

Bruselj, 1. marec 2023
(OR. en)

6795/23

**Medinstitucionalna zadeva:
2023/0053 (COD)**

**TRANS 74
IA 29
CODEC 253**

PREDLOG

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	1. marec 2023
Prejemnik:	Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije
Št. dok. Kom.:	COM(2023) 127 final
Zadeva:	Predlog DIREKTIVE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o vozniških dovoljenjih, spremembi Direktive (EU) 2022/2561 Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe (EU) 2018/1724 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Direktive 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe Komisije (EU) št. 383/2012

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2023) 127 final.

Priloga: COM(2023) 127 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 1.3.2023
COM(2023) 127 final

2023/0053 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o voznških dovoljenjih, spremembi Direktive (EU) 2022/2561 Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe (EU) 2018/1724 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Direktive 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe Komisije (EU) št. 383/2012

(Besedilo velja za EGP)

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

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

Ta predlog zadeva obsežno revizijo pravil Unije o vozniških dovoljenjih. Gre za tretjo tako revizijo teh pravil, ki so bila prvič uvedena leta 1980 z Direktivo 80/1263/EGS¹, tej pa sta sledili še druga direktiva o vozniških dovoljenjih, tj. Direktiva 91/439/EGS², in tretja direktiva o vozniških dovoljenjih, tj. Direktiva 2006/126/ES^{3,4}.

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Varnost v cestnem prometu se je v EU v zadnjih 20 letih precej izboljšala. Število smrtnih žrtev v cestnem prometu se je zmanjšalo za 61,5 %, in sicer s približno 51 400 leta 2001 na približno 19 800 leta 2021. Vendar izboljšanje varnosti v cestnem prometu ni bilo tako izrazito, kot bi bilo potrebno. Zaradi upočasnitve zmanjševanja števila smrtnih žrtev v cestnem prometu, do katere je prišlo leta 2014, so ministri in ministrice EU za promet na neformalnem zasedanju Sveta o prometu marca 2017 v Valletti sprejeli ministrsko izjavo o varnosti v cestnem prometu⁵, v kateri so države članice Komisijo pozvale, naj preuči možnosti za okrepitev pravnega okvira EU za varnost v cestnem prometu, da bi se manjšalo število smrtnih žrtev v prometnih nesrečah.

Komisija je v okviru tretjega svežnja za mobilnost iz maja 2018 objavila „strateški akcijski načrt za varnost v cestnem prometu“⁶, v katerem je pozvala k novemu pristopu, da bi se odzvali na stagnacijo podatkov o varnosti v cestnem prometu v EU in se premaknili bližje dolgoročnemu cilju nič smrtnih žrtev na cestah EU do leta 2050 (t. i. vizija nič). Junija 2019 je objavila okvir politike EU za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021–2030 – naslednji koraki v smeri „vizije nič“⁷. V njem je predlagala nove vmesne cilje zmanjšanja števila smrtnih žrtev v cestnem prometu za 50 % med letoma 2020 in 2030 ter zmanjšanja števila hudih telesnih poškodb za 50 % v istem obdobju, kot je predlagano v izjavi iz Vallette.

Komisija je v strategiji za trajnostno in pametno mobilnost⁸ iz leta 2020 ponovno poudarila cilj odprave smrtnih žrtev pri vseh načinih prevoza do leta 2050 in napovedala revizijo direktive o vozniških dovoljenjih, da bi se med drugim upoštevale tehnološke inovacije,

¹ UL L 375, 31.12.1980, str. 1, [EUR-Lex – 31980L1263 – SL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

² UL L 237, 24.8.1991, str. 1, [EUR-Lex – 31991L0439 – SL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³ UL L 403, 30.12.2006, str. 18, [EUR-Lex – 02006L0126-20201101 – SL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁴ S prvo direktivo o vozniških dovoljenjih (Direktiva 80/1263/EGS) je bil uveden čisto prvi sklop pravil v EU v zvezi z uskladitvijo nacionalnih sistemov vozniških dovoljenj, zlasti z uvedbo vzorca dovoljenja na ravni Skupnosti, predhodno opredelitvijo kategorij vozil in določitvijo pogojev, pod katerimi je mogoče vozniška dovoljenja izdati ali zamenjati po vsej EU. Ta pravila so bila dodatno izpopolnjena in razširjena v drugi direktivi o vozniških dovoljenjih (Direktiva 91/439/EGS). Kar je najpomembneje, vzpostavljeno je bilo vzajemno priznavanje vozniških dovoljenj, ki so jih izdale države članice, in uvedene so bile zahteve glede najnižje starosti za pridobitev vozniškega dovoljenja. Tretja direktiva o vozniških dovoljenjih (Direktiva 2006/126/ES) je bila odobrena decembra 2006, med letoma 2009 in 2020 pa je bila enajstkrat spremenjena, predvsem da bi se izboljšala usklajenost skupnih standardov in zahtev ter da bi se Direktiva prilagodila tehnološkemu razvoju.

⁵ Glej: https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; Svet je junija 2017 sprejel sklepe o varnosti v cestnem prometu, v katerih je potrdil izjavo iz Vallette (glej dokument 9994/17).

⁶ Priloga I k COM(2018) 293 final (Evropa v gibanju – Trajnostna mobilnost za Evropo: varna, povezana in čista), [EUR-Lex – 52018DC0293 – SL – 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 – SL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

vključno z mobilnimi vozniškimi dovoljenji, v okviru vodilnega področja 10 „Povečanje varnosti in varstva v prometu“. Evropski parlament je oktobra 2021 sprejel resolucijo o okviru politike EU za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021–2030⁹, v kateri je Komisijo pozval, naj še naprej spodbuja varnost v cestnem prometu, zlasti z višjimi standardi na področju usposabljanja voznikov.

Ta predlog je bil napovedan v delovnem programu Komisije za leto 2022, in sicer v Prilogi II (pobude REFIT) pod naslovom „Nova spodbuda za evropsko demokracijo“¹⁰, z njim pa se uresničuje agenda za boljše pravno urejanje¹¹, saj zagotavlja, da je obstoječa zakonodaja enostavnejša in jasna, da ne povzroča nepotrebnega bremena ter da je v koraku s političnim, družbenim in tehnološkim razvojem.

V veljavi je eden najnaprednejših okvirov za voznika dovoljenja na svetu, ki ga uporabljajo države članice EU in druge države članice EGP. Skupaj zajema več kot 250 milijonov voznikov. Temelj tega okvira je direktiva o voznških dovoljenjih, ki določa skupne pravne ukrepe za priznavanje in izdajanje voznških dovoljenj v Evropski uniji. Njena cilja sta izboljšanje varnosti v cestnem prometu in olajšanje prostega gibanja državljanov znotraj EU. S svobodo gibanja, vzpostavljeno v okviru evropskega enotnega trga, so pravila EU o voznških dovoljenjih prispevala k lažjim čezmejnimi potovanjem in olajšala spremembo prebivališča za državljane, ki se preselijo v drugo državo članico. Kljub temu se državljani še vedno srečujejo z neskladji med nacionalnimi pristopi, ki vplivajo na njihove pravice do vožnje. Soočajo se tudi s pomanjkljivostmi in težavami pri izvajanju Direktive.

Ta pobuda temelji na Direktivi 2006/126/ES, katere cilj je bil izboljšati varnost v cestnem prometu in olajšati svobodo gibanja, in sicer z:

- uvedbo enotnega vzorca voznškega dovoljenja Evropske unije, ki bo od leta 2033 obvezen za vse voznike, da se zagotovi večja zaščita pred goljufijami in ponarejanjem;
- kategorizacijo voznških dovoljenj glede na vrste vozil in najnižje starosti za njihovo vožnjo;
- obveznim upravnim podaljšanjem vseh novih voznških dovoljenj vsakih deset let;
- poenostavitvijo upravnega bremena za voznike, ki se preselijo v drugo državo članico;
- uporabo skupnih minimalnih standardov na področju spretnosti, znanja ter telesne in duševne sposobnosti voznikov;
- postopno pravico do vožnje zmogljivih motornih koles na podlagi najnižje starosti in predhodnih izkušenj z vožnjo manj zmogljivih motornih koles;
- vzpostavitev omrežja za izmenjavo informacij v zvezi z voznškimi dovoljenji med nacionalnimi organi (RESPER).

V poročilu o oceni učinka¹² je bila potrjena potreba po posodobitvi pravil EU, ki urejajo voznška dovoljenja, da bi se podprla prizadevanja za zmanjšanje števila smrtnih žrtev in hudih poškodb v cestnem prometu ter dodatno zmanjšali upravna bremena in ovire za prosto gibanje državljanov v EU. V številnih hudih nesrečah, ki so povzročile smrt, resno

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

¹⁰ COM(2021) 645 final, [EUR-Lex – 52021DC0645 – SL – EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/645/sl).

¹¹ SWD(2021) 305 final, [Boljše pravno urejanje \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/305/sl).

¹² SWD(2023) 128 final.

Posebno pozornost namenja tudi potrebam vseh družbenih skupin po varnosti v cestnem prometu, zlasti ranljivih udeležencev v cestnem prometu, kot so pešci, kolesarji, uporabniki dvokolesnih vozil na motorni pogon, uporabniki pripomočkov za osebno mobilnost, invalidi ter osebe z zmanjšano mobilnostjo in orientacijo¹⁶. Predlog bo z vključitvijo novih pravil o samodejnem menjalniku in povečanjem največje mase večine brezemisijских vozil v kategoriji B olajšal uvajanje takih vozil, s čimer bo prispeval k ciljem evropskih podnebnih pravil¹⁷ in cilju ničelnega onesnaževanja v okviru evropskega zelenega dogovora, tj. do leta 2050 zagotoviti okolje brez škodljivega onesnaževanja¹⁸.

Novi predlog direktive o voznških dovoljenjih je skladen z uredbo o enotnem digitalnem portalu¹⁹, ki zagotavlja dostop do spletnih informacij, storitev za pomoč in reševanje težav ter postopkov e-uprave prek portala Your Europe. Informacije, ki jih ureja predlog, so že vključene v Prilogo I k uredbi o enotnem digitalnem portalu. Da bi se dodatno zmanjšalo upravno breme, bo Priloga II k direktivi o voznških dovoljenjih spremenjena, tako da bo zagotovila, da bo upravni postopek, ki je na voljo državljanom in prebivalcem, v celoti potekal po spletu.

Cilj pobude je torej izboljšati varnost v cestnem prometu in olajšati prosto gibanje ljudi v Evropski uniji, hkrati pa prispevati k trajnostnemu cestnemu prometu in njegovi digitalni preobrazbi z:

- *izboljšanjem voznških spretnosti, znanja in izkušenj ter zmanjšanjem in kaznovanjem nevarnega ravnanja*. S pravili o usposabljanju, opravljanju izpitov in poskusni dobi za voznike bo zagotovljeno, da bodo zlasti mladi vozniki in vozniki začetniki pridobili spretnosti, znanje in izkušnje, potrebne za varno vožnjo, ter se zavedali s tem povezanih tveganj. Poleg tega bi morali imeti vsi vozniki koristi od izboljšanih spretnosti in znanja na področju naprednih tehnologij, tako da se v celoti izkoristi varnostni in okoljski potencial inovacij, pa tudi na področju zagotavljanja varnega soobstoja motoriziranega prometa in dejavnih načinov prevoza. Vozniki bi morali za nevarno vožnjo odgovarjati v vseh državah članicah, da bi se ustvarilo ugodno okolje za izboljšanje varnosti v cestnem prometu;
- *zagotavljanjem ustrezne psihofizične sposobnosti voznikov po vsej EU*. Pravila o psihofizični sposobnosti nepoklicnih voznikov za vožnjo bodo izboljšana in posodobljena glede na najnovejši tehnološki razvoj in v skladu z modelom invalidnosti²⁰, ki temelji na človekovih pravicah. Poleg tega se bo okrepljen postopek preverjanja po vsej EU, da bi se bolje prispevalo k uresničevanju ciljev na področju varnosti v cestnem prometu;
- *odpravo neustreznih ali nepotrebnih ovir, ki vplivajo na kandidate za voznike in imetnike voznških dovoljenj*. Še vedno obstaja več ovir za dostop voznikov

¹⁶ Cilj št. 11 in cilj 11.2 agende ZN za trajnostni razvoj do leta 2030 (<https://sdgs.un.org/2030agenda>).

¹⁷ Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) (UL L 243, 9.7.2021, str. 1), [EUR-Lex – 32018R1724 – SL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#). COM(2021) 400 final, [EUR-Lex – 52021DC0400 – SL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

¹⁸ Uredba (EU) 2018/1724 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 2. oktobra 2018 o vzpostavitvi enotnega digitalnega portala za zagotavljanje dostopa do informacij, do postopkov ter do storitev za pomoč in reševanje težav ter o spremembi Uredbe (EU) št. 1024/2012 (UL L 295, 21.11.2018, str. 1), [EUR-Lex – 32018R1724 – SL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

²⁰ Konvencija Združenih narodov o pravicah invalidov z dne 13. decembra 2006, katere pogodbenica je EU od 21. januarja 2011.

do dovoljenj in priznavanje njihovih pravic do vožnje, ki ovirajo svobodo gibanja v EU: težave pri vozniških izpitih zaradi pomanjkljivega znanja jezikov, različna pravila za določitev običajnega prebivališča prebivalcev EU ali neohranitev nekaterih pravic do vožnje med potovanjem in ob spremembi prebivališča v EU. Odprava teh ovir naj bi pomagala rešiti tudi trenutno pomanjkanje voznikov, zlasti voznikov tovornjakov, ne da bi bila ogrožena varnost v cestnem prometu. Poleg tega bi bilo treba dodatno uskladiti veljavnost vozniških dovoljenj in mobilnih vozniških dovoljenj.

Podrobnejše informacije o tem, kake so s pobudo obravnavajo zgoraj navedeni cilji in z njimi povezane težave, so predstavljene v poglavju 3 tega obrazložitvenega memoranduma.

Da bi se zagotovil dosleden pristop na področju varnosti v cestnem prometu v zvezi s čezmejnimi izvrševanjem cestnoprometnih predpisov, je bil oblikovan pogajalski sveženj, ki ga sestavljajo tri pobude: poleg tega predloga vsebuje tudi predlog direktive o spremembi Direktive (EU) 2015/413 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2015 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu (v nadaljnjem besedilu: direktiva o čezmejnem izvrševanju)^{21, 22}, in predlog direktive o učinku nekaterih prepovedi vožnje po vsej Uniji²³.

• **Skladnost z obstoječimi določbami politike s področja zadevne politike**

Ta predlog je skladen z drugo zakonodajo EU o varnosti v cestnem prometu: Direktivo (EU) 2022/2561 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2022 o temeljnih kvalifikacijah in rednem usposabljanju voznikov nekaterih cestnih vozil za prevoz blaga ali potnikov^{24, 25}, Direktivo (EU) 2015/413²⁶ in t. i. uredbo o splošni varnosti^{27, 28}. Skladen je tudi z okvirom politike EU za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021–2030 – Naslednji koraki v smeri „vizije nič“²⁹.

Pobuda je prav tako skladna z direktivo o čezmejnem izvrševanju. Direktiva o vozniških dovoljenjih v okviru medsebojne pomoči (člen 15) določa tudi omrežje za izmenjavo informacij v zvezi z vozniškimi dovoljenji (RESPER), ki se lahko uporablja za izvajanje direktive o vozniških dovoljenjih, direktive o kvalifikacijah in usposabljanju poklicnih voznikov in direktive o čezmejnem izvrševanju ter za nadzor skladnosti s temi direktivami. Trenutno obstaja pravna negotovost, ali se omrežje RESPER lahko uporablja za namene direktive o čezmejnem izvrševanju (ki temelji na sistemu EUCARIS), zaradi besedila člena 15 direktive o vozniških dovoljenjih in dejstva, da morajo države članice v skladu s členom 4(4) navedene direktive zagotoviti, da se izmenjava informacij v okviru direktive o čezmejnem

²¹ COM(2023) 126 final.

²² UL L 68, 13.3.2015, str. 9, [EUR-Lex – 32015L0413 – SL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

²³ COM(2023) 128 final.

²⁴ UL L 330, 23.12.2022, str. 46, [EUR-Lex – 32022L2561 – SL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

²⁵ Ki določa posebna pravila za kvalifikacije in usposabljanje poklicnih voznikov teh vozil.

²⁶ Ki olajšuje izmenjavo informacij med državami članicami, kadar so prometni prekrški, povezani z varnostjo v cestnem prometu, storjeni z vozilom, registriranim v drugi državi članici.

²⁷ Uredba (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2019 o zahtevah za homologacijo motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, v zvezi z njihovo splošno varnostjo in zaščito potnikov v vozilu ter izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu (UL L 325, 16.12.2019, str. 1), [EUR-Lex – 02019R2144-20220905 – SL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

²⁸ Ki določa, da morajo biti nova vozila obvezno opremljena z naprednimi varnostnimi elementi.

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

izvrševanju izvaja „brez izmenjave podatkov iz drugih zbirk podatkov, ki se ne uporabljajo za namene te direktive“. Zato velika večina organov kazenskega pregona omrežja RESPER ne uporablja za namene nadzora.

Direktiva o čezmejnem izvrševanju in direktiva o vozniških dovoljenjih se revidirata hkrati, in sicer iz pravnih razlogov in zaradi doslednosti. V okviru tega se preučuje možnost odprave omejitev glede uporabe drugih podatkovnih zbirk. Dostop do omrežja RESPER za namene izvrševanja bo mogoč pod pogoji, določenimi v direktivi o vozniških dovoljenjih, posledično pa se pričakuje, da bo uspešno preiskanih še več prekrškov. Poleg tega bodo z revizijo direktive o vozniških dovoljenjih pojasnjeni vsi primeri uporabe, v katerih je potreben dostop do omrežja RESPER v okviru kazenskega pregona, da bi se v celoti odpravila pravna negotovost.

Predlaga se, da se določbe o učinku nekaterih prepovedi vožnje po vsej Uniji vključijo v ločen akt. Ta bo zajemal čezmejno izvrševanje takih odločitev, posledice za izdajo pa bodo še naprej obravnavane v okviru te pobude.

Predlog je tudi del evropskega leta spretnosti, katerega cilji so spodbujanje vseživljenjskega učenja, krepitev konkurenčnosti podjetij EU ter podpora socialno pravičnemu zelenemu in digitalnemu prehodu.

• **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Direktiva o vozniških dovoljenjih ureja pravice vožnje glede na kategorije vozil. Nekatere kategorije so opredeljene s sklicevanjem na pravila EU:

- Direktivo Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu³⁰, ki omogoča opredelitev vrst vozil na alternativna goriva;
- Uredbo (EU) št. 168/2013 o odobritvi in tržnem nadzoru dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolessnikov³¹, ki omogoča opredelitev vrst mopedov, motornih koles, motornih trikolessnikov in štirikolessnikov.

Direktiva določa najnižje starosti za pridobitev vozniškega dovoljenja za bodoče poklicne voznike, za katere se uporablja Direktiva (EU) 2022/2561 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2022 o temeljnih kvalifikacijah in rednem usposabljanju voznikov nekaterih cestnih vozil za prevoz blaga ali potnikov³².

Poleg tega se za izmenjavo informacij v zvezi z vozniškimi dovoljenji uporabljajo tudi pravila o varstvu osebnih podatkov, zlasti Uredba (EU) 2016/679 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov (Splošna uredba o varstvu podatkov)³³.

Komisija je 3. junija 2021 sprejela predlog³⁴ za revizijo Uredbe (EU) št. 910/2014³⁵ v zvezi z vzpostavitvijo okvira za evropsko digitalno identiteto. Ta novi okvir zagotavlja gradnike, ki

³⁰ UL L 235, 17.9.1996, str. 59, [EUR-Lex – 01996L0053-20190814 – SL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³¹ UL L 60, 2.3.2013, str. 52, [EUR-Lex – 02013R0168-20201114 – SL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³² UL L 330, 23.12.2022, str. 46, [EUR-Lex – 32022L2561 – SL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³³ UL L 119, 4.5.2016, str. 1, [EUR-Lex – 32016R0679 – SL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

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

³⁵ Uredba (EU) št. 910/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 2014 o elektronski identifikaciji in storitvah zaupanja za elektronske transakcije na notranjem trgu (UL L 257, 28.8.2014, str. 73), [EUR-Lex – 32014R0910 – SL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

so pomembni za mobilna vozniška dovoljenja. Zlasti elektronska identiteta in po možnosti tudi funkcije elektronske denarnice se lahko uporabijo za razvoj interoperabilne rešitve za mobilna vozniška dovoljenja EU.

Ta predlog je skladen s ciljem podnebne nevtralnosti EU do leta 2050, kot je določen v členu 2(1) Uredbe (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta, s katero se vzpostavlja okvir EU za doseganje podnebne nevtralnosti, in prispeva k temu cilju.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

• Pravna podlaga

Pravna podlaga predloga je člen 91(1) Pogodbe o delovanju EU (PDEU)³⁶. Člen 91(1), točka (c), PDEU določa, da je Evropska unija na področju prometa pristojna za določitev ukrepov za izboljšanje varnosti prevoza, med drugim varnosti v cestnem prometu.

• Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)

Unija je že pristojna na področju vozniških dovoljenj na podlagi Direktive 2006/126/ES. Zadeve, povezane z vozniškimi dovoljenji, vključujejo nadnacionalne vidike, ki jih posamezne države članice ne morejo obravnavati same. Čeprav direktiva o vozniških dovoljenjih predstavlja pomemben korak v procesu usklajevanja pravil o vozniških dovoljenjih in prispeva k izvajanju politik EU, je bila doslej enajstkrat spremenjena, da bi se uskladili skupni standardi in zahteve ter da bi se pravila prilagodila znanstvenemu in tehničnemu napredku, ki je bil dosežen od leta 2006. Nova pravila, ki se uvajajo s tem predlogom, ostajajo v okviru pristojnosti, ki so bile Uniji podeljene na podlagi člena 91(1) PDEU, in jih je mogoče glede na njihovo povezavo z že obstoječim okvirom vozniških dovoljenj ustrezno izvajati le na ravni Unije.

Glede na cilje EU glede varnosti v cestnem prometu ter pričakovan nezadosten napredek pri zmanjševanju števila smrtnih žrtev in hudih poškodb v cestnem prometu je za doseg zastavljenih ciljev potrebno nadaljnje ukrepanje EU. Boj proti nevarnemu ravnanju na cestah je lahko na primer v celoti uspešen le, če se nerezidenčni storilci cestnoprometnih prekrškov soočijo s posledicami svojega ravnanja pod enakimi pogoji kot rezidenti. Glede na čezmejno razsežnost teh vprašanj države članice teh ciljev same ne morejo zadovoljivo doseči.

Nadaljnje ukrepanje na ravni EU je potrebno tudi za odpravo nepotrebnih in neupravičenih ovir za prosto gibanje oseb, ki so posledica neoptimalnih postopkov za izdajo in podaljšanje vozniških dovoljenj. Te težave je treba obravnavati na ravni EU, saj imajo tudi čezmejno razsežnost. Kar zadeva specifični primer mobilnih vozniških dovoljenj, jih je mogoče vzajemno priznavati po vsej EU le, če so rešitve, ki jih uporabljajo države članice, usklajene in interoperabilne.

Brez posredovanja EU bi se sodelovanje na področju vozniških dovoljenj med državami članicami nadaljevalo prek dvo- ali večstranskih sporazumov, to pa bi povečalo zapletenost sistema za izdajo dovoljenj ter upravno breme za imetnike dovoljenj in uprave. Vozniki se lahko srečujejo tudi z upravnimi težavami, ko potujejo v države članice³⁷, ki niso pogodbenice Dunajske konvencije³⁸, na primer z zahtevo, da imajo mednarodno vozniško dovoljenje. Prav tako bi imetniki vozniških dovoljenj EU ob spremembi prebivališča v EU morali pridobiti novo vozniško dovoljenje, ki ga izda nova država stalnega prebivališča, bodisi z upravno

³⁶ UL C 115, 9.5.2008, str. 85, [EUR-Lex – 12008E091 – SL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³⁷ Španija, Malta, Ciper in Irska.

³⁸ Konvencija o cestnem prometu, sklenjena 8. novembra 1968 na Dunaju.

zamenjavo bodisi z uspešno opravljenim vozniškim izpitom, kot to velja za vse druge kandidate. Brez posredovanja EU bo vključevanje tujih poklicnih voznikov v sektor cestnega prometa EU še naprej omejeno zaradi upravnih težav, s katerimi se tuji vozniki srečujejo, ko želijo ohraniti svoje pravice do vožnje. Odprava te ovire bi lahko prispevala k rešitvi vprašanja pomanjkanja voznikov v EU skupaj še z drugimi ukrepi, ki presegajo ta ukrep, na primer v zvezi s kvalifikacijami voznikov, izboljšanjem delovnih pogojev in strukturnimi izzivi.

- **Sorazmernost**

Predlog je potreben in sorazmeren s ciljem olajševanja prostega gibanja na podlagi usklajenih dodatnih pravil o vozniških dovoljenjih, saj države članice same ne morejo zagotoviti doslednega priznavanja pravice do vožnje na podlagi vozniškega dovoljenja, ki ga je izdala druga država članica.

Predlog ne presega tistega, kar je potrebno za doseg ciljev zagotavljanja izboljšane ravni varnosti v cestnem prometu in olajševanja svobode gibanja, saj sprejete možne politike državam članicam še vedno zagotavljajo ustrezno raven prožnosti. Za mobilna vozniška dovoljenja so določene le minimalne zahteve za uskladitev, pravila o poskusnih dobah državam članicam omogočajo, da za nove voznike uporabijo dodatne nacionalne pogoje ali omejitve, pravila o zamenjavi vozniških dovoljenj s tretjimi državami pa so ozko opredeljena.

Zato je potreben pregleden, učinkovit in usklajen pristop z enako obravnavo udeležencev v cestnem prometu na cestah EU, zlasti kot omogočitveni pogoj načela vzajemnega priznavanja vozniških dovoljenj, pri čemer je predvideni predlog skladen z načelom sorazmernosti.

- **Izbira instrumenta**

Za zagotovitev jasnega in doslednega oblikovanja zakonodaje je najustreznejša pravna rešitev popolna revizija Direktive.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z DELEŽNIKI IN OCEN UČINKA

- **Naknadne ocene/preverjanja ustreznosti obstoječe zakonodaje**

Evropska komisija je leta 2022 objavila naknadno oceno³⁹ Direktive 2006/126/ES v skladu z načeli boljšega pravnega urejanja. Ocena je pokazala, da je skupno delovanje Direktive 2006/126/ES in njenih dveh predhodnic privedlo do višje ravni varnosti za udeležence v cestnem prometu v Uniji in olajšalo prosto gibanje. V oceni je bil ugotovljen tudi pozitiven učinek direktive o vozniških dovoljenjih na zmanjšanje goljufij z vozniški dovoljenji in turizma vozniških dovoljenj. Zmanjšalo se je upravno breme, zlasti za imetnike vozniških dovoljenj. Pokazala je tudi, da obstajajo možnosti za nadaljnje izboljšanje ravni varnosti, pa tudi učinkovitosti in sorazmernosti nekaterih regulativnih zahtev. V oceni je bilo priznано, da se prometni sistem EU hitro spreminja, in sicer zaradi učinka digitalizacije, vse večjega poudarka na dejavnih načinih prevoza v mestnem prometu, pojava novih oblik mobilnosti, razvoja na področju povezljivosti in avtomatizacije, vse večje vloge umetne inteligence, pa tudi uporabe nizkoemisijskih in brezemisijskih vozil. Ugotovljeno je bilo, da je treba sedanji zakonodajni okvir prilagoditi ne le za obravnavanje sedanjih potreb, temveč tudi za reševanje prihodnjih izzivov.

³⁹ SWD(2022) 17 final.

V oceni je bilo ugotovljeno še, da digitalne rešitve, vključno z mobilnimi vozniškimi dovoljenji in omrežjem RESPER, niso dovolj raziskane. Ugotovljeno je bilo tudi, da se v pravilih o vozniških spretnostih in znanju ne upoštevajo dovolj nove tehnološke rešitve, kot so napredni sistemi za pomoč voznikom, polavtomatizirana in avtomatizirana vožnja, uporaba simulatorjev, pa tudi uvajanje rešitev za mikromobilnost ter nizkoemisijskih in brezemisijskih vozil s samodejnim menjalnikom.

Poleg tega so nekatere določbe neoptimalne v smislu olajševanja prostega gibanja oseb, kot so določbe o določitvi običajnega prebivališča, priznavanju tujih vozniških dovoljenj in obdobjih veljavnosti. Poleg tega Direktiva ne dopolnjuje v celoti Direktive (EU) 2015/413⁴⁰ glede izvrševanja sankcij za take prekrške. Direktivo je treba tudi bolj uskladiti z uredbo o splošni varnosti⁴¹.

• **Posvetovanja z deležniki**

V skladu s smernicami za boljše pravno urejanje so bila med naknadno oceno in oceno učinka opravljena posvetovanja z deležniki.

Med naknadno oceno je bila 16. oktobra 2020 izvedena delavnica za deležnike, da bi zbrali dokaze, potrdili opredeljene ugotovitve, pridobili povratne informacije o novih ugotovitvah in zbrali mnenja.

Med 28. oktobrom 2020 in 20. januarjem 2021 je potekalo odprto javno posvetovanje, na katerem so lahko zainteresirana javnost in deležniki izrazili mnenje glede veljavnih pravil.

V fazi priprave ocene učinka so imele zainteresirane strani možnost predložiti povratne informacije o začetni oceni učinka (drugo četrletje 2021). Nato so bile izvedene naslednje ciljno usmerjene dejavnosti posvetovanja:

- dva kroga razgovorov:
 - raziskovalni razgovori v začetni fazi (prvo in drugo četrletje 2022),
 - poglobljeni razgovori za zapolnitev informacijskih vrzeli in oceno pričakovanih učinkov ukrepov politike (drugo in tretje četrletje 2021);
- dva kroga anket:
 - anketa za podkrepitev analize težav (drugo četrletje 2022),
 - anketa za oceno učinka ukrepov politike (drugo in tretje četrletje 2022).

Nazadnje je v tretjem četrletju 2022 potekalo novo odprto javno posvetovanje.

• **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Med oceno učinka so potekale tri strokovne delavnice:

- usposabljanje, opravljanje izpitov in kategorije vozil, prvo četrletje 2022,
- izdaja in vzajemno priznavanje vozniških dovoljenj, drugo četrletje 2022,
- posledice cestnoprometnih prekrškov in zdravstvena sposobnost, drugo četrletje 2022.

Lastno delo služb Komisije v zvezi z oceno učinka je bilo dopolnjeno z zunanjo podporno študijo, ki jo je izvedel neodvisni konzorcij podjetij COWI, Ecorys in NTUA.

⁴⁰ UL L 68, 13.3.2015, str. 9, [EUR-Lex – 32015L0413 – SL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁴¹ UL L 325, 16.12.2019, str. 1, [EUR-Lex – 32019R2144 – SL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

V fazi priprave naknadne ocene in ocene učinka se je redno obveščal Odbor za voziška dovoljenja, ustanovljen v skladu s členom 9 sedanje direktive, ki ga sestavljajo predvsem strokovnjaki držav članic, z njim pa so bila opravljena tudi posvetovanja.

- **Ocena učinka**

Temu predlogu za revizijo direktive o voziških dovoljenjih je priloženo poročilo o oceni učinka⁴², katerega osnutek je bil 12. oktobra 2022 predložen Odboru za regulativni nadzor. Odbor za regulativni nadzor je 18. novembra 2022 izdal pozitivno mnenje⁴³. Poročilo o oceni učinka je bilo revidirano v skladu s priporočili Odbora za regulativni nadzor. Obravnavane so bile tudi podrobnejše tehnične pripombe navedenega odbora. Poročilo o oceni učinka vključuje podroben opis možnih politik, ki je vključen v oddelek 5, celovita analiza učinkov vseh možnosti pa je predstavljena v oddelku 6. Analizirane možne politike so povzete v nadaljevanju.

Možna politika A

Možna politika A (MP-A) vključuje ukrepe politike, ki so skupni vsem trem možnim politikam. Cilji ukrepov v okviru MP-A so uskladiti direktivo o voziških dovoljenjih s tehnološkim, znanstvenim in družbenim razvojem v EU, izboljšati njene glavne določbe ter obravnavati potrebe in priložnosti trga.

Kar zadeva varnost v cestnem prometu, se z MP-A povečuje obseg zadev, ki se preverjajo. Prav tako se nadgrajujejo tehnična sredstva (omrežje RESPER) za podporo sodelovanju med pristojnimi organi v okviru boja proti goljufijam in ponarejanju. Prilagajajo se pravila, da bi se upoštevalo povečanje števila vozil na alternativna goriva v voznem parku EU. Nazadnje, posodablja se standardi na področju psihofizične sposobnosti za vožnjo ter vzpostavlja nova namenska platforma za izmenjavo informacij, da bi se omogočilo širše razširjanje znanja med organi.

Kar zadeva svobodo gibanja, se uvaja enaka veljavnost voziških dovoljenj za kategoriji A in B, ki naj bi se uporabljala v vseh državah članicah, in pojasnjujejo primeri, v katerih se lahko veljavnost skrajša ali podaljša. Vzpostavlja se tudi vzajemno priznavanje neobveznih ekvivalentnosti⁴⁴, pojasnjujejo nekateri vidiki, povezani z izvajanjem koncepta običajnega prebivališča, in uvajajo dodatne ekvivalentnosti. Uvajata se tudi mobilno voziško dovoljenje EU in možnost navedbe kode QR na fizičnem voziškem dovoljenju.

Možna politika B

Možna politika B (MP-B) pomeni povečanje posredovanja politike v zvezi z varnostjo v cestnem prometu in zmanjšanje upravnega bremena za nekatere kategorije voznikov.

Kar zadeva varnost v cestnem prometu, se poleg ukrepov, vključenih v PO-A, uvajajo tudi nova pravila o usposabljanju in poskusnih dobah. Pravila o telesni in duševni sposobnosti za vožnjo so dopolnjena z nezavezujočimi smernicami za preverjanje vida kandidatov in obveznim preverjanjem na podlagi samoocene. Vzpostavljen bo program usposabljanja za splošne zdravnike.

Kar zadeva svobodo gibanja, se poleg ukrepov, vključenih v MP-A, uvajajo poenostavljena pravila za izdajo, tako da lahko državljani EU prvo voziško dovoljenje pridobijo v državi

⁴² SWD(2023) 128 final.

⁴³ RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617.

⁴⁴ Če dovoljenje za kategorijo B osebi na primer omogoča vožnjo lahkega motornega kolesa v državi stalnega prebivališča, bi to veljalo tudi v kateri koli drugi državi članici, ki uporablja isto neobvezno ekvivalentnost.

državljanstva, če se srečujejo z ovirami, povezanimi z jezikom, v katerem poteka izpit. Da bi se ublažilo pomanjkanje poklicnih voznikov, se poenostavijo tudi obstoječa pravila o voznikih avtobusov in tovornjakov ter uvedejo pravila o zamenjavi voznških dovoljenj, ki jih izdajo tretje države. Da bi se rešile težave z mobilnostjo na oddaljenih območjih, bodo lahko države članice razširile pravice imetnikov voznškega dovoljenja kategorije B1 do vožnje tako, da jim bo dovoljena vožnja vozil z večjo maso pri največji hitrosti do 45 km/h, vendar le na ozemlju zadevne države članice.

Možna politika C

Možna politika C (MP-C) pomeni nadaljnje povečanje usklajenosti in področja uporabe v primerjavi z MP-B.

Kar zadeva varnost v cestnem prometu, se poleg ukrepov, vključenih v MP-A in MP-B, kategorije vozil, za katere je potrebno voznško dovoljenje, spremenijo tako, da 1) vključujejo nova vozila za mikromobilnost z največjo dovoljeno hitrostjo med 25 in 45 km/h, 2) omogočajo vzajemno priznavanje nacionalnih dovoljenj, potrebnih za vožnjo kmetijskih vozil, ter 3) boljše ustrezajo tržnim priložnostim in potrebam avtobusov kategorije D1. Pravila o telesni in duševni sposobnosti za vožnjo bi postala strožja.

Kar zadeva svobodo gibanja, se poleg ukrepov, vključenih v MP-A in MP-B, vzajemno priznava ocena psihofizične sposobnosti za vožnjo, nekdanji imetniki tujih voznških dovoljenj pa lahko ob spremembi prebivališča v drugi državi članici še naprej vozijo, če je njihova zgodovina varnosti v cestnem prometu vsaj pet let pozitivna.

Ocena ukrepov in možnih politik

Za ukrepe v okviru različnih možnih politik je bila opravljena kvantitativna in kvalitativna ocena gospodarskih in družbenih učinkov (varnost v cestnem prometu) ter učinkov na temeljne pravice. Za oceno učinkov je bil izbran časovni okvir 2025–2050, kar je v skladu z izhodiščnimi napovedmi. Kar zadeva varnost v cestnem prometu, se pričakuje, da MP-A ne bo optimalna za doseg ustreznih ciljev EU. Z MP-B se bo izboljšala varnost v cestnem prometu, medtem ko gre MP-C še pomemben korak naprej, vendar se pričakuje, da bo razmerje med stroški in koristmi MP-C nižje od razmerja med stroški in koristmi MP-B. V zvezi s prostim gibanjem in gospodarskimi učinki se pričakuje, da bosta k njim najbolj prispevali uvedba digitalnih voznških dovoljenj in uskladitev upravne veljavnosti za voznike skupine 1 na 15 let (oboje že v MP-A). Z dodatnimi ukrepi, ki jih uvajata MP-B in MP-C, bodo odpravljene težave v zvezi z blokiranjem, ki vplivajo na nekatere specifične skupine voznikov, vendar bodo imeli ti ukrepi bistveno manjši učinek. Kar zadeva temeljne pravice, se bodo učinki še naprej nadzorovali s strogim izvajanjem pravil o varstvu podatkov, zlasti v omrežju RESPER.

Vse možne politike so v celoti zajele načelo „privzeto digitalno“, ki odraža sporočilo o digitalnem kompasu do leta 2030⁴⁵.

• **Ustreznost in poenostavitev predpisov**

Ta pobuda je del delovnega programa Komisije za leto 2022 v skladu s Prilogo II (pobude programa REFIT) z naslovom „Nova spodbuda za evropsko demokracijo“⁴⁶. Pobuda ima pomembno razsežnost programa REFIT v smislu poenostavitve in uskladitve postopkov, ki jih države članice uporabljajo za voznška dovoljenja.

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

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

Pomembno stroškovno breme, ki izhaja iz Direktive 2006/126/ES, so postopki izdaje in izdelava fizičnega vozniškega dovoljenja, ker zadevajo veliko število prebivalcev EU. Pomemben del poenostavitve in s tem povezanega zmanjšanja bremena bo uvedba mobilnega vozniškega dovoljenja EU. Vozniško dovoljenje bo lažje pridobiti, nadomestiti, podaljšati ali zamenjati, saj bo celoten postopek mogoče opraviti po spletu. Poleg tega bi uskladiitev veljavnosti vozniških dovoljenj za voznike vozil kategorij A, A1, A2, AM, B, B1 in BE pomenila tudi manj komunikacije z upravo, saj bi bilo treba vozniško dovoljenje podaljšati manj pogosto (vsakih 15 let namesto vsakih deset let v državah članicah, ki trenutno uporabljajo to pravilo).

- **Temeljne pravice**

Pravila o vozniških dovoljenjih so skladna z zakonodajo EU o varstvu podatkov, ki se uporablja. Predlaga se jasnejša opredelitev primerov, v katerih se lahko uporabi omrežje RESPER, s čimer se odpravljajo obstoječe pravne nejasnosti, ki pomenijo tveganje za varstvo osebnih podatkov voznikov. Z uporabo funkcij eIDAS za vozniško dovoljenje EU, zlasti elektronske identitete za vpis ter denarnice EU za shranjevanje in izmenjavo podatkov, bo zagotovljena visoka raven varnosti in zasebnosti obdelanih informacij.

Prehod na digitalno vozniško dovoljenje EU naj ne bi povzročil izključitve določenih kategorij prebivalstva. Ko se bo privzeto izdalo digitalno vozniško dovoljenje, bo namreč lahko vsakdo po želji še vedno pridobil fizično vozniško dovoljenje.

Z vidika svobode gibanja naj bi se s pojasnitvijo koncepta običajnega prebivališča odpravila težava z določitvijo organa izdajatelja takoj po prenosu prebivališča. S poenostavitvijo pravil o upravni veljavnosti bodo za imetnike vozniških dovoljenj EU veljali enaki pogoji, ne glede na to, v kateri državi bodo zaprosili za dovoljenje ali podaljšali veljavnost svojega dovoljenja. Na podlagi vzajemnega priznavanja neobveznih ekvivalentnosti bodo lahko imetniki vozniških dovoljenj pravice, ki so jim podeljene v okviru neobvezne ekvivalentnosti, uživali tudi v drugih državah članicah, ki uporabljajo enaka pravila.

Predlagana direktiva bo pozitivno vplivala tudi na pravico do nediskriminacije, saj bo ob prvi izdaji vozniških dovoljenj zagotavljala prožnost v primeru jezikovnih omejitev, tako da bodo lahko kandidati izbrali, kje bodo opravljali izpite.

Predlagana direktiva bo zagotovila spoštovanje pravic invalidov v skladu z Listino o temeljnih pravicah in Konvencijo ZN o pravicah invalidov, katerih pogodbenice so EU in vse države članice.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Posledice za proračun Unije se povezane predvsem z vzpostavitvijo informacijske platforme za organe za izmenjavo informacij o psihofizični sposobnosti za vožnjo ter razvojem (spletnega) programa usposabljanja za splošne zdravnike, in sicer znašajo 0,7–1,1 milijona EUR.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Če bo predlog odobren, bodo države članice Komisijo vsako leto obvestile o številu izdanih, podaljšanih, nadomeščenih, odvzetih in zamenjanih vozniških dovoljenjih za vsako kategorijo, vključno s podatki o izdaji in uporabi mobilnih vozniških dovoljenj.

- **Obrazložitevni dokumenti (za direktive)**

Za predlog niso potrebni obrazložitevni dokumenti v zvezi z njegovim prenosom.

- **Natančnejša obrazložitev posameznih določb predloga**

Glavne določbe, s katerimi se bistveno spreminja Direktiva 2006/126/ES ali dodajajo novi elementi, so pojasnjene v nadaljevanju.

