v článku 4 ods. 2 písm. g) nariadenia (EÚ) č. 168/2013;
12. „zákaz vedenia vozidla“ je akékoľvek rozhodnutie, ktoré má za následok odobratie, zrušenie, obmedzenie alebo pozastavenie vodičského preukazu alebo vodičského oprávnenia na vedenie poháňaného vozidla a proti ktorému sa už nemožno odvolať. Toto opatrenie môže predstavovať buď primárnu, sekundárnu alebo doplnkovú sankciu, alebo bezpečnostné opatrenie.

Článok 3

Štandardné špecifikácie Únie týkajúce sa vodičských preukazov a vzájomné uznávanie

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa ich národné vodičské preukazy vydávali v súlade s ustanoveniami tejto smernice a aby spĺňali štandardné špecifikácie Únie a ďalšie kritériá podľa:
 - a) článku 4 pre fyzické vodičské preukazy;
 - b) článku 5 pre mobilné vodičské preukazy.
2. Členské štáty zabezpečia, aby fyzické a mobilné vodičské preukazy vydané tej istej osobe boli úplne rovnocenné a aby uvádzali presne rovnaký súbor oprávnení a podmienok, za ktorých je uvedená osoba oprávnená viesť vozidlo.
3. Členské štáty pri vydaní, náhrade, obnovení alebo výmene vodičského preukazu v inom formáte nevyžadujú od žiadateľa ako nevyhnutnú podmienku držbu fyzického alebo mobilného vodičského preukazu.

¹¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 z 15. januára 2013 o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek (Ú. v. EÚ L 60, 2.3.2013, s. 52).

4. Do [dátum prijatia + 4 roky] členské štáty zabezpečia, aby sa štandardne vydávali iba mobilné vodičské preukazy. Do uvedeného dátumu môžu členské štáty rozhodnúť o vydávaní mobilných vodičských preukazov.
5. Odchyľne od odseku 4 členské štáty na žiadosť žiadateľa poskytnú možnosť vydať fyzický vodičský preukaz namiesto mobilného vodičského preukazu alebo spolu s ním.
6. Vodičské preukazy vydávané členskými štátmi sa vzájomne uznávajú.
7. Odchyľne od odseku 6 členské štáty vzájomne uznávajú len mobilné vodičské preukazy, ktoré boli vydané po [dátum prijatia + 3 roky] v súlade s článkom 5. Mobilné vodičské preukazy, ktoré boli vydané pred uvedeným dátumom, ale spĺňajú požiadavky článku 5, sa po uvedenom dátume uznávajú.

Článok 4

Fyzické vodičské preukazy

1. Členské štáty vydávajú fyzické vodičské preukazy na základe štandardných špecifikácií Únie stanovených v časti A1 prílohy I.
2. Členské štáty prijímú všetky potrebné opatrenia, aby sa vyhli akémukoľvek riziku falšovania vodičských preukazov vrátane vzorov vodičských preukazov vydaných pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice. Informujú o tom Komisiu.

Fyzický vodičský preukaz sa proti falšovaniu zabezpečí prostredníctvom štandardných špecifikácií Únie stanovených v časti A2 prílohy I. Členské štáty môžu zaviesť dodatočné ochranné prvky.

3. Ak držiteľ platného fyzického vodičského preukazu bez obdobia administratívnej platnosti nadobudne obvyklé bydlisko v inom členskom štáte, ako je ten, ktorý uvedený vodičský preukaz vydal, hostiteľský členský štát môže od dvoch rokov po dátume, keď držiteľ nadobudol obvyklé bydlisko na jeho území, uplatniť obdobia administratívnej platnosti stanovené v článku 10 ods. 2, a to obnovením vodičského preukazu.
4. Členské štáty zabezpečia, aby do 19. januára 2030 všetky fyzické vodičské preukazy, ktoré boli vydané alebo ktoré sú v obeh, spĺňali všetky požiadavky tejto smernice.
5. Členské štáty môžu rozhodnúť, že ako súčasť fyzického vodičského preukazu zavedú pamäťové médium (mikročip). Ak členský štát rozhodne o zavedení mikročipu ako súčasťou fyzického vodičského preukazu, v prípade, že sa tak stanovuje v jeho vnútroštátnych právnych predpisoch týkajúcich sa vodičských preukazov, môže okrem údajov uvedených v časti D prílohy I rozhodnúť aj o ukladaní ďalších údajov na mikročip.

Keď členské štáty stanovia, že súčasťou fyzického vodičského preukazu bude mikročip, uplatňujú technické požiadavky stanovené v časti B prílohy I. Členské štáty môžu zaviesť dodatočné ochranné prvky.

Členské štáty informujú Komisiu v prípade rozhodnutia o zahrnutí mikročipu na ich fyzické vodičské preukazy alebo o akejkoľvek zmene týkajúcej sa takéhoto rozhodnutia, a to do troch mesiacov od jeho prijatia. Členské štáty, ktoré už zaviedli mikročip na svojich fyzických vodičských preukazoch, o tom informujú Komisiu do troch mesiacov od dátumu nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

6. Ak mikročip nie je zavedený ako súčasť fyzického vodičského preukazu, členské štáty môžu takisto rozhodnúť o tom, že na fyzických vodičských preukazoch, ktoré vydávajú, vytlačia na mieste vyhradenom na tento účel kód QR. Kód QR umožňuje overiť pravosť informácií uvedených na fyzickom vodičskom preukaze.
7. Členské štáty zabezpečia, aby si overovateľ neponechával osobné údaje potrebné na overenie informácií uvedených na fyzickom vodičskom preukaze a aby orgán, ktorý vodičský preukaz vydal, nebol informovaný o postupe overenia.

Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovia podrobné ustanovenia týkajúce sa prvkov interoperability a bezpečnostných opatrení, ktoré musia spĺňať kódy QR vytlačené na fyzických vodičských preukazoch. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 22 ods. 2.

Členské štáty informujú Komisiu o každom opatrení zameranom na zavedenie kódu QR na ich vodičských preukazoch alebo o každej zmene takéhoto opatrenia, a to do troch mesiacov po jeho prijatí.

8. Komisia je v súlade s článkom 21 splnomocnená prijímať delegované akty, ktorými sa s cieľom zohľadniť technický, prevádzkový alebo vedecký vývoj menia časti A, B a D prílohy I.

Článok 5

Mobilné vodičské preukazy

1. Členské štáty vydávajú mobilné vodičské preukazy na základe štandardných špecifikácií Únie stanovených v časti C prílohy I.
2. Členské štáty zabezpečia, aby elektronické aplikácie vytvorené pre mobilné vodičské preukazy na umožnenie overenia existencie vodičských oprávnení držiteľa vodičského preukazu boli bezplatne dostupné pre osoby s obvyklým bydliskom na ich území alebo osoby, ktoré sú inak oprávnené mať mobilné vodičské preukazy, ktoré im vydali.

Tieto aplikácie sú založené na európskych peňaženkách digitálnej identity vydaných v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 910/2014¹².

3. Členské štáty uverejnia zoznam dostupných elektronických aplikácií, ktoré sú vytvorené a udržiavané na účely tohto článku, a pravidelne ho aktualizujú.

Členské štáty zabezpečia, aby elektronické aplikácie neobsahovali alebo, v prípade uplatňovania ukazovateľa, ani nesprístupňovali viac údajov, ako je uvedené v časti D prílohy I.

4. Členské štáty sprístupnia informácie potrebné na prístup k vnútroštátnym systémom uvedeným v časti C prílohy I, ktoré sa používajú na overovanie mobilných vodičských preukazov, a pravidelne si ich navzájom aktualizujú.

Členské štáty zabezpečia, aby si overovateľ neponechával osobné údaje potrebné na overenie vodičského oprávnenia držiteľa mobilného vodičského preukazu a aby

¹² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 910/2014 z 23. júla 2014 o elektronickej identifikácii a dôveryhodných službách pre elektronicke transakcie na vnútornom trhu (Ú. v. EÚ L 257, 28.8.2014, s. 73).

orgán, ktorý vodičský preukaz vydal, spracovával informácie, ktoré dostal prostredníctvom oznámenia, iba na účely reagovania na žiadosť o overenie.

5. Členské štáty informujú Komisiu o zozname relevantných vnútroštátnych systémov oprávnených vydávať údaje a ukazovatele pre mobilné vodičské preukazy. Komisia prostredníctvom zabezpečeného kanála sprístupní verejnosti zoznam takýchto vnútroštátnych systémov členských štátov v elektronicke podpísanej alebo zapečatenej forme vhodnej na automatizované spracovanie.
6. Komisia je v súlade s článkom 21 splnomocnená prijímať delegované akty, ktorými sa na účely zohľadnenia technického, prevádzkového alebo vedeckého vývoja mení časť C prílohy I.
7. Do [dátum prijatia + 18 mesiacov] Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú podrobné ustanovenia týkajúce sa interoperability, bezpečnosti a testovania mobilných vodičských preukazov vrátane overovacích prvkov a rozhrania s vnútroštátnymi systémami. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 22 ods. 2.

Článok 6

Skupiny vodičských preukazov

1. Vodičský preukaz oprávňuje na vedenie poháňaných vozidiel v týchto skupinách:
 - a) mopedy:
skupina AM:
 - dvojkolesové vozidlá alebo trojkolesové vozidlá s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou najviac 45 km/h (s výnimkou vozidiel s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou 25 km/h alebo menej),
 - ľahké štvorkolky;
 - b) motocykle a motorové trojkolky:
 - i) skupina A1:
 - motocykle s objemom valcov nepresahujúcim 125 kubických centimetrov, výkonom nepresahujúcim 11 kW a pomerom výkonu k hmotnosti nepresahujúcim 0,1 kW/kg,
 - motorové trojkolky s výkonom nepresahujúcim 15 kW;
 - ii) skupina A2:
 - motocykle s výkonom nepresahujúcim 35 kW a pomerom výkonu k hmotnosti nepresahujúcim 0,2 kW/kg a neodvedené od vozidla s viac ako 70 kW;
 - iii) skupina A:
 - motocykle,
 - motorové trojkolky s výkonom presahujúcim 15 kW;
 - c) motorové vozidlá:
 - i) skupina B1:
 - ťažké štvorkolky,

Skupina B1 je nepovinná; v členských štátoch, ktoré nezavedú túto skupinu vodičských preukazov, sa na vedenie takýchto vozidiel vyžaduje vodičský preukaz skupiny B;

Členské štáty sa môžu takisto rozhodnúť, že zavedú túto skupinu výlučne pre vozidlá uvedené v článku 9 ods. 4 prvom pododseku písm. c) a za podmienok stanovených v uvedenom odseku. Ak sa tak členský štát rozhodne urobiť, vyznačí túto skutočnosť na vodičskom preukaze pomocou kódu Únie 60.03.

ii) skupina B:

- motorové vozidlá s maximálnou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 3 500 kg, ktoré sú určené a konštruované na prepravu najviac ôsmich osôb okrem vodiča,
- k motorovým vozidlám tejto skupiny, môže byť pripojené prípojné vozidlo, ktorého maximálna prípustná hmotnosť nepresahuje 750 kg.

Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia pravidiel o typovom schválení dotknutých vozidiel, môže byť k motorovým vozidlám tejto skupiny pripojené prípojné vozidlo s maximálnou prípustnou hmotnosťou presahujúcou 750 kg za predpokladu, že maximálna prípustná hmotnosť tejto jazdnej súpravy nepresahuje 4 250 kg. Ak takáto jazdná súprava presahuje 3 500 kg, členské štáty vyžadujú v súlade s ustanoveniami prílohy V, aby sa táto jazdná súprava mohla viesť len:

- po absolvovaní výcviku alebo
- po zložení skúšky zručností a správania.

Členské štáty môžu požadovať aj oboje – výcvik a zloženie skúšky zručností a správania.

