

Brusel 1. března 2023
(OR. en)

6796/23

Interinstitucionální spis:
2023/0055(COD)

TRANS 73
JAI 209
CATS 13
IA 28
CODEC 252

NÁVRH

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	1. března 2023
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2023) 128 final
Předmět:	Návrh SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o celounijním účinku některých zákazů řízení

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2023) 128 final.

Příloha: COM(2023) 128 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 1.3.2023
COM(2023) 128 final

2023/0055 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o celounijním účinku některých zákazů řízení

(Text s významem pro EHP)

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

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Zvýšení bezpečnosti silničního provozu je prvořadým cílem dopravní politiky Unie. Unie provádí politiku zvyšování bezpečnosti silničního provozu s cílem snižovat počet usmrcených a zraněných osob a škody na majetku.

Za posledních dvacet let se bezpečnost na silnicích v EU výrazně zvýšila. Počet smrtelných dopravních nehod se snížil o 61,5 % z přibližně 51 400 v roce 2001 na přibližně 19 800 v roce 2021. Zvýšení bezpečnosti silničního provozu však nebylo dostatečně významné, aby splnilo politickou ambici EU snížit počet úmrtí na silnicích o 50 % v letech 2001–2010 a o dalších 50 % v letech 2011–2020 (tj. o 75 % v letech 2001–2020), která vyplývá z řady strategických dokumentů vydaných Komisí v posledních dvou desetiletích, například z *Bílé knihy o evropské dopravní politice do roku 2010*¹ nebo sdělení Komise *Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020*². Ve své *Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu*³ z roku 2020 se Komise zavázala, že bude usilovat o dosažení nulového počtu úmrtí ve všech druzích dopravy do roku 2050.

Počet smrtelných nehod na silnici v roce 2020 byl sice o 17 % nižší než v roce 2019, ale tento stav byl do značné míry ovlivněn bezprecedentním poklesem intenzity silničního provozu v důsledku pandemie COVID-19⁴. V letech před rokem 2020 nedošlo k téměř žádnému poklesu počtu smrtelných nehod na silnici. Toto zpomalení, které se objevilo již kolem roku 2014, přimělo ministry dopravy jednotlivých členských států Unie, aby na neformálním zasedání Rady pro dopravu ve Vallettě v březnu 2017⁵ vydali ministerské prohlášení o bezpečnosti silničního provozu. V tomto prohlášení členské státy vyzvaly Komisi, aby prozkoumala možnosti posílení právního rámce Unie pro bezpečnost silničního provozu s cílem zvrátit tento stagnující trend.

Vallettské prohlášení⁶ výslovně vyzvalo k přijetí opatření v otázce vzájemného uznávání zákazů řízení týkajících se zahraničních řidičů:

„Ministři dopravy vyzývají Komisi, aby: (...) prozkoumala posílení právního rámce Unie v oblasti bezpečnosti silničního provozu se zvláštním zaměřením na spolupráci členských států v oblasti vzájemného uznávání zákazu řízení motorových vozidel pro zahraniční řidiče, aniž je dotčen odpovídající právní základ či základy pro tyto návrhy (...).“

¹ COM(2001) 370 final.

² KOM(2010) 389 v konečném znění.

³ COM(2020) 789 final.

⁴ Během prvního omezení volného pohybu osob v dubnu 2020 zaznamenala Evropská rada pro bezpečnost dopravy snížení objemu dopravy ve velkých evropských městech o 70–85 % (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

⁵ Viz: https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; v červnu 2017 přijala Rada závěry o bezpečnosti silničního provozu, potvrzující Vallettské prohlášení (viz dokument 9994/17).

⁶ Vallettské prohlášení o bezpečnosti silničního provozu, 2015, bod 9 písm. c).

V této souvislosti je důležitým prvkem úsilí Unie o zlepšení bezpečnosti silničního provozu důsledné vymáhání sankcí za dopravní delikty spáchané v Unii. Podle stávajícího právního rámce však sankce v podobě zákazu řízení nemůže mít celounijní účinek, pokud je delikt spáchán v jiném členském státě než v tom, který vydal řidičský průkaz.

Vzhledem k tomu, že vydání řidičského průkazu je svrchovaným aktem, nemůže být tento doklad odňat se stejným účinkem jiným členským státem. Řidičský průkaz proto může být s celounijním účinkem odňat pouze členským státem, který jej vydal. Ostatní členské státy mohou omezit řidičské oprávnění pouze na svém území v souladu se zásadou teritoriality⁷. Aby měl zákaz řízení celounijní účinek a zabránilo se relativní beztrestnosti pachatelů dopravních deliktů, je nezbytné vytvořit unijní rámec.

Orgány, které mohou přijímat rozhodnutí o zákazu řízení, se v jednotlivých členských státech liší. Uložení celounijního zákazu řízení by proto mělo být stanoveno na základě vnitrostátního práva členského státu, který vydal řidičský průkaz. Podle tohoto návrhu budou členské státy povinny v souladu se svými vnitrostátními právními předpisy zajistit doplňující celounijní účinek zákazu řízení, který byl uložen jiným členským státem.

Tento rámec by měl být založen na zásadě, že účinky týkající se odnětí, pozastavení nebo omezení řidičského průkazu by se měly v co nejvyšší míře uplatňovat v celé Unii, čímž se zavede celounijní zákaz řízení. Tento rámec umožní EU dosáhnout podobných výsledků, jako kdyby se rozhodnutí vedoucí k zákazu řízení vzájemně uznávala, a zároveň zohlední zvláštnosti silniční dopravy a zajistí, aby nedocházelo k překrývání celounijního účinku zákazů řízení a nástrojů používaných v oblasti spolupráce v trestních věcech.

Oblast působnosti této iniciativy zahrnuje ty dopravní delikty, které se nejvíce podílejí na dopravních nehodách a úmrtích, a to: překročení nejvyšší dovolené rychlosti; řízení vozidla pod vlivem alkoholu; řízení vozidla pod vlivem drog a způsobení smrti nebo těžké újmy na zdraví v důsledku dopravního deliktu v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Rychlost má nejen přímý vliv na výskyt nehod a jejich závažnost, ale překročení nejvyšší dovolené rychlosti je skutečně v průměru zdaleka nejčastěji zaznamenávaným dopravním deliktem⁸. S rostoucí rychlostí jízdy exponenciálně roste počet nehod a jejich závažnost. Stejně tak snížení rychlosti jen o několik km/h může výrazně snížit počet a závažnost nehod⁹.

Podíl deliktů spočívajících v překročení nejvyšší dovolené rychlosti spáchaných zahraničními řidiči se může v jednotlivých členských státech značně lišit. V průměru se přibližně 18 % všech deliktů spočívajících v překročení nejvyšší dovolené rychlosti dopouštějí zahraniční řidiči. To znamená, že existuje významná skupina řidičů, kteří se v jiných členských státech dopouštějí závažných dopravních deliktů, ale nejsou za ně činěni (plně) odpovědnými. Cílem prosazování předepsané rychlosti je odradit řidiče od překračování rychlostních limitů tím, že se těm, kteří tak činí, uloží pokuty. To má vliv nejen na rychlost řidičů, kteří se cítí jako ti,

⁷ Tento výklad se průběžně objevuje i v judikatuře Soudního dvora Evropské unie, viz např.: věc C-419/10, Hofmann, ECLI:EU:C:2012:240 a věc C-260/13, Aykul, ECLI:EU:C:2015:257.

⁸ https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH42_v2TH_JC_FINAL_corrected-060522.pdf

⁹ Tamtéž.

kterým byly skutečně uloženy sankce (konkrétní odrazující účinek), ale také na ty, kteří vidí nebo slyší, že řidiči jsou pokutováni (obecný odrazující účinek)¹⁰.

Panuje předpoklad, že částečným eliminováním stávající beztrestnosti těchto pachatelů tím, že se členským státům umožní vzájemné uznávání zákazů řízení v důsledku překročení nejvyšší dovolené rychlosti, se rychlost jejich jízdy sníží, neboť budou cítit potřebu dodržovat rychlostní předpisy v zahraničí stejně jako ve svém členském státě. Zejména s ohledem na skutečnost, že překročení nejvyšší dovolené rychlosti je nejčastěji páchaným dopravním deliktem, se očekává, že vzájemné uznávání zákazů řízení uložených za spáchání tohoto deliktu bude mít samo o sobě významný vliv na bezpečnost silničního provozu, neboť například některé zúčastněné strany odhadují, že ročně by se mohlo zachránit 2 100 životů, pokud by se průměrná rychlost na všech silnicích v EU snížila o pouhý 1 km/h¹¹.

Stejná logika platí i pro řízení pod vlivem alkoholu. Počet deliktů spočívajících v řízení vozidla pod vlivem alkoholu se v roce 2019 odhaduje na 1,2 milionu, přičemž do roku 2030 se předpokládá zvýšení na 1,5 milionu a do roku 2050 na 2,4 milionu, a to na základě vývoje intenzity vymáhání práva v období 2010–2019¹². K odhadu podílu deliktů, při nichž byla zkouškou zjištěná koncentrace alkoholu v krvi vyšší než 0,8 ‰, byla použita nedávná studie provedená v rámci projektu DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines – Řízení pod vlivem alkoholu, drog a léků)¹³. Na úrovni EU se odhaduje, že přibližně 26 % všech deliktů, při nichž hrál úlohu alkohol, bylo závažných a jejich důsledkem byla možná ztráta řidičského průkazu. Kromě toho se odhaduje, že přibližně 15 % všech dopravních deliktů se dopouštějí zahraniční řidiči¹⁴.

Stejně tak mohou být duševní a fyziologické funkce ovlivňovány drogami, které mohou způsobit jejich poruchy. Na základě epidemiologických studií smrtelných nehod na silnici na vnitrostátní úrovni se odhaduje, že podíl těchto nehod, v nichž hrají svou úlohu drogy (včetně léků), činí 15–25 %¹⁵. Podle další zprávy projektu DRUID¹⁶ je hlavním obecným odrazujícím faktorem u řízení vozidla pod vlivem drog vnímané riziko odhalení, nicméně průzkum provedený v roce 2018 ukázal, že pouze 14 % běžné řidičské populace se domnívá, že je pravděpodobné, že budou na užití nelegálních drog kontrolováni¹⁷. Je proto třeba zvýšit viditelnost stíhání deliktů souvisejících s řízením vozidla pod vlivem drog. Na základě této úvahy a s ohledem na souvislost mezi drogami a alkoholem (což se běžně označuje jako

¹⁰ Tamtéž.

¹¹ ETSC (2019), PIN Flash 36, Reducing Speeding in Europe (Omezení překračování nejvyšší dovolené rychlosti v Evropě), odkaz: <https://bit.ly/2YZgSzr>

¹² Evropská komise, Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W. a další, Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report (Prevence řízení pod vlivem alkoholu a drog: závěrečná zpráva), Úřad pro publikace Evropské unie, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>

¹³ Evropské monitorovací centrum pro drogy a drogovou závislost (2012): Řízení pod vlivem drog, alkoholu a léků v Evropě – výsledky projektu DRUID (https://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att_192773_EN_TDXA12006ENN.pdf). SWD(2023) 126 final.

¹⁴ Evropská komise, Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W. a další, Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report (Prevence řízení pod vlivem alkoholu a drog: závěrečná zpráva), Úřad pro publikace Evropské unie, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>

¹⁶ Microsoft Word - FINAL Deliverable 4_2_1 DRAFTv10 (bast.de)

¹⁷ <https://www.esranet.eu/en/publications/>

„řízení vozidla pod vlivem“) je nezbytné zahrnout do navrhované směrnice delikt spočívající v řízení vozidla pod vlivem drog.

Kromě deliktů souvisejících s překročením nejvyšší dovolené rychlosti a řízením vozidla pod vlivem mohou i další druhy jednání, která porušují pravidla silničního provozu, vést k těžké újmě na zdraví, nebo dokonce k úmrtím, a to zejména zranitelných účastníků silničního provozu, kterými jsou například děti, chodci, cyklisté a osoby na (elektrických) koloběžkách a osoby se sníženou pohyblivostí. Na základě těchto úvah návrh směrnice stanoví rozšíření účinku zákazu řízení, který vyplývá z těchto druhů jednání, na celou EU.

