

Bruselj, 1. marec 2023
(OR. en)

6796/23

Medinstitucionalna zadeva:
2023/0055 (COD)

TRANS 73
JAI 209
CATS 13
IA 28
CODEC 252

PREDLOG

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	1. marec 2023
Prejemnik:	Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije
Št. dok. Kom.:	COM(2023) 128 final
Zadeva:	Predlog DIREKTIVE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o učinku določenih prepovedi vožnje po vsej Uniji

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2023) 128 final.

Priloga: COM(2023) 128 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 1.3.2023
COM(2023) 128 final

2023/0055 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o učinku določenih prepovedi vožnje po vsej Uniji

(Besedilo velja za EGP)

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

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

- **Razlogi za predlog in njegovi cilji**

Izboljšanje varnosti v cestnem prometu je glavni cilj prometne politike Unije. Unija izvaja politiko povečanja varnosti v cestnem prometu z namenom zmanjšanja števila žrtev, poškodb in materialne škode.

Ceste v EU so v zadnjih 20 letih postale bistveno varnejše. Število smrtnih žrtev v cestnem prometu se je zmanjšalo za 61,5 %, in sicer s približno 51 400 v letu 2001 na približno 19 800 v letu 2021. Vendar izboljšanje varnosti v cestnem prometu ni bilo dovolj izrazito za izpolnitev politične ambicije EU, da bi se število smrtnih žrtev v cestnem prometu med letoma 2001 in 2010 zmanjšalo za 50 %, med letoma 2011 in 2020 pa še za 50 % (tj. za 75 % med letoma 2001 in 2020), ki izhaja iz več strateških dokumentov, ki jih je Komisija izdala v zadnjih dveh desetletjih, kot sta bela knjiga o evropski prometni politiki za leto 2010¹ ali sporočilo Komisije z naslovom *Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020*². Komisija se je v svoji *Strategiji za trajnostno in pametno mobilnost*³ iz leta 2020 zavezala, da bo do leta 2050 odpravila smrtne žrtve pri vseh načinih prevoza.

Čeprav je bilo smrtnih žrtev v cestnem prometu leta 2020 za 17 % manj kot leta 2019, je na to močno vplivalo zmanjšanje obsega cestnega prometa po pandemiji COVID-19, kakršnega še ni bilo⁴. V letih pred letom 2020 se število smrtnih žrtev v cestnem prometu skoraj ni zmanjšalo. Zaradi te upočasnitve, do katere je prišlo že okrog leta 2014, so ministri držav članic za promet na neformalnem zasedanju Sveta o prometu marca 2017 v Valletti sprejeli ministrsko izjavo o varnosti v cestnem prometu⁵. Države članice so v tej izjavi pozvale Komisijo, naj preuči možnost okrepitve pravnega okvira Unije za varnost v cestnem prometu, da bi se ta trend stagnacije obrnil.

Izjava iz Vallette⁶ je izrecno pozvala k ukrepanju glede vprašanja o vzajemnem priznavanju prepovedi vožnje za nerezidenčne voznike:

„Ministri za promet pozivajo Komisijo, naj: [...] razmisli o okrepitvi pravnega okvira Unije za varnost v cestnem prometu, pri tem pa se še posebej osredotoči na sodelovanje držav članic pri vzajemnem priznavanju prepovedi vožnje nerezidenčnih voznikov, brez poseganja v ustrezno pravno podlago ali podlage za takšne predloge [...]“.

¹ COM(2001) 370 final.

² COM(2010) 389 final.

³ COM(2020) 789 final.

⁴ Evropski svet za varnost v prometu je med prvo omejitvijo gibanja aprila 2020 poročal o 70- do 85- odstotnem zmanjšanju obsega prometa v večjih evropskih mestih (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

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

⁶ Izjava iz Vallette o varnosti v cestnem prometu, 2015, točka 9(c).

V zvezi s tem je skladno izvrševanje sankcij za prometne prekrške, storjene v Uniji, pomemben element prizadevanj Unije za izboljšanje varnosti v cestnem prometu. Vendar sankcije prepovedi vožnje v skladu z veljavnim pravnim okvirom ni mogoče priznati na ravni Unije, če je prekršek storjen v državi članici, ki ni država članica, ki je izdala vozniško dovoljenje.