Členské štáty vyznačia oprávnenie viesť takúto jazdnú súpravu do vodičského preukazu prostredníctvom príslušného kódu Únie uvedeného v časti E prílohy I.

iii) skupina BE:

- bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia pravidiel o typovom schválení dotknutých vozidiel, jazdná súprava pozostávajúca z ťažného vozidla skupiny B a prípojného vozidla alebo návesu, keď maximálna prípustná hmotnosť prípojného vozidla alebo návesu nepresahuje 3 500 kg,

iv) skupina C1:

- iné motorové vozidlá ako vozidlá skupín D1 alebo D, ktorých maximálna prípustná hmotnosť presahuje 3 500 kg, ale nepresahuje 7 500 kg, ktoré sú určené a konštruované na prepravu najviac ôsmich osôb okrem vodiča,
- k motorovým vozidlám tejto skupiny môže byť pripojené prípojné vozidlo, ktorého maximálna prípustná hmotnosť nepresahuje 750 kg;

v) skupina C1E:

- bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia pravidiel o typovom schválení dotknutých vozidiel, jazdná súprava, pozostávajúca z ťažného vozidla skupiny C1 a prípojného vozidla alebo návesu, pričom prípojné vozidlo alebo náves má maximálnu prípustnú hmotnosť viac ako 750 kg, za predpokladu, že prípustná hmotnosť takejto jazdnej súpravy nepresahuje 12 000 kg,

- bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia pravidiel o typovom schválení dotknutých vozidiel, jazdné súpravy pozostávajúce z ťažného vozidla skupiny B a prípojného vozidla alebo návesu, pričom prípojné vozidlo alebo náves má maximálnu prípustnú hmotnosť viac ako 3 500 kg, za predpokladu, že prípustná hmotnosť jazdnej súpravy nepresahuje 12 000 kg;
- vi) skupina C:
 - iné motorové vozidlá ako vozidlá skupín D1 alebo D, ktorých maximálna prípustná hmotnosť presahuje 3 500 kg a ktoré sú určené a konštruované na prepravu najviac ôsmich osôb okrem vodiča,
 - k motorovým vozidlám tejto skupiny môže byť pripojené prípojné vozidlo, ktorého maximálna prípustná hmotnosť nepresahuje 750 kg;
- vii) skupina CE:
 - bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia pravidiel o typovom schválení dotknutých vozidiel, jazdné súpravy pozostávajúce z ťažného vozidla skupiny C a prípojného vozidla alebo návesu, pričom prípojné vozidlo alebo náves má maximálnu prípustnú hmotnosť viac ako 750 kg;
- viii) skupina D1:
 - motorové vozidlá určené a konštruované na prepravu najviac 16 osôb okrem vodiča a s maximálnou dĺžkou nepresahujúcou 8 metrov,
 - k motorovým vozidlám tejto skupiny môže byť pripojené prípojné vozidlo, ktorého maximálna prípustná hmotnosť nepresahuje 750 kg;
- ix) skupina D1E:
 - bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia pravidiel o typovom schválení dotknutých vozidiel, jazdné súpravy pozostávajúce z ťažného vozidla skupiny D1 a prípojného vozidla, pričom prípojné vozidlo má maximálnu prípustnú hmotnosť viac ako 750 kg;
- x) skupina D:
 - motorové vozidlá určené a konštruované na prepravu viac ako ôsmich osôb okrem vodiča, k motorovým vozidlám, ktoré možno viesť s vodičským preukazom skupiny D, môže byť pripojené prípojné vozidlo s maximálnou prípustnou hmotnosťou, ktorá nepresahuje 750 kg;
- xi) skupina DE:
 - bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia pravidiel o typovom schválení dotknutých vozidiel, jazdné súpravy pozostávajúce z ťažného vozidla skupiny D a prípojného vozidla, pričom prípojné vozidlo má maximálnu prípustnú hmotnosť viac ako 750 kg.

2. S predchádzajúcim súhlasom Komisie, ktorá posúdi vplyv navrhovaného opatrenia na bezpečnosť cestnej premávky, môžu členské štáty vylúčiť z uplatňovania tohto článku niektoré špecifické typy poháňaných vozidiel vrátane špeciálnych vozidiel pre osoby so zdravotným postihnutím.

Členské štáty môžu vylúčiť z uplatňovania tejto smernice typy vozidiel, ktoré používajú ozbrojené sily a civilná obrana, alebo ktoré sú pod ich kontrolou. Informujú o tom Komisiu.

Článok 7

Minimálny vek

1. Minimálny vek na vydanie vodičského preukazu:
 - a) 16 rokov pre skupiny AM, A1 a B1;
 - b) 18 rokov pre skupiny A2, B, BE, C1 a C1E;
 - c) pokiaľ ide o skupinu A:
 - i) 20 rokov pre motocykle. Prístup k riadeniu motocyklov tejto skupiny však podlieha minimálne dvojročnej praxi na motocykloch na základe vodičského preukazu A2. Od požiadavky na dvojročnú prax sa však môže upustiť, ak má uchádzač aspoň 24 rokov;
 - ii) 21 rokov pre motorové trojkolky presahujúce 15 kW;
 - d) 21 rokov pre skupiny C, CE, D1 a D1E,
 - e) 24 rokov pre skupiny D a DE.
2. Členské štáty môžu zvýšiť alebo znížiť minimálny vek na vydanie vodičského preukazu:
 - a) pre skupinu AM znížiť na 14 rokov alebo zvýšiť na 18 rokov;
 - b) pre skupinu B1 zvýšiť na 18 rokov;
 - c) pre skupinu A1 zvýšiť na 18 rokov za predpokladu, že sa splnia obe tieto podmienky:
 - i) medzi minimálnym vekom pre skupinu A1 a minimálnym vekom pre skupinu A2 je dvojročný rozdiel;
 - ii) pred tým, ako možno poskytnúť prístup k vedeniu motocyklov skupiny A2, sa vyžaduje minimálne dvojročná prax na motocykloch skupiny A, ako sa uvádza v odseku 1 písm. c) bode i);
 - d) pre skupiny B a BE znížiť na 17 rokov.
3. Členské štáty môžu znížiť minimálny vek pre skupinu C na 18 rokov a pre skupinu D na 21 rokov, pokiaľ ide o:
 - a) vozidlá používané hasičmi a vozidlá používané na udržanie verejného poriadku;
 - b) vozidlá, ktoré sa podrobujú cestným skúškam z dôvodu opravy alebo údržby.
4. Vodičské preukazy vydané v súlade s odsekmi 2 a 3 platia na území vydávajúceho členského štátu len dovtedy, kým držiteľ preukazu nedosiahne minimálnu vekovú hranicu stanovenú v odseku 1.

Členské štáty môžu uznávať na svojom území platnosť vodičských preukazov vydaných pre vodičov, ktorí nedosiahli minimálnu vekovú hranicu stanovenú v odseku 1.
5. Odchyľne od odseku 1 písm. d) a e) tohto článku, ak je uchádzač držiteľom osvedčenia o odbornej spôsobilosti podľa článku 6 smernice (EÚ) 2022/2561, minimálny vek na vydanie vodičského preukazu je:

- a) pre skupiny C a CE minimálny vek stanovený v článku 5 ods. 2 písm. a) bode i) smernice (EÚ) 2022/2561;
- b) pre skupiny D1 a D1E minimálny vek stanovený v článku 5 ods. 3 písm. a) bode i) druhom pododseku uvedenej smernice;
- c) pre skupiny D a DE minimálny vek stanovený v článku 5 ods. 3 písm. a) bode i) prvom pododseku, článku 5 ods. 3 písm. a) bode ii) prvom pododseku a článku 5 ods. 3 písm. b) uvedenej smernice.

Ak v súlade s článkom 5 ods. 3 písm. a) bodom i) druhým pododsekom alebo článkom 5 ods. 3 písm. a) bodom ii) druhým pododsekom smernice (EÚ) 2022/2561 členský štát povolí vedenie vozidla na svojom území od nižšieho veku, platnosť vodičského preukazu je obmedzená na územie vydávajúceho členského štátu dotedy, kým držiteľ preukazu nedosiahne príslušný minimálny vek uvedený v prvom pododseku tohto odseku a nebude držiteľom osvedčenia o odbornej spôsobilosti.

Článok 8

Podmienky a obmedzenia

1. Členské štáty označia vodičské preukazy vydané osobe, na ktorú sa vzťahuje jedna alebo viacero podmienok, za ktorých je oprávnená viesť vozidlo. Na tento účel členské štáty použijú zodpovedajúce kódy Únie uvedené v časti E prílohy I. Pre podmienky, na ktoré sa nevzťahuje časť E prílohy I, môžu použiť aj národné kódy.

Ak je vodič v dôsledku fyzickej nespôsobilosti oprávnený viesť len určité typy vozidiel alebo vozidlá upravené s cieľom kompenzovať takéto nespôsobilosti, skúška zručností a správania uvedená v článku 10 ods. 1 sa vykoná v takomto vozidle.

2. Komisia je v súlade s článkom 21 splnomocnená prijímať delegované akty, ktorými sa na účely zohľadnenia technického, prevádzkového alebo vedeckého vývoja mení časť E prílohy I.

Článok 9

Odstupňovanie a rovnocennosť skupín

1. Vodičské preukazy pre skupiny BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D a DE sa vydajú len vodičom už oprávneným na vedenie vozidiel skupiny B.
2. Platnosť vodičských preukazov sa stanovuje takto:
 - a) vodičské preukazy vydané pre skupiny C1E, CE, D1E alebo DE sú platné pre jazdné súpravy skupiny BE;
 - b) vodičské preukazy vydané pre skupinu CE sú platné pre skupinu DE, pokiaľ sú ich držiteľia oprávnení viesť vozidlá skupiny D;
 - c) vodičské preukazy vydané pre skupinu C1E alebo CE sú platné pre skupinu D1E, pokiaľ sú ich držiteľia oprávnení viesť vozidlá skupiny D1;
 - d) vodičské preukazy vydané pre skupiny CE a DE sú platné pre jazdné súpravy skupín C1E a D1E, v príslušnom poradí;

- e) vodičské preukazy vydané pre akúkoľvek skupinu sú platné pre vozidlá skupiny AM. Členský štát však môže pre vodičské preukazy vydané na jeho území obmedziť rovnocennosť skupiny AM na skupiny A1, A2 a A, ak daný členský štát zaviedol praktickú skúšku ako podmienku získania vodičského preukazu skupiny AM;
- f) vodičské preukazy vydané pre skupinu A2 sú platné aj pre skupinu A1;
- g) vodičské preukazy vydané pre skupiny A, B, C alebo D sú platné pre skupiny A1, A2, B1, C1 alebo D1, v príslušnom poradí;
- h) dva roky po prvom vydaní vodičského preukazu udeleného pre skupinu B je tento preukaz platný na vedenie vozidiel s pohonom na alternatívne palivá uvedených v článku 2 smernice Rady 96/53/ES¹³ s maximálnou prípustnou hmotnosťou nad 3 500 kg, ale nepresahujúcou 4 250 kg bez prípojného vozidla.

3. Členské štáty môžu na vedenie vozidiel na svojom území uznať túto rovnocennosť:

- a) motorové trojkolky na základe vodičského preukazu skupiny B pre motorové trojkolky s výkonom presahujúcim 15 kW za predpokladu, že držiteľ vodičského preukazu skupiny B má najmenej 21 rokov;
- b) motocykle skupiny A1 na základe vodičského preukazu skupiny B.

Rovnocennosť stanovenú v prvom pododseku vzájomne uznávajú členské štáty, ktoré ju uznali.

Členské štáty vyznačia na vodičskom preukaze, že držiteľ je oprávnený viesť vozidlá uvedené v prvom pododseku, len prostredníctvom príslušných kódov Únie uvedených v časti E prílohy I.

Členské štáty bezodkladne informujú Komisiu o rovnocennosti uvedenej v prvom pododseku, ktorá sa uznáva na ich území, vrátane národných kódov, ktoré sa mohli používať pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice. Komisia sprístupní tieto informácie členským štátom na účely uľahčenia uplatňovania tohto odseku.