Hodnocení směrnice 2006/126/ES¹⁸ dospělo k závěru, že neexistence konkrétního a účinného rámce EU pro zákaz řízení představuje problém, pokud jde o prevenci zneužívání ze strany řidičů, kteří se dopouštějí deliktů na území jednoho členského státu, ale poté mohou pokračovat v řízení v jiném členském státě, aniž by nesli důsledky těchto deliktů. Tuto skutečnost potvrdilo i 16 z 21 respondentů zastupujících vnitrostátní orgány, kteří považovali za obecně závažný problém skutečnost, že osoby, které jsou vzhledem k členskému státu, kde byl delikt spáchán, tuzemskými a zahraničními občany, nečelí, pokud jde o zákaz řízení, stejným důsledkům. Na dotaz ohledně neexistence celounijního zákazu řízení, který by byl zajištěn prostřednictvím vzájemného uznávání rozhodnutí, některé členské státy potvrdily, že tato skutečnost ztěžuje přeshraniční vymáhání zákazu řízení, a tudíž představuje riziko pro bezpečnost silničního provozu v EU, zejména v případech, kdy zákaz řízení vyplývá ze závažných deliktů (např. řízení pod vlivem alkoholu). Cílený průzkum u vnitrostátních orgánů provedený v souvislosti s tímto hodnocením v obecné rovině potvrdil, že neexistence rámce EU pro zákaz řízení může mít negativní vliv na bezpečnost silničního provozu a na turistiku za řidičskými průkazy, ačkoli tento dopad by bylo obtížné posoudit.

Pokud se v této důvodové zprávě v souvislosti s přípravnými pracemi hovoří o vzájemném uznávání zákazu řízení, je třeba to chápat jako politický cíl, kterým je zajistit celounijní účinek zákazu řízení, neboť to bylo vždy původním účelem této iniciativy.

Zajištění celounijního účinku zákazu řízení prostřednictvím vzájemného uznávání rozhodnutí bylo navíc zkoumáno i v rámci přípravných prací týkajících se směrnice (EU) 2015/413¹⁹.

V rámci přípravných prací na revizi směrnice 2006/126/ES velká většina respondentů otevřené veřejné konzultace (68 %, 5 146 ze 7 532) uvedla, že je velmi důležité nebo důležité, aby byla oblast působnosti uvedené směrnice rozšířena o pravidla vzájemného uznávání zákazu řízení. Většina zúčastněných stran²⁰ během semináře a cílených rozhovorů rozvoj koncepce vzájemného uznávání zákazu řízení podpořila. Nizozemsko však zmínilo určité právní připomínky²¹, přičemž Německo mělo několik připomínek přinejmenším v počáteční fázi.

Celkově celounijní zákaz řízení zajišťovaný prostřednictvím vzájemného uznávání rozhodnutí, zejména pokud jde o delikty související s překročením nejvyšší dovolené

¹⁸ Pracovní dokument útvarů Komise SWD(2022) 0017 final – Hodnocení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech.

¹⁹ Statistika a výsledky průzkumu, které jsou zde uvedeny, jsou součástí podpůrné studie k posouzení dopadů pro revizi směrnice (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu, konsorcium ECORYS (2022), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 – odkaz bude doplněn.

²⁰ Evropská federace obětí silničního provozu, FR, ETSC, HU, SE, SI, BE, CEETAR a NL.

²¹ Nizozemsko vyjádřilo obavy ohledně rozdílných pravidel a postupů platných v EU.

rychlosti a řízením vozidla pod vlivem alkoholu, podpořila řada zúčastněných stran. Potvrdilo se to při otevřené veřejné konzultaci, kdy přibližně 6 106 (81 %) a 4 966 (66 %) ze 7 532 respondentů považovalo pro revizi směrnice 2006/126/ES celounijní zákaz řízení v důsledku řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo drog a v důsledku překročení nejvyšší dovolené rychlosti, který by byl zajištěn prostřednictvím vzájemného uznávání rozhodnutí, za velmi důležitý nebo důležitý. Konkrétně na otázku, které delikty by měly být v EU takto postihovány, zvolilo 87 % respondentů otevřené veřejné konzultace (6 586 ze 7 532) řízení vozidla pod vlivem alkoholu a drog a 46 % (3 470 ze 7 532) překročení nejvyšší dovolené rychlosti. V cílených rozhovorech vyjádřily některé zúčastněné strany²² podporu zavedení celounijního zákazu řízení v důsledku překročení nejvyšší dovolené rychlosti a řízení vozidla pod vlivem alkoholu prostřednictvím vzájemného uznávání rozhodnutí. Podporu vyjádřily rovněž Švédsko, Slovinsko a Belgie, přestože uznaly obtíže při hledání shody s ostatními členskými státy i při samotném provádění.

Neexistence jasného rámce EU pro celounijní zákaz řízení, který by byl zajišťován prostřednictvím vzájemného uznávání rozhodnutí, představuje problém, pokud jde o prevenci zneužívání ze strany řidičů, a má dopad na bezpečnost silničního provozu. Toto zjištění potvrdily i členské státy během cílených rozhovorů. Pro zúčastněné strany, které odpovíděly na dotazník otevřené veřejné konzultace, se omezení nebezpečného chování řidičů i počtu řidičů bez řidičského průkazu zdá být relevantním faktorem. Přibližně 55 % (5 063 ze 7 532), resp. 69 % (5 201 ze 7 532) z nich to označilo za mimořádně nebo velmi důležité.

V cíleném průzkumu označila velká většina zástupců vnitrostátních orgánů za obecně závažný problém skutečnost, že osoby, které jsou vzhledem k členskému státu, kde byl delikt spáchán, tuzemskými a zahraničními občany, nečelí v EU v souvislosti se zákazem řízení stejným důsledkům (16/21). V cíleném průzkumu se respondenti z nevládních organizací shodli na tom, že skutečnost, že tuzemské a zahraniční osoby nečelí v souvislosti se zákazem řízení stejným důsledkům, je s ohledem na bezpečnost silničního provozu důležitým problémem (64 %). Stejně tak souhlasili s tím, že v případě tuzemských a zahraničních osob je důležitým problémem v souvislosti s bezpečností silničního provozu to, že nečelí stejným důsledkům, pokud jde o pokuty / trestné body (64 %).

Vnitrostátní orgány odhadují, že počet deliktů, které vedou k zákazu řízení, se v průměru pohybuje mezi 25 000 a více než 50 000 ročně. Počet zákazů řízení pro tuzemské řidiče (např. řidičský průkaz je vydán ve stejném členském státě, který zákaz uloží) byl odhadnut v rozmezí od 0 do 5 000. Počet zákazů řízení pro zahraniční řidiče (např. řidičský průkaz není vydán v členském státě, který zákaz uloží) byl odhadnut v rozmezí od 0 do 5 000. Další respondenti odhadovali počet deliktů spáchaných za rok a vedoucích k udělení pokuty / trestných bodů v rozmezí od 0 do 1 000. O něco více respondentů odhadovalo počet deliktů, za které byla udělena pokuta / trestné body pro tuzemské řidiče (např. řidičský průkaz je vydán ve stejném členském státě, který uloží pokutu / trestný bod) v rozmezí od 0 do 1 000. Počet deliktů, za které byly zahraničním řidičům (např. řidičský průkaz není vydán v členském státě, který uloží zákaz řízení) uloženy trestné body, byl odhadnut v rozmezí od 0 do 5 000.

²² Evropská rada pro bezpečnost dopravy, Evropské sdružení výrobců motocyklů a Dansk Kørelærere-Union.

S ohledem na přípravné práce se potvrzuje, že zavedení zvláštního a účinného systému pro zajištění celounijních účinků zákazů řízení bude mít pravděpodobně významný vliv na bezpečnost silničního provozu. Tento návrh je navíc součástí balíčku, který se týká revize dvou dalších souvisejících směrnic:

- směrnice (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu²³ a
- směrnice 2006/126/ES o řidičských průkazech²⁴.

Směrnice (EU) 2015/413 je jedním z pilířů vymáhání některých přesně vymezených dopravních deliktů, pokud byly tyto delikty spáchány s vozidlem registrovaným v jiném členském státě, než kde byl delikt spáchán, což ve většině případů rovněž svědčí o spáchání deliktu zahraničním pachatelem. Proto bylo důležité co nejvíce přizpůsobit oblast působnosti tohoto návrhu deliktům na základě uvedené iniciativy. V opačném případě by donucovací orgány nemusely mít dostatečné nástroje k tomu, aby skutečně provedly vyšetřování, které by skončilo zákazem řízení. Kromě toho zahraniční pachatelé nemusí požívat stejné úrovně procesních záruk jako jejich tuzemské protějšky, což má revize uvedené směrnice lépe zaručit. V průběhu přípravných prací na tomto návrhu se ukázalo, že ačkoli se použitelné prahové hodnoty, které vedou k zákazu řízení, v jednotlivých členských státech značně liší, určité dopravní delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu vedou k zákazu řízení ve všech členských státech nebo ve většině z nich.

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

Zajištění systému celounijního účinku zákazu řízení pro zahraniční pachatele bylo po celou dobu ústředním bodem iniciativy revidovat směrnicí 2006/126/ES²⁵.

Ustanovení čl. 11 odst. 4 uvedené směrnice upravuje některé prvky zákazu řízení. Revize směrnice 2006/126/ES, prováděná souběžně s touto iniciativou z důvodu právní konzistence a soudržnosti, se bude týkat vydávání řidičských průkazů řidičům, kterým byl udělen zákaz řízení, a výjimek ze vzájemného uznávání (platnosti) řidičských průkazů, pokud má jejich držitel zákaz řízení v jiném členském státě, než který řidičský průkaz vydal. Kromě toho bude obsahovat ustanovení usnadňující vymáhání částečného zákazu řízení prostřednictvím možných poznámek v řidičských průkazech.

Předložení návrhu zvláštního právního aktu, který by zajistil celounijní účinek zákazu řízení prostřednictvím vzájemného uznávání rozhodnutí, bylo také jedním z opakovaně zmiňovaných cílů Komise. V roce 2006 Komise ve sdělení o zákazech činnosti uložených na základě odsouzení za trestný čin²⁶ uvedla, že zvažuje navrhnout právní akt, který by nahradil Úmluvu o zákazu řízení motorových vozidel z roku 1998²⁷. Pokud jde o vzájemné uznávání zákazů činnosti obecně, Komise v rámci zmíněného sdělení prohlásila, že podporuje

²³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu (Úř. věst. L 68, 13.3.2015, s. 9).

²⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech (přepracované znění) (Úř. věst. L 403, 30.12.2006, s. 18).

²⁵ Viz také počáteční posouzení dopadů iniciativy na revizi směrnice o řidičských průkazech: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12978-Revision-of-the-Directive-on-Driving-Licences_cs

²⁶ KOM(2006) 73 v konečném znění.

²⁷ Úř. věst. C 2016, 10.7.1998, s. 1.

odvětvový přístup, a to v odvětvích, kde již mezi členskými státy existuje společný základ (např. zákaz řízení).

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Návrh je rovněž plně v souladu s hlavním *acquis* v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Nemá významný vliv na směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2561²⁸ ani na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144²⁹. Je také v souladu s *Rámcem politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 – Další kroky směrem k „vizi nulových obětí na cestách“*³⁰.

Jak bylo uvedeno výše, směrnice (EU) 2015/413 je revidována souběžně s tímto návrhem, a to z důvodu právní konzistence a soudržnosti. V této souvislosti je třeba zopakovat, že se očekává, že směrnice (EU) 2015/413 se stane základním kamenem vyšetřování, a tím nepřímo přispěje i k prosazování práva, zejména v případech, kdy byl pachatel zjištěn na dálku. Vzhledem k tomu, že cílem revidované směrnice (EU) 2015/413 je rozšířit výměnu informací a vzájemnou pomoc mezi členskými státy, lze předpokládat, že počet úspěšně vyšetřených deliktů, a v důsledku toho i uložených zákazů řízení, se podstatně zvýší.

Revize směrnice (EU) 2015/413 má taktéž za cíl poskytnout vyšší úroveň ochrany procesních a základních práv stíhaným nebo dopadeným zahraničním pachatelům bez ohledu na to, zda je delikt zjištěn na dálku, nebo zda je pachatel zadržen před opuštěním členského státu, v němž byl delikt spáchán.