- S členom 1 se opredeljujeta vsebina Direktive in njeno področje uporabe, in sicer so navedena področja, za katera določa skupna pravila.
- S členom 2 se uvaja opredelitev pojmov, da se upoštevajo novi pojmi, ki so bili uvedeni zaradi večje pravne jasnosti.
- S členom 3 se uvajajo temeljna pravila, ki se uporabljajo za fizična in mobilna vozniška dovoljenja, zlasti glede njihovega vzajemnega priznavanja. Podrobne zahteve glede fizičnih vozniških dovoljenj so določene v členu 4, zahteve glede mobilnih vozniških dovoljenj pa v členu 5.
- Člena 6 in 7 nadomeščata prejšnji člen 4 Direktive 2006/126/ES, pri čemer so pravila, ki se uporabljajo za 1) kategorije dovoljenj in 2) najnižje starosti, navedena v dveh ločenih členih.
- Člen 8 ustreza prejšnjemu členu 5 Direktive 2006/126/ES, in sicer je v njem pojasnjena povezava med kodami Unije ter možnimi pogoji in omejitvami pravice do vožnje.
- Člen 9 nadomešča prejšnji člen 6 Direktive 2006/126/ES z naslednjimi spremembami:
 - odpravo zahteve po dovoljenju kategorije C ali D za pridobitev dovoljenja kategorije CE ali DE;
 - črtanjem neobvezne narave prejšnje ekvivalentnosti iz točke (c) prejšnjega člena 6(4);
 - pravico do vožnje vozil kategorije D1E za imetnike vozniških dovoljenj kategorij D1 in C1E ali D1 in CE;
 - uvedbo neobvezne ekvivalentnosti, ki omogoča vožnjo nekaterih vozil z dovoljenjem kategorije B1, in
 - vzajemnim priznavanjem neobveznih ekvivalentnosti.
- Člen 10 ustreza prejšnjemu členu 7 Direktive 2006/126/ES z naslednjimi spremembami:
 - 15-letna veljavnost postane splošno pravilo za skupini kategorij A in B;
 - Komisija in države članice lahko v izjemnih okoliščinah podaljšajo veljavnost vozniških dovoljenj;
 - veljavnost vozniških dovoljenj se lahko skrajša, da se uskladi s trajanjem dovoljenj za začasno prebivanje;
 - veljavnost vozniških dovoljenj se lahko na podlagi imetnikove starosti skrajša le, če je imetnik starejši od 70 let.
- Člen 11 ustreza odstavkom 1, 2, 3 in 5 prejšnjega člena 11 Direktive 2006/126/ES.

- S členom 12 se uvajajo posebna nova pravila za zamenjavo vozniških dovoljenj, ki jih je tretja država izdala imetnikom, ki si običajno prebivališče uredijo na ozemlju države članice.
- Člen 13 vključuje prejšnji člen 11(4) Direktive 2006/126/ES, poleg tega se z njim uvajajo nekatera pravila o učinkih omejitve, začasnega odvzema, odvzema ali razveljavitve vozniškega dovoljenja s strani države članice.
- S členom 14 se uvaja novo načelo vožnje s spremstvom za voznike, stare od 17 do 18 let.
- Člen 15 uvaja poskusno dobo najmanj dveh let, v kateri za voznike začetnike veljajo stroga pravila v zvezi z vožnjo pod vplivom in morebitnimi dodatnimi nacionalnimi pogoji.
- Člen 16 ustreza prejšnjemu členu 10 Direktive 2006/126/ES.
- Člen 17 vključuje prejšnji člen 12 Direktive 2006/126/ES. Z njim se uvajajo tudi nekatera odstopanja, kadar imetnik vozniškega dovoljenja ne more dokazati običajnega prebivališča ali kadar v primeru prve izdaje vozniškega dovoljenja za kategorijo B državljani EU ne obvladajo jezika države članice, v kateri prebivajo.
- Člen 18 ustreza prejšnjemu členu 13 Direktive 2006/126/ES, pri čemer se upoštevajo informacije, ki jih je Komisija objavila v zvezi z dovoljenji, ki ne ustrezajo standardnemu vzorcu EU.
- Člen 19 ustreza prejšnjemu členu 15 Direktive 2006/126/ES, pri čemer so v njem pojasnjeni zlasti primeri, v katerih bi si morale države članice medsebojno pomagati.
- Člen 20 temelji na členu 14 Direktive 2006/126/ES in omogoča zbiranje informacij v skladu s pravili za boljše pravno urejanje.
- Člen 21 vsebuje standardno določbo, na podlagi katere lahko Komisija sprejema delegirane akte v skladu z nekaterimi določbami Direktive.
- Člen 22 ustreza prejšnjemu členu 9 Direktive 2006/126/ES o ustanovitvi Odbora za vozniška dovoljenja in je posodobljen s sklici na Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije⁴⁷, s čimer omogoča sprejetje izvedbenih aktov, kadar je to potrebno.
- S členom 23 se členu 5(2) Direktive (EU) 2022/2561 dodaja točka (c), da se vožnja s spremstvom dovoli voznikom z vozniškim dovoljenjem kategorije C, ki so dopolnili 17 let.
- S členom 24 se spreminja Priloga II k Uredbi (EU) 2018/1724 Evropskega parlamenta in Sveta⁴⁸.
- Člen 25 vsebuje določbo o prenosu, zlasti ob upoštevanju skupne politične izjave držav članic in Komisije z dne 28. septembra 2011 o obrazložitenih dokumentih⁴⁹.
- Člen 26 vsebuje standardno določbo o določitvi pogojev za razveljavitev Direktive 2006/126/ES.

⁴⁷ UL L 55, 28.2.2011, str. 13.

⁴⁸ UL L 295, 21.11.2018, str. 1.

⁴⁹ UL C 369, 17.12.2011, str. 14.

- Člen 27 vsebuje standardno določbo o določitvi začetka veljavnosti Direktive.
- Člen 28 vsebuje standardno določbo o tem, da je Direktiva naslovljena na države članice.
- Priloga I ustreza nekdanji Prilogi I k Direktivi 2006/126/ES. Posodobljena je bila ob upoštevanju zahtev, uvedenih z Uredbo Komisije (EU) št. 383/2012 z dne 4. maja 2012 o določitvi tehničnih zahtev v zvezi z voznškimi dovoljenji, ki vključujejo medij za shranjevanje (mikročip)⁵⁰ (del B), tehničnih specifikacij za mobilna voznška dovoljenja (del C) in uvedbe novih kod Unije, ki so zdaj ločeno navedene v delu E.
- Priloga II ustreza nekdanji Prilogi II k Direktivi 2006/126/ES. Bila je posodobljena, da bi se upoštevale
 - potreba po tem, da novi kandidati za voznike opravijo preizkus zaznavanja nevarnosti za voznike;
 - zahteva, da se ocenijo poznavanje dejavnikov tveganja, povezanih s sredstvi mikromobilnosti, varnostjo vozil na alternativna goriva, spretnostmi, povezanimi z naprednimi sistemi za pomoč pri vožnji, in drugimi vidiki avtomatizacije vozila;
 - omilitev zahtev za voznike, ki so voznški izpit opravili s samodejnim menjalnikom, kadar zaprosijo za odpravo s tem povezane omejitve v voznškem dovoljenju.
- Priloga III ustreza nekdanji Prilogi III k Direktivi 2006/126/ES. Bila je posodobljena z
 - uvedbo obveznega preverjanja na podlagi samoocene za voznike iz skupine 1;
 - zmanjšanjem pogostosti preverjanj, ki so potrebna, kadar ima voznik zdravstveno stanje, povezano s sladkorno boleznijo.
- Priloge IV, V in VI brez bistvenih sprememb odražajo priloge k Direktivi 2006/126/ES.
- Priloga VIII vsebuje standardne informacije v zvezi z razveljavitvijo in prenosom.

⁵⁰ UL L 120, 5.5.2012, str. 1, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX%3A32012R0383>.

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o voznških dovoljenjih, spremembi Direktive (EU) 2022/2561 Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe (EU) 2018/1724 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Direktive 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe Komisije (EU) št. 383/2012

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Pravila o voznških dovoljenjih so bistveni sestavni del skupne prometne politike, prispevajo k izboljšanju prometne varnosti in pospešujejo prosto gibanje oseb, ki nameravajo bivati v državi članici, ki ni država, v kateri se dovoljenje izda. Zaradi pomena osebnih prevoznih sredstev posest voznškega dovoljenja, ki ga uradno priznava država članica gostiteljica, spodbuja in olajšuje prosto gibanje oseb in njihovo svobodo ustanavljanja. Vsaka nezakonita pridobitev takega dokumenta ali pravice do vožnje ali izguba zakonito pridobljenega voznškega dovoljenja zaradi nezakonitega ravnanja ne vpliva le na državo članico, v kateri so bile take kršitve storjene, temveč tudi na varnost v cestnem prometu po vsej Uniji.
- (2) Sedanji okvir bi bilo treba posodobiti, da bo ustrezal novemu obdobju in bo trajnosten, vključujoč, pameten in odporen. Upoštevati bi moral potrebo po zmanjšanju emisij iz prometa, digitalizacijo, demografske trende in tehnološki razvoj, da se okrepi konkurenčnost evropskega gospodarstva. Pomembno je poenostaviti in digitalizirati upravne postopke, da se odpravijo preostale ovire, kot so upravna bremena, za prosto gibanje voznikov, ki nameravajo prebivati v državi članici, ki ni država izdajateljica dovoljenja. Usklajen okvir standardov Unije za voznška dovoljenja bi moral zajemati fizična in mobilna voznška dovoljenja ter zagotoviti njihovo vzajemno priznavanje, kadar so bila izdana v skladu s to direktivo.

¹ UL C , , str. .

² UL C , , str. .

- (3) Evropska unija je 4. decembra 1980 uvedla prvo fizično vozniško dovoljenje po „vzorcu Skupnosti“. Odtlej so pravila v zvezi s takim vzorcem Skupnosti postala temelj najnaprednejših struktur licenciranja na svetu, ki zajemajo več kot 250 milijonov voznikov. Ta direktiva bi zato morala temeljiti na pridobljenih izkušnjah in praksi ter določati harmonizirana pravila o standardih Unije za fizična vozniška dovoljenja. Fizična vozniška dovoljenja, izdana v Uniji, bi morala zlasti zagotoviti visoko raven zaščite pred goljufijami in ponarejanjem z ukrepi proti ponarejanju ter možnost vključitve mikročipov ali kod QR v dovoljenja.
- (4) Zagotoviti bi bilo treba, da je obdelava osebnih podatkov za izvajanje te direktive skladna z okvirom Unije za varstvo podatkov, zlasti z Uredbo (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta³.
- (5) Ta direktiva določa pravno podlago za shranjevanje obveznega sklopa osebnih podatkov na fizičnih vozniških dovoljenjih in njihovih mikročipih ali kodah QR ter mobilnih vozniških dovoljenjih, da se zagotovi visoka raven varnosti v cestnem prometu po vsej Uniji, v skladu s členom 6(1), točka (e), in, kadar je ustrezno, členom 9(2), točka (g), Uredbe (EU) 2016/679. Taki podatki bi morali biti omejeni na to, kar je potrebno za dokazovanje pravice osebe do vožnje, identifikacijo te osebe ter preverjanje njenih vozniških pravic in identitete. Ta direktiva določa tudi dodatne zaščitne ukrepe za zagotovitev varstva osebnih podatkov, razkritih med postopkom preverjanja.
- (6) Za zagotovitev pravne jasnosti in nemotenega prehoda med to direktivo in Direktivo 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta o vozniških dovoljenjih⁴ bi države članice morale imeti možnost, da na mikročipu shranijo dodatne osebne podatke, če to določa nacionalno pravo, ki je v skladu z Uredbo (EU) 2016/679. Vendar ta direktiva ni pravna podlaga za vključitev takih dodatnih podatkov.
- (7) V nasprotju s tem koda QR, določena s to direktivo, ki omogoča preverjanje verodostojnosti informacij, natisnjenih na fizičnem vozniškem dovoljenju, ne bi smela omogočati shranjevanja drugih informacij kot tistih, ki so navedene na fizičnem vozniškem dovoljenju.
- (8) Ta direktiva ne zagotavlja pravne podlage za vzpostavitev ali vodenje zbirk podatkov na nacionalni ravni za shranjevanje biometričnih podatkov v državah članicah, kar je vprašanje nacionalnega prava, ki mora biti skladno s pravom Unije na področju varstva podatkov. Poleg tega ta direktiva ne zagotavlja pravne podlage za vzpostavitev ali vzdrževanje centralizirane podatkovne zbirke biometričnih podatkov na ravni Unije.
- (9) Potrebne so nadaljnje zaveze za pospešitev boja proti ponarejanju in goljufijam v zvezi z vozniškimi dovoljenji. Zato je zaželeno, da se datum, ki je bil prvotno določen v Direktivi 2006/126/ES in do katerega naj bi vsa fizična vozniška dovoljenja, izdana ali v obtoku, izpolnjevala vse zahteve, določene v pravu Unije, prestavi na zgodnejši datum.

³ Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (UL L 119, 4.5.2016, str. 1).

⁴ Direktiva 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. decembra 2006 o vozniških dovoljenjih (UL L 403, 30.12.2006, str. 18);

- (10) Digitalna preobrazba je ena od prednostnih nalog Unije. V primeru cestnega prometa bo prispevala k odpravi preostalih upravnih ovir za prosto gibanje oseb, kot so tiste, ki se nanašajo na trajanje izdaje fizičnih vozniških dovoljenj. Zato bi bilo treba določiti ločen standard Unije za mobilna vozniška dovoljenja, izdana v Uniji. Za olajšanje digitalne preobrazbe bi bilo treba od [datum sprejetja + 4 leta] kot privzeto izdajati mobilna vozniška dovoljenja, brez poseganja v pravico kandidata, da pridobi fizično dovoljenje ali obe hkrati.
- (11) Mobilno vozniško dovoljenje bi moralo vsebovati informacije, navedene na fizičnem vozniškem dovoljenju, pa tudi informacije, ki omogočajo preverjanje verodostojnosti podatkov ter kazalec za enkratno uporabo. Vendar bi bilo treba zagotoviti, da so tudi v takih primerih osebni podatki, ki so na voljo, omejeni na podatke na fizičnem vozniškem dovoljenju in na to, kar je nujno potrebno za preverjanje verodostojnosti takih podatkov. Ti dodatni podatki bi morali biti drugačni, če ima oseba več mobilnih vozniških dovoljenj, kar je mogoče pod pogojem, da jih izda ista država članica.
- (12) Strategija za trajnostno in pametno mobilnost določa vizijo EU, da bi znatno izboljšala trajnostnost mobilnosti in prometa. Emisije iz sektorja cestnega prometa vključujejo emisije toplogrednih plinov, onesnaževal zraka, hrupa in mikroplastike zaradi obrabe pnevmatik in cest. Način vožnje vpliva na te emisije in ima lahko posledično negativne posledice za okolje in zdravje ljudi. Zato bi moralo usposabljanje voznikom omogočiti, da zmanjšajo svoj prispevek k emisijam, in jih pripraviti na vožnjo brezemisijskih vozil.
- (13) Da bi državljanom in prebivalcem omogočili neposredno uživanje prednosti notranjega trga brez nepotrebne dodatnega upravnega bremena, Uredba (EU) 2018/1724 Evropskega parlamenta in Sveta⁵ zagotavlja dostop do spletnih postopkov, pomembnih za delovanje notranjega trga, tudi za čezmejne uporabnike. Informacije, ki jih zajema ta direktiva, so že zajete v Prilogi I k Uredbi (EU) 2018/1724. Spremeniti bi bilo treba Prilogo II k navedeni uredbi, da se zagotovi, da lahko vsak kandidat koristi popolnoma spletne postopke.
- (14) Vozniška dovoljenja bi bilo treba razvrstiti glede na tipe vozil, za katere zagotavljajo pravico do vožnje. To bi bilo treba storiti na jasn in skladen način ter ob polnem upoštevanju tehničnih značilnosti zadevnih vozil in spretnosti, potrebnih za vožnjo z njimi.
- (15) V skladu s Konvencijo Združenih narodov o pravicah invalidov z dne 13. decembra 2006, katere pogodbenica je EU od 21. januarja 2011, bi bilo treba sprejeti posebne določbe, ki bi invalidom olajšale vožnjo vozil. Zato bi bilo treba državam članicam s predhodnim soglasjem Komisije omogočiti, da iz uporabe člena 6 izključijo nekatere posebne tipe vozil na motorni pogon.
- (16) Najnižjo starost kandidatov za različne kategorije vozniških dovoljenj bi bilo treba določiti na ravni Unije. Vseeno bi bilo državam članicam treba omogočiti, da za vožnjo nekaterih kategorij vozil določijo višjo starostno mejo in s tem dodatno prispevajo k prometni varnosti. Državam članicam bi se v izjemnih okoliščinah moralo dovoliti, da določijo nižje starostne meje zaradi upoštevanja okoliščin v teh državah. Zlasti bi se moralo omogočiti vožnjo gasilskih vozil in vozil, povezanih z

⁵ Uredba (EU) 2018/1724 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 2. oktobra 2018 o vzpostavitvi enotnega digitalnega portala za zagotavljanje dostopa do informacij, do postopkov ter do storitev za pomoč in reševanje težav ter o spremembi Uredbe (EU) št. 1024/2012 (UL L 295, 21.11.2018, str. 1).

vzdrževanjem javnega reda, ter pilotne projekte, povezane z novimi tehnologijami vozil.

- (17) Vzpostaviti bi bilo treba sistem stopnjevitosti, tj. določitev upravičenosti do vozniškega dovoljenja kategorije B kot predpogoj za upravičenost kandidata do nekaterih drugih kategorij, in ekvivalentnosti med kategorijami. Tak sistem bi moral biti delno zavezujoč za vse države članice, hkrati pa bi jim moral omogočati, da ga uporabljajo med seboj na svojih pripadajočih ozemljih. Državam članicam bi moralo biti tudi dovoljeno, da določijo nekatere ekvivalentnosti, omejene samo na njihovo ozemlje.
- (18) Zaradi varnosti v cestnem prometu je treba določiti minimalne zahteve za izdajo vozniškega dovoljenja. Treba bi bilo uskladiti standarde v zvezi z vozniškimi izpiti in podelitvijo vozniškega dovoljenja. S tem v zvezi bi bilo treba opredeliti znanja, spretnosti in ravnanje, povezana z vožnjo vozil na motorni pogon, in na teh elementih zasnovati vozniški izpit ter opredeliti minimalne standarde v zvezi s psihofizično sposobnostjo za vožnjo teh vozil.
- (19) Ob izdaji vozniškega dovoljenja in nato v rednih presledkih bi morali vozniki vozil, ki se uporabljajo za prevoz oseb ali blaga, predložiti dokaz, da izpolnjujejo minimalne standarde psihofizične sposobnosti za vožnjo. Takšne redne kontrole v skladu z nacionalnimi predpisi o izpolnjevanju minimalnih standardov bi prispevale k prostemu gibanju oseb, preprečevanju izkrivljanja konkurence in večjemu upoštevanju posebne odgovornosti voznikov teh vozil. Državam članicam bi bilo treba dovoliti, da predpišejo obveznost zdravstvenega pregleda kot jamstvo za izpolnjevanje minimalnih standardov psihofizične sposobnosti za vožnjo drugih vozil na motorni pogon. Zaradi preglednosti bi morali taki pregledi sovpadati s podaljšanjem vozniških dovoljenj.
- (20) Da bi zagotovili enotne pravice po vsej Uniji in ob upoštevanju varnosti v cestnem prometu, bi morala biti veljavnost vozniških dovoljenj kategorij AM, A1, A2, A, B1 in B 15 let, kategorij C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 in D1E pa pet let. Državam članicam bi moralo biti dovoljeno, da v izjemnih primerih, kot so opredeljeni v tej direktivi, določijo krajšo veljavnost.
- (21) Da bi se države članice in v ustrezno utemeljenih primerih Unija kot celota lahko odzvale na krize, ki nacionalnim organom onemogočajo podaljšanje vozniških dovoljenj, katerih veljavnost bi sicer potekla, bi bilo treba omogočiti podaljšanje upravne veljavnosti takih vozniških dovoljenj za nujno potrebno obdobje.
- (22) Načelo „en imetnik – eno dovoljenje“ bi moralo vsaki osebi preprečiti, da bi imela več kot eno fizično vozniško dovoljenje. Kljub temu bi bilo treba načelo razširiti, da bi se upoštevale tehnične posebnosti mobilnih vozniških dovoljenj.
- (23) Zaradi prometne varnosti bi morale države članice imeti možnost, da uporabijo svoje nacionalne predpise o odvzemu, začasnem odvzemu, podaljšanju in razveljavitvi vozniških dovoljenj za vse imetnike dovoljenj, ki imajo običajno prebivališče na njihovem ozemlju.
- (24) Vozniki z vozniškim dovoljenjem, ki ga je izdala država članica, v kateri prebivajo, po zamenjavi z vozniškim dovoljenjem, ki ga je izdala tretja država, bi morali imeti pravico do vožnje po vsej Uniji, kot če bi dovoljenje prvotno pridobili v Uniji. Takšna zamenjava bi lahko imela različne učinke na varnost v cestnem prometu in prsto gibanje oseb.
- (25) Komisija bi morala biti pooblaščenca za sprejetje sklepa, s katerim bi opredelila tretje države, ki zagotavljajo primerljivo raven varnosti v cestnem prometu kot Unija, in

imetnikom dovoljenj, ki so jih izdale te države, omogočila, da zamenjajo svoja vozniška dovoljenja pod podobnimi pogoji, kot če bi jih izdala država članica. Ti pogoji bi morali biti podrobni in natančno opredeljeni za vse ustrezne kategorije vozniških dovoljenj.