4. Členské štáty môžu na svojom území povoliť vedenie týchto skupín vozidiel:

- a) vozidiel skupiny D1 s maximálnou prípustnou hmotnosťou 3 500 kg, bez akéhokoľvek osobitného vybavenia určeného na prepravu osôb so zdravotným postihnutím, vodičmi staršími ako 21 rokov, ktorí sú držiteľmi vodičského preukazu udeleného pre skupinu B, a to najmenej dva roky od prvého vydania takéhoto vodičského preukazu, a za predpokladu, že vozidlá používajú nekomerčné subjekty na sociálne účely a že vodič poskytuje svoje služby na dobrovoľnom základe;
- b) vozidiel s maximálnou prípustnou hmotnosťou presahujúcou 3 500 kg vodičmi staršími ako 21 rokov, ktorí sú držiteľmi vodičského preukazu udeleného pre skupinu B, a to najmenej dva roky od prvého vydania takéhoto vodičského preukazu, za predpokladu, že sú splnené všetky tieto podmienky:

¹³ Smernica Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59).

- i) tieto vozidlá sú určené na to, aby sa pri státi používali len ako inštruktážna alebo rekreačná zóna;
 - ii) že ich používajú nekomerčné subjekty na sociálne účely;
 - iii) boli upravené tak, že sa nemôžu používať ani na prepravu viac ako deviatich osôb, ani na prepravu akéhokoľvek iného tovaru, než je tovar nevyhnutne potrebný na ich účely;
- c) vozidiel skupiny B s maximálnou prípustnou hmotnosťou 2 500 kg a maximálnou rýchlosťou fyzicky obmedzenou na 45 km/h, vodičmi mladšími ako 21 rokov, ktorí sú držiteľmi vodičského preukazu udeleného pre skupinu B1.

Členské štáty vyznačia na vodičskom preukaze, že jeho držiteľ je oprávnený viesť vozidlá uvedené v prvom pododseku písm. a) a b), len prostredníctvom národných kódov.

Členské štáty informujú Komisiu o akýchkoľvek povoleniach udelených v súlade s týmto odsekom.

Článok 10

Vydanie, platnosť a obnovenie

1. Vodičské preukazy sa vydávajú iba žiadateľom, ktorí spĺňajú tieto podmienky:
 - a) zložili skúšku zručností a správania a teoretickú skúšku a spĺňajú minimálne normy telesnej a duševnej spôsobilosti na vedenie vozidla v súlade s ustanoveniami príloh II a III;
 - b) pokiaľ ide o skupinu AM, zložili iba teoretickú skúšku; členské štáty môžu požadovať, aby žiadatelia v prípade tejto skupiny zložili skúšku zručností a správania a aby absolvovali lekársku prehliadku.
Členské štáty môžu pre trojkolesové vozidlá a štvorkolky v rámci tejto skupiny uložiť rozlišovacia skúšku zručností a správania. Na rozlišovanie vozidiel v skupine AM sa na vodičskom preukaze môže uviesť národný kód;
 - c) pokiaľ ide o skupinu A2 alebo skupinu A a za podmienky, že získali minimálne dvojročnú prax na motocykli v skupine A1 alebo v skupine A2, a to buď:
 - i) zložili skúšku zručností a správania, alebo
 - ii) absolvovali výcvik podľa prílohy VI;
 - d) absolvovali výcvik alebo zložili skúšku zručností a správania, alebo absolvovali výcvik a zložili skúšku zručností a správania podľa prílohy V, pokiaľ ide o skupinu B na vedenie jazdnej súpravy uvedenej v článku 6 ods. 1 písm. c) bode ii) tretom odseku;
 - e) majú obvyklé bydlisko na území členského štátu vydávajúceho vodičský preukaz, alebo môžu predložiť dôkaz o tom, že tam študujú minimálne šesť mesiacov.
2. Obdobie administratívnej platnosti vodičských preukazov vydaných členskými štátmi je:
 - a) 15 rokov pre skupiny AM, A1, A2, A, B, B1 a BE;

b) päť rokov pre skupiny C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E.

Obnovenie vodičského preukazu môže viesť k novému obdobiu administratívnej platnosti pre ďalšiu skupinu alebo skupiny vozidiel, ktoré je držiteľ vodičského preukazu oprávnený viesť, pokiaľ je to v súlade s podmienkami stanovenými v tejto smernici.

Prítomnosť mikročipu podľa článku 4 ods. 5 alebo kódu QR podľa článku 4 ods. 6 nie je podmienkou platnosti vodičského preukazu. Stratou alebo nečitateľnosťou mikročipu alebo kódu QR alebo akýmkoľvek iným poškodením nie je dotknutá platnosť vodičského preukazu.

Členské štáty môžu obmedziť obdobie administratívnej platnosti vodičských preukazov vydaných vodičom-začiatokom v zmysle článku 15 ods. 1 pre ktorúkoľvek skupinu s cieľom uplatňovať osobitné opatrenia na takýchto vodičov na účely zlepšenia bezpečnosti cestnej premávky.

Členské štáty môžu obmedziť obdobie administratívnej platnosti jednotlivých vodičských preukazov pre ktorúkoľvek skupinu, ak sa zistí, že je nevyhnutné uplatňovať častejšie lekárske prehliadky alebo iné osobitné opatrenia vrátane obmedzení pre páchatel'ov dopravných priestupkov.

Členské štáty skrátiť obdobia administratívnej platnosti stanovené v prvom pododseku na päť rokov alebo menej držiteľom vodičských preukazov s pobytom na ich území, ktorí dosiahli vek 70 rokov, s cieľom uplatňovať častejšie lekárske kontroly alebo iné osobitné opatrenia vrátane doškolo'ovacích kurzov. Toto skrátené obdobie administratívnej platnosti sa môže uplatňovať len pri obnovení vodičského preukazu.

Členské štáty môžu skrátiť obdobie administratívnej platnosti uvedené v tomto odseku v prípade vodičských preukazov osôb, ktorým bolo udelené povolenie na prechodný pobyt alebo ktoré požívajú na ich území dočasnú ochranu alebo primeranú ochranu podľa vnútroštátneho práva. Na tento účel sa toto skrátené obdobie administratívnej platnosti rovná obdobiu administratívnej platnosti povolenia na prechodný pobyt alebo na dočasnú ochranu alebo primeranú ochranu, alebo je kratšie.

3. Obnovenie vodičských preukazov po skončení ich administratívnej platnosti je podmienené oboma týmito podmienkami:
 - a) pretrvávajúcim plnením minimálnych noriem telesnej a duševnej spôsobilosti na vedenie vozidla stanovených v prílohe III;
 - b) obvyklým bydliskom na území členského štátu vydávajúceho vodičský preukaz, alebo dôkazom o tom, že tam žiadateľ v čase, keď predkladá svoju žiadosť, študuje minimálne šesť mesiacov.

4. V prípade krízy môžu členské štáty predĺžiť obdobie administratívnej platnosti vodičských preukazov, ktorých platnosť by sa inak skončila, o obdobie najviac šiestich mesiacov. Ak kríza pretrváva, predĺženie platnosti sa môže obnoviť.

Každé takéto predĺženie sa musí riadne odôvodniť a ihneď oznámiť Komisii. Komisia bezodkladne uverejní tieto informácie v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Členské štáty uznávajú platnosť vodičských preukazov, ktorých obdobie administratívnej platnosti bolo predĺžené podľa tohto odseku.

Ak kríza postihuje niekoľko členských štátov, Komisia môže prijať vykonávacie akty s cieľom predĺžiť obdobie administratívnej platnosti všetkých alebo určitých skupín vodičských preukazov, ktorých platnosť by sa inak skončila. Uvedené predĺženie nesmie presiahnuť šesť mesiacov a možno ho obnoviť, ak kríza pretrváva. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 22 ods. 3.

Ak členský štát nie je a pravdepodobne nebude ovplyvnený ťažkosťami, ktoré znemožnili obnovenie vodičských preukazov v dôsledku krízy uvedenej v treťom pododseku, alebo ak prijal príslušné vnútroštátne opatrenia na zmiernenie vplyvu kríz, môže sa tento členský štát rozhodnúť, že neuplatní predĺženie zavedené vykonávacím aktom uvedeným v treťom pododseku, po tom, ako o tom najprv informuje Komisiu. Komisia o tom informuje ostatné členské štáty a uverejní oznámenie v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Na účely tohto odseku je krízou výnimočná, neočakávaná a náhla prírodná alebo človekom spôsobená udalosť mimoriadnej povahy a rozsahu, ktorá sa stane v Únii alebo mimo nej, s významnými priamymi alebo nepriamymi vplyvmi na oblasť cestnej dopravy, a ktorá takisto bráni možnosti, aby držiteľia vodičských preukazov alebo príslušné vnútroštátne orgány vykonávali potrebné postupy na ich obnovenie, alebo takúto možnosť výrazne obmedzuje.

5. Bez toho, aby boli dotknuté vnútroštátne právne predpisy v oblasti trestného práva a polície, členské štáty môžu na vydávanie vodičských preukazov uplatňovať vnútroštátne ustanovenia týkajúce sa podmienok, ktoré sú iné ako podmienky uvedené v tejto smernici. Informujú o tom Komisiu.
6. Pri vydávaní alebo obnovovaní vodičských preukazov skupín AM, A, A1, A2, B, B1 a BE môžu členské štáty namiesto sebahodnotenia stanoveného v bode 3 prílohy III vyžadovať prehliadku s uplatnením minimálnych noriem telesnej a duševnej spôsobilosti na vedenie vozidla stanovených v uvedenej prílohe III. V tom prípade sa lekárska prehliadka týka všetkých zdravotných nespôsobilostí uvedených v prílohe III.

Komisia prijme do [dátum prijatia + 18 mesiacov] vykonávacie akty, ktorými sa stanoví obsah sebahodnotenia uvedeného v bode 3 prílohy III a ktoré sa vzťahujú na všetky zdravotné nespôsobilosti uvedené v danej prílohe. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 22 ods. 2.

7. Žiadna osoba nesmie byť držiteľom viac ako jedného fyzického vodičského preukazu. Osoba však môže byť držiteľom niekoľkých mobilných vodičských preukazov za predpokladu, že ich vydal ten istý členský štát.

Žiadna osoba nesmie byť držiteľom vodičských preukazov vydaných viac ako jedným členským štátom.

Členský štát odmietne vydať vodičský preukaz, ak zistí, že žiadateľ už je držiteľom vodičského preukazu vydaného iným členským štátom.

Členské štáty prijímú potrebné opatrenia na účely uplatňovania tretieho pododseku. Potrebnými opatreniami, pokiaľ ide o vydanie, náhradu, obnovenie alebo výmenu vodičského preukazu, je overenie u iných členských štátov, ak existuje dôvodné podozrenie, že žiadateľ už je držiteľom iného vodičského preukazu. Na tento účel členské štáty využívajú sieť vodičských preukazov EÚ uvedenú v článku 19.

Bez toho, aby bol dotknutý článok 3 ods. 6, členský štát, ktorý vydáva vodičský preukaz, uplatňuje postupy náležitej starostlivosti na zabezpečenie toho, aby osoba spĺňala požiadavky uvedené v odseku 1 tohto článku, a uplatňuje svoje vnútroštátne ustanovenia na zrušenie alebo odobratie vodičského preukazu alebo vodičského oprávnenia, ak sa zistí, že vodičský preukaz bol vydaný bez splnenia uvedených požiadaviek.

8. Komisia je v súlade s článkom 21 splnomocnená prijímať delegované akty, ktorými sa podľa potreby na účely zohľadnenia technického, prevádzkového alebo vedeckého vývoja menia prílohy II, III, V a VI.

Článok 11

Výmena a náhrada vodičských preukazov vydaných členskými štátmi

1. Ak držiteľ platného vodičského preukazu vydaného členským štátom nadobudol obvyklé bydlisko v inom členskom štáte, môže požiadať, aby bol jeho vodičský preukaz vymenený za rovnocenný preukaz. Členský štát vykonávajúci výmenu skontroluje, pre ktorú skupinu je predložený vodičský preukaz v skutočnosti ešte platný.
2. Pokiaľ zásada teritoriality právnych predpisov v oblasti trestného práva a polície neustanovuje inak, členský štát, v ktorom má držiteľ svoje obvyklé bydlisko, môže uplatniť svoje vnútroštátne opatrenia na obmedzenie, pozastavenie, odobratie alebo zrušenie vodičského oprávnenia držiteľovi vodičského preukazu vydaného iným členským štátom a, ak je to nevyhnutné, vymeniť preukaz na tento účel.
3. Členský štát vykonávajúci výmenu vráti starý vodičský preukaz orgánom členského štátu, ktorý ho vydal, a uvedie dôvody vrátenia.
4. Náhradu strateného alebo odcudzeného vodičského preukazu možno získať len od príslušných orgánov členského štátu, v ktorom má držiteľ obvyklé bydlisko. Uvedené orgány poskytnú náhradu na základe informácií, ktoré majú, alebo, ak je to vhodné, na základe dôkazu od príslušných orgánov členského štátu, ktorý pôvodný preukaz vydal.