Revize směrnice 2006/126/ES a rámec Unie pro řidičské průkazy rovněž doplní pravidla stanovená navrhovanou směrnicí, jak je uvedeno výše. Revidovaná směrnice o řidičských průkazech navíc napomůže praktickému vymáhání částečných omezení uložených řidičům a posílí možnost členského státu deliktu neuznat platnost řidičského průkazu pachatele v případech, kdy se navrhovaná směrnice nepoužije.

Na výměnu informací týkajících se zejména řidičských průkazů se kromě toho vztahují pravidla o ochraně osobních údajů, zejména:

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 (obecné nařízení o ochraně osobních údajů)³¹ a
- směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/680³².

²⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2561 ze dne 14. prosince 2022 o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu (kodifikované znění) (Úř. věst. L 330, 23.12.2022, s. 46).

²⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu (Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1).

³⁰ SWD(2019) 283 final.

³¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

³² Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/680 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů příslušnými orgány za účelem prevence, vyšetřování, odhalování či stíhání trestných činů nebo výkonu trestů, o volném pohybu těchto údajů (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 89).

Návrh je rovněž v souladu s jinými nástroji, které umožňují vzájemné uznávání rozsudků nebo soudních rozhodnutí v trestních věcech. Vyplňuje mezeru, pokud jde o zákaz řízení vyplývající ze soudních rozhodnutí v trestních věcech. Aby se předešlo možnému překrývání navrhované směrnice s *acquis* Unie v oblasti spravedlnosti a vnitřních věcí, bylo vyjasněno, že tyto nástroje nejsou návrhem dotčeny.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Hlavním cílem návrhu je zvýšit bezpečnost silničního provozu a zajistit vysokou úroveň ochrany všech účastníků silničního provozu v Unii, což bylo zdůrazněno i ve výzvě ministrů dopravy EU ve Vallettském prohlášení.

Podle judikatury Soudního dvora Evropské unie má normotvůrce Unie široké legislativní pravomoci, pokud jde o přijímání vhodných společných pravidel pro zavedení společné dopravní politiky³³. Zlepšení bezpečnosti silničního provozu je hlavním cílem dopravní politiky Unie. Opatření sledující tento cíl lze proto přijímat na základě čl. 91 odst. 1 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU)³⁴.

Proto je vhodným právním základem navrhované směrnice čl. 91 odst. 1 písm. c) SFEU.

• Volba nástroje

Ustanovení čl. 91 odst. 1 písm. c) SFEU dává normotvůrci EU možnost přijímat nařízení i směrnice.

Pro tento návrh je nejvhodnějším nástrojem směrnice, aby se zohlednily rozdíly v platných pravidlech pro ukládání a vymáhání zákazů řízení v členských státech.

• Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)

Podle čl. 5 odst. 3 Smlouvy o EU jedná Unie pouze tehdy, pokud navrhovaného opatření nemohou uspokojivě dosáhnout členské státy. Podle stávajícího právního rámce zůstává tuzemským řidičům členského státu, kteří se dopustí i těch nejzávažnějších dopravních deliktů, řidičské oprávnění ve všech ostatních členských státech kromě členského státu, v němž byl delikt spáchán, a to i v případě, že tento členský stát tato oprávnění omezuje. Jedinou situací, kdy má zákaz řízení celounijní účinek, je ta, kdy je členský stát, který zákaz řízení uplatňuje, tím, který pachateli vydal řidičský průkaz.

Z důvodu bezpečnosti silničního provozu je nanejvýš důležité, aby měl zákaz řízení v rámci Evropské unie celounijní účinek. Toho lze dosáhnout pouze prostřednictvím právního nástroje EU. Rozhodnutí vydat řidičský průkaz nebo zbavit osobu jejího oprávnění zrušením platnosti tohoto průkazu je součástí svrchovanosti členského státu. Celounijní účinek zákazu řízení tak bude vždy záviset na opatřeních členského státu, který řidičský průkaz vydal a který nemá potřebné informace, právní nástroje ani podnět k tomu, aby jednal bez zásahu ze strany Unie.

• Proporcionalita

³³ Věc C-223/02, Španělsko a Finsko v. Parlament a Rada, ECLI:EU:C:2004:497, bod 29 a tam citovaná judikatura.

³⁴ Věc C-43/12, Komise v. Parlament a Rada, ECLI:EU:C:2014:298, bod 43 a tam citovaná judikatura.

Opatření této iniciativy nepřekračují rámec toho, co je nezbytné k dosažení cíle, kterým je zlepšení bezpečnosti silničního provozu tím, že se zavede celounijní účinek zákazu řízení v důsledku spáchání určitých deliktů souvisejících s bezpečností silničního provozu. Směrnice stanoví přenos zákazu řízení na členský stát, který vydal řidičský průkaz, pouze v případě závažných dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, které jsou hlavní příčinou dopravních nehod a úmrtí na silnicích v EU, a to konkrétně deliktů spočívajících v řízení vozidla pod vlivem alkoholu (řízení s hladinou alkoholu v krvi přesahující maximální hodnotu povolenou zákonem) a překročení nejvyšší dovolené rychlosti (překročení rychlostních limitů platných pro danou pozemní komunikaci nebo typ vozidla), jakož i deliktu spočívajícího v řízení vozidla pod vlivem drog. Zákaz řízení může být rovněž přenesen, pokud se týká dopravního deliktu, který způsobil smrt nebo těžkou újmu na zdraví.

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

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

V roce 2012 vypracovala Komise jako zadavatel právní studii³⁵ o současném stavu zákazů činnosti v rámci EU ve třech předem vymezených oblastech, včetně zákazů řízení. Studie analyzovala nejen příslušný právní rámec EU, ale také stávající nadnárodní a dvoustranné smlouvy a úmluvy. Studie mimo jiné dospěla k závěru, že by měla být přijata nová směrnice, která by upravovala přeshraniční vymáhání zákazů řízení.

V roce 2022 uzavřela Komise smlouvu s konsorciem složeným ze společností Ecorys, Wavestone a Grimaldi na podporu³⁶ posouzení dopadů při revizi směrnice (EU) 2015/413. V rámci této studie byl proveden rozsáhlý průzkum právního rámce a judikatury Soudního dvora Evropské unie v oblasti zákazu řízení. Závěry tohoto průzkumu rovněž podpořily vytvoření nového právního aktu, který by zajistil celounijní účinek zákazů řízení prostřednictvím vzájemného uznávání těchto rozhodnutí.

Jak bylo uvedeno výše, situace, kdy členský stát na základě svých vnitrostátních právních předpisů a z důvodu protiprávního jednání na svém území pozastaví řidičské oprávnění držitelů řidičského průkazu vydaného jiným členským státem, je v současné době částečně upravena směrnicí 2006/126/ES.

Evropská komise zveřejnila v roce 2022 hodnocení *ex post*³⁷ uvedené směrnice. To prokázalo, že kombinované opatření směrnice 2006/126/ES a jejích dvou předchůdkyň týkající se řidičských průkazů vedlo k dosažení společné úrovně bezpečnosti účastníků silničního provozu v Unii a usnadnilo volný pohyb. Ukázalo také, že existuje prostor pro další zvyšování úrovně bezpečnosti silničního provozu v rámci Unie, jakož i účinnosti a přiměřenosti některých regulatorních požadavků.

³⁵ Vermeulen, Gert & Bondt, Wendy & Ryckman, Charlotte & Persak, Nina. (2012). The disqualifications triad: approximating legislation, executing requests, ensuring equivalence (Trojice zákazů činnosti: sbližování právních předpisů, vyřizování žádostí, zajišťování rovnocennosti).

³⁶ Podpůrná studie k posouzení dopadů pro revizi směrnice (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu, konsorcium ECORYS (2022), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 – odkaz bude doplněn.

³⁷ Pracovní dokument útvarů Komise – Hodnocení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech (SWD/2022/0017 final).

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

V souladu s pokyny pro zlepšování právní úpravy³⁸ proběhly během hodnocení *ex post* směrnice 2006/126/ES a posouzení dopadů revize uvedené směrnice konzultace se zúčastněnými stranami i v souvislosti s tímto návrhem.

V přípravné fázi hodnocení *ex post* se dne 16. října 2020 uskutečnil seminář zúčastněných stran, jehož cílem bylo shromáždit důkazy, potvrdit stanovená zjištění, získat zpětnou vazbu k novým zjištěním a shromáždit názory.

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

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

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

Ve třetím čtvrtletí roku 2022 proběhla nová otevřená veřejná konzultace.

Evropský parlament podporuje posílení rámce bezpečnosti silničního provozu, a to zejména zavedením nástroje pro vzájemné uznávání zákazu řízení³⁹.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Ve fázi posuzování dopadů se uskutečnil odborný seminář o důsledcích dopravních deliktů a zdravotní způsobilosti (2. čtvrtletí 2022).

Během přípravných fází hodnocení *ex post* i posouzení dopadů byl průběžně informován a konzultován Výbor pro řidičské průkazy zřízený podle článku 9 směrnice 2006/126/ES, složený převážně z odborníků z členských států.

- **Posouzení dopadů**

Bylo provedeno posouzení dopadů⁴⁰ revize směrnice 2006/126/ES, včetně prvků týkajících se zákazu řízení. Posouzení dopadů bylo schváleno písemným postupem a dne 18. listopadu

³⁸ https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation_cs

³⁹ Usnesení Evropského parlamentu ze dne 6. října 2021 o rámci politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 – Další kroky směrem k „vizi nulových obětí na cestách“ (2021/2014(INI)).

⁴⁰ SWD(2023) 128 final.

2022 k němu Výbor pro kontrolu regulace vydal kladné stanovisko bez připomínek⁴¹. Kromě toho přípravné práce na revizi směrnice (EU) 2015/413 se v podstatné míře zabývaly také otázkou zajištění celounijního účinku zákazu řízení prostřednictvím vzájemného uznávání rozhodnutí. Výsledek výzkumné práce potvrdil, že zákaz řízení by měl být zahrnut do revize směrnice 2006/126/ES, zejména proto, že by nespadal do oblasti působnosti směrnice (EU) 2015/413. Komise nicméně při vypracování možností politiky využila informace shromážděné během fáze hodnocení a posuzování obou směrnic⁴².

Závěrečná zpráva podpůrné studie pro posouzení dopadů iniciativy na revizi směrnice 2006/126/ES, která se týká i tohoto návrhu, obsahuje komplexní popis a posouzení přidané hodnoty iniciativy a jejího propojení s dalšími politickými iniciativami. Lze je nalézt v oddílech 3.3, 1.3 a 1.5 uvedené zprávy. Podrobný popis možností politiky je uveden v oddílech 5.2 a 8.1, přičemž komplexní analýza dopadů všech možností je uvedena v oddíle 6. Shrnutí zkoumaných možností politiky je k dispozici v důvodové zprávě připojené k návrhu revize směrnice 2006/126/ES⁴³. Rámec EU pro jednotné přeshraniční vymáhání zákazu řízení byl navržen v Úmluvě o zákazu řízení motorových vozidel z roku 1998 (akt Rady ze dne 17. června 1998)⁴⁴, která však nevstoupila v platnost kvůli nedostatečnému počtu ratifikací členskými státy (ratifikovalo ji pouze sedm členských států⁴⁵). Z tohoto důvodu byla v roce 2016 zrušena⁴⁶.

Krok k zajištění celounijního účinku zákazu řízení byl podle všeho učiněn přijetím směrnice 2006/126/ES, v níž byla částečně změněna příslušná ustanovení předchozí směrnice o řidičských průkazech (článek 8 směrnice 91/439/EHS)⁴⁷, a to s cílem potlačit fenomén „turistiky za řidičskými průkazy“. Znění nového ustanovení, čl. 11 odst. 4 směrnice 2006/126/ES, však neposkytuje potřebnou jasnost. Předmětné ustanovení bylo několikrát vykládáno Soudním dvorem Evropské unie⁴⁸, a to z důvodu pochybností vyplývajících z jeho znění a z rozdílných situací, které se vztahují na zákaz řízení uložený tuzemským a zahraničním řidičům. Jak navíc zdůraznil i Soudní dvůr Evropské unie⁴⁹, tato povinnost není účinná a vymahatelná, dokud nebude zaveden systém výměny informací o zákazu řízení mezi členskými státy, který by všem členským státům umožnil, aby si skutečně ověřily, zda v případě žadatele o řidičský průkaz neexistuje nebo nebyl uložen zákaz řízení uložený v zahraničí.