Ker je izdaja vozniškega dovoljenja suvereno dejanje, ga druge države članice ne morejo odvzeti z enakim učinkom. Zato ga lahko z učinkom na ravni Unije odvzame samo država članica, ki je izdala vozniško dovoljenje. Druge države članice lahko v skladu z načelom teritorialnosti omejijo pravico do vožnje le na svojem ozemlju⁷. Za učinek prepovedi vožnje po vsej Uniji in preprečevanje relativnega nekaznovanja storilcev prometnih prekrškov je zato nujno, da se vzpostavi okvir Unije.

Organi, ki lahko sprejemajo odločbe o prepovedi vožnje, se med državami članicami razlikujejo. Zato bi bilo treba uvedbo prepovedi vožnje po vsej Uniji določiti na podlagi nacionalne zakonodaje države članice, ki je izdala vozniško dovoljenje. V skladu s predlogom bodo morale države članice na podlagi nacionalne zakonodaje zagotoviti pomožni učinek na ravni Unije za prepoved vožnje, ki jo je naložila druga država članica.

Okvir bi moral temeljiti na načelu, da se učinki odvzema, začasnega odvzema ali omejitve vozniškega dovoljenja v največji možni meri uporabljajo v celotni Uniji, s čimer bi se uvedla prepoved vožnje po vsej Uniji. Tak okvir omogoča, da EU doseže podobne rezultate, kot če bi bile odločbe, ki povzročijo prepoved vožnje, vzajemno priznane, hkrati pa upošteva posebnosti cestnega prometa in zagotavlja, da se učinek prepovedi vožnje po vsej Uniji in instrumenti, ki se uporabljajo na področju sodelovanja v kazenskih zadevah, ne prekrivajo.

Področje uporabe te pobude zajema tiste prometne prekrške, ki najbolj prispevajo k prometnim nesrečam in smrtnim izidom, tj.: prekoračitev dovoljene hitrosti; vožnja pod vplivom alkohola; vožnja pod vplivom drog in povzročitev smrti ali hudih telesnih poškodb zaradi prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu.

Hitrost nima le neposrednega vpliva na pojavnost in resnost trkov, temveč je v povprečju daleč najpogostejše zabeležen prekršek v cestnem prometu⁸. Število in resnost trkov se s povečevanjem hitrosti vožnje eksponentno povečujeta. Podobno lahko zmanjšanje hitrosti za le nekaj km/h znatno zmanjša število in resnost trkov⁹.

Delež prekrškov, ki jih storijo nerezidenčni vozniki, se lahko med državami članicami zelo razlikuje. V povprečju storijo približno 18 % vseh prekrškov prekoračitve dovoljene hitrosti. To pomeni, da obstaja znatna skupina voznikov, ki storijo hude prometne prekrške v drugih državah članicah, vendar zanje niso (v celoti) odgovorni. Cilj izvrševanja omejitev hitrosti je odvrniti voznike od prekoračitev dovoljene hitrosti s kaznovanjem voznikov, ki jo prekršajo. To ne vpliva le na hitrost voznikov, ki se poistovetijo z dejansko kaznovanimi

⁷ Ta razlaga se nenehno ponavlja tudi v sodni praksi Sodišča Evropske unije, glej na primer: zadevo C-419/10, Hofmann, EU:C:2012:240, in zadevo C-260/13, Aykul, EU:C:2015:257.

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

⁹ Prav tam.

(specifično odvrčanje), ampak tudi na hitrost voznikov, ki vidijo ali slišijo, da se vozniki stalno kaznujejo (splošno odvrčanje)¹⁰.

Pričakuje se, da se bo z delno odpravo obstoječe nekaznovanosti teh storilcev prekrškov, in sicer z omogočanjem državam članicam, da vzajemno priznavajo prepovedi vožnje zaradi prekoračitve dovoljene hitrosti, zmanjšala hitrost vožnje voznikov, saj bodo čutili potrebo po upoštevanju predpisov o hitrosti v tujini v enaki meri kot v svoji državi članici. Zlasti glede na to, da je prekoračitev dovoljene hitrosti najpogostejši prometni prekršek, se pričakuje, da bo vzajemno priznavanje prepovedi vožnje, ki izhaja iz te kršitve, pomembno vplivalo na samo varnost v cestnem prometu; nekateri deležniki na primer ocenjujejo, da bi se lahko z znižanjem povprečne hitrosti na vseh cestah v EU za samo 1 km/h vsako leto rešilo 2 100 življenj¹¹.