Článok 12

Výmena vodičských preukazov vydaných tretími stranami

1. Ak členský štát zabezpečuje výmenu vodičského preukazu vydaného treťou krajinou držiteľovi, ktorý nadobudol obvyklé bydlisko na jeho území, tento členský štát vymení vodičský preukaz v súlade s ustanoveniami tohto článku.
2. Ak členský štát vymení vodičský preukaz vydaný treťou krajinou, ktorý nebol predmetom vykonávacieho rozhodnutia uvedeného v odseku 7, takáto výmena sa zaznamená na vodičskom preukaze vydanom týmto členským štátom vyznačením príslušného kódu z časti E prílohy I, rovnako ako aj každé nasledujúce obnovenie alebo náhrada. Ak držiteľ tohto preukazu preniesie svoje obvyklé bydlisko do iného členského štátu, tento členský štát nemusí uplatniť zásadu vzájomného uznávania uvedenú v článku 3 ods. 6.

Členské štáty v prípade takýchto výmen uplatňujú ustanovenia svojich vnútroštátnych právnych predpisov v súlade s podmienkami stanovenými v tomto odseku.

3. Ak je vodičský preukaz vydaný v skupine a treťou krajinou, ktorá je predmetom vykonávacieho rozhodnutia uvedeného v odseku 7, takáto výmena sa nezaznamená na vodičskom preukaze vydanom dotknutým členským štátom. V uvedených prípadoch členské štáty vymenia vodičský preukaz v súlade s podmienkami stanovenými v príslušnom vykonávacom rozhodnutí.
4. Ak bol vodičský preukaz vydaný členským štátom vymenený za vodičský preukaz vydaný treťou krajinou, členské štáty nevyžadujú splnenie žiadnych ďalších podmienok okrem tých, ktoré sú stanovené v článku 10 ods. 3 písm. a), ani nezaznamenajú žiadne ďalšie informácie na účely výmeny tohto vodičského preukazu za nimi vydaný vodičský preukaz, pokiaľ ide o skupiny pôvodného vodičského preukazu.

V situácii uvedenej v prvom pododseku, keď žiadateľ žiada o výmenu vodičského preukazu, ktorý je platný aj pre skupiny, pre ktoré získal vodičské oprávnenie v tretej krajine, sa uplatňujú tieto pravidlá:

- a) ak bol vodičský preukaz vydaný v skupine a treťou krajinou, ktorá je predmetom vykonávacieho rozhodnutia podľa odseku 7, uplatní sa odsek 3;
 - b) ak takéto vykonávacie rozhodnutie neexistuje, uplatní sa odsek 2.
5. K výmenám uvedeným v odsekoch 2, 3 a 4 dochádza len vtedy, ak vodičský preukaz vydaný treťou krajinou bol odovzdaný príslušným orgánom členského štátu, ktorý realizuje výmenu.
 6. Komisia môže určiť, že tretia krajina má rámec cestnej dopravy, ktorý úplne alebo čiastočne zaručuje úroveň bezpečnosti cestnej premávky, ktorá je porovnateľná s úrovňou v Únii, čo umožňuje výmenu vodičských preukazov vydaných touto treťou krajinou bez zaznamenania takejto výmeny vo vodičských preukazoch vydaných členskými štátmi, v prípade potreby po splnení určitých vopred stanovených podmienok.

Ak Komisia určí takúto tretiu krajinu, môže posúdiť rámec cestnej dopravy tretej krajiny v spolupráci s členskými štátmi. Členské štáty majú šesť mesiacov na to, aby poskytli svoje stanovisko k rámcu cestnej dopravy zavedenému v určenej tretej krajine. Komisia pristúpi k posúdeniu, keď dostane stanovisko od všetkých členských štátov alebo po skončení lehoty na zaslanie stanovísk, a to podľa toho, čo nastane neskôr.

Pri posudzovaní rámca cestnej dopravy zavedeného v tretej krajine Komisia zohľadňuje prinajmenšom tieto prvky:

- a) platné požiadavky na vodičský preukaz, ako sú klasifikácia skupín vodičských preukazov, požiadavky na minimálny vek, požiadavky a podmienky výcviku a vodičských skúšok a zdravotné normy na vydanie preukazu;
- b) či tretia krajina vydáva mobilné vodičské preukazy a ak áno, príslušné technické a štrukturálne podrobné informácie týkajúce sa prevádzky systému;
- c) rozsah, v akom sú v obehú sfalšované vodičské preukazy, a aké opatrenia sa prijímajú na zabránenie falšovaniu vodičských preukazov;

- d) obdobie administratívnej platnosti vodičských preukazov vydaných treťou krajinou;
- e) dopravné podmienky v tretej krajine a či sú porovnateľné s dopravnými podmienkami v cestných sieťach v Únii;
- f) stav bezpečnosti cestnej premávky v tretej krajine.

7. Komisia môže po vykonaní posúdenia uvedeného v odseku 6 a prostredníctvom vykonávacích rozhodnutí rozhodnúť, že tretia krajina má zavedený rámec cestnej dopravy, ktorý úplne alebo čiastočne zaručuje úroveň bezpečnosti cestnej premávky porovnateľnú s úrovňou v Únii, na účely výmeny vodičských preukazov vydaných touto treťou krajinou bez toho, aby sa takáto výmena zaznamenala na vodičskom preukaze vydanom členským štátom.

Vykonávacie rozhodnutie obsahuje prinajmenšom:

- a) skupiny vodičských preukazov uvedené v článku 6, v prípade ktorých sa výmena môže vykonať bez toho, aby sa zaznamenala na vodičskom preukaze vydanom členským štátom;
- b) dátumy vydania vodičských preukazov tretích krajín, odkedy možno vykonať výmenu bez toho, aby sa zaznamenala na vodičskom preukaze vydanom členským štátom;
- c) akékoľvek všeobecné podmienky, ktoré treba splniť na účely overenia pravosti úradného dokladu, ktorý sa má vymeniť;
- d) akékoľvek všeobecné podmienky, ktoré musí žiadateľ pred výmenou splniť, aby preukázal súlad so zdravotnými normami stanovenými v prílohe III.

Ak vodičský preukaz žiadateľa neumožňuje dodržať druhý pododsek písm. a) alebo b) tohto odseku, členské štáty môžu rozhodnúť o výmene vodičského preukazu v súlade s odsekom 2. Ak žiadateľ nie je schopný splniť druhý pododsek písm. c) alebo d) tohto odseku, členské štáty výmenu vodičského preukazu zamietnu. Akoukoľvek ďalšou podmienkou, ktorú vykonávacie rozhodnutie môže obsahovať, sa stanoví buď uplatniteľnosť vnútroštátnych ustanovení členského štátu v súlade s odsekom 2, alebo zamietnutie výmeny vodičského preukazu, ak žiadateľ tieto podmienky nespĺňa.

Vykonávacie rozhodnutia sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania podľa článku 22 ods. 2.

- 8. Vo vykonávacom rozhodnutí uvedenom v odseku 7 sa stanoví pravidelné preskúmanie situácie v oblasti bezpečnosti cestnej premávky v dotknutej tretej krajine, a to aspoň každé štyri roky. V závislosti od záverov preskúmania Komisia v potrebnom rozsahu zachová, zmení alebo pozastaví vykonávacie rozhodnutie uvedené v odseku 7 alebo ho zruší.
- 9. Komisia uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie* a na svojom webovom sídle zoznam tretích krajín, ktoré sú predmetom vykonávacieho rozhodnutia v súlade s odsekom 7, a následne uverejní aj všetky príslušné zmeny vykonané v súlade s odsekom 9.
- 10. Komisia vytvorí vedomostnú sieť na zhromažďovanie, spracovávanie a šírenie vedomostí a informácií o najlepších postupoch v oblasti integrácie zahraničných profesionálnych vodičov do vnútorného trhu. Sieť zahŕňa príslušné orgány členských

štátov, centrá excelentnosti, univerzity a výskumníkov, sociálnych partnerov a ďalších príslušných aktérov v odvetví cestnej dopravy.

Článok 13

Účinky obmedzenia, pozastavenia, odobratia alebo zrušenia vodičského oprávnenia alebo vodičského preukazu

1. Členský štát odmietne vydať vodičský preukaz žiadateľovi, ktorého vodičský preukaz je obmedzený, pozastavený, odobratý alebo zrušený v inom členskom štáte.
2. Členský štát odmietne uznať platnosť akéhokoľvek vodičského preukazu vydaného iným členským štátom osobe, ktorej vodičský preukaz alebo vodičské oprávnenie sú obmedzené, pozastavené, odobraté alebo zrušené na území tohto iného členského štátu.
3. Vodičský preukaz alebo vodičské oprávnenie sa na účely tohto článku považujú za obmedzené, pozastavené, odobraté alebo zrušené, pokiaľ dotknutá osoba ešte neplní podmienky uložené členským štátom, ktoré musí splniť, aby mohla opätovne získať vodičské oprávnenie alebo vodičský preukaz, alebo aby mohla požiadať o nový preukaz.

Členské štáty zabezpečia, aby všetky podmienky, ktoré uložia s cieľom umožniť držiteľovi opätovne získať vodičské oprávnenie alebo vodičský preukaz alebo požiadať o nový preukaz, boli primerané a nediskriminačné pre držiteľov vodičských preukazov vydaných akýmkoľvek iným členským štátom a aby samy o sebe neviedli k neurčitému odmietnutiu vydať vodičský preukaz alebo uznať vodičský preukaz vydaný iným členským štátom.

4. Žiadne z ustanovení tohto článku sa nemá vykladať tak, že bráni členským štátom zakázať osobe vedenie vozidla na ich území na neurčitý čas bez toho, aby jej poskytla možnosť opätovne získať vodičské oprávnenie alebo vodičský preukaz, alebo aby mohla požiadať o nový preukaz, ak je to odôvodnené na základe jej konania.

Ak členský štát v súlade s týmto odsekom uložil zákaz viesť vozidlo na neurčitý čas, takýto členský štát môže odmietnuť uznať platnosť akéhokoľvek vodičského preukazu, vydaného iným členským štátom, na svojom území na neurčitý čas. Odchylné od odseku 1 môžu iné členské štáty po konzultácii s členským štátom, ktorý ukladá zákaz viesť vozidlo na neurčitý čas, vydať vodičský preukaz takejto osobe.

Článok 14

Systém vedenia vozidla so sprievodom

1. Odchylné od článku 7 ods. 1 písm. b) a d) členské štáty vydávajú vodičské preukazy v súlade s článkom 10 ods. 1 pre skupiny B a C označené kódom Únie 98.02 špecifikovaným v časti E prílohy I žiadateľom, ktorí dovŕšili vek 17 rokov.
2. Držitelia vodičského preukazu označeného kódom Únie 98.02, ktorí nedovŕšili vek 18 rokov, môžu viesť vozidlo len v sprievode osoby, ktorá spĺňa tieto podmienky:
 - a) má minimálny vek 25 rokov;
 - b) má vodičský preukaz príslušnej skupiny vydaný pred viac ako piatimi rokmi;

- c) za posledných päť rokov nepodliehala zákazu vedenia vozidla;
 - d) nebola predmetom rozhodnutia v trestnoprávnej oblasti, ktoré vyplynulo z dopravného priestupku;
 - e) v prípade vozidla skupiny C má kvalifikáciu a výcvik stanovené smernicou (EÚ) 2022/2561.
3. Členské štáty môžu požadovať identifikáciu sprevádzajúcich osôb uvedených v odseku 2 s cieľom zabezpečiť súlad s týmto článkom. Členské štáty môžu obmedziť počet možných sprevádzajúcich osôb.
 4. Členské štáty môžu uplatňovať ďalšie podmienky na vydanie vodičského preukazu označeného kódom Únie 98.02 žiadateľom, ktorí nedovršili vek 18 rokov. Informujú o tom Komisiu. Komisia sprístupní tieto informácie verejnosti.