⁴¹ RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617.

⁴² Posouzení zavedení celounijního režimu vzájemného uznávání zákazu řízení uvedené v této kapitole vychází z velké části z informací shromážděných v rámci podpůrné studie k posouzení dopadů pro revizi směrnice (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu – závěrečná zpráva [bude zveřejněna].

⁴³ COM(2023) 127 final.

⁴⁴ Akt Rady ze dne 17. června 1998 o vypracování Úmluvy o zákazu řízení motorových vozidel (98/C 216/01).

⁴⁵ BG, CY, IE, RO, SK, ES a UK.

⁴⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/95 ze dne 20. ledna 2016 o zrušení některých aktů v oblasti policejní spolupráce a justiční spolupráce v trestních věcech (Úř. věst. L 26, 2.2.2016, s. 9).

⁴⁷ Směrnice Rady 91/439/EHS ze dne 29. července 1991 o řidičských průkazech (Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 1).

⁴⁸ Viz zejména rozsudek ze dne 20. listopadu 2008, Weber, C-1/07, ECLI:EU:C:2008:640; rozsudek ze dne 2. prosince 2010, Scheffler, 334-09, ECLI:EU:C:2010:731; rozsudek ze dne 26. dubna 2012, Hofmann, C-419/10, ECLI:EU:C:2012:240, bod 71; rozsudek ze dne 23. dubna 2015, Aykul, C-260/13, ECLI:EU:C:2015:257; rozsudek ze dne 21. května 2015, Wittmann, C-339/14, ECLI:EU:C:2015:333.

⁴⁹ Věc C-419/10, Hofmann, ECLI:EU:C:2012:240, bod 82.

V důsledku výše popsáných problémů mají podle současného rámce zahraniční pachatelé zákaz řízení motorových vozidel pouze v zemi, kde se dopustili deliktu, ale mohou nadále řídit ve všech ostatních členských státech EU, s výjimkou případů, kdy je zákaz řízení uložen jejich členským státem vydání. Jedná se o zásadní problém, pokud vezmeme v úvahu vážné riziko pro bezpečnost silničního provozu, které představují řidiči pohybující se v EU, jimž byl v některém z členských států pozastaven, omezen nebo odňat řidičský průkaz za závažná a opakovaná porušení pravidel silničního provozu.

Navíc, kromě výslovného zákazu v tomto smyslu (nebo pokud ostatní členské státy nejsou řádně informovány o aktuálním zakazu), bude moci zahraniční řidič požádat o nový řidičský průkaz v zemi svého bydliště, čímž znovu získá řidičské oprávnění řídit kdekoliv, protože toto nové povolení bude v zásadě uznáno i v zemi, kde byl delikt spáchán. Totéž může udělat řidič, kterému byl v jeho zemi udělen zákaz řízení, a to tak, že před podáním žádosti o nové povolení změní bydliště.

Právní základ pro výměnu informací o zákazech řízení v celé EU je již zakotven ve směrnici 2006/126/ES⁵⁰, která výslovně požaduje, aby si členské státy vzájemně pomáhaly při provádění svých opatření a vyměňovaly si informace o řidičských průkazech, které vydaly, vyměnily, nahradily, prodloužily nebo zrušily, a to prostřednictvím sítě řidičských průkazů EU zřízené pro tyto účely (tj. RESPER). Vymáhání práva by navíc mohla usnadnit též směrnice (EU) 2015/413, a to tím, že bude vyžadovat, aby členský stát, na jehož území byl delikt spáchán, informoval pachatele o případném zakazu řízení, který je s údajně spáchaným deliktem spojen.

Posouzení opatření a možností politiky

Opatření v rámci různých možností politiky byla podrobena kvantitativnímu a kvalitativnímu posouzení hospodářských a sociálních dopadů (bezpečnost silničního provozu) a dopadů na základní práva. Pro posouzení dopadů byl v souladu se základními projekcemi zvolen časový horizont 2025–2050. Pokud jde o základní práva, účinky budou i nadále pod kontrolou díky striktnímu provádění pravidel na ochranu údajů, zejména v síti RESPER.

Očekává se, že hospodářský a sociální dopad upřednostňované možnosti v souvislosti se zajištěním celounijního účinku zákazu řízení bude celkově pozitivní, přičemž tato iniciativa by měla zvýšit bezpečnost silničního provozu ve všech členských státech. Zvýšení pravděpodobnosti účinného výkonu zákazu řízení vydaného v přeshraničních souvislostech rovněž zvyšuje účinek odrazující od páchaní deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu bez ohledu na hranice členských států. Společenský dopad by byl celkově velmi pozitivní, neboť oběti by měly jistotu, že se nestane, aby opatření související s dopravními delikty spáchanými cizinci zůstala nerealizována.

Cíle iniciativy povedou k omezenému zvýšení provozních nákladů sítě RESPER. Mělo by to však být více než kompenzováno přínosy ze zachrany lidských životů díky vyšší bezpečnosti silničního provozu.

Neočekává se, že by se tento legislativní návrh přímo dotkl podniků, včetně malých a středních podniků a mikropodniků.

⁵⁰ Článek 15, čl. 7 odst. 5 a podle judikatury také čl. 11 odst. 4 uvedené směrnice.

- **Základní práva**

Opatření spočívající v zákazu řízení, která mají celounijní účinek, mohou zasahovat do základních práv chráněných Listinou základních práv EU⁵¹ (dále jen „Listina“) a Evropskou úmluvou o lidských právech⁵² (dále jen „EÚLP“).

Rozhodnutí členského státu vydání o zavedení celounijního účinku zákazu řízení dále omezí možnost pachatele řídit v Unii vozidlo s vlastním pohonem. V závislosti na jeho osobní situaci to může mít vliv na výkon jeho profesní činnosti, rodinný život a možnosti využívat svá motorová vozidla. Návrh se proto může dotknout několika základních práv; práva pracovat nebo svobody podnikání, práva na rodinný život, práva na vlastnictví. Kromě toho by zamýšlené postupy mohly mít dopad na právo osoby na spravedlivý proces, na její právo na obhajobu a na právo na ochranu osobních údajů, které se jí týkají.

Základní práva pachatele lze omezit, pokud je to nezbytné a skutečně to odpovídá cílům obecného zájmu uznávaným Unií. Tak je tomu i v tomto případě, kdy cílem obecného zájmu, který Unie uznává, je zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Omezení nepřesahují rámec toho, co je pro dosažení tohoto cíle nezbytné: řidič, který se dopustil takových dopravních deliktů v jiném členském státě, než ve kterém mu byl vydán řidičský průkaz, zatímco požíval výhod volného pohybu, by měl v případě, že je jeho řidičský průkaz dotčen zákazem řízení, čelit stejným důsledkům jako řidič z členského státu, ve kterém byl delikt spáchán. Měl by přijít o řidičský průkaz nebo řidičské oprávnění v celé Unii. V opačném případě by bezpečnost silničního provozu mohla být chráněna pouze v členském státě deliktu, což by znamenalo pouze částečný a neúčinný výsledek.

Kromě toho jsou v navrhované směrnici zahrnuty některé důležité záruky. Návrh stanoví důvody pro výjimky, pokud na základě konkrétních a objektivních důkazů existují závažné důvody domnívat se, že výkon zákazu řízení by za konkrétních okolností daného případu znamenal porušení některého základního práva stanoveného v Listině. Další důvod pro výjimku se uplatní v případě, že nejsou dodrženy procesní záruky řízení v nepřítomnosti. Je podobný důvodům, které se uplatňují u jiných nástrojů vzájemného uznávání, a to od vstupu v platnost rámcového rozhodnutí 2009/299/SVV, kterým se posilují procesní práva osob a podporuje uplatňování zásady vzájemného uznávání rozhodnutí na rozhodnutí vydaná v soudním jednání, kterého se dotyčná osoba nezúčastnila osobně⁵³.

Kromě toho členské státy zajistí, aby v členském státě, v němž byl delikt spáchán, byly k dispozici opravné prostředky rovnocenné těm, které jsou k dispozici v obdobném vnitrostátním případě, a aby se pachatel mohl rovněž odvolat proti rozhodnutí, které zajišťuje celounijní účinek zákazu řízení, a v případě úspěchu tento účinek zrušit a omezit zákaz na členský stát deliktu. Kromě toho bude třeba, aby orgány poskytly informace o možnostech

⁵¹ Úř. věst. C 326, 26.10.2012, s. 391.

⁵² Rada Evropy, Evropská úmluva o ochraně lidských práv a základních svobod ve znění protokolů č. 11, 14 a 15, 4. listopadu 1950, ETS 5.

⁵³ Rámcové rozhodnutí Rady 2009/299/SVV ze dne 26. února 2009, kterým se mění rámcová rozhodnutí 2002/584/SVV, 2005/214/SVV, 2006/783/SVV, 2008/909/SVV a 2008/947/SVV a kterým se posilují procesní práva osob a podporuje uplatňování zásady vzájemného uznávání rozhodnutí na rozhodnutí vydaná v soudním jednání, kterého se dotyčná osoba nezúčastnila osobně (Úř. věst. L 81, 27.3.2009, s. 24.)

uplatnění těchto opravných prostředků podle vnitrostátního práva, jakmile se stanou použitelnými, a učinily tak včas, aby se zajistilo, že je bude možné účinně uplatnit.

Pokud jsou opatření tohoto návrhu uplatňována přiměřeně a jsou doplněna účinnými procesními zárukami, jak je popsáno výše, jsou slučitelná s požadavky základních práv.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Pro přenos a komunikaci mezi orgány se předpokládají již existující technická řešení (např. RESPER – síť pro výměnu informací týkajících se řidičských průkazů).

Aby bylo možné vyměňovat si v síti RESPER další prvky týkající se zákazu řízení, bylo by nutné provést některé technické úpravy. Je však třeba konstatovat, že celkově tyto náklady pravděpodobně nebudou nijak významné. Předpokládá se, že členské státy budou hradit své vlastní náklady, které jim v souvislosti s uplatňováním navrhované směrnice vzniknou. Související náklady se týkají dodatečného času stráveného vyšetřováním a nákladů spojených s oznámením zahraničního pachatele.

A konečně je třeba konstatovat, že ačkoli je zákaz řízení často spojen s peněžitými tresty, tento návrh tyto tresty záměrně vylučuje ze své působnosti, a proto nebude přispívat k jejich vymáhání.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Návrh ukládá Komisi povinnost podávat Evropskému parlamentu a Radě zprávy o provádění navrhované směrnice, mimo jiné zejména o jejím dopadu na bezpečnost silničního provozu. Zpráva Komise má být předložena pět let po provedení navrhované směrnice členskými státy.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Článek 1: Cíl a předmět

Cílem návrhu je zajistit vysokou úroveň ochrany účastníků silničního provozu v Unii stanovením pravidel, která určují, že v případě závažných deliktů souvisejících s bezpečností silničního provozu spáchaných v jiném členském státě, než je stát, který vydal řidičský průkaz pachatele, bude existovat celounijní účinek zákazu řízení.

Článek 2: Definice

Článek 2 obsahuje definice některých klíčových pojmů použitých v návrhu.

Obsahuje definice pojmů, jako je „zákaz řízení“, „členský stát deliktu“ (kde k deliktu došlo), „členský stát vydání“ (který vydal řidičský průkaz) a „dotyčná osoba“.

Definice „zákazu řízení“ zahrnuje jakékoli pravomocné rozhodnutí o uložení zákazu řízení v souvislosti se spácháním dopravního deliktu, jehož důsledkem je opatření spočívající v odnětí, omezení nebo pozastavení řidičského průkazu nebo řidičského oprávnění, bez ohledu na to, zda se jedná o bezpečnostní opatření, nebo trest, nebo správní či trestní sankci. Definovány jsou také pojmy odnětí, omezení a pozastavení. Směrnice je použitelná na omezený počet přesně vymezených „závažných dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu“, konkrétně na řízení vozidla pod vlivem alkoholu, překročení nejvyšší dovolené rychlosti,

řízení vozidla pod vlivem drog a porušení pravidel silničního provozu, které způsobí smrt nebo těžkou újmu na zdraví. Definuje také „další podmínky“ jako podmínky, které musí osoba dotčená zákazem řízení splnit, aby opět získala svůj řidičský průkaz nebo řidičské oprávnění.