Ista logika velja za vožnjo pod vplivom alkohola. Ocenjuje se, da je bilo leta 2019 storjenih 1,2 milijona prekrškov vožnje pod vplivom alkohola, pri čemer naj bi se to število do leta 2030 povečalo na 1,5 milijona, do leta 2050 pa na 2,4 milijona (glede na razvoj intenzivnosti izvrševanja v obdobju 2010–2019)¹². Nedavna študija, izvedena v okviru projekta DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines – vožnja pod vplivom mamil, alkohola in zdravil), je bila uporabljena za oceno deleža kršitev, pri katerih je bila koncentracija alkohola v krvi višja od 0,8¹³. Na ravni EU je bilo približno 26 % vseh prekrškov, povezanih z alkoholom, ocenjenih kot hudih prekrškov z možnostjo odvzema voznškega dovoljenja. Poleg tega naj bi približno 15 % vseh prometnih prekrškov storili nerezidenčni vozniki¹⁴.

Podobno lahko mamila vplivajo na duševne in fiziološke funkcije ter povzročijo oviranost. Glede na epidemiološke študije smrtnih žrtev v cestnem prometu na nacionalni ravni naj bi delež smrtnih žrtev v cestnem prometu zaradi uporabe mamil (vključno z zdravili) znašal 15–25 %¹⁵. Glede na drugo poročilo v okviru projekta DRUID¹⁶ je glavni splošni odvrčilni dejavnik pri vožnji pod vplivom mamil zaznano tveganje odkritja, vendar je raziskava, izvedena leta 2018, pokazala, da se le 14 % splošne populacije, ki vozi, zdi verjetno, da jih bodo preverjali glede uporabe prepovedanih drog¹⁷. Zato bi bilo treba povečati vidnost izvrševanja prekrškov, povezanih z vožnjo pod vplivom mamil. V zvezi s tem in glede na povezavo med mamili in alkoholom (skupaj običajno obravnavani kot „vožnja pod vplivom“) je treba v predlagano direktivo vključiti prekršek vožnje pod vplivom mamil.

¹⁰ Prav tam.

¹¹ ETSC (2019), Kratko poročilo PIN št. 36, Reducing Speeding in Europe (Zmanjšanje števila prekoračitev dovoljene hitrosti v Evropi) <https://bit.ly/2YZgSzz>.

¹² Evropska komisija, Generalni direktorat za mobilnost in promet, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., in drugi, Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report (Preprečevanje vožnje pod vplivom alkohola in mamil: končno poročilo), Urad za publikacije Evropske unije, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>.

¹³ Evropski center za spremljanje drog in zasvojenosti z drogami (2012): Vožnja pod vplivom mamil, alkohola in zdravil v Evropi – ugotovitve projekta DRUID (https://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att_192773_EN_TDXA12006ENN.pdf).
SWD(2023) 126 final.

¹⁵ Evropska komisija, Generalni direktorat za mobilnost in promet, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., in drugi, Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report (Preprečevanje vožnje pod vplivom alkohola in mamil: končno poročilo), Urad za publikacije Evropske unije, 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/>

Poleg prekrškov, povezanih s prekoračitvijo dovoljene hitrosti in vožnjo pod vplivom substanc, lahko tudi druga ravnanja, ki kršijo cestnoprometne predpise, povzročijo hude telesne poškodbe ali celo smrt, zlasti ranljivih udeležencev v cestnem prometu, kot so otroci, pešci, kolesarji, ljudje na (električnih) skuterjih in osebe z zmanjšano mobilnostjo. Predlagana direktiva v zvezi s tem predvideva razširitev učinka prepovedi vožnje, ki izhajajo iz teh ravnanj, na EU kot celoto.