Článok 15

Skúšobná lehota

1. Držiteľ vodičského preukazu danej skupiny vydaného prvýkrát sa považuje za vodiča-začiatočníka a podlieha skúšobnej lehote v trvaní najmenej dva roky.
2. Členské štáty stanovujú pravidlá týkajúce sa sankcií pre vodičov-začiatočníkov, ktorí vedú vozidlo s hladinou alkoholu v krvi presahujúcou 0,0 g/ml, a prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonávania. Tieto sankcie musia byť účinné, primerané, odrádzajúce a nediskriminačné.
3. Členské štáty môžu na svojom území stanoviť pre vodičov-začiatočníkov počas skúšobnej lehoty ďalšie pravidlá s cieľom zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky. Informujú o tom Komisiu.
4. Členské štáty označia vodičské preukazy vydané počas skúšobnej lehoty kódom Únie 98.01 uvedeným v časti E prílohy I.
5. Skúšobná lehota sa neuplatňuje na vodičov, ktorí získali vodičský preukaz skupiny A2 alebo A v súlade s článkom 10 ods. 1 písm. c).

Článok 16

Skúšajúci

1. Skúšajúci spĺňajú minimálne normy stanovené v prílohe IV.
Skúšajúci, ktorí vykonávali túto funkciu už pred 19. januárom 2013, podliehajú len požiadavkám na zabezpečenie kvality a požiadavkám na pravidelnú odbornú prípravu.
2. Komisia je v súlade s článkom 21 splnomocnená prijímať delegované akty, ktorými sa na účely zohľadnenia technického, prevádzkového alebo vedeckého vývoja mení príloha IV.

Článok 17

Obvyklé bydlisko

1. Na účely tejto smernice je obvyklé bydlisko miesto, kde osoba zvyčajne býva minimálne 185 dní v každom kalendárnom roku z dôvodu jej osobných a pracovných väzieb alebo v prípade osoby bez pracovných väzieb z dôvodu osobných väzieb, ktoré preukazujú úzke spojenie medzi touto osobou a miestom, kde býva.

Za obvyklé bydlisko osoby, ktorá má pracovné väzby na inom mieste, ako je miesto, kde má osobné väzby, a ktorá striedavo býva na rozdielnych miestach nachádzajúcich sa v dvoch alebo viacerých členských štátoch, sa však považuje miesto jej osobných väzieb za predpokladu, že sa tam pravidelne vracia. Táto posledná podmienka nemusí byť splnená, ak osoba žije v členskom štáte preto, aby vykonávala úlohu na určitý čas. Štúdium na univerzite alebo škole neznamená zmenu obvyklého bydliska.

2. Na účely článku 10 ods. 3 písm. b) a článku 11 ods. 4 sa za obvyklé bydlisko personálu diplomatických služieb Únie alebo jej členských štátov, alebo členov ich rodín tvoriacich ich domácnosti považuje bydlisko na území členských štátov, ktoré vydali vodičské preukazy, ktoré sa obnovujú alebo nahrádzajú.

Na účely tohto článku „diplomatické služby Únie“ zahŕňajú úradníkov z príslušných oddelení Generálneho sekretariátu Rady a Komisie, ako aj personál vyslaný z národných diplomatických služieb členských štátov a akéhokoľvek iného zamestnanca alebo dodávateľa pracujúceho pre inštitúcie, orgány, úrady a agentúry Únie v oblasti vonkajšieho zastupovania a ktorí na to, aby mohli vykonávať svoje zmluvné povinnosti, musia žiť minimálne 181 dní v kalendárnom roku na území jednej alebo viacerých tretích krajín.

3. Ak držiteľ vodičského preukazu nemôže preukázať, že má svoje obvyklé bydlisko v danom členskom štáte podľa odseku 1, držiteľ si môže v rámci krajného opatrenia nechať obnoviť vodičský preukaz v členskom štáte, ktorý ho pôvodne vydal.
4. Odchylné od článku 10 ods. 1 písm. e) a na osobitný účel prvého vydania vodičského preukazu skupiny B si žiadateľ, ktorého členský štát obvyklého bydliska je iný ako členský štát jeho štátneho občianstva, môže nechať vydať vodičský preukaz členským štátom jeho štátneho občianstva, ak členský štát obvyklého bydliska neposkytuje možnosť zloženia teoretickej alebo praktickej skúšky v jednom z úradných jazykov členského štátu štátneho občianstva alebo s tlmočníkom.

Článok 18

Rovnocennosť vodičských preukazov, ktoré nezodpovedajú štandardnému vzoru Únie

1. Členské štáty uplatňujú rovnocennosť stanovenú rozhodnutím Komisie (EÚ) 2016/1945¹⁴ medzi oprávneniami, ktoré existovali pred 19. januárom 2013, a skupinami stanovenými v článku 6 tejto smernice.
2. Vodičské oprávnenie udelené pred 19. januárom 2013 sa nezruší, ani sa neposudzuje podľa ustanovení tejto smernice.

¹⁴ Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2016/1945 zo 14. októbra 2016 o rovnocennosti skupín vodičských preukazov (Ú. v. EÚ L 302, 9.11.2016, s. 62).

Vzájomná pomoc

1. Členské štáty si pri vykonávaní tejto smernice navzájom pomáhajú. Vymieňajú si informácie o vodičských preukazoch, ktoré vydali, vymenili, nahradili, obnovili, obmedzili, pozastavili, odobrali, zrušili, alebo odvolali, o zákazoch vedenia vozidla, ktoré uložili, alebo plánujú schváliť, a vzájomne konzultujú, aby si overili, či žiadateľ o vodičský preukaz nepodlieha zakazu vedenia vozidla v žiadnom členskom štáte. Využívajú sieť vodičských preukazov EÚ zriadenú na uvedené účely.
2. Členské štáty môžu využívať sieť vodičských preukazov EÚ aj na výmenu informácií na tieto účely:
 - a) umožňovať svojim orgánom overiť platnosť a pravosť vodičského preukazu počas cestných kontrol alebo v rámci opatrení proti falšovaniu;
 - b) uľahčovať vyšetrovania, ktorých cieľom je identifikovať osobu zodpovednú za dopravné priestupky súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/413¹⁵;
 - c) predchádzať deliktom, odhaľovať a vyšetrovať ich, ako sa uvádza v [ODKAZ NA PRÜM II];
 - d) presadzovať smernicu (EÚ) 2022/2561;
 - e) vykonávať a presadzovať [NOVÁ SMERNICA O CELOÚNIJNEJ PLATNOSTI URČITÝCH ZÁKAZOV VEDENIA VOZIDLA].
3. Prístup k sieti musí byť zabezpečený. Sieť zabezpečuje synchronnú (v reálnom čase) a asynchronnú výmenu informácií a odosielanie a prijímanie zabezpečených správ, oznámení a príloh.

Členské štáty prijímú všetky potrebné kroky na zabezpečenie aktuálnosti informácií vymieňaných prostredníctvom siete.

Členské štáty môžu udeliť prístup k sieti len orgánom príslušným na účely uvedené v odsekoch 1 a 2.
4. Členské štáty si navzájom pomáhajú aj pri zavádzaní mobilného vodičského preukazu, najmä s cieľom zaručiť plynulú interoperabilitu medzi aplikáciami a prvkami overovania uvedenými v časti C prílohy I.
5. Na zabezpečenie interoperability medzi vnútroštátnymi systémami pripojenými k sieti vodičských preukazov EÚ a ochrany osobných údajov vymieňaných v tejto súvislosti prijme Komisia do 6. júna 2026 vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú podrobné prevádzkové požiadavky, požiadavky na rozhrania a technické požiadavky siete vodičských preukazov EÚ. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 22 ods. 2.
6. Členské štáty môžu spolupracovať pri vymáhaní akéhokoľvek čiastočného obmedzenia, pozastavenia, odobratia alebo zrušenia vodičského oprávnenia alebo vodičského preukazu, najmä ak sú príslušné opatrenia obmedzené na určité skupiny

¹⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/413 z 11. marca 2015, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktach súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky (Ú. v. EÚ L 68, 13.3.2015, s. 9).

vodičských preukazov alebo na územia určitých členských štátov, a to konkrétne prostredníctvom potvrdení týkajúcich sa vodičských preukazov, ktoré vydali.

Článok 20

Preskúmanie

Členské štáty každoročne informujú Komisiu o počte vydaných, obnovených, nahradených, odobratých a vymenených vodičských preukazov pre každú skupinu vrátane údajov o vydávaní a používaní mobilných vodičských preukazov.

Do [nadobudnutie účinnosti + 5 rokov] a potom každých päť rokov Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní tejto smernice vrátane jej vplyvu na bezpečnosť cestnej premávky.

Článok 21

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 4 ods. 8, článku 5 ods. 6, článku 8 ods. 2, článku 10 ods. 8 a článku 16 ods. 2 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od [dátum nadobudnutia účinnosti smernice]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred skončením tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevzniesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred skončením každého obdobia.
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 4 ods. 8, článku 5 ods. 6, článku 8 ods. 2, článku 10 ods. 8 a článku 16 ods. 2 môžu Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončí delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom stanovený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s expertmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016.
5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 4 ods. 8, článku 5 ods. 6, článku 8 ods. 2, článku 10 ods. 8 a článku 16 ods. 2 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade, alebo ak pred skončením uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 22

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor pre vodičské preukazy. Uvedený výbor sa považuje za výbor v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
Ak sa má stanovisko výboru získať písomným postupom, uvedený postup sa ukončí bez výsledku, ak tak v rámci lehoty na vydanie stanoviska rozhodne predseda výboru, alebo ak o to požiada jednoduchá väčšina členov výboru.
Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 8 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 23

Zmeny smernice (EÚ) 2022/2561

V článku 5 ods. 2 smernice (EÚ) 2022/2561 sa dopĺňa toto písmeno c):

„c) po dovŕšení veku 17 rokov vozidlá patriace do skupiny vodičských oprávnení C za predpokladu, že sú držiteľmi OOS podľa článku 6 ods. 1 a len za podmienok stanovených v článku 14 ods. 2 smernice [ODKAZ NA TÚTO-SMERNICU].“

Článok 24

Zmeny nariadenia Rady (EÚ) 2018/1724

Príloha II k nariadeniu (EÚ) 2018/1724 sa mení takto:

- a) v druhom stĺpci, ktorý patrí k riadku „Prest'ahovanie“, sa pridáva toto políčko: „získanie a obnovenie vodičského preukazu“;
- b) v treťom stĺpci, ktorý patrí k riadku „Prest'ahovanie“, sa pridáva toto políčko: „vydanie, výmena a náhrada vodičských preukazov EÚ“.

Článok 25

Transpozícia

1. Členské štáty prijímú a uverejnia najneskôr do [dátum prijatia + 2 roky] zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.
Uvedené ustanovenia uplatňujú od [dátum prijatia + 3 roky].
Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.
2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátneho práva, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 26

Zrušenie

1. Smernica 2006/126/ES sa zrušuje s účinnosťou od [dátum prijatia + 3 roky].
Odkazy na smernicu 2006/126/ES sa vykladajú ako odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe VII.
2. Nariadenie (EÚ) č. 383/2012 sa zrušuje s účinnosťou od [dátum prijatia + 3 roky].
3. Odkazy na nariadenie (EÚ) č. 383/2012 sa považujú za odkazy na časť B prílohy I k tejto smernici a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe VII.

Článok 27

Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 28

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda/predsedička*

*Za Radu
predseda/predsedička*

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

1.1. Názov návrhu/iniciatívy

Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o vodičských preukazoch, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2561 a zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 383/2012.

1.2. Príslušné oblasti politiky

Doprava, bezpečnosť cestnej premávky

1.3. Návrh/iniciatíva sa týka:

novej akcie

novej akcie, ktorá nadväzuje na pilotný projekt/prípravnú akciu⁶⁶

predĺženia trvania existujúcej akcie

zlúčenia jednej alebo viacerých akcií do ďalšej/novej akcie alebo presmerovania jednej alebo viacerých akcií na ďalšiu/novú akciu

1.4. Ciele

1.4.1. Všeobecné ciele

Všeobecné ciele sú zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky a voľný pohyb osôb.