- (26) Kar zadeva vozniška dovoljenja, izdana v tretjih državah, ki niso predmet take odločbe Komisije ali za katera taka odločba izrecno ne dovoljuje ali prepoveduje zamenjave, bi bilo treba državam članicam dovoliti, da jih zamenjajo v skladu s svojimi nacionalnimi pravili, če na zamenjanem dovoljenju uporabljajo ustrezno kodo Unije. Kadar imetnik takega dovoljenja spremeni prebivališče v novo državo članico, se od slednje ne bi smelo zahtevati, da za tako dovoljenje uporabi načelo vzajemnega priznavanja.
- (27) „Turizem vozniških dovoljenj“, tj. praksa spreminjanja prebivališča z namenom pridobitve novega vozniškega dovoljenja za izogib učinkom prepovedi vožnje, ki velja v drugi državi članici, je zelo razširjen pojav, ki negativno vpliva na varnost v cestnem prometu. Vozniki zaradi spremembe prebivališča ne bi smeli biti izvzeti iz zahtev za ponovno pridobitev pravice do vožnje ali vozniškega dovoljenja. Hkrati bi bilo treba pojasniti, da bi neko ravnanje državljanov smelo voditi do prepovedi vožnje za nedoločen čas le, kadar je to ustrezno utemeljeno, in da bi učinek take odločitve moral biti omejen na ozemlje države članice, ki je prepoved izdala.
- (28) Za nekatere kategorije vozniških dovoljenj bi bilo treba uvesti shemo vožnje s spremstvom na ravni Unije, da bi se izboljšala varnost v cestnem prometu. Pravila takšnega sistema bi morala kandidatom omogočiti, da pridobijo vozniška dovoljenja za ustrezne kategorije, preden dosežejo zahtevano najnižjo starost. Vendar bi moral biti pogoj za uporabo teh vozniških dovoljenj spremstvo izkušenega voznika. V takih primerih bi bilo treba državam članicam zaradi varnosti v cestnem prometu dovoliti, da na svojem ozemlju opredelijo strožje pogoje in pravila v zvezi z vozniškimi dovoljenji, ki so jih izdale.
- (29) Shema vožnje s spremstvom bi morala brez poseganja v splošni cilj izboljšanja varnosti v cestnem prometu povečati dostopnost in privlačnost poklica voznika tovornjaka za mlajše generacije, da bi razširili njihove poklicne možnosti in pomagali pri odpravljanju pomanjkanja voznikov v Uniji. Zato bi morala zajemati vozniška dovoljenja kategorije C in dovoljenja kategorije B, ki so pogoj za pridobitev prvih.
- (30) Zagotoviti bi bilo treba, da vozniki, ki na novo pridobijo vozniško dovoljenje določene kategorije, zaradi svoje neizkušenosti ne ogrožajo varnosti v cestnem prometu. Za te voznike začetnike bi bilo treba določiti dveletno poskusno dobo, med katero bi morala zanje po vsej Uniji veljati strožja pravila in kazni za kršitev teh pravil zaradi vpliva alkohola. Kazni za tako ravnanje bi morale biti učinkovite, sorazmerne, odvračilne in nediskriminatorne, njihova strogost pa bi morala v največji možni meri upoštevati srednje- in dolgoročne cilje Unije glede prepolovitve in skorajšnje odprave smrtnih žrtev in hudih telesnih poškodb. V zvezi z vsemi drugimi omejitvami za voznike začetnike bi bilo treba državam članicam dovoliti, da na svojem ozemlju prosto uvedejo dodatna pravila.
- (31) Določiti bi bilo treba minimalne standarde za poklic člana izpitne komisije in za zahteve za usposabljanje za člana izpitne komisije, s čimer naj se izboljša znanje in spretnosti izpitne komisije, zagotovi objektivnejše ocenjevanje kandidatov za pridobitev vozniškega dovoljenja in poveča usklajenost vozniških izpitov. Poleg tega bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov za spremembo in prilagoditev teh minimalnih standardov tehničnemu, operativnemu ali znanstvenemu razvoju na tem področju, kadar je to ustrezno.

- (32) Pojem običajnega prebivališča bi bilo treba opredeliti tako, da bi bilo mogoče rešiti težave, ki se pojavijo, kadar običajnega prebivališča ni mogoče ugotoviti na podlagi poklicnih ali družinskih vezi. Prav tako je treba zagotoviti možnost, da kandidati opravljajo teoretične ali praktične preizkuse v državi članici, katere državljanstvo imajo, kadar njihova država članica običajnega prebivališča ne omogoča opravljanja teh preizkusov v uradnem jeziku prve države. Določiti bi bilo treba posebna pravila za diplomate in njihove družine, kadar njihova misija zahteva, da dlje časa živijo v tujini.
- (33) Države članice bi si morale pomagati med seboj pri izvajanju te direktive. Kadar je to mogoče, bi morale za zagotavljanje takšne pomoči uporabiti omrežje EU za vozniška dovoljenja. Omrežje EU za vozniška dovoljenja (RESPER) je središče za izmenjavo informacij med nacionalnimi organi, pristojnimi za izdajanje vozniških dovoljenj, in lažje izvajanje te direktive.
- (34) Namen omrežja EU za vozniška dovoljenja je zagotoviti priznavanje dokumentov in pravic, pridobljenih v državah članicah, boriti se proti ponarejanju dokumentov, preprečiti izdajanje več dovoljenj in olajšati izvrševanje prepovedi vožnje. Državam članicam bi bilo treba zlasti omogočiti, da sistematično preverjajo, ali so razlogi, ki so privedli do kakršnih koli predhodno uvedenih omejitev, začasnih odvzemov, odvzemov ali razveljavitev vozniškega dovoljenja ali pravice do vožnje, odpravljani. Uporaba RESPER za izvajanje drugih aktov Unije bi morala biti dovoljena le, kadar je ta uporaba izrecno določena v tej direktivi.
- (35) Da se omogoči priprava smiselnih poročil o izvajanju te direktive, bi morala Komisija na letni ravni prejeti informacije o številu izdanih, podaljšanih, nadomeščenih, odvzetih in zamenjanih vozniških dovoljenj za vsako kategorijo, vključno s podatki o izdaji in uporabi mobilnih vozniških dovoljenj.
- (36) Za doseganje ciljev te direktive, zlasti za prilagoditev njenih prilog tehničnemu, operativnemu ali znanstvenemu razvoju, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 PDEU sprejme akte v zvezi s spremembami delov A, B in D Priloge I, ki ureja specifikacije za fizična vozniška dovoljenja; spremembami dela C Priloge I, ki določa specifikacije za mobilna vozniška dovoljenja; spremembami dela E Priloge I, ki ureja pravila o uporabi nacionalnih kod in kod Unije; spremembami prilog II, III, V in VI, ki določajo nekatere minimalne zahteve glede izdaje, veljavnosti in podaljšanja vozniških dovoljenj, ter spremembami Priloge IV, ki določa minimalne standarde za člane izpitne komisije. Tako pooblastilo bi bilo treba podeliti za obdobje petih let, saj na področjih, ki jih urejajo te priloge, pogosto prihaja do tehničnega, operativnega in znanstvenega razvoja. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje⁶. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.
- (37) V okviru postopne digitalizacije in avtomatizacije, vse strožjih zahtev za zmanjšanje emisij v cestnem prometu ter stalnega tehnološkega napredka vozil na motorni pogon je treba osveževati znanje vseh voznikov o varnosti v cestnem prometu in trajnostnosti. Spodbujanje vseživljenjskega učenja je lahko ključno za osveževanje

⁶ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

spretnosti izkušenih voznikov na področju varnosti v cestnem prometu, novih tehnologij, okolju prijazne vožnje, ki zmanjšuje porabo goriva in emisije, ter upravljanja hitrosti.

- (38) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te direktive bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za opredelitev: funkcij interoperabilnosti in varnostnih ukrepov, ki se uporabljajo za kode QR, uvedene na fizičnih vozniških dovoljenjih; določb v zvezi z interoperabilnostjo, varnostjo in preizkušanjem mobilnih vozniških dovoljenj; podaljšanja obdobja upravne veljavnosti vozniških dovoljenj po vsej Uniji v primeru krize; vsebine samoocene psihofizične sposobnosti, ki jo morajo izvesti vozniki iz skupine 1; pogojev zamenjave vozniških dovoljenj iz tretjih držav za vozniška dovoljenja, ki so jih izdale države članice, ne da bi se na vozniskem dovoljenju zabeležila zamenjava, ter interoperabilnosti nacionalnih sistemov, povezanih z omrežjem EU za vozniška dovoljenja, in varstvo osebnih podatkov, izmenjanih v tem okviru. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta⁷.
- (39) Zaradi doslednosti bi bilo treba spremeniti Direktivo (EU) 2022/2561 Evropskega parlamenta in Sveta⁸, ki obravnava nekatere zadeve, zajete v tej direktivi, ter Uredbo (EU) 2018/1724.
- (40) Direktivo 126/2006/ES in Uredbo Komisije (EU) št. 383/2012⁹ bi bilo treba razveljaviti.
- (41) Države članice ne morejo zadovoljivo doseči ciljev te direktive, saj bi pravila, ki urejajo izdajanje, podaljšanje, nadomestitev in zamenjavo vozniških dovoljenj, privedla do tako različnih zahtev, da ne bi bilo mogoče doseči ravni varnosti v cestnem prometu in prostega gibanja državljanov, določene v usklajenih pravilih; zato se ti cilji lažje dosežejo z določitvijo minimalnih zahtev na ravni Unije. Unija lahko zato sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.
- (42) V skladu s členom 42(1) Uredbe (EU) 2018/1725 je bilo opravljeno posvetovanje z Evropskim nadzornikom za varstvo podatkov, ki je mnenje podal [DD/MM/YYYY].
- (43) V skladu s Skupno politično izjavo z dne 28. septembra 2011 držav članic in Komisije o obrazložitvenih dokumentih¹⁰ se države članice zavezujejo, da bodo v upravičenih primerih obvestilu o ukrepih za prenos priložile enega ali več dokumentov, v katerih se pojasni razmerje med elementi direktive in ustreznimi deli nacionalnih instrumentov za prenos. Zakonodajalec meni, da je posredovanje takih dokumentov v primeru te direktive upravičeno –

⁷ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

⁸ Direktiva (EU) 2022/2561 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2022 o temeljnih kvalifikacijah in rednem usposabljanju voznikov nekaterih cestnih vozil za prevoz blaga ali potnikov (UL L 330, 23.12.2022, str. 46).

⁹ Uredba Komisije (EU) št. 383/2012 z dne 4. maja 2012 o določitvi tehničnih zahtev v zvezi z vozniskimi dovoljenji, ki vključujejo medij za shranjevanje (mikročip) (UL L 120, 5.5.2012, str. 1).

¹⁰ UL C 369, 17.12.2011, str. 14.

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Predmet urejanja in področje uporabe

1. Ta direktiva določa skupna pravila o:
 - (a) vzorcih, standardih in kategorijah vozniških dovoljenj;
 - (b) izdajanju, veljavnosti, podaljševanju in vzajemnem priznavanju vozniških dovoljenj;
 - (c) nekaterih vidikih zamenjave, nadomestitve, odvzema, omejitve, začasnega odvzema in razveljavitve vozniških dovoljenj;
 - (d) nekaterih vidikih, ki se uporabljajo za voznike začetnike.
2. Ta direktiva se ne uporablja za vozila na motorni pogon, na kolesih ali gosenicah, ki imajo najmanj dve osi ter katerih glavna funkcija je vlečna moč, zasnovana pa so predvsem za vlečenje, potiskanje, prevažanje ali pogon različnih orodij, naprav ali priklopnih vozil, ki se uporabljajo v kmetijstvu ali gozdarstvu, in katerih uporaba za prevoz oseb ali blaga po cesti ali za vleko vozil, ki se uporabljajo za prevoz oseb ali blaga na cesti, je samo sekundarna funkcija.

Člen 2

Oprelitev pojmov

V tej direktivi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (1) „vozniško dovoljenje“ pomeni elektronski ali fizični dokument, ki potrjuje pravico do vožnje vozil na motorni pogon in navaja pogoje, pod katerimi lahko imetnik vozi;
- (2) „fizično vozniško dovoljenje“ pomeni vozniško dovoljenje v fizični obliki, izdano v skladu s členom 4;
- (3) „mobilno vozniško dovoljenje“ pomeni vozniško dovoljenje v digitalni obliki, izdano v skladu s členom 5;
- (4) „vozilo na motorni pogon“ pomeni katerokoli vozilo na lastni pogon, ki vozi po cesti in ni tirno vozilo;
- (5) „dvokolesno vozilo“ pomeni vozilo iz člena 4(2), točka (a), Uredbe (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta¹¹;
- (6) „trikolesno vozilo“ pomeni vozilo iz člena 4(2), točka (b), Uredbe (EU) št. 168/2013;
- (7) „lahki štirikolesnik“ pomeni vozilo iz člena 4(2), točka (f), Uredbe (EU) št. 168/2013;
- (8) „motorno kolo“ pomeni dvokolesno vozilo z bočno prikolico ali brez nje iz člena 4(2), točki (c) in (d), Uredbe (EU) št. 168/2013;

¹¹ Uredba (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. januarja 2013 o odobritvi in tržnem nadzoru dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov (UL L 60, 2.3.2013, str. 52).

- (9) „trikolesnik na motorni pogon“ pomeni vozilo s tremi simetrično nameščenimi kolesi iz člena 4(2), točka (e), Uredbe (EU) št. 168/2013.
- (10) „motorno vozilo“ pomeni vsako vozilo na motorni pogon, ki se običajno uporablja za prevoz oseb ali blaga po cesti ali za cestno vleko vozil, ki se uporabljajo za prevoz oseb ali blaga. Ta pojem vključuje trolejbus, to so vozila, priključena na električni drsnik, ki ne vozijo po tirih;
- (11) „težki štirikolesnik“ pomeni vozilo iz člena 4(2), točka (g), Uredbe (EU) št. 168/2013;
- (12) „prepoved vožnje“ pomeni vsako odločitev, ki ima za posledico odvzem, razveljavitev, omejitev ali začasni odvzem vozniškega dovoljenja ali pravice do vožnje voznika vozila na motorni pogon in zoper katero ni več mogoče vložiti pritožbe. Tak ukrep je lahko primarna, sekundarna ali dopolnilna sankcija ali varnostni ukrep.

Člen 3

Standardne specifikacije Unije za vozniška dovoljenja in vzajemno priznavanje

1. Države članice zagotovijo, da se njihova nacionalna vozniška dovoljenja izdajajo v skladu z določbami te direktive ter s standardnimi specifikacijami Unije in drugimi merili na podlagi:
 - (a) člena 4 za fizična vozniška dovoljenja;
 - (b) člena 5 za mobilna vozniška dovoljenja.
2. Države članice zagotovijo, da so fizična in mobilna vozniška dovoljenja, izdana isti osebi, popolnoma enakovredna in navajajo popolnoma enake pravice in pogoje, pod katerimi je ta oseba pooblaščen za vožnjo.
3. Države članice kot predpogoj pri izdaji, zamenjavi, podaljšanju ali zamenjavi vozniškega dovoljenja v eni obliki od kandidata ne smejo zahtevati, da ima pri sebi vozniško dovoljenje v drugi obliki.
4. Države članice do [datum sprejetja + 4 leta] zagotovijo, da se kot privzeto izdajajo samo mobilna vozniška dovoljenja. Države članice se lahko odločijo za izdajanje mobilnih vozniških dovoljenj pred tem datumom.
5. Z odstopanjem od odstavka 4 države članice na zahtevo kandidata zagotovijo možnost, da se namesto mobilnega vozniškega dovoljenja ali skupaj z njim izda fizično vozniško dovoljenje.
6. Vozniška dovoljenja, ki jih izdajajo države članice, se vzajemno priznavajo.
7. Z odstopanjem od odstavka 6 države članice vzajemno priznajo le mobilna vozniška dovoljenja, ki so bila izdana po [datum sprejetja + 3 leta] v skladu s členom 5. Mobilna vozniška dovoljenja, ki so bila izdana pred tem datumom, vendar izpolnjujejo zahteve iz člena 5, se vzajemno priznajo po tem datumu.

Člen 4

Fizična vozniška dovoljenja

1. Države članice izdajo fizična vozniška dovoljenja na podlagi standardnih specifikacij Unije iz dela A1 Priloge I.
2. Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe za preprečevanje vsakršnega tveganja ponarejanja vozniških dovoljenj, vključno z vzorci vozniških dovoljenj, izdanih pred začetkom veljavnosti te direktive. O tem obvestijo Komisijo.

Fizično vozniško dovoljenje se zaščiti pred ponarejanjem v skladu s standardnimi specifikacijami Unije iz dela A2 Priloge I. Države članice lahko uvedejo dodatne varnostne elemente.

3. Kadar imetnik veljavnega fizičnega vozniškega dovoljenja, ki nima obdobja veljavnosti, pridobi običajno prebivališče v državi članici, ki ni izdajateljica vozniškega dovoljenja, lahko država članica gostiteljica uporabi obdobja veljavnosti iz člena 10(2), tako da po preteku dveh let od datuma, ko je imetnik pridobil običajno prebivališče na njenem ozemlju, podaljša vozniško dovoljenje.
4. Države članice zagotovijo, da do 19. januarja 2030 vsa fizična vozniška dovoljenja, ki so izdana ali so v obtoku, izpolnjujejo vse zahteve te direktive.
5. Države članice lahko kot sestavni del fizičnega vozniškega dovoljenja vključijo pomnilniški medij (mikročip). Če se država članica odloči, da bo v svoje fizično vozniško dovoljenje vključila mikročip, se lahko, kadar to določa njena nacionalna zakonodaja v zvezi z vozniškimi dovoljenji, odloči tudi, da bo na mikročipu shranila dodatne podatke poleg tistih iz dela D Priloge I.

Kadar države članice vključijo mikročip kot del fizičnega vozniškega dovoljenja, upoštevajo tehnične zahteve iz dela B Priloge I. Uvedejo lahko dodatne varnostne elemente.

Države članice v primeru, da se odločijo za vključitev mikročipa v svoja fizična vozniška dovoljenja ali kakršno koli spremembo take odločitve, o tem obvestijo Komisijo v treh mesecih od sprejetja te odločitve. Države članice, ki so na svoja fizična vozniška dovoljenja že vključile mikročip, o tem obvestijo Komisijo v treh mesecih od datuma začetka veljavnosti te direktive.

6. Kadar mikročip ni vključen kot del fizičnega vozniškega dovoljenja, se lahko države članice odločijo, da na fizična vozniška dovoljenja, ki jih izdajo, na za to rezervirano mesto natisnejo kodo QR. Koda QR omogoča preverjanje verodostojnosti informacij, navedenih na fizičnem vozniškem dovoljenju.
7. Države članice zagotovijo, da preveritelj ne shranjuje osebnih podatkov, potrebnih za preverjanje informacij, navedenih na fizičnem vozniškem dovoljenju, in da organ izdajatelj vozniškega dovoljenja ni obveščen o postopku preverjanja.

Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi podrobne določbe v zvezi s funkcijami interoperabilnosti in varnostnimi ukrepi, ki jih morajo izpolnjevati kode QR, natisnjene na fizičnih vozniških dovoljenjih. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 22(2).

Države članice v primeru, da se odločijo za vključitev kode QR na svoja fizična vozniška dovoljenja ali kakršno koli spremembo take odločitve, o tem obvestijo Komisijo v treh mesecih od sprejetja te odločitve.

8. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 21 o spremembi delov A, B in D Priloge I, kadar je ustrezno, da bi se upošteval tehnični, operativni ali znanstveni razvoj.

Člen 5

Mobilna vozniška dovoljenja

1. Države članice izdajo mobilna vozniška dovoljenja na podlagi standardnih specifikacij Unije iz dela C Priloge I.
2. Države članice zagotovijo, da so elektronske aplikacije za mobilna vozniška dovoljenja brezplačno na voljo osebam, ki imajo običajno prebivališče na njihovem ozemlju ali so drugače upravičene do mobilnih vozniških dovoljenj, ki so jih izdale, da se omogoči preverjanje obstoja vozniških pravic imetnika vozniškega dovoljenja.

Te aplikacije temeljijo na evropskih denarnicah za digitalno identiteto, izdanih v skladu z Uredbo (EU) št. 910/2014 Evropskega parlamenta in Sveta¹².

3. Države članice objavijo in redno posodabljujejo seznam razpoložljivih elektronskih aplikacij, ki se vzpostavijo in vzdržujejo za namene tega člena.

Države članice zagotovijo, da elektronske aplikacije ne vsebujejo ali, v primeru uporabe kazalca, ne dajejo na voljo več podatkov, kot je navedeno v delu D Priloge I.

4. Države članice objavijo informacije, potrebne za dostop do nacionalnih sistemov iz dela C Priloge I, ki se uporabljajo za preverjanje mobilnih vozniških dovoljenj, in se o tem med seboj redno obveščajo.