V oceni Direktive 2006/126/ES¹⁸ je bilo ugotovljeno, da neobstoj posebnega in učinkovitega okvira EU za prepoved vožnje predstavlja izziv pri preprečevanju zlorab s strani voznikov, ki storijo prekršek na ozemlju ene države članice, vendar lahko nato brez posledic vozijo v drugi državi članici. To so potrdila stališča 16 od 21 anketiranih predstavnikov nacionalnih organov, po mnenju katerih dejstvo, da rezidenti in nerezidenti države članice, v kateri je bil storjen prekršek, ne trpijo enakih posledic v smislu prepovedi vožnje, na splošno predstavlja pomembno težavo. Nekatere države članice so pri vprašanju o neobstoju prepovedi vožnje po vsej Uniji, ki bi se zagotavljala z vzajemnim priznavanjem odločb, potrdile, da tak neobstoj otežuje čezmejno izvrševanje prepovedi vožnje in zato ogroža varnost v cestnem prometu v EU, zlasti v primerih, ko se vožnja prepove zaradi hujših prekrškov (npr. vožnja pod vplivom alkohola). Ciljno usmerjena raziskava z nacionalnimi organi, izvedena v okviru ocene, je na splošno potrdila, da lahko neobstoj okvira EU za prepoved vožnje negativno vpliva na varnost v cestnem prometu in turizem voznških dovoljenj, vendar bi bile posledice takega neobstoja težko oceniti.

Kadar se ta obrazložiten memorandum nanaša na vzajemno priznavanje prepovedi vožnje v okviru pripravljalnega dela, bi ga bilo treba razumeti kot cilj politike, da se zagotovi učinek prepovedi vožnje po vsej Uniji, saj je bil to vedno prvotni namen pobude.

Poleg tega je bila v okviru pripravljalnega dela za Direktivo 2015/413 preučena tudi določitev učinka odvzema voznškega dovoljenja po vsej Uniji z vzajemnim priznavanjem odločb¹⁹.

Pri pripravljalnem delu za revizijo Direktive 2006/126/ES je velika večina anketirancev v odprtem javnem posvetovanju (68 %, tj. 5 146 od 7 532) navedla, da je zelo pomembno ali pomembno, da se področje uporabe navedene direktive razširi na pravila o vzajemnem priznavanju prepovedi vožnje. Večina deležnikov²⁰ je med delavnico in ciljno usmerjenimi razgovori podprla razvoj koncepta vzajemnega priznavanja prepovedi vožnje. Vendar je Nizozemska navedla nekaj pravnih pomislekov²¹, Nemčija pa je imela nekaj pomislekov vsaj v začetni fazi.

Na splošno so številni deležniki podprli prepoved vožnje po vsej Uniji z vzajemnim priznavanjem odločb, zlasti glede prekrškov v zvezi s prekoračitvijo dovoljene hitrosti in vožnjo pod vplivom alkohola. To je bilo potrjeno v odprtem javnem posvetovanju, na katerem je približno 6 106 (81 %) oziroma 4 966 (66 %) od 7 532 anketirancev menilo, da je prepoved

¹⁸ Delovni dokument služb Komisije (SWD(2022) 0017 final), Ocena Direktive 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. decembra 2006 o voznških dovoljenjih.

¹⁹ Statistični podatki in rezultati raziskave, predstavljeni v tem dokumentu, so del podporne študije za oceno učinka za revizijo Direktive (EU) 2015/413 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, konzorcij ECORYS (2022), MOVE/C2/SER/2019–425/SI2.819667 – povezava bo dodana.

²⁰ Evropsko združenje žrtev prometnih nesreč, FR, ETSC, HU, SE, SI, BE, CEETAR in NL.

²¹ Nizozemska je izrazila pomisleke glede različnih pravil in postopkov, ki se uporabljajo v EU.

vožnje po vsej Uniji z vzajemnim priznavanjem odločb, ki izhajajo iz vožnje pod vplivom alkohola ali mamil in prekoračitve dovoljene hitrosti, zelo pomembna ali pomembna za revizijo Direktive 2006/126/ES. Zlasti pri vprašanju, za katere prekrške bi moral veljati tak učinek v EU, je 87 % anketirancev (6 586 od 7 532) izbralo vožnjo pod vplivom alkohola in mamil, 46 % (3 470 od 7 532) pa prekoračitev dovoljene hitrosti. V ciljno usmerjenih razgovorih so nekateri deležniki izrazili²² podporo prepovedi vožnje po vsej Uniji z vzajemnim priznavanjem odločb, ki izhajajo iz prekoračitve dovoljene hitrosti in vožnje pod vplivom alkohola. Podprle so jih tudi Švedska, Slovenija in Belgija, ki pa so priznale težave pri doseganju dogovora z drugimi državami članicami in dejanskem izvajanju.