1.4.2. Špecifické ciele

- Zlepšenie vodičských zručností, vedomostí a skúseností a zníženie a postihovanie nebezpečného správania.
- Zaisťovanie náležitej telesnej a duševnej spôsobilosti vodičov v celej EÚ.
- Odstránenie neprírodných alebo zbytočných prekážok, ktoré majú vplyv na žiadateľov o vodičský preukaz a držiteľov vodičských preukazov.

1.4.3. Očakávané výsledky a vplyv

Očakávajú sa kladné spoločenské účinky v oblasti bezpečnosti cestnej premávky a voľného pohybu osôb. Podľa odhadov sa zachráni 1 153 životov a zabráni 11 020 vážnym zraneniam v období 2025 – 2050 oproti východiskovej situácii zlepšením zručností a vedomostí vodičov a znížením počtu vodičov na cestách Únie, ktorí sa správajú nebezpečne alebo sú na vedenie vozidla zdravotne nespôsobilí. V peňažnom vyjadrení sa zníženie externých nákladov nehôd odhaduje približne na 7,1 miliardy EUR vyjadrených v súčasnej hodnote za obdobie 2025 – 2050 oproti východiskovej situácii. Okrem toho sa očakáva, že opatreniami sa odstránia neodôvodnené alebo zbytočné prekážky získania, uznania alebo obnovenia vodičských práv. Najmä pre

⁶⁶ Podľa článku 58 ods. 2 písm. a) alebo b) nariadenia o rozpočtových pravidlách.

osoby, ktoré majú pobyt v Európskej únii a sú držiteľmi zahraničných vodičských preukazov získaných v inom členskom štáte, ako je krajina ich občianstva, pre vodičov dodávkových automobilov a obytných automobilov s pohonom na alternatívne palivá a osoby trpiace na ochorenie *diabetes mellitus*, ako aj profesionálnych vodičov.

Priaznivé účinky napokon očakáva aj verejná správa (úspora nákladov vo výške 4,8 miliardy EUR), súkromný sektor (úspora nákladov vo výške 1,5 miliardy EUR) a občania (úspora nákladov vo výške 6,6 miliardy EUR) v porovnaní s východiskovou situáciou, vyjadrené v súčasnej hodnote počas obdobia 2025 – 2050, najmä z dôvodu úplnej harmonizácie administratívnej platnosti a zavedenia mobilných vodičských preukazov EÚ.

1.4.4. Ukazovatele výkonnosti

Keďže všeobecným cieľom je zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky, hlavným ukazovateľom na meranie úspešnosti iniciatívy by bolo zníženie počtu úmrtí na cestách a počtu ťažko zranených osôb pri nehodách, v ktorých sa za jednu z príčin považuje vodič. Na tento účel sa bude zohľadňovať celkový počet nehôd, keď sú splnené určité podmienky (napr. ak je účastníkom nehody len jedno vozidlo alebo ak bol vodič začiatočník alebo telesne/duševne nespôsobilý viesť vozidlo). Ukazovateľ bude musieť zohľadňovať aj celkový vývoj v oblasti bezpečnosti cestnej premávky a vývoj cestnej premávky a počtu vodičských preukazov v každom členskom štáte (s prihliadnutím na ostatné možné faktory).

Vo vzťahu k druhému všeobecnému cieľu, ktorým je uľahčenie voľného pohybu osôb, by hlavným ukazovateľom na meranie úspešnosti iniciatívy bolo zníženie počtu sťažností a súdnych konaní súvisiacich s postupmi, ktoré sa týkajú vodičských preukazov.

Ukazovatele vo vzťahu k obojm cieľom bude však naďalej relatívne ťažké posúdiť z dôvodu viacerých základných príčin dopravných nehôd, nedostupnosti údajov a nízkeho počtu sťažností a súdnych prípadov súvisiacich s postupmi, ktoré sa týkajú vodičských preukazov.

Úspešnosť dosiahnutia cieľa „Zlepšenie vodičských zručností, vedomostí a skúseností a zníženie a postihovanie nebezpečného správania“ sa bude merať na základe toho, že požiadavky týkajúce sa zručností a vedomostí a skúšobné lehoty, ktoré sa majú splniť pri prvom vydaní vodičského preukazu, sú harmonizované a nebezpečné správanie sa postihuje sankciou bez ohľadu na bydlisko páchatel'a.

Mierou úspešnosti v oblasti „spôsobilosti na vedenie vozidla“ bude účasť vodičov na pravidelných lekárskech prehliadkach v závislosti od zdravotného stavu a veku. Mierou úspešnosti v oblasti odstránenia prekážok, ktoré sa týkajú žiadateľov o vodičský preukaz a držiteľov vodičských preukazov, bude počet členských štátov vydávajúcich mobilné vodičské preukazy a/alebo uznávajúcich mobilné vodičské preukazy EÚ, ako aj nízky počet sťažností a súdnych konaní, v ktorých je miesto obvyklého bydliska prekážkou uznania existujúcich vodičských práv.

Komisia bude monitorovať vykonávanie a účinnosť tejto iniciatívy prostredníctvom viacerých akcií a súboru hlavných ukazovateľov, ktorými bude merať pokrok pri dosahovaní operačných cieľov. Po piatich rokoch od skončenia obdobia transpozície

legislatívneho aktu by mali útvary Komisie vykonať hodnotenie s cieľom overiť, v akom rozsahu sa dosiahli ciele iniciatívy.

Na monitorovanie korelácie medzi dopravnými nehodami a vodičskými preukazmi sa použijú stanovené monitorovacie nástroje (napr. databáza CARE). Vykazovanie bude zahŕňať informácie o počte nehôd so zraneniami a/alebo úmrtiami, ako aj o zúčastnených vodičoch, pokiaľ ide o ich vek, platnosť a dátum vydania vodičských preukazov a výsledky testov na požitie drog/alkoholu. S cieľom v maximálnom možnom rozsahu rozlíšiť vplyv revidovanej smernice od iných faktorov sa budú z členských štátov získavať štatistické údaje o počte vydaných vodičských preukazov. Malo by to umožniť posúdiť relatívny vývoj bezpečnosti cestnej premávky v súvislosti s hlavnými skupinami vodičov ovplyvnenými touto revíziou (napr. vodiči-začiatočníci, vodiči so zdravotnými problémami).

Aj Komisia bude naďalej vydávať štatistické údaje o využívaní siete RESPER na výmenu informácií o vodičských preukazoch zriadenú podľa článku 15 smernice 2006/126/ES. Komisia môže takisto preskúmať možnosť dopĺňať tieto informácie štatistickými údajmi zo systému EUCARIS, aplikácie používanej viacerými členskými štátmi na pripojenie k sieti RESPER.

Vzhľadom na interoperabilitu mobilného vodičského preukazu EÚ bude osobitná pracovná skupina výboru zriadeného podľa článku 21 smernice monitorovať pokrok s cieľom zistiť a vyriešiť možné problémy.

Komisia vyzve členské štáty, aby takisto poskytovali o štatistické údaje získané z vnútroštátnych registrov rovnako ako v rámci podpornej štúdie na posúdenie vplyvu, v prípade počtu preukazov vydaných v jednotlivých skupinách, každej rodovej a vekovej skupiny.

1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy

1.5.1. Požiadavky, ktoré sa majú splniť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte vrátane podrobného harmonogramu prvotnej fázy vykonávania iniciatívy

Táto iniciatíva EÚ obsahuje v poradí štvrtý súbor pravidiel Únie, ktoré upravujú vodičské preukazy (prvý bola zavedená v roku 1980 smernicou 80/1263/EHS)⁶⁷. Tieto pravidlá prispeli k zníženiu počtu úmrtí na cestách o 61,5 % približne z 51 400 v roku 2001 približne na 19 800 v roku 2021. Zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky však nedosiahlo mieru, aká bola potrebná.

Tento návrh obsahuje viaceré opatrenia na ďalšie zníženie počtu smrteľných nehôd a zranení na cestách EÚ, ako je zvýšená digitalizácia vrátane zavedenia digitálnych vodičských preukazov a prispôbenie technickému pokroku, napríklad systémom automatizovanej jazdy a udržateľnosť. Jednou zo zmien z dôvodu elektrifikácie súčasného vozidlového parku v Európe je automatická prevodovka, ktorá sa stáva

⁶⁷

Prvou smernicou o vodičských preukazoch (smernica 80/1263/EHS) sa zaviedol úplne prvý súbor pravidiel v EÚ, pokiaľ ide o harmonizáciu národných systémov vodičských preukazov, najmä zavedením vzoru vodičského preukazu Spoločenstva, predbežným vymedzením kategórií vozidiel a stanovením podmienok, za ktorých možno vydávať alebo vymieňať vodičské preukazy v celej EÚ. Tieto pravidlá sa v druhej smernici o vodičských preukazoch (smernica 91/439/EHS) ďalej spresnili a rozšírili. Najdôležitejšie je, že sa ustanovilo vzájomné uznávanie vodičských preukazov vydaných členskými štátmi a zaviedli požiadavky na minimálny vek na získanie vodičského preukazu. Smernica 2006/126/ES bola schválená v decembri 2006 a v rokoch 2009 až 2020 zmenená jedenásťkrát, predovšetkým na účely zlepšenia harmonizácie spoločných noriem a požiadaviek, ako aj na jej prispôbenie technologickému vývoju.

normou pri výcviku a vodičských skúškach s dôsledným prepracovaním obmedzenia kódu 78.

Aktualizujú sa aj požiadavky na výcvik vrátane používania digitálnych prostriedkov, ako aj metódy overovania a zaručenia primeranej spôsobilosti na vedenie vozidla. Uvažujeme aj o zavedení výcvikového programu založeného na vedení vozidla so sprievodom tak, aby vodiči-začiatočníci ešte pred získaním vlastného vodičského preukazu viedli vozidlo so sprievodom na väčšiu vzdialenosť. Toto opatrenie by neovplyvnilo minimálny vek na vedenie vozidla bez sprievodu, ale odrážalo by najlepší postupy z viacerých členských štátov.

Návrh nadväzuje aj na skúsenosti získané vo viacerých členských štátoch, pokiaľ ide o skúšobné lehoty, pričom sa zavádza dvojročný časový rámec, počas ktorého sa na vodičov-začiatočníkov vzťahujú prísnejšie pravidlá. Návrh takisto zlepšuje bezpečnú možnosť prístupu k vodičským preukazom pre všetkých občanov Únie a štátnych príslušníkov tretích krajín a zaoberať sa bude riešeniami v záujme ďalšieho posilnenia postavenia členských štátov, pokiaľ ide o znižovanie počtu nebezpečných vodičov na cestách EÚ.

1.5.2. *Pridaná hodnota*

Bez tohto zásahu EÚ by sa spolupráca členských štátov v oblasti vodičských preukazov zabezpečovala prostredníctvom dvojstranných alebo viacstranných dohôd, ktoré by mali za následok zložitejší systém vydávania vodičských preukazov a väčšie administratívne zaťaženie držiteľov preukazov. Navyše niektoré pretrvávajúce problémy dnes spôsobuje rozdielne vykonávanie smernice v členských štátoch.

Vodiči by sa mohli stretávať aj s administratívnymi problémami, keď cestujú do členských štátov, ktoré nie sú zmluvnými stranami Viedenského dohovoru, napríklad s požiadavkou mať medzinárodný vodičský preukaz. Napokon by držiteľia vodičských preukazov z EÚ pri zmene bydliska v EÚ museli získať nový vodičský preukaz vydaný ich novou krajinou pobytu, a to buď administratívnou výmenou, alebo zložením vodičskej skúšky ako každý iný žiadateľ.

Podmienky získania vodičského preukazu by sa navyše menili v dôsledku nerovnakého zaobchádzania s občanmi EÚ a nižšej účinnosti podmienok v oblasti bezpečnosti cestnej premávky.