U některých pojmů, jako jsou „závažné dopravní delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu“, „vozidlo s vlastním pohonem“, „řidičský průkaz“ a „obvyklé bydliště“, jsou uvedeny křížové odkazy na definice v jiných nástrojích Unie.

Článek 3: Celounijní účinek zákazů řízení

Toto ustanovení stanoví zásadu, že zákaz řízení vydaný členským státem osobě, která nemá obvyklé bydliště v tomto členském státě a která je držitelem řidičského průkazu vydaného jiným členským státem, by měl mít celounijní účinek.

Článek 4: Povinnost oznámit zákaz řízení

Členský stát deliktu je povinen oznámit členskému státu vydání jakýkoli zákaz řízení, který trvá nejméně jeden měsíc. Oznámení by mělo být provedeno prostřednictvím standardního osvědčení, které se předává mezi národními kontaktními místy obou dotčených členských států.

Článek 5: Standardní osvědčení a způsoby předávání

Toto ustanovení zmocňuje Komisi k přijetí prováděcího aktu, kterým se stanoví formát a obsah standardního osvědčení před datem provedení směrnice. V tomto ustanovení jsou uvedeny nejdůležitější prvky, které by toto osvědčení mělo obsahovat.

Tento článek rovněž stanoví pravidla pro to, v jakých jazycích lze osvědčení předávat, a upřesňuje, že osvědčení by mělo být předáváno prostřednictvím sítě RESPER.

Článek 6: Zajištění celounijního účinku zákazů řízení

Členský stát vydání by měl přijmout vhodná opatření, aby zajistil, že zákaz řízení bude mít celounijní účinek, pokud se neuplatní důvod pro výjimku stanovený v článku 8.

V případech, kdy zákaz řízení spočívá v odnětí řidičského průkazu nebo řidičského oprávnění, by měl členský stát vydání tento průkaz odejmout. Dotyčná osoba by měla znovu získat řidičský průkaz nebo řidičské oprávnění v souladu s pravidly, které v daném členském státě platí za podobných okolností. Tento členský stát rovněž zohlední, je-li to možné, každou část podmínek, které dotyčná osoba již splnila v členském státě deliktu, aby znovu získala řidičský průkaz nebo řidičské oprávnění.

V případech, kdy zákaz řízení spočívá v pozastavení nebo omezení řidičského průkazu nebo řidičského oprávnění, by se opatření přijaté členským státem vydání mělo omezit na zajištění toho, aby celounijní zákaz řízení měl stejnou dobu trvání jako zákaz řízení uložený členským státem deliktu, bez ohledu na to, zda tento členský stát uložil dotyčné osobě podmínky pro znovuzískání řidičského průkazu nebo řidičského oprávnění.

Článek 7: Účinky zákazů řízení v členském státě deliktu

Tento článek objasňuje, že směrnice, a zejména uplatnění libovolných důvodů pro výjimku stanovených v článku 8 členským státem vydání, nebrání výkonu zákazu řízení uloženého členským státem deliktu na jeho území.

Kromě toho objasňuje, že pokud zákaz řízení uložený členským státem deliktu obsahuje podmínky, které musí dotyčná osoba splnit, aby znovu získala řidičský průkaz nebo řidičské oprávnění, může tento členský stát pokračovat v uplatňování zákazu řízení na svém území, dokud tyto podmínky nebudou splněny.

Článek 8: Důvody pro výjimku

Článek 8 stanoví taxativní výčet důvodů pro výjimky, na jejichž základě musí členský stát vydání odmítnout uložit celounijní účinek zákazu řízení, a seznam dalších důvodů pro výjimky, na jejichž základě může odmítnout tento celounijní účinek uložit.

Tento seznam obsahuje důvody pro udělení výjimky, mezi které například patří neúplnost osvědčení; věková hranice dotyčné osoby; imunita či výsada nebo skutečnost, že zbývající doba zákazu řízení je kratší než jeden měsíc.

Před uplatněním jakéhokoli důvodu pro výjimku by měl členský stát vydání konzultovat členský stát deliktu.

Článek 9: Lhůty

Tento článek stanoví, že členský stát vydání musí nejpozději do 15 dnů po obdržení osvědčení přijmout opatření, na základě kterého bude mít zákaz řízení celounijní účinek.

Ve zvláštních případech, kdy členský stát vydání nemůže dodržet lhůtu stanovenou pro fázi uznání, musí informovat a konzultovat členský stát deliktu, je však i nadále povinen neprodleně uložit celounijní zákaz řízení.

Článek 10: Konzultace mezi členskými státy

Tento článek stanoví, že členské státy by se měly vhodnými prostředky a neprodleně vzájemně konzultovat s cílem zajistit účinné uplatňování této směrnice.

Článek 11: Informace, které má poskytnout členský stát vydání

Tento článek stanoví povinné sdělování informací členským státem vydání členskému státu deliktu o různých aspektech a krocích v řízení.

Článek 12: Informace, které má poskytnout členský stát deliktu

Podle tohoto článku musí členský stát deliktu informovat členský stát vydání o okolnostech, které mohou ovlivnit původní rozhodnutí o uložení zákazu řízení, a o ukončení zákazu řízení na svém území.

Článek 13: Povinnost informovat dotyčnou osobu

Členský stát vydání musí dotyčné osobě oznámit rozhodnutí nebo opatření přijaté v souvislosti se zákazem řízení. Zvláštní zmínka je věnována informacím, které mají být sdíleny a týkají se opravných prostředků, jež jsou k dispozici podle práva členského státu vydání.

Článek 14: Opravné prostředky

Tento článek stanoví, že členské státy by měly zajistit, aby proti rozhodnutím přijatým podle této směrnice existovaly odpovídající opravné prostředky. Upřesňuje, že zákaz řízení, který byl oznámen členským státem deliktu, by měl být napaden pouze žalobou podanou v členském státě deliktu.

Článek 15: Národní kontaktní místa

Členské státy musí zřídit národní kontaktní místa. V souladu s článkem 4 předávají tato národní kontaktní místa osvědčení. Měla by také spolupracovat s orgány zapojenými do vymáhání zákazu řízení.

Článek 16: Statistiky

Podle tohoto článku musí členské státy pravidelně shromažďovat údaje od příslušných orgánů a vést komplexní statistiky týkající se zákazů řízení. Shromážděné statistiky mají být každoročně zasílány Komisi. Shromažďování komplexních údajů o zákazech řízení je nezbytné k tomu, aby bylo možné důkladně posoudit fungování mechanismu stanoveného touto směrnicí.

Článek 17: Postup projednávání ve výboru

Tento článek stanoví postup pro přijetí prováděcího aktu uvedeného v článku 5.

Článek 18: Vztah k jiným právním aktům

Tento článek stanoví, že touto směrnicí nejsou dotčena práva a povinnosti vyplývající z právních předpisů Unie, které se týkají justiční spolupráce a práv podezřelých a obviněných osob.

Článek 19: Provedení

Členské státy musí provést ustanovení směrnice ve stanovené lhůtě a musí tato vnitrostátní opatření oznámit Komisi.

Článek 20: Zpráva o uplatňování

Stanovuje se povinnost podávat zprávy o provádění navrhované směrnice a ukládá se Komisi.

Článek 21: Vstup v platnost a použitelnost

Jedná se o standardní ustanovení, v němž se uvádí, že směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku.

Článek 22: Určení

Jedná se o standardní ustanovení, které stanoví, že směrnice je určena členským státům.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY**o celounijním účinku některých zákazů řízení**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 písm. c) této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Zvýšení bezpečnosti silničního provozu je prvořadým cílem dopravní politiky Unie. V rámci politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030³ se Komise opětovně přihlásila k ambicióznímu cíli přiblížit se do roku 2050 nulovému počtu úmrtí a vážných zranění na silnicích Unie („vize nulových obětí na cestách“), jakož i ke střednědobému cíli snížit počet úmrtí a vážných zranění o 50 % do roku 2030.
- (2) V zájmu dosažení cíle spočívajícího ve zlepšení bezpečnosti silničního provozu vyzvali ministři dopravy členských států ve Vallettském prohlášení o bezpečnosti silničního provozu z 29. března 2017 k posílení právního rámce Unie pro bezpečnost silničního provozu, a to se zvláštním důrazem na nutnost spolupráce členských států v otázce zákazů řízení týkajících se zahraničních řidičů.
- (3) V důsledku volného pohybu osob a rostoucího mezinárodního silničního provozu často ukládají zákaz řízení jiné členské státy než stát, v němž má řidič obvyklé bydliště a který vydal řidičský průkaz.
- (4) Členský stát, který je jiný než ten, v němž má řidič obvyklé bydliště, může dosud v souladu se svými vnitrostátními právními předpisy a v důsledku protiprávního jednání, jehož se na jeho území dopustil držitel řidičského průkazu získaného v jiném členském státě, přijmout opatření, která povedou k neuznání platnosti řidičských průkazů vydaných jinými členskými státy, a tedy k omezení řidičského oprávnění dotyčné osoby. Rozsah těchto opatření je však omezen na území členského státu, kde k

¹ Úř. věst. C , , s. .

² Úř. věst. C , , s. .

³ SWD(2019) 283 final.

protiprávnímu jednání došlo, a jejich účinek je omezen na odmítnutí uznat platnost tohoto řidičského průkazu na uvedeném území. Pokud tedy členský stát, který řidičský průkaz vydal, nepodnikne žádné kroky, je tento řidičský průkaz nadále uznáván ve všech ostatních členských státech. Tento scénář však brání dosažení vyšší úrovně bezpečnosti silničního provozu v Unii. Řidiči, kterým byl uložen zákaz řízení v jiném členském státě než v tom, který vydal řidičský průkaz, by neměli uniknout účinkům tohoto opatření, pokud se nacházejí v jiném členském státě než ve státě deliktu.

- (5) V zájmu zajištění vysoké úrovně ochrany všech účastníků silničního provozu v Unii je nezbytné stanovit zvláštní pravidla pro celounijní uplatňování zákazů řízení uložených jiným členským státem, než je stát, který pachateli vydal řidičský průkaz, v důsledku závažných dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu.
- (6) Pro provádění této směrnice by však nemělo být nutné harmonizovat vnitrostátní pravidla týkající se definice dopravních deliktů, jejich právní povahy a sankcí za ně. Zejména by měl být sledován celounijní účinek zákazu řízení, a to bez ohledu na to, zda jsou vnitrostátní opatření v členském státě deliktu kvalifikována jako správní nebo trestní.
- (7) Touto směrnicí by neměla být dotčena pravidla o policejní a justiční spolupráci v trestních věcech a o vzájemném uznávání souvisejících soudních rozhodnutí. Rovněž by neměla být dotčena možnost justičních orgánů členských států vykonávat jimi vydaná rozhodnutí, zejména rozhodnutí trestní povahy.
- (8) Přesným cílem této směrnice je umožnit Unii sledovat cíl zlepšení bezpečnosti silničního provozu v celé Unii. Jak uvedl Soudní dvůr, opatření směřující ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu spadají do dopravní politiky a lze je přijímat na základě čl. 91 odst. 1 písm. c) Smlouvy⁴, neboť se na ně vztahuje pojem „opatření ke zlepšení bezpečnosti dopravy“ ve smyslu uvedeného ustanovení⁵.
- (9) Zákaz řízení, který je důsledkem závažných dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, může spočívat v odnětí, omezení nebo pozastavení řidičského průkazu nebo řidičského oprávnění pachatele. Pokud byl delikt spáchán v členském státě, který vydal řidičský průkaz, může rovněž vést k jeho zrušení. Celounijních účinků zákazu řízení by proto mělo být dosaženo prostřednictvím uplatňování všech těchto opatření členským státem, který vydal řidičský průkaz.
- (10) Vzhledem k tomu, že řízení vozidla pod vlivem alkoholu (tj. řízení s hladinou alkoholu v krvi, která překračuje maximální hodnotu povolenou zákonem), překročení nejvyšší dovolené rychlosti (tj. překročení rychlostních limitů platných pro danou pozemní komunikaci nebo typ vozidla) a řízení vozidla pod vlivem drog představují hlavní příčiny dopravních nehod a úmrtí na silnicích v Unii, měla by být nejvyšší možná pozornost věnována případům týkajícím se těchto deliktů, které by proto měly být pro účely této směrnice považovány za „závažné dopravní delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu“. Kromě toho by za závažné delikty měly být vzhledem ke své závažnosti rovněž považovány dopravní delikty, které mají za následek smrt nebo těžkou újmu na zdraví oběti.
- (11) Zákaz řízení uložený členským státem osobě, která v něm nemá obvyklé bydliště ve smyslu článku 17 [NOVÉ SMĚRNICE O ŘIDIČSKÝCH PRŮKAZECH] a která je

⁴ Úř. věst. C 202, 7.6.2016.