Države članice zagotovijo, da preveritelj ne shranjuje osebnih podatkov, potrebnih za preverjanje vozniških pravic imetnika mobilnega vozniškega dovoljenja, in da organ izdajatelj vozniškega dovoljenja informacije, prejete v obvestilu, obdeluje le za namen odziva na zahtevo za preverjanje.

5. Države članice obvestijo Komisijo o seznamu ustreznih nacionalnih sistemov, pooblaščenih za izdajanje podatkov in kazalcev za mobilna vozniška dovoljenja. Komisija na varen način in v elektronsko podpisani ali ožigosani obliki, primerni za avtomatizirano obdelavo, da seznam takih nacionalnih sistemov držav članic na voljo javnosti.
6. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 21 o spremembi dela C Priloge I, kadar je ustrezno, da bi se upošteval tehnični, operativni ali znanstveni razvoj.
7. Komisija do [datum sprejetja + 18 mesecev] sprejme izvedbene akte, s katerimi določi podrobne določbe v zvezi z interoperabilnostjo, varnostjo in preizkušanjem mobilnih vozniških dovoljenj, vključno z elementi preverjanja in vmesnikom z nacionalnimi sistemi. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 22(2).

Člen 6

Kategorije vozniških dovoljenj

¹² Uredba (EU) št. 910/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 2014 o elektronski identifikaciji in storitvah zaupanja za elektronske transakcije na notranjem trgu (UL L 257, 28.8.2014, str. 73).

1. Z vozniškim dovoljenjem se dovoli vožnja vozil na motorni pogon, ki spadajo v naslednje kategorije:

(a) mopedi:

kategorija AM:

- dvo- ali trikolesna vozila z največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo, ki ne presega 45 km/h (razen vozil, katerih največja konstrukcijsko določena hitrost je manjša ali enaka 25 km/h);
- lahki štirikolesniki;

(b) motorna kolesa in trikolesniki na motorni pogon:

(i) kategorija A1:

- motorna kolesa s prostornino valja, ki ne presega 125 kubičnih centimetrov, z močjo, manjšo od 11 kW, in z razmerjem moči/teže, ki ne presega 0,1 kW/kg;
- trikolesniki na motorni pogon, katerih moč ne presega 15 kW;

(ii) kategorija A2:

- motorna kolesa z močjo, manjšo od 35 kW, in z razmerjem moči/teže, ki ne presega 0,2 kW/kg in ki ne izvira iz vozila z močjo, večjo od 70 kW;

(iii) kategorija A:

- motorna kolesa;
- trikolesniki na motorni pogon z močjo, ki presega 15 kW;

(c) motorna vozila:

(i) kategorija B1:

- težki štirikolesniki.

Kategorija B1 je izbirna; v državah članicah, ki te kategorije vozniškega dovoljenja ne uvedejo, se zahteva za vožnjo teh vozil vozniško dovoljenje za kategorijo B.

Države članice se lahko tudi odločijo, da bodo to kategorijo uvedle izključno za vozila iz člena 9(4), prvi pododstavek, točka (c), in pod pogoji iz navedenega odstavka. Če se država članica odloči, da bo to storila, to označi na vozniškem dovoljenju z uporabo kode Unije 60.03;

(ii) kategorija B:

- motorna vozila z največjo dovoljeno maso, ki ni večja od 3 500 kg, zasnovana in izdelana za prevoz največ osem potnikov poleg voznika;
- motorna vozila v tej kategoriji se lahko kombinirajo s priklopnikom, katerega največja dovoljena masa ne presega 750 kg.

Brez poseganja v pravila o homologaciji zadevnih vozil se lahko motorna vozila v tej kategoriji kombinirajo s priklopnikom, katerega največja dovoljena masa presega 750 kg, pod pogojem da največja dovoljena masa takšne kombinacije ne presega 4 250 kg. V primeru, da takšna kombinacija presega 3 500 kg, države članice v skladu z določbami Priloge V zahtevajo, da se lahko tako kombinacijo vozi le po:

- končanem usposabljanju ali

- opravljenem preizkusu spretnosti in ravnanja.

Države članice lahko zahtevajo tudi tako usposabljanje in hkrati opravljen preizkus spretnosti in ravnanja.

Države članice označijo pravico do vožnje take kombinacije na vozniškem dovoljenju z ustrežno kodo Unije iz dela E Priloge I;

(iii) kategorija BE:

- brez poseganja v pravila o homologaciji zadevnih vozil kombinacija vozil, sestavljena iz vlečnega vozila kategorije B in priklopnika ali polpriklopnika, pri čemer največja dovoljena masa priklopnika ali polpriklopnika ne presega 3 500 kg;

(iv) kategorija C1:

- motorna vozila, ki ne spadajo v kategoriji D1 ali D in katerih največja dovoljena masa presega 3 500 kg, vendar je manjša od 7 500 kg, ter ki so zasnovana in izdelana za prevoz največ osem potnikov poleg voznika;
- motorna vozila v tej kategoriji se lahko kombinirajo s priklopnikom z največjo dovoljeno maso, ki ne presega 750 kg;

(v) kategorija C1E:

- brez poseganja v pravila o homologaciji zadevnih vozil kombinacije vozil, sestavljene iz vlečnega vozila kategorije C1 in priklopnika ali polpriklopnika, pri čemer največja dovoljena masa priklopnika ali polpriklopnika presega 750 kg, pod pogojem, da dovoljena masa kombinacije ne presega 12 000 kg;
- brez poseganja v pravila o homologaciji zadevnih vozil kombinacije vozil, sestavljene iz vlečnega vozila kategorije B in priklopnika ali polpriklopnika, pri čemer največja dovoljena masa priklopnika ali polpriklopnika presega 3 500 kg, pod pogojem, da dovoljena masa kombinacije ne presega 12 000 kg;

(vi) kategorija C:

- motorna vozila, ki ne spadajo v kategoriji D1 ali D in katerih največja dovoljena masa presega 3 500 kg ter ki so zasnovana in izdelana za prevoz največ osem potnikov poleg voznika.
- Motorna vozila v tej kategoriji se lahko kombinirajo s priklopnikom z največjo dovoljeno maso, ki ne presega 750 kg;

(vii) kategorija CE:

- brez poseganja v pravila o homologaciji zadevnih vozil kombinacije vozil, sestavljene iz vlečnega vozila kategorije C in priklopnika ali polpriklopnika, pri čemer največja dovoljena masa priklopnika ali polpriklopnika presega 750 kg;

(viii) kategorija D1:

- motorna vozila, ki so zasnovana in izdelana za prevoz največ 16 potnikov poleg voznika ter katerih največja dolžina ne presega 8 m;
- motorna vozila v tej kategoriji se lahko kombinirajo s priklopnikom z največjo dovoljeno maso, ki ne presega 750 kg.

(ix) kategorija D1E:

- brez poseganja v pravila o homologaciji zadevnih vozil kombinacije vozil, sestavljene iz vlečnega vozila kategorije D1 in priklopnika ali polpriklopnika, pri čemer največja dovoljena masa priklopnika ali polpriklopnika presega 750 kg;
 - (x) kategorija D:
 - motorna vozila, ki so zasnovana in izdelana za prevoz več kot osem potnikov poleg voznika; motorna vozila, za katere velja vozniško dovoljenje za kategorijo D, se lahko kombinirajo s priklopnikom z največjo dovoljeno maso, ki ne presega 750 kg;
 - (xi) kategorija DE:
 - brez poseganja v pravila o homologaciji zadevnih vozil kombinacije vozil, sestavljene iz vlečnega vozila kategorije D in priklopnika, katerega največja dovoljena masa presega 750 kg;
2. S predhodnim soglasjem Komisije, ki oceni vpliv predlaganega ukrepa na varnost v cestnem prometu, lahko države članice iz uporabe tega člena izključijo nekatere posebne tipe vozil na motorni pogon, vključno s posebnimi vozili za invalide.
- Države članice lahko iz uporabe te direktive izključijo tipe vozil, ki jih uporabljajo oborožene sile in civilna zaščita oziroma tipe vozil pod njihovim nadzorom. O tem obvestijo Komisijo.

Člen 7

Najnižje starosti

1. Najnižja starost za izdajo vozniškega dovoljenja je:
- (a) 16 let za kategorije AM, A1 in B1;
 - (b) 18 let za kategorije A2, B, BE, C1 in C1E;
 - (c) v zvezi s kategorijo A:
 - (i) 20 let za motorna kolesa. Vendar pa je vožnja motornih koles iz te kategorije dovoljena le osebam, ki imajo vsaj dvoletne vozniške izkušnje z vožnjo motornih koles, za katere velja vozniško dovoljenje za kategorijo A2. Pogoju dvoletnih izkušenj se lahko opusti, če je kandidat star najmanj 24 let;
 - (ii) 21 let za trikolesnike na motorni pogon z močjo nad 15 kW;
 - (d) 21 let za kategorije C, CE, D1 in D1E;
 - (e) 24 let za kategorije D in DE.
2. Države članice lahko zvišajo ali znižajo najnižjo starost za izdajo vozniškega dovoljenja:
- (a) za kategorijo AM navzdol do 14 let ali navzgor do 18 let;
 - (b) za kategorijo B1 navzgor do 18 let;
 - (c) za kategorijo A1 navzgor do 18 let, če sta izpolnjena oba naslednja pogoja:
 - (i) med najnižjo starostjo za kategorijo A1 in najnižjo starostjo za kategorijo A2 sta dve leti razlike;

- (ii) zahteva se najmanj dve leti izkušenj za motorna kolesa kategorije A2, preden se lahko dovoli vožnja motornih koles za kategorijo A, kot je navedeno v odstavku 1, točka (c)(i);
 - (d) za kategoriji B in BE navzdol do 17 let.
3. Države članice lahko znižajo najnižjo starost za kategorijo C do 18 let in za kategorijo D do 21 let v zvezi z:
- (a) vozili, ki jih uporabljajo gasilske službe, in vozili, ki se uporabljajo za vzdrževanje javnega reda in miru;
 - (b) vozili, ki se uporabljajo za preskuse na cesti za namen popravil ali vzdrževanja.
4. Vozniška dovoljenja, ki se izdajo v skladu z odstavkoma 2 in 3, so veljavna le na ozemlju države članice izdajateljice, dokler imetnik dovoljenja ne doseže najnižje starostne meje iz odstavka 1.
- Države članice lahko na svojem ozemlju priznajo veljavnost vozniških dovoljenj, izdanih voznikom, starim manj kakor določeno z najnižjimi starostnimi mejami iz odstavka 1.
5. Z odstopanjem od odstavka 1, točki (d) in (e), tega člena je za izdajo vozniškega dovoljenja, kadar ima kandidat spričevalo o strokovni usposobljenosti iz člena 6 Direktive (EU) 2022/2561, najnižja starost naslednja:
- (a) najnižja starost iz člena 5(2), točka (a)(i), Direktive (EU) 2022/2561 za kategoriji C in CE;
 - (b) najnižja starost iz člena 5(3), točka (a)(i), drugi pododstavek, navedene direktive za kategoriji D1 in D1E;
 - (c) najnižja starost iz člena 5(3), točka (a)(i), prvi pododstavek, člena 5(3), točka (a)(ii), prvi pododstavek, ter člena 5(3), točka (b), navedene direktive za kategoriji D in DE.

Kadar država članica v skladu s členom 5(3), točka (a)(i), drugi pododstavek, ali členom 5(3), točka (a)(ii), drugi pododstavek, Direktive (EU) 2022/2561 na svojem ozemlju dovoli vožnjo pri nižji starosti, je vozniško dovoljenje veljavno le na ozemlju države članice izdajateljice, dokler imetnik dovoljenja ne dopolni ustrezne najnižje starosti iz prvega pododstavka tega odstavka in pridobi spričevala o strokovni usposobljenosti.

Člen 8

Pogoji in omejitve

1. Države članice označijo vozniška dovoljenja, izdana osebi, za katero velja eden ali več pogojev, pod katerimi je ta oseba pooblaščen za vožnjo. V ta namen države članice uporabljajo ustrezne kode Unije iz dela E Priloge I. Za pogoje, ki niso zajeti v delu E Priloge I, lahko uporabijo nacionalne kode.
- Če je vozniku zaradi fizične nezmožnosti dovoljena samo vožnja nekaterih tipov vozil ali vozil, prilagojenih takim nezmožnostim, se preizkus spretnosti in ravnanja iz člena 10(1) opravi v takem vozilu.

2. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 21 o spremembi dela E Priloge I, kadar je ustrezno, da bi se upošteval tehnični, operativni ali znanstveni razvoj.

Člen 9

Stopnjevitost in ekvivalentnost kategorij

1. Vozniška dovoljenja za kategorije BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D in DE se izdajo samo voznikom, ki so že upravičeni do vožnje vozil kategorije B.
2. Veljavnost voznških dovoljenj se določi na naslednji način:
 - (a) dovoljenja, izdana za kategorije C1E, CE, D1E ali DE, so veljavna za skupino vozil v kategoriji BE;
 - (b) dovoljenja, izdana za kategorijo CE, so veljavna za kategorijo DE, v kolikor so njihovi imetniki upravičeni do vožnje vozil v kategoriji D;
 - (c) dovoljenja, izdana za kategorijo C1E ali CE, so veljavna za kategorijo D1E, v kolikor so njihovi imetniki upravičeni do vožnje vozil v kategoriji D1;
 - (d) dovoljenja, izdana za kategorijo CE in DE, so veljavna za skupino vozil v kategorijah C1E oziroma D1E;
 - (e) dovoljenja, izdana za katero koli kategorijo, so veljavna za vozila v kategoriji AM, vendar pa lahko država članica za voznška dovoljenja, izdana na njenem ozemlju, omeji ekvivalentnost za kategorijo AM na kategorije A1, A2 in A, če država članica uvede praktični preizkus kot pogoj za pridobitev kategorije AM;
 - (f) dovoljenja, izdana za kategorijo A2, so veljavna tudi za kategorijo A1;
 - (g) dovoljenja, izdana za kategorijo A, B, C ali D, so veljavna za kategorijo A1, A2, B1, C1 oziroma D1;
 - (h) voznško dovoljenje za kategorijo B dve leti po prvi izdaji velja za vožnjo vozil na alternativna goriva iz člena 2 Direktive Sveta 96/53/ES¹³ z največjo dovoljeno maso nad 3 500 kg, ki pa ne presega 4 250 kg, brez priklopnika.
3. Države članice lahko za vožnjo na svojem ozemlju odobrijo naslednje ekvivalentnosti:
 - (a) trikolesnike na motorni pogon z dovoljenjem za kategorijo B za trikolesnike na motorni pogon z močjo, ki presega 15 kW, pod pogojem, da je imetnik dovoljenja za kategorijo B star najmanj 21 let;
 - (b) motorna kolesa kategorije A1 z dovoljenjem za kategorijo B.

Ekvivalentnosti iz prvega pododstavka vzajemno priznavajo države članice, ki so jih odobrile.

Države članice na voznškem dovoljenju ne navedejo pravice imetnika do vožnje vozil iz prvega pododstavka drugače kot z ustrezno kodo Unije iz dela E Priloge I.

¹³ Direktiva Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L 235, 17.9.1996, str. 59).

Države članice nemudoma obvestijo Komisijo o ekvivalentnostih iz prvega pododstavka, ki se odobrijo na njihovem ozemlju, vključno z nacionalnimi kodami, ki so se morebiti uporabljale pred začetkom veljavnosti te direktive. Komisija da te informacije na voljo državam članicam, da bi olajšala uporabo tega odstavka.

4. Države članice lahko na svojem ozemlju dovolijo vožnjo naslednjih kategorij vozil:
- (a) vozil kategorije D1 z največjo dovoljeno maso 3 500 kg, ki ne vključuje nobene posebne opreme, namenjene za prevoz invalidnih potnikov, voznikom imetnikom dovoljenja za kategorijo B, starejšim od 21 let, če je bilo dovoljenje prvič izdano najmanj dve leti pred tem in pod pogojem, da vozila uporabljajo neprofitni organi za socialne namene in da voznik svoje storitve opravlja prostovoljno;
 - (b) vozil z največjo dovoljeno maso, ki presega 3 500 kg, voznikom imetnikom dovoljenja za kategorijo B, starejšim od 21 let, če je bilo dovoljenje prvič izdano najmanj dve leti pred tem in če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:
 - (i) ta vozila so v mirujočem stanju namenjena le za uporabo kot prostor za poučevanje ali rekreacijo;
 - (ii) uporabljajo jih nekomercialni organi za socialne namene;
 - (iii) spremenjena so bila tako, da jih ni mogoče uporabljati za prevoz več kot devetih oseb ali za prevoz kakršnega koli blaga, razen tistega, ki je nujno potrebno za njihove namene;
 - (c) vozila kategorije B z največjo dovoljeno maso 2 500 kg in največjo hitrostjo fizično omejeno na 45 km/h voznikom imetnikom dovoljenja za kategorijo B1, mlajšim od 21 let.

Države članice ne navedejo pravice imetnika do vožnje vozil iz prvega pododstavka, točki (a) in (b), na voziškem dovoljenju na drug način kot z ustreznimi nacionalnimi kodami.

Države članice obvestijo Komisijo o vseh dovoljenjih, odobrenih v skladu s tem odstavkom.

Člen 10

Izdaja, veljavnost in podaljšanje

1. Vozniška dovoljenja se izdajo samo kandidatom, ki:
- (a) so opravili preizkus spretnosti in ravnanja in teoretični preizkus ter izpolnjujejo minimalne standarde psihofizične sposobnosti za vožnjo v skladu z določbami prilog II in III;
 - (b) so v zvezi s kategorijo AM opravili le teoretični preizkus; države članice lahko od kandidatov zahtevajo, da opravijo preizkus spretnosti in ravnanja ter zdravniški pregled za to kategorijo.

Za trikolesna vozila in štirikolesnike v tej kategoriji lahko države članice uvedejo poseben preizkus spretnosti in ravnanja. Za razlikovanje vozil znotraj kategorije AM se lahko v voziško dovoljenje vpiše nacionalna koda;
 - (c) so v zvezi s kategorijo A2 ali A in pod pogojem, da so pridobili najmanj dve leti izkušenj z motornim kolesom kategorije A1 oziroma A2, bodisi:

- (i) opravili le preizkus spretnosti in ravnanja bodisi
 - (ii) opravili usposabljanje v skladu s Prilogo VI;
- (d) so opravili le usposabljanje ali preizkus spretnosti in ravnanja ali tako usposabljanje kot preizkus spretnosti in ravnanja v skladu s Prilogo V, kar zadeva kategorijo B za vožnjo kombinacije vozil iz člena 6(1), točka (c)(ii), tretji odstavek;
 - (e) imajo svoje običajno prebivališče na ozemlju države članice izdajateljice dovoljenja ali ki lahko predložijo dokaze, da tam študirajo že vsaj šest mesecev.
2. Obdobje veljavnosti voznških dovoljenj, ki jih izdajo države članice, je naslednje:
- (a) 15 let za kategorije AM, A1, A2, A, B, B1 in BE;
 - (b) 5 let za kategorije C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 in D1E.

Podaljšanje voznškega dovoljenja ima lahko za posledico novo obdobje veljavnosti za drugo kategorijo ali kategorije, za katere je imetnik dovoljenja upravičen do vožnje, v kolikor je to v skladu s pogoji, določenimi v tej direktivi.

Prisotnost mikročipa ali kode QR v skladu s členom 4(5) oziroma členom 4(6) ni predpogoj za veljavnost voznškega dovoljenja. Izguba, nečitljivost ali kakršna koli druga poškodba mikročipa ali kode QR ne vpliva na veljavnost dovoljenja.

Države članice lahko omejijo obdobje veljavnosti voznških dovoljenj, ki se izdajo voznikom začetnikom v smislu člena 15(1), za katerokoli kategorijo, z namenom, da bi za te voznike uporabljale posebne ukrepe za izboljšanje njihove prometne varnosti.

Države članice lahko omejijo obdobje veljavnosti posameznih voznških dovoljenj za katero koli kategorijo, v primeru, da se zdi nujno pogosteje izvajati zdravniške preglede ali druge posebne ukrepe, vključno z omejitvami za storilce prometnih prekrškov.

Države članice skrajšajo obdobje veljavnosti voznških dovoljenj, določeno v prvem pododstavku, na pet let ali manj za imetnike, ki prebivajo na njihovem ozemlju in so dopolnili 70 let, z namenom, da se pogosteje izvajajo zdravniški pregledi ali drugi posebni ukrepi, vključno z osvežitvenimi tečaji. To skrajšano obdobje veljavnosti se uporabi le pri podaljšanju voznškega dovoljenja.

Države članice lahko skrajšajo obdobje veljavnosti voznških dovoljenj iz tega odstavka osebam, ki jim je bilo na njihovem ozemlju izdano dovoljenje za začasno prebivanje ali ki uživajo začasno zaščito ali ustrezno zaščito v skladu z nacionalnim pravom. V ta namen je to skrajšano obdobje veljavnosti enako ali krajše od obdobja veljavnosti dovoljenja za začasno prebivanje ali začasne zaščite ali ustrezne zaščite.

3. Pogoja za podaljšanje voznških dovoljenj po izteku njihove veljavnosti sta:
- (a) nadaljnje izpolnjevanje minimalnih standardov psihofizične sposobnosti za vožnjo iz Priloge III;
 - (b) običajno prebivališče na ozemlju države članice izdajateljice dovoljenja ali dokazilo, da je kandidat v času vložitve vloge tam študiral že vsaj šest mesecev.