1.5.3. *Poznatzky získané z podobných skúseností v minulosti*

Ako sa uvádza v bode 1.5.1, revízia smernice o vodičských preukazoch vyústi do prijatia štvrtého aktu, ktorým sa rieši táto téma. Prvé tri smernice už výrazne prispeli k zlepšeniu bezpečnosti cestnej premávky a voľnému pohybu osôb, pričom sú vodiči zručnejší, znalejší a spôsobilejší na vedenie vozidiel. Zavedením jednotného vodičského preukazu v EÚ a zriadením siete RESPER sa navyše znížila beztrnosť páchatel'ov dopravných priestupkov.

1.5.4. *Zlučiteľnosť s viacročným finančným rámcom a možná synergia s inými vhodnými nástrojmi*

Navrhovaná revízia smernice o vodičských preukazoch zodpovedá iným nástrojom EÚ a príslušným politikám EÚ, ako aj medzinárodným záväzkom (dohovorom EHK OSN o cestnej premávke zo Ženevy z roku 1949 a z Viedne z roku 1968). Smernica upravuje vodičské oprávnenie podľa skupín vozidiel. Určité skupiny sa vymedzujú odkazom na predpisy EÚ, a to najmä na:

- nariadenie (EÚ) č. 168/2013 o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek⁶⁸, ktoré umožňuje určiť typy mopedov, motocyklov, motorových trojkoliek a štvorkoliek,
- smernicu Rady 96/53/ES, ktorou sa stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave⁶⁹, ktorá umožňuje identifikáciu typov vozidiel s pohonom na alternatívne palivá.

V smernici sa okrem toho stanovuje minimálny vek na získanie vodičského preukazu pre (budúcich) profesionálnych vodičov, na ktorých sa vzťahuje smernica (EÚ) 2022/2561 o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy⁷⁰.

Pravidlá o ochrane osobných údajov sa navyše uplatňujú aj na výmenu informácií súvisiacich s vodičskými preukazmi, a to najmä:

- nariadenie (EÚ) 2018/1725 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov inštitúciami, orgánmi, úradmi a agentúrami Únie a o voľnom pohybe takýchto údajov⁷¹,
- nariadenie (EÚ) 2016/679 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov (všeobecné nariadenie o ochrane údajov)⁷² a smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/680⁷³.

Komisia napokon 3. júna 2021 prijala návrh⁷⁴ na revíziu nariadenia (EÚ) č. 910/2014⁷⁵, pokiaľ ide o stanovenie rámca pre európsku digitálnu identitu. Tento nový rámec poskytuje relevantné základné prvky pre mobilné vodičské preukazy. Na vývoj interoperabilného riešenia pre mobilné vodičské preukazy EÚ možno využiť najmä prvky elektronickej totožnosti a potenciálne elektronickej peňaženky.

Na zabezpečenie súladu smernice o vodičských preukazoch s ostatnými právnymi nástrojmi, ktoré sa týkajú aspektov presadzovania dodržiavania pravidiel cestnej premávky, je vytvorený rokovací balík, ktorý pozostáva z troch iniciatív – popri tomto návrhu novej smernice o vodičských preukazoch obsahuje aj návrh smernice, ktorou sa mení smernica (EÚ) 2015/413 o uľahčovaní cezhraničnej výmeny

⁶⁸ Ú. v. EÚ L 60, 2.3.2013, s. 52 – 128.

⁶⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX:01996L0053-20190814> (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59 – 75).

⁷⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX:02003L0059-20190726> (Ú. v. EÚ L 226, 10.9.2003, s. 4 – 17).

⁷¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/sk/TXT/?uri=CELEX:32018R1725> (Ú. v. EÚ L 295, 21.11.2018, s. 39 – 98).

⁷² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:02016R0679-20160504> (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1 – 88).

⁷³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/680 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov príslušnými orgánmi na účely predchádzania trestným činom, ich vyšetrovania, odhaľovania alebo stíhania alebo na účely výkonu trestných sankcií a o voľnom pohybe takýchto údajov (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 89).

⁷⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/ALL/?uri=COM%3A2021%3A281%3AFIN>.

⁷⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 910/2014 z 23. júla 2014 o elektronickej identifikácii a dôveryhodných službách pre elektronicke transakcie na vnútornom trhu (Ú. v. EÚ L 257, 28.8.2014, s. 73).

informácií o dopravných deliktach súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky, a návrh smernice o celoúnijnej platnosti určitých zákazov vedenia vozidla.

1.5.5. *Posúdenie rôznych disponibilných možností financovania vrátane možnosti prerozdelenia*

Jednorazové náklady v roku 2025 a priebežné náklady Komisie do roku 2050 na úpravy súvisia prevažne so zriadením expertnej skupiny, ktorá umožní orgánom spoločné využívanie informácií a najlepších postupov v súvislosti s telesnou a duševnou spôsobilosťou na vedenie vozidla a vývoj online programu odbornej prípravy v oblasti spôsobilosti na vedenie vozidla pre všeobecných lekárov. Zavedenie týchto dvoch iniciatív si nevyžaduje navýšenie ľudských zdrojov.

1.6. Trvanie a finančný vplyv návrhu/iniciatívy

obmedzené trvanie

- v platnosti od [DD/MM]RRRR do [DD/MM]RRRR
- Finančný vplyv na viazané rozpočtové prostriedky od RRRR do RRRR a na platobné rozpočtové prostriedky od RRRR do RRRR.

neobmedzené trvanie

- Počiatočná fáza vykonávania bude trvať od RRRR do RRRR
- a potom bude vykonávanie pokračovať v plnom rozsahu.

1.7. Plánované metódy plnenia rozpočtu⁷⁶

Priame riadenie na úrovni Komisie

- prostredníctvom jej útvarov vrátane zamestnancov v delegáciách Únie
- prostredníctvom výkonných agentúr

Zdieľané riadenie s členskými štátmi

Nepriame riadenie, pri ktorom sa plnením rozpočtu poveria:

- tretie krajiny alebo subjekty, ktoré tieto krajiny určili,
- medzinárodné organizácie a ich agentúry (uved'ite),
- Európska investičná banka (EIB) a Európsky investičný fond,
- subjekty uvedené v článkoch 70 a 71 nariadenia o rozpočtových pravidlách,
- verejnoprávne subjekty,
- súkromnoprávne subjekty poverené vykonávaním verejnej služby, pokiaľ sú im poskytnuté primerané finančné záruky,
- súkromnoprávne subjekty spravované právom členského štátu, ktoré sú poverené vykonávaním verejno-súkromného partnerstva a ktorým sú poskytnuté primerané finančné záruky,

⁷⁶ Vysvetlenie metód plnenia rozpočtu a odkazy na nariadenie o rozpočtových pravidlách sú k dispozícii na webovom sídle BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

- subjekty alebo osoby poverené vykonávaním osobitných akcií v oblasti SZBP podľa hlavy V Zmluvy o Európskej únii a určené v príslušnom základnom akte.
- *V prípade viacerých spôsobov riadenia uveďte v oddiele „Poznámky“ presnejšie vysvetlenie.*

Vykonávanie návrhu si vyžaduje zriadenie a činnosť expertnej skupiny, ktorá umožní orgánom spoločné využívanie informácií a najlepších postupov v súvislosti s telesnou a duševnou spôsobilosťou na vedenie vozidla a vývoj online programu odbornej prípravy v oblasti spôsobilosti na vedenie vozidla pre všeobecných lekárov. Zriadenie týchto iniciatív si nevyžaduje zvýšenie ľudských zdrojov.

- opakujúce sa náklady na úpravy v období 2025 – 2028 vzniknuté zriadením expertnej skupiny, ktorá umožní orgánom spoločné využívanie informácií a najlepších postupov v súvislosti s telesnou a duševnou spôsobilosťou na vedenie vozidla, sa odhadujú na 30 000 EUR ročne,
- neopakujúce sa (jednorazové) náklady na úpravy vo výške 80 000 EUR predpokladané v roku 2025 vznikli v dôsledku vytvorenia a vývoja online programu odbornej prípravy v oblasti spôsobilosti na vedenie vozidla pre všeobecných lekárov,
- priebežné náklady na úpravy (aktualizácia online programu odbornej prípravy v oblasti spôsobilosti na vedenie vozidla pre všeobecných lekárov) sa odhadujú približne na 80 000 EUR každých päť rokov.

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

2.1. Zásady monitorovania a predkladania správ

Uved'te frekvenciu a podmienky, ktoré sa vzťahujú na tieto opatrenia.

Úlohy, ktoré priamo vykonáva GR pre mobilitu a dopravu (GR MOVE) sa riadia podľa ročného cyklu plánovania a monitorovania vykonávaného v Komisii a výkonných agentúrach, vrátane podávania správ o výsledkoch prostredníctvom výročnej správy o činnosti GR pre mobilitu a dopravu.

Členské štáty podľa článku 20 smernice o vodičských preukazoch každoročne informujú Komisiu o počte vydaných, obnovených, nahradených, odobratých a vymenených vodičských preukazov pre každú skupinu vrátane údajov o vydávaní a používaní mobilných vodičských preukazov.

Komisia takisto posúdi správnu transpozíciu smernice členskými štátmi.

2.2. Systémy riadenia a kontroly

2.2.1. *Opodstatnenie navrhovaných spôsobov riadenia, mechanizmov vykonávania financovania, spôsobov platby a stratégie kontroly*

Oddelenie v rámci GR MOVE, ktoré je zodpovedné za oblasť politiky, bude riadiť vykonávanie tejto smernice.

Výdavky sa budú realizovať v rámci priameho riadenia pri plnom uplatňovaní ustanovení nariadenia o rozpočtových pravidlách. Stratégia kontroly verejného obstarávania a grantov v rámci GR MOVE zahŕňa konkrétne právne, prevádzkové a finančné kontroly postupov *ex ante* (vrátane postupov verejného obstarávania a preskúmania poradným výborom pre verejné obstarávanie a zákazky), ako aj podpisovania zmlúv a dohôd. Okrem toho podliehajú výdavky vynaložené na obstaranie tovaru a služieb kontrolám *ex ante* a v prípade potreby aj *ex post* a finančným kontrolám.

2.2.2. *Informácie o zistených rizikách a systémoch vnútornej kontroly zavedených na ich zmierňovanie*

Pokiaľ ide o plnenie úloh súvisiacich so zavedením mechanizmu, určené riziká súvisia s používaním postupov verejného obstarávania: meškanie, dostupnosť údajov, včasné informácie pre trh atď. Na tieto riziká sa vzťahuje rámec nariadenia o finančných pravidlách a zmierňuje ich súbor vnútorných kontrol vykonávaných GR MOVE pri obstarávaní tejto hodnoty.

2.2.3. *Odhad a opodstatnenie nákladovej účinnosti kontrol (pomer medzi nákladmi na kontroly a hodnotou súvisiacich riadených finančných prostriedkov) a posúdenie očakávaných úrovni rizika chyby (pri platbe a uzavretí)*

Správy o nákladoch na kontrolu svojich činností podáva GR pre mobilitu a dopravu každoročne vo svojej výročnej správe o činnosti. Rizikový profil a náklady na kontroly činností verejného obstarávania sú v súlade s požiadavkami.

Požadované zvýšenie rozpočtu sa vzťahuje na zriadenie a údržbu informačnej platformy pre orgány na výmenu informácií o telesnej a duševnej spôsobilosti na vedenie vozidla a na vývoj (online) programu odbornej prípravy pre všeobecných lekárov. Čo sa týka kontrolných činností súvisiacich s informačnými systémami vyvinutými alebo spravovanými riaditeľstvom zodpovedným za návrh, riadiaci

výbor pre IT pravidelne monitoruje databázy riaditeľstva a dosiahnutý pokrok, pričom zohľadňuje zjednodušenie a nákladovú efektívnosť zdrojov IT Komisie.

2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

Uveďte existujúce alebo plánované preventívne a ochranné opatrenia, napr. zo stratégie na boj proti podvodom.

Uplatňujú sa obvyklé preventívne a ochranné opatrenia Komisie, a to konkrétne:

– Platby za všetky služby kontrolujú zamestnanci Komisie pred zaplatením, pričom zohľadňujú všetky zmluvné náležitosti, hospodárske zásady a osvedčené finančné alebo riadiace postupy. Ustanovenia zamerané proti podvodom (kontrola, požiadavky na hlásenie a pod.) sa zahrnú do všetkých dohôd a zmlúv uzavretých medzi Komisiou a príjemcami všetkých platieb.