⁵ Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 6. května 2014, Komise v. Parlament a Rada, C-43/12, EU:C:2014:298, bod 43.

držitelem řidičského průkazu vydaného jiným členským státem, by měl mít účinek na celém území Unie za podobných podmínek, jaké již mají zákazy řízení uložené osobám, které jsou držiteli řidičských průkazů vydaných uvedeným členským státem. Rovněž s ohledem na zásadu procesní autonomie by členské státy měly mít možnost rozhodnout, jak tohoto výsledku nejlépe dosáhnout v souladu se svým vnitrostátním právem. Je však třeba vzít v úvahu skutečnost, že pokud členský stát uloží zákaz řízení osobě, která má v uvedeném členském státě obvyklé bydliště, ale je držitelem řidičského průkazu vydaného jiným členským státem, je prvně jmenovaný členský stát oprávněn tento řidičský průkaz vyměnit pro účely uplatnění zmíněného zákazu řízení v souladu s čl. 11 odst. 2 [NOVÉ SMĚRNICE O ŘIDIČSKÝCH PRŮKAZECH].

- (12) Členský stát, který uložil zákaz řízení (dále jen „členský stát deliktu“), by měl členskému státu, který dotyčné osobě vydal řidičský průkaz (dále jen „členský stát vydání“), oznámit každý zákaz řízení, který byl této osobě uložen na dobu jednoho měsíce nebo delší, s cílem zahájit postupy nezbytné k zajištění celounijního účinku zákazu řízení. Toto oznámení by mělo být předáno prostřednictvím standardního osvědčení tak, aby byla zajištěna bezproblémová, spolehlivá a účinná výměna informací mezi členskými státy.
- (13) Standardní osvědčení by mělo obsahovat minimální soubor údajů umožňujících řádné provedení této směrnice, tj. orgán členského státu deliktu, který zákaz řízení uložil, spáchaný závažný dopravní delikt v oblasti bezpečnosti silničního provozu, z něj vyplývající zákaz řízení, dotyčnou osobu a postupy použité pro uložení zákazu řízení. Toto osvědčení by rovněž mělo být přeloženo do úředního jazyka členského státu vydání nebo do jakéhokoli jiného jazyka, který členský stát vydání akceptuje, s cílem zajistit rychlé zpracování adresátem. Zajištěním pouze těchto informací může standardní osvědčení zaručit účinnost, aniž by členské státy zavazovalo ke sdílení nepřiměřeného nebo nadměrného množství informací.
- (14) Uložení zákazu řízení v důsledku protiprávního jednání přispívá k zajištění vysoké úrovně bezpečnosti silničního provozu v Unii. Na základě zásady vzájemného uznávání řidičských průkazů vydaných v členských státech jsou opatření týkající se odnětí, zrušení, pozastavení nebo omezení řidičského průkazu vydaná členským státem vydání automaticky uznávána všemi ostatními členskými státy. V souladu s tím by měl být členský stát vydání povinen zajistit, aby byly zákazy řízení přijaté jinými členskými státy uznány všemi členskými státy. Proto by po oznámení uloženého zákazu řízení, pokud se na něj nevztahuje nebo neuplatňuje důvod pro výjimku, měl členský stát vydání přijmout vhodná opatření k rozšíření účinku zákazu řízení na Unii.
- (15) Opatření přijaté členským státem vydání by se mělo lišit v závislosti na konkrétní povaze zákazu řízení. Vzhledem k tomu, že odnětí, pozastavení nebo omezení řidičského průkazu nebo řidičského oprávnění má nezbytně různé důsledky, jsou pro jejich uvedení v účinnost nutné odlišné postupy v souladu s pravomocemi příslušných členských států. Zejména pokud jde o odnětí, měla by mít dotyčná osoba možnost znovu získat řidičský průkaz nebo řidičské oprávnění v souladu s pravidly platnými pro podobné situace v členském státě vydání. Pokud jde o pozastavení nebo omezení, mělo by být zajištěno, aby celounijní účinek platil pouze pro dobu trvání těchto opatření, a to i v případě, že zákaz řízení stanoví další podmínky, protože hlavním cílem těchto opatření je dočasně nebo částečně zabránit dotyčné osobě v řízení, a nikoli určit, jak by měla tato osoba znovu získat své řidičské oprávnění v členském státě vydání.

- (16) Možnost členských států uplatňovat zákaz řízení na svém území by v zásadě neměla být touto směrnicí omezena. Členský stát deliktu by proto měl mít možnost v souladu se svými vnitrostátními předpisy a s účinky omezenými na své území nadále uplatňovat zákaz řízení a veškeré další podmínky, které jsou na jeho základě stanoveny, dokud je dotyčná osoba nesplní.
- (17) Je však rovněž důležité zohlednit skutečnost, že hodnocení splnění požadavků stanovených podle práva Unie pro získání řidičského průkazu je v pravomoci členského státu vydání. Uplatnění dalších podmínek v členském státě vydání by rovněž nemělo vést k duplikaci požadavků, které musí dotyčná osoba splnit, aby prokázala, že znovuzískání řidičského průkazu nebo řidičského oprávnění nebude představovat riziko pro bezpečnost silničního provozu v Unii. S ohledem na to by v případě, že členský stát vydání přijal opatření k zajištění celounijního účinku zákazu řízení a v návaznosti na to znovu posoudil, zda je vhodné, aby dotyčná osoba znovu získala řidičský průkaz nebo řidičské oprávnění, mělo být toto posouzení uznáno v celé Unii, a tedy i v členském státě deliktu.
- (18) Uplatnění opatření členským státem vydání by mělo sloužit k zajištění toho, aby zákaz řízení měl celounijní účinek, a nemělo by být nutné provádět nové posouzení skutečností, které vedly k zákazu řízení. Aby však bylo zaručeno, že celounijní účinek není v rozporu se zásadou proporcionality, základními právy nebo výjimkami uvedenými v právu členského státu vydání, je vhodné stanovit určité důvody, které členský stát vydání osvobozují od povinnosti přijímat opatření.
- (19) V zájmu bezpečnosti silničního provozu a zajištění právní jistoty pro dotyčnou osobu a pro členský stát deliktu by měl členský stát vydání v co nejkratší době zajistit celounijní účinek zákazu řízení nebo uplatnit důvod pro výjimku, v každém případě však nejpozději do 15 dnů poté, co byl o zákazu řízení informován. Tím by neměly být dotčeny situace, kdy dodržení uvedené lhůty brání výjimečné okolnosti. I v těchto výjimečných případech by však měl členský stát vydání jednat bez zbytečného odkladu a informovat členský stát deliktu o době a důvodu zpoždění.
- (20) Řádné provádění této směrnice předpokládá úzkou, rychlou a účinnou komunikaci mezi zúčastněnými příslušnými vnitrostátními orgány. Příslušné vnitrostátní orgány členských států by proto měly v případě potřeby provést vhodnými prostředky vzájemnou konzultaci. Kromě toho by si v konkrétních přesně vymezených případech měly členský stát vydání i členský stát deliktu neprodleně vzájemně poskytnout důležité informace týkající se uplatňování této směrnice. Toto by mělo platit pro přijímání opatření, která ukládají celounijní účinek zákazů řízení, pro rozhodnutí přijatá na základě důvodů pro výjimku, pro dokončení zákazů řízení a všechny okolnosti, které mají na původně uložený zákaz řízení vliv.
- (21) Poté, co byl členský stát vydání o zákazu řízení vyrozuměn a přiznal mu celounijní účinek, měl by tento stát neprodleně informovat dotyčnou osobu, aby mohla uplatnit svá základní práva, jako je právo být vyslechnut a napadnout rozhodnutí u příslušných vnitrostátních soudů a tribunálů.
- (22) Členské státy by měly zajistit, aby proti opatřením přijatým podle této směrnice existovaly odpovídající opravné prostředky, které jsou rovnocenné těm, jež jsou k dispozici v podobných vnitrostátních případech, a aby informace o těchto prostředcích byly poskytnuty, jakmile se tyto prostředky stanou použitelnými a včas na to, aby bylo zajištěno, že bude možné uplatnit je účinným způsobem. Je však třeba upřesnit, že zákaz řízení oznámený v souladu s čl. 4 odst. 1 lze napadnout pouze žalobou podanou v členském státě deliktu.

- (23) Ochrana fyzických osob v souvislosti se zpracováním jejich osobních údajů je základním právem. Podle čl. 8 odst. 1 Listiny základních práv Evropské unie⁶ a čl. 16 odst. 1 Smlouvy má každý právo na ochranu osobních údajů, které se ho týkají. Na zpracování osobních údajů v souvislosti s touto směrnicí by se měly vztahovat příslušné právní předpisy Unie, konkrétně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679⁷ a směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/680⁸, a to v souladu s jejich příslušnou působností.
- (24) Tato směrnice stanoví právní základ pro výměnu osobních údajů za účelem uplatnění zákazu řízení uloženého jiným členským státem, než je členský stát vydání. Tento právní základ je v souladu s čl. 6 odst. 1 písm. c) a případně článkem 10 nařízení (EU) 2016/679 a článkem 8 směrnice (EU) 2016/680. Osobní údaje, které mají být vyměněny s členským státem vydání, by se měly omezit na to, co je nezbytné pro splnění povinností stanovených v této směrnici.
- (25) Aby byla zajištěna bezproblémová, spolehlivá a účinná výměna informací, měl by každý členský stát pro účely této směrnice určit národní kontaktní místo. Dále by členské státy měly zajistit, aby jejich příslušná národní kontaktní místa spolupracovala s příslušnými orgány zapojenými do vymáhání zákazu řízení, na který se vztahuje tato směrnice, zejména aby se zajistilo včasné sdílení všech potřebných informací.
- (26) Členské státy by měly pravidelně shromažďovat komplexní statistiky o uplatňování této směrnice a každoročně je zasílat Komisi. Na základě těchto a dalších informací by Komise měla vyhodnotit dopad provádění této směrnice na bezpečnost silničního provozu a každých pět let předložit Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích tohoto hodnocení, případně spolu s legislativními návrhy na změnu této směrnice.
- (27) Touto směrnicí by neměla být dotčena práva a povinnosti vyplývající z jiných platných právních předpisů Unie, zejména z rámcového rozhodnutí Rady 2008/947/SVV⁹ a rámcového rozhodnutí Rady 2005/214/SVV¹⁰, ani práva podezřelých a obviněných osob stanovená ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2010/64/EU¹¹, směrnici 2012/13/EU¹², směrnici 2013/48/EU¹³, směrnici (EU) 2016/343¹⁴, směrnici (EU) 2016/800¹⁵ a směrnici (EU) 2016/1919¹⁶.

⁶ Úř. věst. C 202, 7.6.2016, s. 391.

⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/680 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů příslušnými orgány za účelem prevence, vyšetřování, odhalování či stíhání trestných činů nebo výkonu trestů, o volném pohybu těchto údajů a o zrušení rámcového rozhodnutí Rady 2008/977/SVV (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 89).

⁹ Rámcové rozhodnutí Rady 2008/947/SVV ze dne 27. listopadu 2008 o uplatňování zásady vzájemného uznávání na rozsudky a rozhodnutí o probaci za účelem dohledu nad probačními opatřeními a alternativními tresty (Úř. věst. L 337, 16.12.2008, s. 102).