4. V primeru krize lahko države članice za največ šest mesecev podaljšajo obdobje veljavnosti vozniških dovoljenj, ki bi sicer prenehala veljati. Podaljšanje se lahko obnovi, če se kriza nadaljuje.

Vsako tako podaljšanje se ustrezno utemelji in nemudoma sporoči Komisiji. Komisija nemudoma objavi te podatke v *Uradnem listu Evropske unije*. Države članice priznajo veljavnost vozniških dovoljenj, katerih obdobje veljavnosti je bilo podaljšano v skladu s tem odstavkom.

Kadar kriza prizadene več držav članic, lahko Komisija sprejme izvedbene akte za podaljšanje obdobja veljavnosti vseh ali nekaterih kategorij vozniških dovoljenj, ki bi sicer prenehala veljati. To podaljšanje ne sme biti daljše od šestih mesecev in se lahko obnovi, če se kriza nadaljuje. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 22(3).

Kadar država članica ni in verjetno ne bo prizadeta zaradi težav, zaradi katerih podaljšanje vozniških dovoljenj zaradi krize iz tretjega pododstavka ni izvedljivo, ali kadar je sprejela ustrezne nacionalne ukrepe za ublažitev posledic krize, se ta država članica lahko odloči, da ne bo uporabila podaljšanja, uvedenega z izvedbenim aktom iz tretjega pododstavka, potem ko o tem najprej obvesti Komisijo. Komisija o tem obvesti druge države članice in obvestilo objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Za namene tega odstavka kriza pomeni izjemen, nepričakovan in nenaden dogodek izredne narave in obsega, ki je naraven ali ga povzroči človek ter se zgodi znotraj ali zunaj Unije, z znatnimi neposrednimi ali posrednimi vplivi na področje cestnega prometa, ki imetnikom vozniških dovoljenj ali ustreznim nacionalnim organom prav tako preprečuje ali znatno zmanjšuje možnost izvajanja potrebnih postopkov za podaljšanje dovoljenj.

5. Brez poseganja v nacionalno kazensko in policijsko zakonodajo lahko države članice za izdajo vozniških dovoljenj uporabijo določbe svojih nacionalnih predpisov, ki se nanašajo na pogoje, ki niso navedeni v tej direktivi. O tem obvestijo Komisijo.
6. Države članice lahko pri izdaji ali podaljšanju vozniških dovoljenj za kategorije AM, A, A1, A2, B, B1 in BE namesto samoocene iz točke 3 Priloge III zahtevajo pregled, pri katerem se uporabljajo minimalni standardi psihofizične sposobnosti za vožnjo iz navedene priloge. V tem primeru zdravniški pregled zajema vse zdravstvene nezmožnosti iz Priloge III.

Komisija do [datum sprejetja + 18 mesecev] sprejme izvedbene akte, ki določajo vsebino samoocene iz točke 3 Priloge III in zajemajo vse zdravstvene nezmožnosti iz navedene priloge. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 22(2).

7. Nihče ne more imeti več kot eno fizično vozniško dovoljenje. Oseba ima lahko več mobilnih vozniških dovoljenj, če jih izda ista država članica.

Nihče ne more imeti vozniških dovoljenj, izdanih v več kot eni državi članici.

Država članica zavrne izdajo vozniškega dovoljenja, če ugotovi, da kandidat že ima vozniško dovoljenje, izdano v drugi državi članici.

Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za uporabo tretjega pododstavka. Potrebni ukrepi glede izdaje, nadomestitve, podaljšanja ali zamenjave vozniškega dovoljenja vključujejo preverjanje pri drugih državah članicah, kadar obstaja utemeljen sum, da kandidat že ima drugo vozniško dovoljenje. V ta namen države članice uporabljajo omrežje EU za vozniška dovoljenja iz člena 19.

Brez poseganja v člen 3(6) država članica pri izdajanju vozniškega dovoljenja ravna z vso potrebno skrbnostjo za zagotovitev, da oseba izpolnjuje zahteve iz prvega odstavka tega člena, in uporablja nacionalne predpise o razveljavitvi ali odvzemu vozniškega dovoljenja ali pravice do vožnje, če se ugotovi, da je bilo dovoljenje izdano, ne da bi bile navedene zahteve izpolnjene.

8. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 21 o spremembi prilog II, III, V in VI, kadar je ustrezno, da bi se upošteval tehnični, operativni ali znanstveni razvoj.

Člen 11

Zamenjava in nadomestitev vozniških dovoljenj, ki jih izdajo države članice

1. Če imetnik veljavnega vozniškega dovoljenja, ki ga je izdala država članica, pridobi običajno prebivališče v drugi državi članici, lahko zahteva, da se njegovo vozniško dovoljenje zamenja za enakovredno dovoljenje. Država članica, ki izvede zamenjavo, preveri, za katero kategorijo je predloženo dovoljenje dejansko še veljavno.
2. Ob upoštevanju načela teritorialnosti kazenske in policijske zakonodaje lahko država članica, v kateri ima imetnik vozniškega dovoljenja, izdanega v drugi državi članici, običajno prebivališče, uporabi svoje nacionalne predpise o omejitvi, začasnem odvzemu, odvzemu ali razveljavitvi pravice do vožnje in, kadar je ustrezno, v ta namen zamenja dovoljenje.
3. Država članica, ki izvede zamenjavo, vrne staro dovoljenje organom države članice izdajateljice in navede razloge za to dejanje.
4. Nadomestno vozniško dovoljenje za vozniško dovoljenje, ki je bilo izgubljeno ali ukradeno, lahko izdajo samo pristojni organi države članice, v kateri ima imetnik običajno prebivališče. Ti organi izdajo nadomestno dovoljenje na podlagi informacij, s katerimi razpolagajo, ali po potrebi na podlagi dokazila pristojnih organov države članice izdajateljice prvotnega dovoljenja.

Člen 12

Zamenjava vozniških dovoljenj, ki jih izdajo tretje države

1. Kadar država članica zagotovi zamenjavo vozniškega dovoljenja, ki ga je tretja država izdala imetniku, ki je pridobil običajno prebivališče na ozemlju te države članice, slednja vozniško dovoljenje zamenja v skladu z določbami tega člena.
2. Kadar država članica zamenja vozniško dovoljenje, izdano v tretji državi, ki ni bilo predmet izvedbenega sklepa iz odstavka 7, se taka zamenjava navede na vozniškem dovoljenju, ki ga je izdala ta država članica, tako da se navede ustrezna koda iz dela E Priloge I, enako kot vsako poznejše podaljšanje ali nadomestitev. Če imetnik tega dovoljenja prenese svoje običajno prebivališče v drugo državo članico, tej državi ni treba uporabiti načela medsebojnega priznavanja, določenega v členu 3(6).
Države članice za take zamenjave uporabljajo določbe svoje nacionalne zakonodaje v skladu s pogoji iz tega odstavka.
3. Kadar je vozniško dovoljenje izdano za kategorijo in v tretji državi, ki je predmet izvedbenega sklepa iz odstavka 7, se taka zamenjava ne navede na vozniškem

dovoljenju, ki ga je izdala zadevna država članica. V teh primerih države članice zamenjajo vozniško dovoljenje v skladu s pogoji, določenimi v ustreznem izvedbenem sklepu.

4. Kadar je bilo vozniško dovoljenje, ki ga je izdala država članica, zamenjano za vozniško dovoljenje, ki ga je izdala tretja država, države članice ne zahtevajo izpolnjevanja dodatnih pogojev, razen tistih iz člena 10(3), točka (a), niti ne navedejo kakršnih koli dodatnih informacij za zamenjavo tega vozniškega dovoljenja za vozniško dovoljenje, ki so ga izdale same, v zvezi s kategorijami prvotnega vozniškega dovoljenja.

V primeru iz prvega pododstavka, kadar kandidat zaprosi za zamenjavo vozniškega dovoljenja, ki velja tudi za kategorije, za katere je pridobil pravico do vožnje v tretji državi, se uporabljajo naslednja pravila:

- (a) če je bilo vozniško dovoljenje izdano za kategorijo in v tretji državi, ki je predmet izvedbenega sklepa iz odstavka 7, se uporablja odstavek 3;
- (b) če takega izvedbenega sklepa ni, se uporablja odstavek 2.

5. Zamenjave iz odstavkov 2, 3 in 4 se lahko opravijo samo, če je bilo vozniško dovoljenje, ki ga je izdala tretja država, izročeno pristojnim organom države članice, ki izvede zamenjavo.
6. Komisija lahko opredeli, da ima tretja država okvir za cestni promet, ki v celoti ali delno zagotavlja raven varnosti v cestnem prometu, primerljivo ravni varnosti v Uniji, ter omogoča zamenjavo vozniških dovoljenj, ki jih je izdala ta tretja država, brez navedbe take zamenjave na vozniških dovoljenjih, ki jih izdajo države članice, po potrebi po izpolnitvi nekaterih vnaprej določenih pogojev.

Kadar Komisija opredeli tako tretjo državo, lahko v sodelovanju z državami članicami oceni okvir za cestni promet te tretje države. Države članice imajo na voljo šest mesecev, da predložijo svoje mnenje o okviru za cestni promet, ki je vzpostavljen v določeni tretji državi. Komisija nadaljuje z oceno, ko prejme mnenje vseh držav članic ali ko se izteče rok za pošiljanje mnenj, kar koli nastopi pozneje.

Komisija pri ocenjevanju okvira za cestni promet, ki je vzpostavljen v tretji državi, upošteva najmanj naslednje elemente:

- (a) veljavne zahteve za vozniško dovoljenje, kot so razvrstitev kategorij vozniških dovoljenj, zahteve glede najnižje starosti, zahteve in pogoji za usposabljanje in vozniške izpite ter zdravstveni standardi za izdajo dovoljenja;
 - (b) ali tretja država izdaja mobilna vozniška dovoljenja in če jih, tehnične in strukturne podrobnosti, ki se uporabljajo za upravljanje sistema;
 - (c) obseg ponarejenih vozniških dovoljenj v prometu in ukrepe za preprečevanje ponarejanja vozniških dovoljenj;
 - (d) obdobje veljavnosti vozniških dovoljenj, ki jih je izdala tretja država;
 - (e) prometne razmere v tretji državi in ali so te razmere primerljive s prometnimi razmerami na cestnih omrežjih v Uniji;
 - (f) uspešnost tretje države na področju varnosti v cestnem prometu.
7. Komisija lahko po opravljeni oceni iz odstavka 6 in z izvedbenimi sklepi odloči, da ima tretja država vzpostavljen okvir za cestni promet, ki v celoti ali delno zagotavlja raven varnosti v cestnem prometu, primerljivo ravni varnosti v Uniji, tako da se

lahko voziška dovoljenja, ki jih izda ta tretja država, zamenjajo, ne da bi se taka zamenjava navedla na voziških dovoljenjih, ki jih izda država članica.

Izvedbeni sklep zajema vsaj:

- (a) kategorije voziških dovoljenj iz člena 6, v zvezi s katerimi se lahko izvede zamenjava brez navedbe te zamenjave na voziškem dovoljenju, ki ga je izdala država članica;
- (b) datume izdaje voziških dovoljenj tretje države, ki se lahko zamenjajo brez navedbe te zamenjave na voziškem dovoljenju, ki ga je izdala država članica;
- (c) vse splošne pogoje, ki morajo biti izpolnjeni za preverjanje verodostojnosti uradnega dokumenta, ki se zamenja;
- (d) vse splošne pogoje, ki jih mora kandidat izpolnjevati pred zamenjavo, da dokaže izpolnjevanje zdravstvenih standardov iz Priloge III.

Kadar voziško dovoljenje kandidata ne omogoča skladnosti z drugim pododstavkom, točka (a) ali (b), tega odstavka, se lahko države članice odločijo, da voziško dovoljenje zamenjajo v skladu z odstavkom 2. Kadar kandidat ne more izpolniti zahtev iz drugega pododstavka, točka (c) ali (d), tega odstavka, države članice zavrnejo zamenjavo voziškega dovoljenja. Vsak dodatni pogoj, ki ga lahko vsebuje izvedbeni sklep, določa uporabo nacionalnih določb države članice v skladu z odstavkom 2 ali zavrnitev zamenjave voziškega dovoljenja, kadar kandidat ne izpolnjuje teh pogojev.

Izvedbeni sklepi se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 22(2).

8. Izvedbeni sklep iz odstavka 7 določa, da se vsaj vsaka štiri leta opravi redni pregled razmer na področju varnosti v cestnem prometu v zadevni tretji državi. Glede na ugotovitve pregleda Komisija v ustreznem obsegu ohrani, spremeni ali začasno razveljavi izvedbeni sklep iz odstavka 7.
9. Komisija v *Uradnem listu Evropske unije* in na svoji spletni strani objavi seznam tretjih držav, ki so bile predmet izvedbenega sklepa v skladu z odstavkom 7, ter ustrezno objavi tudi vse ustrezne spremembe, uvedene v skladu z odstavkom 9.
10. Komisija vzpostavi mrežo znanja za združevanje, obdelavo ter širjenje znanja in informacij o najboljših praksah za vključevanje tujih poklicnih voznikov na notranji trg. Mreža vključuje ustrezne organe držav članic, centre odličnosti, univerze in raziskovalce, socialne partnerje ter druge ustrezne akterje v sektorju cestnega prometa.

Člen 13

Učinki omejitve, začasnega odvzema, odvzema ali razveljavitve pravice do vožnje ali voziškega dovoljenja

1. Država članica zavrne izdajo voziškega dovoljenja kandidatu, čigar voziško dovoljenje je omejeno, začasno odvzeto, odvzeto ali razveljavljeno v drugi državi članici.
2. Država članica zavrne priznanje veljavnosti vsakega voziškega dovoljenja, ki ga je izdala druga država članica osebi, čigar voziško dovoljenje ali pravica do vožnje je na ozemlju prve države članice omejena, začasno odvzeta, odvzeta ali razveljavljena.

3. Vozniško dovoljenje ali pravica do vožnje se šteje za omejeno, začasno odvzeto, odvzeto ali razveljavljeno za namene tega člena, dokler zadevna oseba ne izpolnjuje vseh pogojev za ponovno pridobitev pravice do vožnje ali vozniškega dovoljenja ali za vložitev zahtevka za novo dovoljenje, ki jih je določila država članica.

Države članice zagotovijo, da so vsi pogoji, ki jih določijo za to, da bi imetnik lahko ponovno pridobil pravico do vožnje ali vozniško dovoljenje ali vložil zahtevek za novo dovoljenje, sorazmerni in nediskriminatorni do imetnikov vozniških dovoljenj, ki jih je izdala druga država članica, ter da sami po sebi ne privedejo do neomejene zavrnitve izdaje vozniškega dovoljenja ali priznanja vozniškega dovoljenja, ki ga je izdala druga država članica.

4. Nič v tem členu se ne sme razumeti kot preprečevanje državam članicam, da osebi prepovejo vožnjo na njihovem ozemlju za nedoločen čas, ne da bi ji zagotovile možnost ponovne pridobitve pravice do vožnje ali vozniškega dovoljenja ali vložitev zahtevka za novo dovoljenje, kadar je to upravičeno zaradi njenega ravnanja.

Kadar država članica v skladu s tem odstavkom uvede prepoved vožnje za nedoločen čas, lahko ta država članica na svojem ozemlju za nedoločen čas zavrne priznanje veljavnosti vozniškega dovoljenja, ki ga je izdala druga država članica. Z odstopanjem od odstavka 1 lahko druge države članice po posvetovanju z državo članico, ki je uvedla prepoved vožnje za nedoločen čas, taki osebi izdajo vozniško dovoljenje.

Člen 14

Shema vožnje s spremstvom

1. Z odstopanjem od člena 7(1), točka (b) oziroma (d), države članice v skladu s členom 10(1) izdajo vozniška dovoljenja za kategoriji B in C z navedeno kodo Unije 98.02 iz dela E Priloge I kandidatom, ki so dopolnili 17 let.
2. Imetniki vozniškega dovoljenja z navedeno kodo Unije 98.02, ki niso dopolnili 18 let, vozijo le ob spremstvu osebe, ki izpolnjuje naslednje pogoje:
 - (a) stara je najmanj 25 let;
 - (b) ima vozniško dovoljenje ustrezne kategorije, ki je bilo izdano pred več kot petimi leti;
 - (c) v zadnjih petih letih zanjo ni veljala prepoved vožnje;
 - (d) ni bila predmet odločbe na področju kazenskega prava, ki izhaja iz kaznivega dejanja, povezanega s cestnim prometom;
 - (e) v primeru vozila kategorije C ima kvalifikacije in opravljeno usposabljanje iz Direktive (EU) 2022/2561.
3. Države članice lahko za zagotovitev skladnosti s tem členom zahtevajo identifikacijo spremljevalcev iz odstavka 2. Države članice lahko omejijo število morebitnih spremljevalcev.
4. Države članice lahko uporabijo dodatne pogoje za izdajo vozniškega dovoljenja z navedeno kodo Unije 98.02 kandidatom, ki niso dopolnili 18 let. O tem obvestijo Komisijo. Komisija da te podatke na voljo javnosti.

Člen 15

Poskusna doba

1. Imetnik vozniškega dovoljenja določene kategorije, ki je bilo izdano prvič, se šteje za voznika začetnika, za katerega velja poskusna doba najmanj dveh let.
2. Države članice določijo pravila o kaznih za voznike začetnike, ki vozijo z vsebnostjo alkohola v krvi nad 0,0 g/ml, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev njihovega izvajanja. Te kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne, odvračilne in nediskriminatorne.
3. Države članice lahko za boljšo varnost v cestnem prometu določijo dodatna pravila, ki se uporabljajo na njihovem ozemlju za voznike začetnike med poskusno dobo. O tem obvestijo Komisijo.
4. Države članice na vozniških dovoljenjih, izdanih med poskusno dobo, navedejo kodo Unije 98.01 iz dela E Priloge I.
5. Poskusna doba se ne uporablja za voznike, ki pridobijo vozniško dovoljenje kategorije A2 ali A v skladu s členom 10(1), točka (c).

Člen 16

Člani izpitne komisije

1. Člani izpitne komisije morajo izpolnjevati minimalne standarde iz Priloge IV.
Za člane izpitne komisije, ki so bili pred 19. januarjem 2013 že v tej funkciji, veljajo le zahteve o zagotavljanju kakovosti in o ukrepih rednega periodičnega usposabljanja.
2. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 21 o spremembi Priloge IV, kadar je ustrezno, da bi se upošteval tehnični, operativni ali znanstveni razvoj.

Člen 17

Običajno prebivališče

1. V tej direktivi „običajno prebivališče“ pomeni kraj, v katerem oseba navadno stanuje, to pomeni vsaj 185 dni v vsakem koledarskem letu zaradi osebnih in poklicnih vezi ali v primeru osebe brez poklicnih vezi zaradi osebnih vezi, ki kažejo tesno povezavo med to osebo in krajem, v katerem živi.
Vendar se za običajno prebivališče osebe, katere poklicne vezi so v drugem kraju kakor njene osebne vezi in ki zaradi tega živi v različnih krajih v dveh ali več državah članicah, šteje kraj njenih osebnih vezi, če se ta oseba redno vrača v ta kraj. Kadar oseba živi v državi članici, da bi izpolnila nalogo z določenim trajanjem, ni treba, da je ta zadnji pogoj izpolnjen. Obiskovanje univerze ali šole ne pomeni prenosa običajnega prebivališča.
2. Za namene člena 10(3), točka (b), in člena 11(4) se za običajno prebivališče osebja diplomatskih služb Unije ali njenih držav članic ali njihovih družinskih članov, ki so

del njihovih gospodinjstev, šteje, da je na ozemlju države članice izdajateljice vozniškega dovoljenja, ki se podaljšuje ali nadomešča.

Za namene tega člena „diplomatske službe Unije“ pomeni uradnike iz ustreznih oddelkov generalnega sekretariata Sveta oziroma Komisije in osebje, napoteno iz nacionalnih diplomatskih služb držav članic, ter vse druge zaposlene ali pogodbene izvajalce, ki delajo za institucije, organe, urade in agencije Unije na področju zunanjega zastopanja in ki morajo, da bi lahko opravljali svoje pogodbene dolžnosti, v koledarskem letu živeti vsaj 181 dni na ozemlju ene ali več tretjih držav.

3. Kadar imetnik vozniškega dovoljenja ne more dokazati, da ima običajno prebivališče v določeni državi članici v skladu z odstavkom 1, se lahko imetniku v skrajnem primeru podaljša vozniško dovoljenje v državi članici, ki ga je prvotno izdala.
4. Z odstopanjem od člena 10(1), točka (e), in za specifičen namen prve izdaje vozniškega dovoljenja kategorije B lahko kandidatu, čigar država članica običajnega prebivališča ni država članica njegovega državljanstva, vozniško dovoljenje izda slednja, kadar država članica običajnega prebivališča ne zagotavlja možnosti opravljanja teoretičnih ali praktičnih preizkusov v enem od uradnih jezikov države članice državljanstva ali ob navzočem tolmaču.

Člen 18

Ekvivalentnosti vzorcev dovoljenj, ki niso standardni vzorci Unije

1. Države članice uporabijo ekvivalentnosti, določene s Sklepom Komisije (EU) 2016/1945¹⁴, med pravicami, pridobljenimi pred 19. januarjem 2013, in kategorijami iz člena 6 te direktive.
2. Z določbami te direktive se ne odvzema ali kakor koli omejuje nobene pravice do vožnje, podeljene pred 19. januarjem 2013.