Neobstoj jasnega okvira EU za prepoved vožnje po vsej Uniji z vzajemnim priznavanjem odločb, predstavlja izziv pri preprečevanju zlorab voznikov in vpliva na varnost v cestnem prometu. To ugotovitev so potrdile tudi države članice med ciljno usmerjenimi razgovori. Zdi se, da sta zmanjšanje nevarnega vedenja voznikov in števila voznikov brez vozniškega dovoljenja pomembna dejavnika za deležnike, ki so se odzvali na odprto javno posvetovanje. Približno 55 % (5 063 od 7 532) oziroma 69 % (5 201 od 7 532) ju je ocenilo kot izjemno ali zelo pomembna.

V ciljno usmerjeni raziskavi je velika večina predstavnikov nacionalnih organov kot splošno pomembno težavo opredelila dejstvo, da rezidenti in nerezidenti države članice, v kateri je bil storjen prekršek, niso deležni enakih posledic v smislu prepovedi vožnje v EU (16/21). V ciljno usmerjeni raziskavi so se anketiranci iz nevladnih organizacij strinjali, da je dejstvo, da rezidenti in nerezidenti ne trpijo enakih posledic v smislu prepovedi vožnje, pomembna težava na področju varnosti v cestnem prometu (64 %). Podobno so se strinjali, da je pomembna težava na področju varnosti v cestnem prometu dejstvo, da rezidenti in nerezidenti ne trpijo enakih posledic v smislu kazenskih točk (64 %).

Nacionalni organi so ocenili, da je na leto v povprečju storjenih od 25 000 do več kot 50 000 prekrškov, katerih posledica je prepoved vožnje. Za rezidenčne voznike (npr. vozniško dovoljenje je izdano v državi članici, ki izreče prepoved vožnje) naj bi bilo izrečenih od 0 do 5 000 prepovedi vožnje. Za nerezidenčne voznike (npr. vozniško dovoljenje ni izdano v državi članici, ki izreče prepoved vožnje) naj bi bilo izrečenih od 0 do 5 000 prepovedi vožnje. Več anketirancev je ocenilo, da je na leto storjenih od 0 do 1 000 prekrškov, za katere so izrečene kazenske točke. Nekoliko več anketirancev je ocenilo, da rezidenčni vozniki (npr. vozniško dovoljenje je izdano v državi članici, ki izreče kazenske točke) storijo od 0 do 1 000 prekrškov, za katere so izrečene kazenske točke. Nerezidenčni vozniki, ki prebivajo v drugi državi članici EU (npr. vozniško dovoljenje ni izdano v državi članici, ki izreče prepoved vožnje), naj bi storili od 0 do 5 000 prekrškov, za katere so izrečene kazenske točke.

Glede na pripravljalo delo je potrjeno, da bo vzpostavitev posebnega in učinkovitega sistema za zagotavljanje učinkov prepovedi vožnje po vsej Uniji verjetno pomembno vplivala na varnost v cestnem prometu. Poleg tega je ta predlog del svežnja, ki se nanaša na revizijo dveh drugih povezanih direktiv:

²² Evropski svet za varnost v prometu, Evropsko združenje proizvajalcev motornih koles in združenje Dansk Kørelærer-Union.

- Direktive (EU) 2015/413 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu²³, in
- Direktive 2006/126/ES o vozniških dovoljenjih²⁴.

Direktiva (EU) 2015/413 je eden od temeljev izvrševanja nekaterih natančno opredeljenih prometnih prekrškov, kadar so bili taki prekrški storjeni z vozilom, registriranim v državi članici, ki ni država, v kateri je bil storjen prekršek, kar v večini primerov pomeni, da je prekršek storil nerezident. Zato je bilo pomembno, da se področje uporabe tega predloga čim bolj uskladi s prekrški iz navedene pobude. V nasprotnem primeru izvršilni organi morda ne bi imeli zadostnih orodij za dejansko izvedbo preiskave, ki bi se končala s prepovedjo vožnje. Poleg tega nerezidenčni storilci prekrškov morda ne bi bili deležni enake ravni postopkovnih zaščitnih ukrepov kot rezidenčni storilci prekrškov, kar naj bi se bolje zagotavljalo z revizijo navedene direktive. Med pripravljalnimi deli za ta predlog je postalo jasno, da se veljavni pragovi, ki vodijo do prepovedi vožnje, med državami članicami sicer precej razlikujejo, vendar nekateri prometni prekrški, povezani z varnostjo v cestnem prometu, povzročijo prepoved vožnje v vseh ali večini držav članic.