¹⁰ Rámcové rozhodnutí Rady 2005/214/SVV ze dne 24. února 2005 o uplatňování zásady vzájemného uznávání peněžitých trestů a pokut (Úř. věst. L 76, 22.3.2005, s. 16).

¹¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/64/EU ze dne 20. října 2010 o právu na tlumočení a překlad v trestním řízení (Úř. věst. L 280, 26.10.2010, s. 1).

¹² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/13/EU ze dne 22. května 2012 o právu na informace v trestním řízení (Úř. věst. L 142, 1.6.2012, s. 1).

¹³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/48/EU ze dne 22. října 2013 o právu na přístup k obhájci v trestním řízení a řízení týkajícím se evropského zatýkacího rozkazu a o právu na informování

- (28) Členské státy by měly mít možnost uzavírat dvoustranné či mnohostranné dohody nebo ujednání s jinými členskými státy, a to s cílem doplnit a usnadnit systém zavedený touto směrnicí. Měly by tak však činit pouze v rozsahu, v jakém tyto dohody nebo ujednání umožňují prohloubit nebo rozšířit ustanovení této směrnice a pomáhají dále zjednodušit nebo usnadnit postupy pro udělování celounijního účinku zákazům řízení, a tedy v rozsahu, v jakém umožňují vyšší úroveň bezpečnosti silničního provozu.
- (29) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci stanovit formát a obsah standardního osvědčení pro oznámení o zákazu řízení. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011¹⁷.
- (30) Jelikož cílů této směrnice, totiž zajištění celounijního účinku rozhodnutí o uložení zákazu řízení v důsledku závažných dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, a to za účelem zlepšení úrovně bezpečnosti silničního provozu v celé Unii, nelze uspokojivě dosáhnout na úrovni členských států, ale z důvodu rozsahu a účinků této směrnice jich lze lépe dosáhnout spíše na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii¹⁸. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (31) Evropský inspektor ochrany údajů byl konzultován v souladu s čl. 42 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725¹⁹ a dne [DD/MM/RRRR] vydal své stanovisko,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Cíl a předmět

Cílem této směrnice je zajistit vysokou úroveň ochrany všech účastníků silničního provozu v Unii. Za tímto účelem stanoví pravidla upravující celounijní účinek zákazů řízení za závažné

třetí strany a právu na komunikaci s třetími osobami a konzulárními úřady v případě zbavení osobní svobody (Úř. věst. L 294, 6.11.2013, s. 1).

¹⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/343 ze dne 9. března 2016, kterou se posilují některé aspekty presumpce neviny a právo být přítomen při trestním řízení před soudem (Úř. věst. L 65, 11.3.2016, s. 1).

¹⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/800 ze dne 11. května 2016 o procesních zárukách pro děti, které jsou podezřelými nebo obviněnými osobami v trestním řízení (Úř. věst. L 132, 21.5.2016, s. 1).

¹⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1919 ze dne 26. října 2016 o právní pomoci pro podezřelé nebo obviněné osoby v trestním řízení a pro osoby vyžádané v rámci řízení týkajícího se evropského zatýkacího rozkazu (Úř. věst. L 297, 4.11.2016, s. 1).

¹⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

¹⁸ Úř. věst. C 202, 7.6.2016, s. 13.

¹⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725 ze dne 23. října 2018 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány, institucemi a jinými subjekty Unie a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení nařízení (ES) č. 45/2001 a rozhodnutí č. 1247/2002/ES (Úř. věst. L 295, 21.11.2018, s. 39).

dopravní delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu spáchané v jiném členském státě, než je stát, který vydal řidičský průkaz dotyčné osoby.

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

- 1) „zákazem řízení“ jakékoli rozhodnutí související se spácháním závažného dopravního deliktu v oblasti bezpečnosti silničního provozu, které vede k odnětí, omezení nebo pozastavení řidičského průkazu nebo řidičského oprávnění řidiči vozidla s vlastním pohonem a proti kterému již nelze podat opravný prostředek, bez ohledu na to, zda se jedná o primární, sekundární nebo doplňkový trest nebo bezpečnostní opatření, a bez ohledu na to, zda je kvalifikováno jako správní nebo trestní opatření;
- 2) „odnětím“ odebrání řidičského průkazu nebo řidičského oprávnění nebo zrušení jejich uznávání;
- 3) „pozastavením“ dočasné omezení platnosti řidičského průkazu nebo řidičského oprávnění nebo jejich uznávání, a to na pevně stanovenou dobu nebo kombinací pevně stanovené doby a splnění dalších podmínek;
- 4) „omezením“ částečné omezení platnosti řidičského průkazu nebo řidičského oprávnění nebo jejich uznávání, a to buď na pevně stanovenou dobu, nebo s výhradou splnění dalších podmínek, nebo na základě kombinace obojího;
- 5) „dalšími podmínkami“ jiné podmínky než uplynutí pevně stanovené doby, které musí osoba, jíž se zákaz řízení týká, splnit, aby znovu získala své řidičské oprávnění nebo řidičský průkaz;
- 6) „členským státem deliktu“ členský stát, ve kterém byl zákaz řízení vydán;
- 7) „členským státem vydání“ členský stát, který dotyčné osobě vydal řidičský průkaz a kterému je v souladu s ustanoveními této směrnice zákaz řízení předán;
- 8) „vozidlem s vlastním pohonem“ vozidlo s vlastním pohonem podle definice v čl. 2 bodě 4 [NOVÉ SMĚRNICE O ŘIDIČSKÝCH PRŮKAZECH];
- 9) „řidičským průkazem“ řidičský průkaz podle definice v čl. 2 bodě 1 [NOVÉ SMĚRNICE O ŘIDIČSKÝCH PRŮKAZECH];
- 10) „dotyčnou osobou“ fyzická osoba, které byl uložen zákaz řízení;
- 11) „závažným dopravním deliktem v oblasti bezpečnosti silničního provozu“:
 - a) řízení vozidla pod vlivem alkoholu podle definice v čl. 3 písm. g) směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413²⁰;
 - b) překročení nejvyšší dovolené rychlosti podle definice v čl. 3 písm. d) směrnice (EU) 2015/413;

²⁰ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu, text s významem pro EHP (Úř. věst. L 68, 13.3.2015, s. 9).

- c) řízení vozidla pod vlivem drog podle definice v čl. 3 písm. h) směrnice (EU) 2015/413;
 - d) jednání, které je v rozporu s pravidly silničního provozu a které způsobilo smrt nebo těžkou újmu na zdraví;
- 12) „obvyklým bydlištěm“ obvyklé bydliště podle článku 17 [NOVÉ SMĚRNICE O ŘIDIČSKÝCH PRŮKAZECH].

Článek 3

Celounijní účinek zákazů řízení

Členské státy zajistí, aby zákaz řízení vydaný členským státem osobě, která nemá obvyklé bydliště v tomto členském státě a která je držitelem řidičského průkazu vydaného jiným členským státem, měl v souladu s touto směrnicí účinky na celém území Unie.

Článek 4

Povinnost oznámit zákaz řízení

1. Členský stát deliktu oznámí členskému státu vydání každý zákaz řízení uložený na dobu jednoho měsíce či delší osobě, která nemá obvyklé bydliště v členském státě deliktu a která je držitelem řidičského průkazu vydaného členským státem vydání.
2. Oznámení uvedené v odstavci 1 se provádí prostřednictvím standardního osvědčení podle článku 5 a postupem podle odstavce 3.
3. Národní kontaktní místo členského státu deliktu vyplní, podepíše a přímo předá osvědčení národnímu kontaktnímu místu členského státu vydání, které jej předá orgánu příslušnému k zajištění celounijního účinku zákazu řízení. Národní kontaktní místo členského státu deliktu předá národnímu kontaktnímu místu členského státu vydání rovněž řidičský průkaz dotyčné osoby, pokud byl zabaven, a originál rozhodnutí o uložení zákazu řízení nebo jeho ověřenou kopii. Členský stát deliktu není povinen vyhotovit překlad originálu rozhodnutí ani jeho ověřené kopie.

Článek 5

Standardní osvědčení a způsoby předávání

1. Do dne [datum provedení stanovené v článku 19] Komise prostřednictvím prováděcího aktu stanoví formát a obsah standardního osvědčení pro oznámení o zákazu řízení. Tento prováděcí akt se přijme přezkumným postupem podle čl. 17 odst. 2.
2. Osvědčení musí obsahovat tyto informace:
 - a) informace o orgánu, který uložil zákaz řízení v členském státě deliktu;
 - b) popis závažného dopravního deliktu v oblasti bezpečnosti silničního provozu a skutečností vedoucích k uložení zákazu řízení;
 - c) jméno a adresu dotyčné osoby a číslo řidičského průkazu a v případě potřeby i vnitrostátních dokladů totožnosti dotyčné osoby, jsou-li k dispozici;

- d) platné právní předpisy členského státu deliktu;
 - e) použité postupy a přesný rozsah a obsah zákazu řízení, včetně případného data, kdy pozastavení nebo omezení pozbude účinku, a případné další podmínky stanovené členskými státy deliktu;
 - f) dobu (vyjádřenou ve dnech) zákazu řízení uloženého členským státem deliktu, která již případně byla v tomto členském státě vykonána.
3. Členský stát deliktu poskytne členskému státu vydání překlad osvědčení do úředního jazyka členského státu vydání nebo do jiného jazyka, který členský stát vydání akceptuje v souladu s odstavcem 4.
4. Každý členský stát může v prohlášení oznámeném Komisi kdykoli uvést, že bude akceptovat překlady osvědčení do jednoho nebo více úředních jazyků Unie odlišných od úředního jazyka či jazyků tohoto členského státu. Toto prohlášení může být kdykoli vzato zpět. Komise zpřístupní prohlášení a jejich případná zpětvzetí všem členským státům.
5. Národní kontaktní místo členského státu deliktu předá osvědčení národnímu kontaktnímu místu členského státu vydání prostřednictvím sítě řidičských průkazů EU uvedené v čl. 19 odst. 1 [NOVÉ SMĚRNICE O ŘIDIČSKÝCH PRŮKAZECH] (dále jen „RESPER“).

Článek 6

Zajištění celounijního účinku zákazů řízení

1. Po oznámení zákazu řízení podle čl. 4 odst. 1, a pokud se neuplatní důvod pro výjimku stanovený v článku 8, přijme členský stát vydání vhodná opatření, aby zajistil, že zákaz řízení bude mít celounijní účinek.
2. Pokud zákaz řízení spočívá v odnětí, opatření přijatá členským státem vydání splňují tyto podmínky:
- a) členský stát vydání odejme dotyčné osobě řidičský průkaz nebo řidičské oprávnění;
 - b) dotyčná osoba může řidičský průkaz nebo řidičské oprávnění znovu získat v souladu s vnitrostátními předpisy členského státu vydání;
 - c) členský stát vydání zohlední v co nejvyšší míře každou část dalších podmínek, jež musí dotyčná osoba splnit, aby znovu získala řidičské oprávnění, které již byly splněny v členském státě deliktu.
3. Pokud zákaz řízení spočívá v pozastavení nebo omezení, opatření přijatá členským státem vydání splňují tyto podmínky:
- a) členský stát vydání pozastaví řidičský průkaz nebo řidičské oprávnění dotyčné osobě nebo omezí jejich platnost až do dne, kdy pozastavení nebo omezení uložené a oznámené členským státem deliktu pozbude účinku;
 - b) pokud je pozastavení nebo omezení uložené a oznámené členským státem deliktu podmíněno jak uplynutím pevně stanovené doby, tak splněním dalších podmínek, členský stát vydání zohlední pouze pevně stanovenou dobu;

- c) pokud je členským státem deliktu uloženo a oznámeno omezení, zohlední se, pokud je slučitelné s právem členského státu vydání, co se týče jeho povahy nebo trvání.
4. Aniž je dotčen důvod pro výjimku stanovený v čl. 8 odst. 1 písm. a), je členský stát vydání při přijímání opatření podle tohoto článku vázán informacemi a skutečnostmi poskytnutými členským státem deliktu v souladu s článkem 5 a vychází z nich.