– Na účely boja proti podvodu, korupcii a iným nezákonným činnostiam sa bez obmedzenia uplatňujú ustanovenia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ, Euratom) č. 883/2013 z 25. mája 1999 o vyšetrovaní vykonávaných Európskym úradom pre boj proti podvodom (OLAF).

GR pre mobilitu a dopravu v roku 2020 prijalo revidovanú stratégiu na boj proti podvodom. Stratégia na boj proti podvodom GR pre mobilitu a dopravu je založená na stratégii Komisie v oblasti boja proti podvodom a na osobitnom posúdení rizika vykonávanom interne s cieľom určiť oblasti, ktoré sú najviac zraniteľné voči podvodom, na kontrolných opatreniach, ktoré už sú zavedené, a na opatreniach potrebných na zlepšenie kapacity GR pre mobilitu a dopravu na predchádzanie podvodom, ich odhaľovanie a nápravu.

Zmluvnými ustanoveniami vzťahujúcimi sa na verejné obstarávanie sa zabezpečuje, aby útvary Komisie, vrátane úradu OLAF, mohli vykonávať audity a kontroly na mieste s využitím štandardných ustanovení odporúčaných úradom OLAF.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov

- Existujúce rozpočtové riadky

V poradi, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo	DRP/NRP ⁷⁷	krajín EZVO ⁷⁸	kandidátskych krajín a potenciálnych kandidátov ⁷⁹	iných tretích krajín	iné pripísané príjmy
01	02.200401	DRP	NIE	NIE	NIE	NIE

- Požadované nové rozpočtové riadky

V poradi, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo	DRP/NRP	krajín EZVO	kandidátskych krajín a potenciálnych kandidátov	iných tretích krajín	iné pripísané príjmy
	[XX YY YY YY]		ÁNO/ NIE	ÁNO/ NIE	ÁNO/ NIE	ÁNO/ NIE

⁷⁷ DRP = diferencované rozpočtové prostriedky / NRP = nediferencované rozpočtové prostriedky.

⁷⁸ EZVO: Európske združenie voľného obchodu.

⁷⁹ Kandidátske krajiny a prípadne potenciálni kandidáti zo západného Balkánu.

3.2. Odhadovaný finančný vplyv návrhu na rozpočtové prostriedky

3.2.1. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na operačné rozpočtové prostriedky

- Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto operačných rozpočtových prostriedkov: Nebudú potrebné žiadne dodatočné rozpočtové prostriedky. Sumy potrebné na financovanie projektu sa prerozdedia z rozpočtových prostriedkov už pridelených na program v oficiálnom finančnom pláne v rámci osobitných rozpočtových riadkoch.

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Okruh viacročného finančného rámca	01	Jednotný trh, inovácie a digitálna ekonomika
---	----	--

GR: MOVE			Rok	Rok	Rok	Rok	SPOLU
			2025	2026	2027	2028	2025 – 2028
○ Operačné rozpočtové prostriedky							
Rozpočtový riadok ⁸⁰ 02.200401	Závázky	(1a)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Platby	(2a)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
Rozpočtový riadok	Závázky	(1b)					
	Platby	(2b)					
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z balíka prostriedkov určených na implementáciu osobitných programov ⁸¹							
Rozpočtový riadok		(3)					

⁸⁰ Podľa oficiálnej rozpočtovej nomenklatúry.

⁸¹ Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky určené na financovanie vykonávania programov a/alebo akcií Európskej únie (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

Rozpočtové prostriedky pre GR MOVE SPOLU	Závazky	= 1a + 1b + 3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Platby	= 2a + 2b + 3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

○ Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU	Závazky	(4)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Platby	(5)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
○ Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov SPOLU		(6)					
Rozpočtové prostriedky OKRUHU <01> viacročného finančného rámca SPOLU	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

Ak má návrh/iniciatíva vplyv na viaceré operačné okruhy, zopakujte oddiel uvedený vyššie:

○ Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU (všetky operačné okruhy)	Závazky	(4)							
	Platby	(5)							
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov SPOLU (všetky operačné okruhy)		(6)							
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 6 viacročného finančného rámca SPOLU (referenčná suma)	Závazky	= 4 + 6							
	Platby	= 5 + 6							

Okruh viacročného finančného rámca	7	„Administratívne výdavky“
---	----------	---------------------------

Tento oddiel treba vyplniť s použitím rozpočtových údajov administratívnej povahy, ktoré sa najprv uvedú v [prílohe k legislatívnemu finančnému výkazu](#) (príloha 5 k rozhodnutiu Komisie o interných pravidlách plnenia oddielu všeobecného rozpočtu Európskej únie týkajúceho sa Komisie), ktorá sa na účely medziútvarevej konzultácie nahrá do aplikácie DECIDE.

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

		Rok N	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			SPOLU
GR: <.....>									
<input type="radio"/> Ľudské zdroje									
<input type="radio"/> Ostatné administratívne výdavky									
GR <.....> SPOLU	Rozpočtové prostriedky								

Rozpočtové prostriedky OKRUHU 7 viacročného finančného rámca SPOLU	(Závázky spolu = Platby spolu)								
---	--------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

		Rok N ⁸²	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			SPOLU
Rozpočtové prostriedky	Závázky								

⁸² Rok N je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína vykonávať. Nahraďte „N“ očakávaným prvým rokom vykonávania (napríklad: 2021). To isté urobte aj pri nasledujúcich rokoch.

OKRUHOV 1 až 7 viacročného finančného rámca SPOLU	Platby																	
--	--------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.2. Odhadované výstupy financované z operačných rozpočtových prostriedkov

viazané rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Uveďte ciele a výstupy	Druh ⁸³	Priemerné náklady	Rok N		Rok N + 1		Rok N + 2		Rok N + 3		Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)						SPOLU	
			Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady
ŠPECIFICKÝ CIEĽ č. 1 ⁸⁴ ...																		
- Výstup																		
- Výstup																		
- Výstup																		
Špecifický cieľ č. 1 medzisúčtet																		
ŠPECIFICKÝ CIEĽ č. 2...																		
- Výstup																		
Špecifický cieľ č. 2 medzisúčtet																		
SPOLU																		

⁸³ Výstupy sú produkty, ktoré sa majú dodať, a služby, ktoré sa majú poskytnúť (napr.: počet financovaných výmen študentov, vybudované cesty v km atď.).

⁸⁴ Ako je uvedené v bode 1.4.2. „Špecifické ciele...“.

3.2.3. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na administratívne rozpočtové prostriedky

- Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto administratívnych rozpočtových prostriedkov:

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	Rok N ⁸⁵	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)	SPOLU
--	------------------------	--------------	--------------	--------------	---	-------

OKRUH 7 viacročného finančného rámca							
Ludské zdroje							
Ostatné administratívne výdavky							
Medzisúčet OKRUHU 7 viacročného finančného rámca							

Mimo OKRUHU 7⁸⁶ viacročného finančného rámca SPOLU							
Ludské zdroje							
Ostatné administratívne výdavky							
Medzisúčet mimo OKRUHU 7 viacročného finančného rámca							

SPOLU							
--------------	--	--	--	--	--	--	--

Rozpočtové prostriedky potrebné na ľudské zdroje a na ostatné administratívne výdavky budú pokryté rozpočtovými prostriedkami GR, ktoré už boli pridelené na riadenie akcie a/alebo boli prerozdelené v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu pridelovania zdrojov a v závislosti od rozpočtových obmedzení.

⁸⁵ Rok N je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína vykonávať. Nahraďte „N“ očakávaným prvým rokom vykonávania (napríklad: 2021). To isté urobte aj pri nasledujúcich rokoch.

⁸⁶ Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky určené na podporu vykonávania programov a/alebo akcií EÚ (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

3.2.3.1. Odhadovaná potreba ľudských zdrojov

- Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie ľudských zdrojov.
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto ľudských zdrojov:

odhady sa vyjadrujú v ekvivalente plného pracovného času

	Rok N	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)		
○ Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)							
20 01 02 01 (ústredie a zastúpenia Komisie)							
20 01 02 03 (delegácie)							
01 01 01 01 (nepriamy výskum)							
01 01 01 11 (priamy výskum)							
Iné rozpočtové riadky (uveďte)							
○ Externí zamestnanci (ekvivalent plného pracovného času)⁸⁷							
20 02 01 (ZZ, VNE, DAZ z celkového finančného krytia)							
20 02 03 (ZZ, MZ, VNE, DAZ, PED v delegáciách)							
XX 01 xx yy zz⁸⁸	- ústredie						
	- delegácie						
01 01 01 02 (ZZ, DAZ, VNE – nepriamy výskum)							
01 01 01 12 (ZZ, DAZ, VNE – priamy výskum)							
Iné rozpočtové riadky (uveďte)							
SPOLU							

XX predstavuje príslušnú oblasť politiky alebo rozpočtovú hlavu.

Potreba ľudských zdrojov bude pokrytá úradníkmi GR, ktorí už boli pridelení na riadenie akcie a/alebo boli interne prerozdelení v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu pridelovania zdrojov a v závislosti od rozpočtových obmedzení.

Opis úloh, ktoré sa majú vykonávať:

Úradníci a dočasní zamestnanci	
Externí zamestnanci	

⁸⁷ ZZ = zmluvný zamestnanec; MZ = miestny zamestnanec; VNE = vyslaný národný expert; DAZ = dočasný agentúrny zamestnanec; PED = pomocný expert v delegácii.

⁸⁸ Čiastkový strop pre externých zamestnancov financovaných z operačných rozpočtových prostriedkov (pôvodné rozpočtové riadky „BA“).

3.2.4. Súlad s platným viacročným finančným rámcom

Návrh/iniciatíva:

- môže byť v plnej miere financovaná prerozdelením v rámci príslušného okruhu viacročného finančného rámca (VFR).

Sumy potrebné na financovanie projektu sa prerozdelia z rozpočtového riadku 02.200401.

- si vyžaduje použitie nepridelenej rezervy v rámci príslušného okruhu VFR a/alebo použitie osobitných nástrojov vymedzených v nariadení o VFR.

Vysvetlite potrebu a uveďte príslušné okruhy, rozpočtové riadky, zodpovedajúce sumy a nástroje, ktorých použitie sa navrhuje.

- si vyžaduje revíziu VFR.

Vysvetlite potrebu a uveďte príslušné okruhy, rozpočtové riadky a zodpovedajúce sumy.

3.2.5. Príspevky od tretích strán

Návrh/iniciatíva:

- nezahŕňa spolufinancovanie tretími stranami
- zahŕňa spolufinancovanie tretími stranami, ako je odhadnuté v nasledujúcej tabuľke:

rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	Rok N ⁸⁹	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			Spolu
Uveďte spolufinancujúci subjekt								
Prostriedky zo spolufinancovania SPOLU								

⁸⁹ Rok N je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína vykonávať. Nahraďte „N“ očakávaným prvým rokom vykonávania (napríklad: 2021). To isté urobte aj pri nasledujúcich rokoch.

3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

- Návrh/iniciatíva nemá finančný vplyv na príjmy.
- Návrh/iniciatíva má tento finančný vplyv na príjmy:
 - vplyv na vlastné zdroje
 - vplyv na iné príjmy

uved'te, či sú príjmy pripísané rozpočtovým riadkom výdavkov

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Rozpočtový príjmov:	riadok	Rozpočtové prostriedky k dispozícii v bežnom rozpočtovom roku	Vplyv návrhu/iniciatívy ⁹⁰					
			Rok N	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uved'te všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)	
Článok								

V prípade pripísaných príjmov uved'te príslušné rozpočtové riadky výdavkov.

Ďalšie poznámky (napr. spôsob/vzorec použitý na výpočet vplyvu na príjmy alebo akékoľvek ďalšie informácie).

⁹⁰ Pokiaľ ide o tradičné vlastné zdroje (clá, odvody z produkcie cukru), uvedené sumy musia predstavovať čisté sumy, t. j. hrubé sumy po odčítaní 20 % na náklady na výber.