• **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike.**

Zagotavljanje sistema učinka prepovedi vožnje nerezidenčnih storilcev prekrškov po vsej Uniji je stalno v središču pobude za revizijo Direktive 2006/126/ES²⁵.

Člen 11(4) navedene direktive ureja nekatere elemente prepovedi vožnje. Revizija Direktive 2006/126/ES, ki bo zaradi pravne doslednosti in skladnosti izvedena vzporedno s to pobudo, bo zajemala izdajo vozniških dovoljenj voznikom, ki jim je bila izrečena prepoved vožnje, in izjeme od vzajemnega priznavanja (veljavnosti) vozniških dovoljenj, kadar za imetnika velja prepoved vožnje v državi članici, ki ni izdajateljica vozniškega dovoljenja. Poleg tega bo vsebovala določbe, ki bodo olajšale izvrševanje delne prepovedi vožnje z možnostjo zaznamkov.

Komisija si je večkrat prizadevala tudi za predlog posebnega pravnega akta, ki bi z vzajemnim priznavanjem odločb zagotovil učinek prepovedi vožnje po vsej Uniji. Komisija je leta 2006 v sporočilu o izgubi pravic, ki so posledica obsodb za kazniva dejanja²⁶ navedla, da namerava predlagati pravni akt, ki bi nadomestil Konvencijo o prepovedi vožnje iz leta 1998²⁷. V zvezi z vzajemnim priznavanjem prepovedi na splošno je v navedenem sporočilu navedla, da se zavzema za sektorski pristop na področjih, za katere med državami članicami že obstaja skupna podlaga (kot so prepovedi vožnje).

²³ Direktiva (EU) 2015/413 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2015 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu (UL L 68, 13.3.2015, str. 9).

²⁴ Direktiva 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. decembra 2006 o vozniških dovoljenjih (prenovitev) (UL L 403, 30.12.2006, str. 18).

²⁵ Glej začetno oceno učinka pobude za revizijo direktive o vozniških dovoljenjih: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12978-Revision-of-the-Directive-on-Driving-Licences_sl.

²⁶ COM(2006) 73 final.

²⁷ UL C 2016, 10.7.1998, str. 1.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Predlog je tudi v celoti skladen z glavnim pravnim redom Unije na področju varnosti v cestnem prometu.

Poleg tega ne vpliva bistveno na Direktivo (EU) 2022/2561 Evropskega parlamenta in Sveta²⁸ ter na Uredbo (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta²⁹. Prav tako je skladen z okvirom politike EU za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021–2030 – Naslednji koraki v smeri „vizije nič“³⁰.

Kot je navedeno zgoraj, se Direktiva (EU) 2015/413 zaradi pravne doslednosti in skladnosti revidira vzporedno s tem predlogom. V zvezi s tem bi bilo treba znova poudariti, da naj bi Direktiva (EU) 2015/413 postala temelj za preiskavo in tako posredno prispevala tudi k izvrševanju, zlasti v primerih, ko je storilec odkrit na daljavo. Ker je cilj revidirane Direktive (EU) 2015/413 okrepiti izmenjavo informacij in medsebojno pomoč med državami članicami, je mogoče domnevati, da se bo število uspešno preiskanih prekrškov in posledično tudi izrečenih prepovedi vožnje bistveno povečalo.

Podobno je cilj revizije Direktive (EU) 2015/413 zagotoviti višjo raven varstva procesnih in temeljnih pravic za preganjane ali ujete nerezidenčne storilce prekrškov, ne glede na to, ali je prekršek odkrit na daljavo ali pa je storilec prijet, preden zapusti državo članico, v kateri je bil prekršek storjen.

Prav tako se bodo z revizijo Direktive 2006/126/ES in okvira Unije za vozniška dovoljenja dopolnila pravila iz predlagane direktive, kot je navedeno zgoraj. Poleg tega bo revidirana direktiva o voznških dovoljenjih v pomoč pri praktičnem izvrševanju delnih omejitev za voznike in bo okrepila možnost države članice prekrška, da ne prizna veljavnosti voznškega dovoljenja storilca prekrška v primerih, ko se predlagana direktiva ne uporablja.