Člen 19

Medsebojna pomoč

1. Države članice si med seboj pomagajo pri izvajanju te direktive. Izmenjujejo si informacije o dovoljenjih, ki so jih izdale, zamenjale, nadomestile, podaljšale, omejile, začasno odvzele, odvzele, razveljavile ali preklicale, o prepovedih vožnje, ki so jih uvedle ali jih nameravajo uvesti, in se medsebojno posvetujejo, da bi preverile, ali za kandidata za vozniško dovoljenje ne velja prepoved vožnje v kateri koli državi članici. Države članice uporabljajo omrežje EU za vozniška dovoljenja, vzpostavljeno za ta namen.
2. Države članice lahko omrežje EU za vozniška dovoljenja uporabljajo tudi za izmenjavo informacij z namenom:
 - (a) omogočanja svojim organom, da preverijo veljavnost in verodostojnost vozniškega dovoljenja med cestnim preverjanjem ali kot del ukrepov proti ponarejanju;

¹⁴ Sklep Komisije (EU) 2016/1945 z dne 14. oktobra 2016 o ekvivalentnosti med kategorijami vozniških dovoljenj (UL L 302, 9.11.2016, str. 62).

- (b) olajševanja preiskav, katerih cilj je identificirati osebo, odgovorno za prometne prekrške, povezane z varnostjo v cestnem prometu, v skladu z Direktivo (EU) 2015/413 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁵;
 - (c) preprečevanja, odkrivanja in preiskovanja kaznivih dejanj iz [SKLIC NA PRÜM II];
 - (d) izvrševanja Direktive (EU) 2022/2561;
 - (e) izvajanja in izvrševanja [NOVE DIREKTIVE O UČINKU NEKATERIH PREPOVEDI VOŽNJE PO VSEJ UNIJI].
3. Dostop do omrežja je zaščiten. Omrežje zagotavlja sinhrono (realnočasovno) in asinhrono izmenjavo informacij ter pošiljanje in prejemanje zavarovanih sporočil, obvestil in prilog.
- Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da so informacije, izmenjane prek omrežja, posodobljene.
- Države članice lahko odobrijo dostop do omrežja samo organom, pristojnim za namene iz odstavkov 1 in 2.
4. Države članice si medsebojno pomagajo tudi pri izvajanju mobilnega voznškega dovoljenja, zlasti za zagotovitev nemotene interoperabilnosti med aplikacijami in funkcijami preverjanja iz dela C Priloge I.
5. Za zagotovitev interoperabilnosti med nacionalnimi sistemi, povezanimi v omrežje EU za voznška dovoljenja, in varstva osebnih podatkov, izmenjanih v tem okviru, Komisija do 6. junija 2026 sprejme izvedbene akte, s katerimi določi podrobne operativne in tehnične zahteve ter zahteve glede vmesnika za omrežje EU za voznška dovoljenja. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 22(2).
6. Države članice lahko sodelujejo pri izvrševanju kakršne koli delne omejitve, začasnega odvzema, odvzema ali preklica pravice do vožnje ali voznškega dovoljenja, zlasti kadar so zadevni ukrepi omejeni na nekatere kategorije voznških dovoljenj ali na ozemlja nekaterih držav članic, zlasti z navedbami na voznških dovoljenjih, ki so jih izdale.

Člen 20

Ponovni pregled

Države članice vsako leto obvestijo Komisijo o številu izdanih, podaljšanih, nadomeščenih, odvzetih in zamenjanih voznških dovoljenj za vsako kategorijo, vključno s podatki o izdaji in uporabi mobilnih voznških dovoljenj.

Komisija do [začetek veljavnosti + 5 let] in nato vsakih pet let Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o izvajanju te direktive, vključno z njenim vplivom na varnost v cestnem prometu.

¹⁵ Direktiva (EU) 2015/413 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2015 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu (UL L 68, 13.3.2015, str. 9).

Člen 21

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 4(8), člena 5(6), člena 8(2), člena 10(8) in člena 16(2) se prenese na Komisijo za obdobje petih let od [*datum začetka veljavnosti Direktive*]. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.
3. Pooblastilo iz člena 4(8), člena 5(6), člena 8(2), člena 10(8) in člena 16(2) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje.
5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
6. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 4(8), člena 5(6), člena 8(2), člena 10(8) in člena 16(2), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 22

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor za vozniška dovoljenja. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.
Kadar je treba pridobiti mnenje odbora na podlagi pisnega postopka, se ta postopek zaključi brez izida, ko v roku za izdajo mnenja tako odloči predsednik odbora ali to zahteva navadna večina članov odbora.
Kadar odbor ne poda mnenja, Komisija izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi člen 5(4), tretji pododstavek, Uredbe (EU) št. 182/2011.
3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 8 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 23

Spremembe Direktive (EU) 2022/2561

V členu 5(2) Direktive (EU) 2022/2561 se doda točka (c), kot sledi:

„(c) od 17. leta vozilo, za katero se zahteva voziško dovoljenje kategorije C, pod pogojem, da imajo spričevalo iz člena 6(1), in samo pod pogoji iz člena 14(2) Direktive [SKLIC NA TO DIREKTIVO];“

Člen 24

Spremembe Uredbe (EU) 2018/1724

Priloga II k Uredbi (EU) 2018/1724 se spremeni:

- (a) v drugem stolpcu vrstice „Selitev“ se doda naslednja celica: „pridobitev in podaljšanje voziškega dovoljenja“;
- (b) v tretjem stolpcu vrstice „Selitev“ se doda naslednja celica: „izdaja, zamenjava in nadomestitev voziških dovoljenj EU“.

Člen 25

Prenos

1. Države članice najpozneje do [datum sprejetja + 2 leti] sprejmejo in objavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo. Komisiji nemudoma sporočijo besedilo navedenih predpisov.
Te predpise uporabljajo od [datum sprejetja + 3 leta].
Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.
2. Države članice sporočijo Komisiji besedilo temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 26

Razveljavitev

1. Direktiva 2006/126/ES se razveljavi z učinkom od [datum sprejetja + 3 leta].
Sklicevanja na Direktivo 2006/126/ES se razumejo kot sklicevanja na to direktivo in jih je treba brati v skladu s korelacijsko tabelo iz Priloge VII.
2. Uredba (EU) št. 383/2012 se razveljavi z učinkom od [datum sprejetja + 3 leta].
3. Sklicevanja na Uredbo (EU) št. 383/2012 se razumejo kot sklicevanja na del B Priloge I k tej direktivi in jih je treba brati v skladu s korelacijsko tabelo iz Priloge VII.

Člen 27

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 28

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

*Za Evropski parlament
predsednica*

*Za Svet
predsednik*

OCENA FINANČNIH POSLEDIC ZAKONODAJNEGA PREDLOGA

1. OKVIR PREDLOGA/POBUDE

1.1. Naslov predloga/pobude

Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o vozniških dovoljenjih, spremembi Direktive (EU) 2022/2561 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 383/2012

1.2. Zadevna področja

Promet, varnost v cestnem prometu

1.3. Ukrep, na katerega se predlog/pobuda nanaša

Nov ukrep

Nov ukrep na podlagi pilotnega projekta / pripravljalnega ukrepa⁶⁶

Podaljšanje obstoječega ukrepa

Združitev ali preusmeritev enega ali več ukrepov v drug/nov ukrep

1.4. Cilji

1.4.1. Splošni cilji

Splošna cilja sta izboljšanje varnosti v cestnem prometu in olajšanje prostega gibanja oseb.

1.4.2. Specifični cilji

- Izboljšanje vozniških spretnosti, znanja in izkušenj ter zmanjšanje in kaznovanje nevarnega ravnanja.
- Zagotavljanje ustrezne psihofizične sposobnosti voznikov po vsej EU.
- Odprava neustreznih ali nepotrebnih ovir, ki vplivajo na kandidate in imetnike vozniških dovoljenj.

1.4.3. Pričakovani rezultati in posledice

Pričakujejo se pozitivni družbeni učinki v smislu posledic za varnost v cestnem prometu in prosto gibanje oseb. Ocenjuje se, da bo v obdobju 2025–2050 glede na izhodišče rešenih približno 1 153 življenj in preprečenih 11 020 hudih poškodb, in sicer zaradi izboljšanja spretnosti in znanja voznikov ter zmanjšanja števila voznikov na cestah Unije, ki ravnavajo nevarno ali so zdravstveno nesposobni za vožnjo. V denarnem smislu se zmanjšanje zunanjih stroškov nesreč ocenjuje na približno 7,1 milijarde EUR, izraženo kot sedanja vrednost v obdobju 2025–2050 glede na izhodišče. Poleg tega se pričakuje, da bodo z ukrepi odpravljene neupravičene ali nepotrebne ovire za pridobitev, priznanje ali podaljšanje pravic do vožnje, zlasti za

⁶⁶ Po členu 58(2), točka (a) oz. (b), finančne uredbe.

prebivalce Evropske unije in imetnike tujih vozniških dovoljenj, pridobljenih v državi članici, ki ni država njihovega državljanstva, voznike kombiniranih vozil na alternativna goriva in avtodomov, sladkorne bolnike ter poklicne voznike.

Nazadnje, pričakujejo se pozitivni učinki za javne uprave (4,8 milijarde EUR prihrankov pri stroških), zasebni sektor (1,5 milijarde EUR prihrankov pri stroških) in državljane (6,6 milijarde EUR prihrankov pri stroških) glede na izhodišče, izraženo kot sedanja vrednost v obdobju 2025–2050, zlasti zaradi popolne uskladitve upravne veljavnosti in uvedbe mobilnega vozniškega dovoljenja EU.

1.4.4. *Kazalniki smotrnosti*

Ker je splošni cilj izboljšanje varnosti v cestnem prometu, bi bil glavni kazalnik za oceno uspešnosti pobude zmanjšanje števila smrtnih žrtev v cestnem prometu in števila hudo poškodovanih oseb v nesrečah, v katerih je eden od povzročiteljev voznik. V ta namen se bosta upoštevala skupno število nesreč in število nesreč, ki izpolnjujejo nekatere pogoje (npr. nesreče, ki vključujejo samo eno vozilo, ali nesreče, v katerih je bil udeležen voznik začetnik ali voznik, ki je telesno/duševno nesposoben za vožnjo). Kazalnik bo moral upoštevati tudi splošne novosti na področju varnosti v cestnem prometu, razvoj cestnega prometa in gibanje števila dovoljenj v posamezni državi članici (da se upoštevajo še drugi možni dejavniki).

Glavni kazalnik za oceno uspešnosti pobude v zvezi z drugim splošnim ciljem olajševanja prostega gibanja oseb bi bilo zmanjšanje števila pritožb in sodnih zadev v zvezi s postopki za vozniška dovoljenja.

Vendar bo kazalnike, povezane z obema ciljema, še naprej razmeroma težko ocenjevati zaradi številnih temeljnih vzrokov nesreč, nerazpoložljivosti podatkov ter majhnega števila pritožb in sodnih zadev v zvezi s postopki za vozniška dovoljenja.

V zvezi s ciljem izboljšanja vozniških spretnosti, znanja in izkušenj ter zmanjšanja in kaznovanja nevarnega ravnanja se bo uspeh meril s tem, da so standardi o spretnostih, znanju in poskusnih dobah, ki jih je treba izpolnjevati za prvo izdajo vozniškega dovoljenja, usklajeni, nevarno vedenje pa sankcionirano ne glede na prebivališče storilca.

Kar zadeva sposobnost za vožnjo, bo merilo uspeha delež voznikov, ki se redno zdravstveno pregleduje, odvisno od zdravstvenega stanja in starosti. Merilo uspeha v zvezi z odpravo ovir, ki vplivajo na kandidate in imetnike vozniških dovoljenj, bo število držav članic, ki izdajajo mobilna vozniška dovoljenja in/ali priznavajo mobilna vozniška dovoljenja EU, pa tudi majhno število pritožb in sodnih zadev, v katerih običajno prebivališče ovira priznavanje obstoječih pravic do vožnje.

Komisija bo izvajanje in učinkovitost te pobude spremljala z več ukrepi in sklopom glavnih kazalnikov, s katerimi se bo meril napredek pri doseganju operativnih ciljev. Pet let po koncu obdobja za prenos zakonodajnega akta naj bi službe Komisije izvedle oceno, da bi preverile, v kolikšni meri so bili doseženi cilji pobude.

Vzpostavljeni instrumenti spremljanja (npr. podatkovna zbirka CARE) se bodo uporabljali za spremljanje povezave med prometnimi nesrečami in vozniškimi dovoljenji. V poročanje bodo vključene informacije o številu nesreč s poškodbami in/ali smrtnimi žrtvami ter informacije o udeleženih voznikih, kot so njihova starost, veljavnost in datum izdaje njihovih vozniških dovoljenj ter rezultati njihovih preizkusov alkoholiziranosti / ugotavljanja prisotnosti drog pri njih. Da bi bilo

mogoče učinke revidirane direktive v največji možni meri ločiti od učinkov drugih dejavnikov, bodo od držav članic pridobljeni statistični podatki o številu izdanih vozniških dovoljenj. To naj bi omogočilo oceno relativnega napredka na področju razvoja varnosti v cestnem prometu za glavne skupine voznikov, na katere revizija vpliva (npr. voznike začetnike, voznike z zdravstvenimi stanji).

Komisija bo še naprej pripravljala statistične podatke o uporabi omrežja RESPER za izmenjavo informacij o vozniških dovoljenjih, ki je bilo vzpostavljeno v skladu s členom 15 Direktive 2006/126/ES. Preuči lahko tudi možnost, da se te informacije dopolnijo s statističnimi podatki, ki jih pripravlja EUCARIS, tj. aplikacija, ki jo več držav članic uporablja za povezavo z omrežjem RESPER.

Kar zadeva interoperabilnost mobilnega vozniškega dovoljenja EU, bo posebna delovna skupina v okviru odbora, ustanovljenega v skladu s členom 21 Direktive, spremljala napredek, da bi se opredelila in rešila morebitna vprašanja.

Komisija bo države članice tudi pozvala, naj si izmenjujejo statistične podatke, pridobljene iz nacionalnih registrov, kot je to potekalo v okviru podporne študije za to oceno učinka, in sicer o številu izdanih dovoljenj po kategorijah, spolu in starostni skupini.

1.5. Utemeljitev predloga/pobude

1.5.1. Potrebe, ki jih je treba zadovoljiti kratkoročno ali dolgoročno, vključno s podrobno časovnico za uvajanje ustreznih ukrepov za izvajanje pobude

Ta pobuda EU določa četrti zaporedni sklop pravil Unije o vozniških dovoljenjih (prvič uveden leta 1980 z Direktivo 80/1263/EGS).⁶⁷ Ta pravila so prispevala k zmanjšanju števila smrtnih žrtev v cestnem prometu za 61,5 %, s približno 51 400 leta 2001 na približno 19 800 leta 2021. Vendar izboljšanje varnosti v cestnem prometu ni bilo tako izrazito, kot bi bilo potrebno.

Da bi se nadalje zmanjšalo število smrtnih žrtev in poškodb na cestah EU, predlog vključuje več ukrepov, kot so večja digitalizacija, vključno z uvedbo digitalnih vozniških dovoljenj, posodobitev v skladu s tehnološkim napredkom, kot so sistemi za avtomatizirano vožnjo, in trajnostnost. Ena od sprememb zaradi elektrifikacije sedanjega voznega parka v Evropi je, da bodo samodejni menjalniki postali standard pri usposabljanju in vozniškem preverjanju, posledično pa se bo spremenila omejitev, ki jo prinaša koda 78.

Posodobljene so tudi zahteve glede usposabljanja, med drugim z uporabo digitalnih sredstev, ter metode za preverjanje in zagotavljanje ustrezne sposobnosti za vožnjo. Preučuje se tudi uvedba programa usposabljanja, ki bi temeljil na vožnji s spremstvom, tako da bi novi vozniki pred pridobitvijo vozniškega dovoljenja

⁶⁷

S prvo direktivo o vozniških dovoljenjih (Direktiva 80/1263/EGS) je bil uveden čisto prvi sklop pravil v EU v zvezi z uskladitvijo nacionalnih sistemov vozniških dovoljenj, zlasti z uvedbo vzorca dovoljenja na ravni Skupnosti, predhodno opredelitvijo kategorij vozil in določitvijo pogojev, pod katerimi je mogoče vozniška dovoljenja izdati ali zamenjati po vsej EU. Ta pravila so bila dodatno izpopolnjena in razširjena v drugi direktivi o vozniških dovoljenjih (Direktiva 91/439/EGS). Najpomembneje je, da je bilo vzpostavljeno vzajemno priznavanje vozniških dovoljenj, ki so jih izdale države članice, in da so bile uvedene zahteve glede najnižje starosti za pridobitev vozniškega dovoljenja. Direktiva 2006/126/ES je bila odobrena decembra 2006, med letoma 2009 in 2020 pa je bila enajstkrat spremenjena, predvsem da bi se izboljšala usklajenost skupnih standardov in zahtev ter da bi se Direktiva prilagodila tehnološkemu razvoju.

prevozili več kilometrov s spremstvom. To ne bi vplivalo na najnižjo starost za vožnjo brez spremstva, bi pa odražalo dobro prakso iz več držav članic.

Predlog temelji tudi na izkušnjah, pridobljenih v več državah članicah, v zvezi s poskusnimi dobami, pri čemer se z njim uvaja dvoletni časovni okvir, v katerem za voznike začetnike veljajo strožja pravila. S predlogom se izboljšuje tudi varen dostop do voznških dovoljenj za vse državljane EU in državljane tretjih držav ter preučujejo rešitve za nadaljnje opolnomočenje držav članic za zmanjšanje števila nevarnih voznikov na cestah EU.

1.5.2. *Dodana vrednost*

Brez tega posredovanja EU bi se sodelovanje na področju voznških dovoljenj med državami članicami zagotovilo z dvo- ali večstranskimi sporazumi, kar bi povečalo zapletenost sistema za izdajo voznških dovoljenj in upravno breme za imetnike dovoljenj. Poleg tega so nekatera še nerešena vprašanja posledica različnega izvajanja Direktive v državah članicah.

Vozniki se lahko srečujejo z upravnimi težavami tudi pri potovanju v države članice, ki niso pogodbenice Dunajske konvencije, na primer z zahtevo po mednarodnem voznškem dovoljenju. Prav tako bi imetniki voznških dovoljenj EU ob spremembi prebivališča v EU morali pridobiti novo voznško dovoljenje, ki ga izda nova država stalnega prebivališča, bodisi z upravno zamenjavo bodisi z uspešno opravljenim voznškim izpitom, kot to velja za vse druge kandidate.

Poleg tega bi bili pogoji za pridobitev voznškega dovoljenja različni, kar bi vodilo v neenako obravnavo državljanov EU in zmanjšanje učinkovitosti v smislu varnosti v cestnem prometu.

1.5.3. *Spoznanja iz podobnih izkušenj v preteklosti*

Kot je navedeno v točki 1.5.1, bo z revizijo direktive o voznških dovoljenjih sprejet še četrti akt, s katerim se bo obravnavala ta tema. Prve tri direktive so že znatno prispevale k izboljšanju varnosti v cestnem prometu in prostega gibanja oseb, rezultat tega pa so spretnejši vozniki, ki imajo več znanja in so boljše usposobljeni za vožnjo. Poleg tega se je z uvedbo enotnega voznškega dovoljenja v EU in vzpostavitvijo omrežja RESPER zmanjšalo nekaznovanje storilcev prometnih prekrškov.

1.5.4. *Skladnost z večletnim finančnim okvirom in možne sinergije z drugimi ustreznimi instrumenti*

Predlagana revizija direktive o voznških dovoljenjih je skladna z drugimi instrumenti EU in ustreznimi politikami EU ter mednarodnimi obveznostmi (Ženevskimi konvencijami UN/ECE iz leta 1949 in Dunajsko konvencijo UN/ECE o cestnem prometu iz leta 1968). Direktiva ureja pravice do vožnje glede na kategorije vozil. Nekatere kategorije so opredeljene s sklicevanjem na pravila EU, in sicer:

- Uredbo (EU) št. 168/2013 o odobritvi in tržnem nadzoru dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov⁶⁸, ki omogoča opredelitev vrst mopredov, motornih koles, motornih trikoles in štirikolesnikov.

⁶⁸ UL L 60, 2.3.2013, str. 52.

- Direktivo Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu⁶⁹, ki omogoča opredelitev vrst vozil na alternativna goriva;

Direktiva določa tudi najnižje starosti za pridobitev vozniškega dovoljenja za (bodoče) poklicne voznike, za katere se uporablja Direktiva (EU) 2022/2561 o temeljnih kvalifikacijah in rednem usposabljanju voznikov nekaterih cestnih vozil za prevoz blaga ali potnikov⁷⁰.

Poleg tega se za izmenjavo informacij v zvezi z vozniški dovoljenji uporabljajo tudi pravila o varstvu osebnih podatkov, zlasti:

- Uredba (EU) 2018/1725 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah, organih, uradih in agencijah Unije in o prostem pretoku takih podatkov⁷¹;
- Uredba (EU) 2016/679 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov (Splošna uredba o varstvu podatkov)⁷² ter Direktiva (EU) 2016/680 Evropskega parlamenta in Sveta⁷³.