Článek 7

Účinky zákazů řízení v členském státě deliktu

1. Tato směrnice nebrání členskému státu deliktu ve výkonu zákazu řízení na svém území a v souladu se svými vnitrostátními předpisy.
2. Pokud byl zákaz řízení obsahující další podmínky oznámen členskému státu vydání v souladu s čl. 4 odst. 1, může členský stát deliktu nadále uplatňovat tento zákaz řízení na svém území, dokud dotyčná osoba tyto podmínky nesplní.
3. Další podmínky spojené se zákazem řízení oznámeným v souladu s čl. 4 odst. 1 se však členským státem deliktu považují za splněné, pokud členský stát vydání kladně posoudil, že dotyčná osoba splňuje podmínky, použitelné v členském státě vydání pro znovuzískání řidičského oprávnění nebo řidičského průkazu nebo pro možnost požádat o nové řidičské oprávnění nebo nový řidičský průkaz.

Článek 8

Důvody pro výjimku

1. Členský stát vydání nepřijme opatření uvedená v čl. 6 odst. 1, pokud:
 - a) osvědčení uvedené v článku 5 je neúplné nebo zjevně nesprávné, přičemž chybějící nebo správné informace nebyly poskytnuty v souladu s odstavcem 3 tohoto článku;
 - b) zákaz řízení již byl v členském státě deliktu plně vykonán;
 - c) zákaz řízení je promlčen v souladu s právem členského státu vydání;
 - d) existuje výsada nebo imunita podle práva členského státu vydání, která brání výkonu zákazu řízení;
 - e) v okamžiku přijetí opatření uvedených v čl. 6 odst. 3 je zbývající doba pozastavení nebo omezení, které má být vykonáno na základě zákazu řízení, kratší než jeden měsíc;
 - f) proběhlo soudní řízení a podle osvědčení se dotyčná osoba nedostavila osobně k soudnímu řízení, které vedlo k vydání zákazu řízení, pokud v osvědčení není uvedeno, že v souladu s dalšími procesními požadavky stanovenými v právu členského státu deliktu nastala některá z následujících okolností:
 - i) dotyčná osoba byla včas osobně předvolána, a tudíž vyrozuměna o plánovaném datu a místě konání jednání soudu, ve kterém byl vydán zákaz řízení, nebo jiným způsobem skutečně převzala úřední informaci o plánovaném datu a místě konání jednání soudu tak, aby bylo možné jednoznačně určit, že daná osoba o plánovaném jednání soudu věděla, a byla včas informována, že zákaz řízení může být vydán, i když se daná osoba na jednání soudu nedostaví;

- ii) o plánovaném jednání soudu dotyčná osoba věděla a zmocnila právního zástupce, kterého si sama zvolila, nebo který jí byl ustanoven státem, aby ji na jednání soudu obhajoval, a byla tímto zástupcem skutečně na jednání soudu obhajována, nebo
- iii) poté, co jí byl doručen zákaz řízení a byla výslovně poučena o právu na obnovu řízení nebo odvolání, jehož by měla dotyčná osoba právo se účastnit a jež by jí umožnilo opětovné přezkoumání skutkové podstaty věci, včetně přezkoumání nových důkazů, a které by mohlo vést ke změně původního zákazu řízení, tato osoba výslovně uvedla, že zákaz řízení nenapadne, nebo nepodala návrh na obnovu řízení nebo odvolání v příslušných lhůtách;
- g) ve výjimečných situacích existují závažné důvody domnívat se na základě konkrétních a objektivních důkazů, že výkon zákazu řízení by za konkrétních okolností daného případu znamenal porušení některého základního práva stanoveného v Listině.
2. Členský stát vydání může rozhodnout, že uplatní také následující důvody pro výjimku:
- a) zákaz řízení se týká závažného dopravního deliktu v oblasti bezpečnosti silničního provozu, který by na základě informací oznámených podle čl. 4 odst. 1 nebyl podle práva členského státu vydání sankcionován zákazem řízení;
- b) zákaz řízení byl uložen pouze z důvodu překročení nejvyšší dovolené rychlosti, přičemž rychlostní limit platný v členském státu deliktu byl překročen o méně než 50 km/h;
- c) podle právních předpisů členského státu vydání nemůže být dotyčná osoba vzhledem ke svému věku odpovědná za závažný dopravní delikt v oblasti bezpečnosti silničního provozu, za který byl zákaz řízení uložen.
3. Kdykoli má členský stát vydání v úmyslu uplatnit v konkrétním případě důvod pro výjimku podle odstavce 1 nebo 2, neprodleně informuje členský stát deliktu a v příslušných případech si vyžádá veškeré nezbytné informace pro účely posouzení, zda se důvod pro výjimku uvedený v zmíněném odstavci použije. Členský stát deliktu požadované informace neprodleně poskytne a může poskytnout jakékoli další informace nebo připomínky, které považuje za důležité.
- Informace poskytnuté podle tohoto odstavce neobsahují jiné osobní údaje než ty, které jsou nezbytně nutné pro uplatnění odstavců 1 a 2, a využijí se výhradně pro účely uplatnění zmíněných odstavců.

Článek 9

Lhůty

1. Členský stát vydání neprodleně, a aniž je dotčen odstavec 3, nejpozději do 15 dnů poté, co obdržel osvědčení podle čl. 5 odst. 1, přijme opatření uvedená v čl. 6 odst. 1 nebo přijme rozhodnutí, že se uplatní důvod pro výjimku podle článku 8.
2. Národní kontaktní místo členského státu vydání neprodleně sdělí opatření přijatá podle čl. 6 odst. 1 nebo rozhodnutí, že se uplatní důvod pro výjimku podle článku 8, národnímu kontaktnímu místu členského státu deliktu prostřednictvím sítě RESPER.

3. Pokud v konkrétním případě není možné dodržet lhůtu stanovenou v odstavci 1, národní kontaktní místo členského státu vydání neprodleně jakýmkoli způsobem informuje národní kontaktní místo členského státu deliktu a uvede důvody, pro které nebylo možné tuto lhůtu dodržet.

Uplynutí lhůty stanovené v odstavci 1 nezavazuje členský stát vydání povinnosti neprodleně přijmout opatření uvedená v čl. 6 odst. 1.

Článek 10

Konzultace mezi členskými státy

V případě potřeby se členské státy vhodnými prostředky a neprodleně vzájemně konzultují s cílem zajistit účinné uplatňování této směrnice.

Článek 11

Informace, které má poskytnout členský stát vydání

Národní kontaktní místo členského státu vydání neprodleně informuje národní kontaktní místo členského státu deliktu:

- a) o obdržení oznámení o zákazu řízení v souladu s čl. 4 odst. 1;
- b) o opatřeních přijatých podle článku 6, jakmile se stanou právně závaznými;
- c) o každém rozhodnutí, že se uplatní důvod pro výjimku podle článku 8, spolu s odůvodněním tohoto rozhodnutí;
- d) o každém opatření, kterým se pozastavuje nebo ukončuje celounijní účinek zákazu řízení, a o důvodech, které k tomu vedly, a to i na základě úspěšné námitky dotyčné osoby.

Článek 12

Informace, které má poskytnout členský stát deliktu

Národní kontaktní místo členského státu deliktu neprodleně informuje národní kontaktní místo členského státu vydání:

- a) o jakékoli okolnosti, která má vliv na rozhodnutí, jímž byl uložen zákaz řízení;
- b) o výkonu zákazu řízení v členském státě deliktu.

Článek 13

Povinnost informovat dotyčnou osobu

1. Jak po přijetí oznámení podle čl. 4 odst. 1, tak po přijetí opatření podle čl. 6 odst. 1 členský stát vydání neprodleně informuje dotyčnou osobu v souladu s postupy podle svého vnitrostátního práva.

2. Informace, které mají být poskytnuty v souladu s odstavcem 1, musí obsahovat alespoň:
- a) pokud je informace poskytnuta po obdržení oznámení podle čl. 4 odst. 1:
 - i) název orgánů příslušných k vymáhání zákazu řízení, a to jak členského státu vydání, tak členského státu deliktu, a
 - ii) opravné prostředky, které jsou podle práva členského státu vydání k dispozici, včetně práva být vyslechnut;
 - b) pokud je informace poskytnuta po přijetí opatření přijatých podle čl. 6 odst. 1:
 - i) podrobnosti o opatřeních přijatých členským státem vydání;
 - ii) opravné prostředky, které jsou podle práva členského státu vydání k dispozici k napadení přijatých opatření.

Článek 14

Opravné prostředky

1. Členské státy zajistí odpovídající opravné prostředky proti rozhodnutím nebo opatřením přijatým podle této směrnice, které jsou rovnocenné opravným prostředkům dostupným v obdobných vnitrostátních případech. Přijmou vhodná opatření k zajištění toho, aby informace o těchto opravných prostředcích byly poskytnuty včas, a bylo tak zajištěno, že je bude možné účinně uplatnit.
2. Zákaz řízení oznámený podle čl. 4 odst. 1 lze napadnout pouze žalobou podanou v členském státě deliktu.
3. Členský stát deliktu a členský stát vydání se vzájemně informují o opravných prostředcích uplatněných proti rozhodnutím nebo opatřením přijatým podle této směrnice.

Článek 15

Národní kontaktní místa

1. Do [datum provedení této směrnice] určí každý členský stát národní kontaktní místo pro účely této směrnice.
2. Členské státy zajistí, aby jejich příslušná národní kontaktní místa spolupracovala s orgány příslušnými pro vymáhání zákazů řízení uložených za spáchání závažných dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, zejména s cílem zajistit včasné sdílení všech nezbytných informací a dodržování lhůt stanovených v článku 9.
3. Členské státy informují Komisi o národních kontaktních místech určených pro účely této směrnice. Komise zpřístupní informace obdržené podle tohoto článku všem členským státům na svých internetových stránkách.

Článek 16

Statistiky

Členské státy pravidelně shromažďují komplexní statistiky o uplatňování této směrnice a každoročně je zasílají Komisi. Tyto statistiky obsahují:

- a) počet oznámení učiněných podle čl. 4 odst. 1, rozdělených podle členských států, kterým byly zaslány;
- b) počet uplatnění důvodu pro výjimku, včetně použitých důvodů pro výjimku, rozdělených podle oznamujícího členského státu;
- c) dobu potřebnou k předání informací o rozhodnutí o důvodu pro výjimku;
- d) počet opravných prostředků podaných proti opatřením přijatým podle čl. 6 odst. 1.

Článek 17

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Výbor pro řidičské průkazy zřízený článkem 22 [NOVÉ SMĚRNICE O ŘIDIČSKÝCH PRŮKAZECH]. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Má-li být o stanovisku výboru rozhodnuto písemným postupem, ukončuje se tento postup bez výsledku, pokud o tom ve lhůtě pro vydání stanoviska rozhodne předseda výboru nebo pokud o to požádá prostá většina členů výboru.

Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 18

Vztah k jiným právním aktům

1. Touto směrnicí nejsou dotčena práva a povinnosti vyplývající z následujících právních aktů:
 - a) rámcového rozhodnutí Rady 2008/947/SVV;
 - b) rámcového rozhodnutí Rady 2005/214/SVV;
 - c) práva podezřelých a obviněných osob stanovená ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2010/64/EU, směrnici 2012/13/EU, směrnici 2013/48/EU, směrnici (EU) 2016/343, směrnici (EU) 2016/800 a směrnici (EU) 2016/1919.
2. Členské státy mohou po [DD/MM/RRRR] uzavírat dvoustranné nebo mnohostranné dohody nebo ujednání s jinými členskými státy, pokud tyto dohody nebo ujednání umožňují rozšířit ustanovení této směrnice a pomáhají dále zjednodušit nebo usnadnit postupy pro vymáhání zákazů řízení uložených za spáchání deliktů v jiném členském státě, než je stát, který dotyčné osobě vydal řidičský průkaz.

Článek 19

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do [DD/MM/RRRR]. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.
Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.
2. Do [DD/MM/RRRR] členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 20

Zpráva o uplatňování

Do [vstup v platnost + 5 let] a poté každých pět let předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění této směrnice, včetně jejího dopadu na bezpečnost silničního provozu. V případě potřeby se ke zprávě připojí návrhy na změnu této směrnice.

Článek 21

Vstup v platnost a použitelnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 22

Určení

Tato směrnice je určena členskými státem.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*