Prav tako je Komisija 3. junija 2021 sprejela predlog⁷⁴ za revizijo Uredbe (EU) št. 910/2014⁷⁵ v zvezi z vzpostavitvijo okvira za evropsko digitalno identiteto. Ta novi okvir zagotavlja gradnike, ki so pomembni za mobilna vozniška dovoljenja. Zlasti elektronska identiteta in po možnosti tudi funkcije elektronske denarnice se lahko uporabijo za razvoj interoperabilne rešitve za mobilna vozniška dovoljenja EU.

Da bi se zagotovila skladnost direktive o vozniških dovoljenjih z drugimi pravnimi instrumenti glede vidikov izvrševanja cestnoprometnih predpisov, je bil oblikovan pogajalski sveženj, ki vsebuje tri pobude – poleg tega predloga nove direktive o vozniških dovoljenjih vsebuje tudi predlog direktive o spremembi Direktive (EU) 2015/413 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, in predlog direktive o učinku nekaterih prepovedi vožnje po vsej Uniji.

⁶⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX:01996L0053-20190814> (UL L 235, 17.9.1996, str. 59).

⁷⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX:02003L0059-20190726> (UL L 226, 10.9.2003, str. 4).

⁷¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/sl/TXT/?uri=CELEX:32018R1725> (UL L 295, 21.11.2018, str. 39).

⁷² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX:02016R0679-20160504> (UL L 119, 4.5.2016, str. 1).

⁷³ Direktiva (EU) 2016/680 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov, ki jih pristojni organi obdelujejo za namene preprečevanja, preiskovanja, odkrivanja ali pregona kaznivih dejanj ali izvrševanja kazenskih sankcij, in o prostem pretoku takih podatkov (UL L 119, 4.5.2016, str. 89).

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

⁷⁵ Uredba (EU) št. 910/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 2014 o elektronski identifikaciji in storitvah zaupanja za elektronske transakcije na notranjem trgu (UL L 257, 28.8.2014, str. 73).

1.5.5. Ocena različnih razpoložljivih možnosti financiranja, vključno z možnostmi za prerazporeditev

Enkratni stroški v letu 2025 in tekoči stroški prilagajanja Komisije do leta 2050 so povezani predvsem z ustanovitvijo strokovne skupine, ki bo organom omogočila izmenjavo informacij in dobrih praks v zvezi s telesno in duševno sposobnostjo za vožnjo, ter razvojem spletnega programa usposabljanja o sposobnosti za vožnjo za splošne zdravnike. Za vzpostavitev teh dveh pobud ni potrebno povečanje človeških virov.

1.6. Trajanje predloga/pobude in finančnih posledic

Časovno omejeno

- od [D. MMMM] LLLL do [D. MMMM] LLLL,
- finančne posledice med letoma LLLL in LLLL za odobritve za prevzem obveznosti ter med letoma LLLL in LLLL za odobritve plačil.

Časovno neomejeno

- izvajanje z obdobjem uvajanja med letoma LLLL in LLLL,
- ki mu sledi izvajanje v celoti.

1.7. Načrtovani način(i) izvrševanja proračuna⁷⁶

Neposredno upravljanje – Komisija:

- z lastnimi službami, vključno s svojim osebjem v delegacijah Unije,
- prek izvajalskih agencij.

Deljeno upravljanje z državami članicami.

Posredno upravljanje, tako da se naloge izvrševanja proračuna poverijo:

- tretjim državam ali organom, ki jih te imenujejo,
- mednarodnim organizacijam in njihovim agencijam (navedite),
- EIB in Evropskemu investicijskemu skladu,
- organom iz členov 70 in 71 finančne uredbe,
- subjektom javnega prava,
- subjektom zasebnega prava, ki opravljajo javne storitve, kolikor imajo ti subjekti ustrezna finančna jamstva,
- subjektom zasebnega prava države članice, ki so pooblaščenim za izvajanje javno-zasebnih partnerstev in ki imajo ustrezna finančna jamstva,
- organom ali osebam, pooblaščenim za izvajanje določenih ukrepov SZVP na podlagi naslova V PEU in opredeljenim v zadevnem temeljnem aktu.
- *Pri navedbi več kot enega načina upravljanja je treba to natančneje obrazložiti v oddelku „opombe“.*

⁷⁶ Pojasnila o načinih izvrševanja proračuna in sklici na finančno uredbo so na voljo na spletišču BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

Za izvajanje predloga so potrebni ustanovitev in ohranitev strokovne skupine, ki bo organom omogočila izmenjavo informacij in dobrih praks v zvezi s psihofizično sposobnostjo za vožnjo, ter razvoj spletnega programa usposabljanja o sposobnosti za vožnjo za splošne zdravnike. Za vzpostavitev teh pobud ni potrebno povečanje človeških virov.

– Redni stroški prilagajanja v obdobju 2025–2028, ki bodo nastali zaradi ustanovitve strokovne skupine, da bi se organom omogočila izmenjava informacij in dobrih praks v zvezi s psihofizično sposobnostjo za vožnjo, so ocenjeni na 30 000 EUR na leto.

– V letu 2025 so predvideni izredni (enkratni) stroški prilagajanja v višini 80 000 EUR, ki bodo nastali zaradi vzpostavitve in razvoja spletnega programa usposabljanja o sposobnosti za vožnjo za splošne zdravnike.

– tekoči stroški prilagajanja (posodobitev spletnega programa usposabljanja o sposobnosti za vožnjo za splošne zdravnike) so ocenjeni na približno 80,000 EUR vsakih 5 let.

2. UKREPI UPRAVLJANJA

2.1. Pravila o spremljanju in poročanju

Navedite pogostost in pogoje.

Naloge, ki jih neposredno izvaja GD za mobilnost in promet, bodo sledile letnemu ciklu načrtovanja in spremljanja, kot se izvaja v Komisiji in izvajalskih agencijah, vključno s poročanjem o rezultatih v letnem poročilu o dejavnostih GD za mobilnost in promet.

Države članice v skladu s členom 20 direktive o vozniških dovoljenjih Komisijo vsako leto obvestijo o številu izdanih, podaljšanih, nadomeščenih, odvzetih in zamenjanih vozniških dovoljenj za vsako kategorijo, vključno s podatki o izdaji in uporabi mobilnih vozniških dovoljenj.

Komisija bo ocenila tudi pravičen prenos Direktive v državah članicah.

2.2. Upravljavski in kontrolni sistemi

2.2.1. *Utemeljitev načinov upravljanja, mehanizmov financiranja, načinov plačevanja in predlagane strategije kontrol*

Izvajanje Direktive bo upravljala enota v okviru GD za mobilnost in promet, ki je pristojna za zadevno področje politike.

Odhodki se bodo izvrševali v okviru neposrednega upravljanja, pri čemer se bodo v celoti uporabljale določbe finančne uredbe. Strategija kontrol za javna naročila in nepovratna sredstva v GD za mobilnost in promet vključuje posebne predhodne pravne, operativne in finančne kontrole postopkov (med drugim za postopke javnega naročanja pregled, ki ga opravi svetovalni odbor za javna naročila in pogodbe) ter podpis pogodb in sporazumov. Poleg tega so odhodki za nabavo blaga in storitev predmet predhodnih ter po potrebi naknadnih in finančnih kontrol.

2.2.2. *Podatki o ugotovljenih tveganjih in vzpostavljenih sistemih notranjih kontrol za njihovo zmanjševanje*

Kar zadeva izvajanje nalog, povezanih z vzpostavitvijo mehanizma, so ugotovljena tveganja povezana z uporabo postopkov javnega naročanja: zamude, razpoložljivost podatkov, pravočasne informacije za trg itd. Ta tveganja so zajeta v finančni uredbi in zmanjšana s sklopom notranjih kontrol, ki jih GD za mobilnost in promet uporablja za javna naročila te vrednosti.

2.2.3. *Ocena in utemeljitev stroškovne učinkovitosti kontrol (razmerje „stroški kontrol ÷ vrednost z njimi povezanih upravljanih sredstev“) ter ocena pričakovane stopnje tveganja napake (ob plačilu in ob zaključku)*

GD za mobilnost in promet v letnem poročilu o dejavnostih vsako leto poroča o stroških kontrole svojih dejavnosti. Profil tveganja in stroški kontrol za dejavnosti javnega naročanja so v skladu z zahtevami.

Potrebno povečanje proračuna se nanaša na vzpostavitev in vzdrževanje informacijske platforme za organe za izmenjavo informacij o psihofizični sposobnosti za vožnjo ter razvoj (spletnega) programa usposabljanja za splošne zdravnike. Kar zadeva dejavnosti kontrol v zvezi z informacijskimi sistemi, ki jih je razvil ali jih upravlja direktorat, pristojen za predlog, usmerjevalni odbor za področje

IT redno spremlja podatkovne zbirke direktorata in doseženi napredek, pri čemer upošteva poenostavitve in stroškovno učinkovitost informacijskih virov Komisije.

2.3. **Ukrepi za preprečevanje goljufij in nepravilnosti**

Navedite obstoječe ali načrtovane preprečevalne in zaščitne ukrepe, npr. iz strategije za boj proti goljufijam.

Uporabljali bi se običajni preprečevalni in zaščitni ukrepi Komisije, zlasti:

– plačila vseh storitev pred izplačilom preveri osebje Komisije, pri čemer upošteva pogodbene obveznosti, gospodarska načela ter dobro finančno prakso in prakso upravljanja. Določbe o preprečevanju goljufij (nadzor, zahteve glede poročanja itn.) se vključijo v vse sporazume in pogodbe, ki jih sklenejo Komisija in prejemniki plačil;

– za boj proti goljufijam, korupciji in drugim nezakonitim dejavnostim se brez omejitev uporabljajo določbe Uredbe (EU, Euratom) št. 883/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. maja 1999 o preiskavah, ki jih izvaja Evropski urad za boj proti goljufijam (OLAF).

GD za mobilnost in promet je leta 2020 sprejel revidirano strategijo za boj proti goljufijam. Strategija GD za mobilnost in promet za boj proti goljufijam temelji na strategiji Komisije za boj proti goljufijam in posebni notranji oceni tveganja, izvedeni za opredelitev področij, ki so najbolj dovzetna za goljufije, že vzpostavljenih kontrol ter potrebnih ukrepov za izboljšanje zmogljivosti GD za mobilnost in promet za preprečevanje, odkrivanje in odpravo goljufij.

Pogodbene določbe, ki se uporabljajo za javno naročanje, zagotavljajo, da lahko službe Komisije, vključno z uradom OLAF, opravljajo revizije in preglede na kraju samem ter pri tem uporabljajo standardne določbe po priporočilu urada OLAF.

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA/POBUDE

3.1. Zadevni razdelki večletnega finančnega okvira in odhodkovne proračunske vrstice

- Obstoječe proračunske vrstice

Po vrstnem redu razdelkov večletnega finančnega okvira in proračunskih vrstic

Razdelek večletnega finančnega okvira	Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov	Prispevek			
	številka	dif./nedif. 77	držav Efte ⁷⁸	držav kandidatk in potencialnih kandidatk 79	drugih tretjih držav	drugi namenski prejemki
01	02 20 04 01	dif.	NE	NE	NE	NE

- Zahtevane nove proračunske vrstice

Po vrstnem redu razdelkov večletnega finančnega okvira in proračunskih vrstic

Razdelek večletnega finančnega okvira	Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov	Prispevek			
	številka	dif./nedif.	držav Efte	držav kandidatk in potencialnih kandidatk	drugih tretjih držav	drugi namenski prejemki
	[XX YY YY YY]		DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE

⁷⁷ Dif. = diferencirana sredstva / nedif. = nediferencirana sredstva.

⁷⁸ Efta: Evropsko združenje za prosto trgovino.

⁷⁹ Države kandidatke in po potrebi potencialne kandidatke z Zahodnega Balkana.

3.2. Ocenjene finančne posledice predloga za odobritve

3.2.1. Povzetek ocenjenih posledic za odobritve za poslovanje

- Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za poslovanje.
- Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za poslovanje, kot je pojasnjeno v nadaljevanju. Dodatne odobritve ne bodo potrebne. Zneski, potrebni za financiranje projekta, bodo prerazporejeni iz odobritev, ki so že bile načrtovane v uradnem finančnem načrtovanju v okviru posebnih proračunskih postavk.

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Razdelek večletnega finančnega okvira	01	Enotni trg, inovacije in digitalni sektor
--	----	---

GD za mobilnost in promet			Leto	Leto	Leto	Leto	SKUPAJ 2025–2028
			2025	2026	2027	2028	
○ Odobritve za poslovanje							
Proračunska vrstica ⁸⁰ 02 20 04 01	obveznosti	(1a)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	plačila	(2a)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
Proračunska vrstica	obveznosti	(1b)					
	plačila	(2b)					
Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov ⁸¹							
Proračunska vrstica		(3)					
Odobritve za GD	obveznosti	= 1a + 1b + 3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

⁸⁰ Po uradni proračunski nomenklaturi.

⁸¹ Tehnična in/ali upravna pomoč ter odhodki za podporo izvajanja programov in/ali ukrepov EU (prej vrstice BA), posredne raziskave, neposredne raziskave.

za mobilnost in promet SKUPAJ	plačila	= 2a + 2b + 3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
--------------------------------------	---------	---------------------	-------	-------	-------	-------	-------

○ Odobritve za poslovanje SKUPAJ	obveznosti	(4)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	plačila	(5)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
○ Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov, SKUPAJ		(6)					
Odobritve iz RAZDELKA <01> večletnega finančnega okvira SKUPAJ	obveznosti	= 4 + 6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	plačila	= 5 + 6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

Če ima predlog/pobuda posledice za več razdelkov za poslovanje, ponovite zgornji odsek:

○ Odobritve za poslovanje SKUPAJ (vsi razdelki za poslovanje)	obveznosti	(4)							
	plačila	(5)							
Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov, SKUPAJ (vsi razdelki za poslovanje)		(6)							
Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 6 večletnega finančnega okvira SKUPAJ (referenčni znesek)	obveznosti	= 4 + 6							
	plačila	= 5 + 6							

Razdelek večletnega finančnega okvira	7	„Upravni odhodki“
--	----------	-------------------

Ta oddelek se izpolni s „proračunskimi podatki upravne narave“, ki jih je treba najprej vnesti v [Prilogo k oceni finančnih posledic zakonodajnega predloga](#) (Priloga 5 k Sklepu Komisije o notranjih pravilih za izvrševanje oddelka splošnega proračuna Evropske unije za Komisijo), ki se prenese v sistem DECIDE za namene posvetovanj med službami.

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto N	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)			SKUPAJ
GD <.....>								
<input type="checkbox"/> Človeški viri								
<input type="checkbox"/> Drugi upravni odhodki								
GD <.....> SKUPAJ	odobritve							

Odobritve iz RAZDELKA 7 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	(obveznosti skupaj = plačila skupaj)							
---	---	--	--	--	--	--	--	--

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto N ⁸²	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)			SKUPAJ
Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 7 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	obveznosti							
	plačila							

⁸²

Leto N je leto začetka izvajanja predloga/pobude. Nadomestite „N“ s pričakovanim prvim letom izvajanja (na primer: 2021). Naredite isto za naslednja leta.

3.2.2. Ocenjene realizacije, financirane z odobritvami za poslovanje

odobritve za prevzem obveznosti v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Cilji in realizacije ↓			Leto N		Leto N+1		Leto N+2		Leto N+3		Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)						SKUPAJ		
	REALIZACIJE																		
	vrsta 83	povprečni stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število realizacij skupaj
SPECIFIČNI CILJ št. 1 ⁸⁴ ...																			
– realizacija																			
– realizacija																			
– realizacija																			
Seštevek za specifični cilj št. 1																			
SPECIFIČNI CILJ št. 2 ...																			
– realizacija																			
Seštevek za specifični cilj št. 2																			
SKUPAJ																			

⁸³ Realizacije so dobavljeni proizvodi in opravljene storitve (npr. število financiranih izmenjav študentov, število kilometrov novozgrajenih cest ...).

⁸⁴ Kakor je opisan v točki 1.4.2 „Specifični cilji ...“.

3.2.3. Povzetek ocenjenih posledic za upravne odobritve

- Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za upravne zadeve.
- Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za upravne zadeve, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto N ⁸⁵	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)	SKUPAJ
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	---	--------

RAZDELEK 7 večletnega finančnega okvira							
Človeški viri							
Drugi upravni odhodki							
Seštevek za RAZDELEK 7 večletnega finančnega okvira							

Odobritve zunaj RAZDELKA 7 ⁸⁶ večletnega finančnega okvira							
Človeški viri							
Drugi upravni odhodki							
Seštevek za odobritve zunaj RAZDELKA 7 večletnega finančnega okvira							

SKUPAJ							
---------------	--	--	--	--	--	--	--

Potrebe po odobritvah za človeške vire in druge upravne odhodke se krijejo z odobritvami GD, ki so že dodeljene za upravljanje ukrepa in/ali so bile prerezane znotraj GD, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v postopku letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

⁸⁵ Leto N je leto začetka izvajanja predloga/pobude. Nadomestite „N“ s pričakovanim prvim letom izvajanja (na primer: 2021). Naredite isto za naslednja leta.

⁸⁶ Tehnična in/ali upravna pomoč ter odhodki za podporo izvajanja programov in/ali ukrepov EU (prej vrstice BA), posredne raziskave, neposredne raziskave.

3.2.3.1. Ocenjene potrebe po človeških virih

- Za predlog/pobudo niso potrebni človeški viri.
- Za predlog/pobudo so potrebni človeški viri, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

ocena, izražena v ekvivalentu polnega delovnega časa

	Leto N	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)		
O Delovna mesta v skladu s kadrovskim načrtom (uradniki in začasni uslužbenci)							
20 01 02 01 (sedež in predstavništva Komisije)							
20 01 02 03 (delegacije)							
01 01 01 01 (posredne raziskave)							
01 01 01 11 (neposredne raziskave)							
Druge proračunske vrstice (navedite)							
O Zunanji sodelavci (v ekvivalentu polnega delovnega časa: EPDČ)⁸⁷							
20 02 01 (PU, NNS, ZU iz splošnih sredstev)							
20 02 03 (PU, LU, NNS, ZU in MSD na delegacijah)							
XX 01 xx yy zz⁸⁸	- na sedežu						
	- na delegacijah						
01 01 01 02 (PU, NNS, ZU za posredne raziskave)							
01 01 01 12 (PU, NNS, ZU za neposredne raziskave)							
Druge proračunske vrstice (navedite)							
SKUPAJ							

XX je zadevno področje ali naslov v proračunu.

Potrebe po človeških virih se krijejo z osebjem GD, ki je že dodeljeno za upravljanje ukrepa in/ali je bilo prerazporejeno znotraj GD, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v postopku letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

Opis nalog:

Uradniki in začasni uslužbenci	
Zunanji sodelavci	

⁸⁷ PU = pogodbeni uslužbenec; LU = lokalni uslužbenec; NNS = napoteni nacionalni strokovnjak; ZU = začasni uslužbenec; MSD = mladi strokovnjak na delegaciji.

⁸⁸ Dodatna zgornja meja za zunanje sodelavce v okviru odobritev za poslovanje (prej vrstice BA).

3.2.4. Skladnost z veljavnim večletnim finančnim okvirom

Predlog/pobuda:

- se lahko v celoti financira s prerazporeditvijo znotraj zadevnega razdelka večletnega finančnega okvira;

Zneski, potrebni za financiranje projekta, bodo prerazporejeni iz proračunske vrstice 02 20 04 01.

- zahteva uporabo nedodeljene razlike do zgornje meje v zadevnem razdelku večletnega finančnega okvira in/ali uporabo posebnih instrumentov, kot so opredeljeni v uredbi o večletnem finančnem okviru;

Pojasnite te zahteve ter navedite zadevne razdelke in proračunske vrstice, ustrezne zneske in instrumente, ki naj bi bili uporabljeni.

- zahteva spremembo večletnega finančnega okvira.

Pojasnite te zahteve ter navedite zadevne razdelke in proračunske vrstice ter ustrezne zneske.

3.2.5. Udeležba tretjih oseb pri financiranju

V predlogu/pobudi:

- ni načrtovano sofinanciranje s strani tretjih oseb.
- je načrtovano sofinanciranje, kot je ocenjeno v nadaljevanju:

odobritve v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto N ⁸⁹	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)			Skupaj
Navedite organ, ki bo sofinanciral predlog/pobudo								
Sofinancirane odobritve SKUPAJ								

⁸⁹ Leto N je leto začetka izvajanja predloga/pobude. Nadomestite „N“ s pričakovanim prvim letom izvajanja (na primer: 2021). Naredite isto za naslednja leta.

3.3. Ocenjene posledice za prihodke

- Predlog/pobuda nima finančnih posledic za prihodke.
- Predlog/pobuda ima finančne posledice, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:
 - za lastna sredstva,
 - za druge prihodke.

navedite, ali so prihodki dodeljeni za odhodkovne vrstice

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Prihodkovna proračunska vrstica	Odobritve na voljo za tekoče proračunsko leto	Posledice predloga/pobude ⁹⁰						
		Leto N	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)		
Člen								

Za namenske prejemke navedite zadevne odhodkovne proračunske vrstice.

--

Druge opombe (npr. metoda/formula za izračun posledic za prihodke ali druge informacije).

--

⁹⁰ Pri tradicionalnih lastnih sredstvih (carine, prelevmani na sladkor) se navedejo neto zneski, tj. bruto zneski po odbitku 20 % stroškov pobiranja.