Za izmenjavo informacij v zvezi z voznškimi dovoljenji se uporabljajo tudi pravila o varstvu osebnih podatkov, zlasti:

- Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta (Splošna uredba o varstvu podatkov)³¹ ter
- Direktiva (EU) 2016/680 Evropskega parlamenta in Sveta³².

²⁸ Direktiva (EU) 2022/2561 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2022 o temeljnih kvalifikacijah in rednem usposabljanju voznikov nekaterih cestnih vozil za prevoz blaga ali potnikov (kodificirano besedilo) (UL L 330, 23.12.2022, str. 46).

²⁹ Uredba (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2019 o zahtevah za homologacijo motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, v zvezi z njihovo splošno varnostjo in zaščito potnikov v vozilu ter izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu (UL L 325, 16.12.2019, str. 1).

³⁰ SWD(2019) 283 final.

³¹ Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (Splošna uredba o varstvu podatkov) (UL L 119, 4.5.2016, str. 1).

³² Direktiva (EU) 2016/680 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov, ki jih pristojni organi obdelujejo za namene preprečevanja, preiskovanja, odkrivanja ali pregona kaznivih dejanj ali izvrševanja kazenskih sankcij, in o prostem pretoku takih podatkov (UL L 119, 4.5.2016, str. 89).

Predlog je skladen tudi z drugimi instrumenti, ki omogočajo vzajemno priznavanje sodb ali sodnih odločb v kazenskih zadevah. Zapolnjuje vrzel glede prepovedi vožnje, ki izhaja iz sodnih odločb v kazenskih zadevah. Da bi se preprečilo morebitna prekrivanja med predlagano direktivo ter pravnim redom Unije na področju pravosodja in notranjih zadev, je pojasnjeno, da predlog ne posega v navedena instrumenta.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

• Pravna podlaga

Glavni cilj predloga je izboljšati varnost v cestnem prometu in zagotoviti visoko raven zaščite za vse udeležence v cestnem prometu v Uniji, kar je bilo poudarjeno tudi v pozivu ministrov EU za promet v izjavi iz Vallette.

V skladu s sodno prakso Sodišča Evropske unije (SEU) ima zakonodajalec Unije široka zakonodajna pooblastila v zvezi s sprejetjem ustreznih skupnih pravil za vzpostavitev skupne prometne politike³³. Izboljšanje varnosti v cestnem prometu je glavni cilj prometne politike Unije. Zato se lahko na podlagi člena 91(1), točka (c), Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) sprejmejo ukrepi za doseganje tega cilja³⁴.

Zato je člen 91(1), točka (c), PDEU ustrezna pravna podlaga za predlagano direktivo.

• Izbira instrumenta

Člen 91(1), točka (c), PDEU daje zakonodajalcu EU možnost, da sprejme uredbe in direktive.

Za ta predlog je najustreznejša oblika instrumenta direktiva, da bi se upoštevale razlike v veljavnih pravilih o uvedbi in izvrševanju prepovedi vožnje v državah članicah.

• Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)

Unija v skladu s členom 5(3) Pogodbe o Evropski uniji (PEU) ukrepa samo, če države članice same ne morejo zadovoljivo doseči cilja predlaganega ukrepa. V skladu s sedanjim zakonodajnim okvirom rezidenčni vozniki, ki storijo najhujše prometne prekrške, ohranijo pravico do vožnje v vseh državah članicah, ki niso država članica, v kateri je bil prekršek storjen, tudi če zadevna država članica take pravice omejuje. Prepoved vožnje ima učinek na ravni Unije samo, kadar prepoved vožnje izda država članica, ki je storilcu prekrška izdala vozniško dovoljenje.

Zaradi varnosti v cestnem prometu je izjemno pomembno, da imajo prepovedi vožnje v Evropski uniji učinek po vsej Uniji. To je mogoče doseči le s pravnim instrumentom EU. Odločba o izdaji vozniškega dovoljenja ali odvzemu pravice do vožnje s preklicem njegove veljavnosti je del suverenosti države članice. Zato bodo učinki prepovedi vožnje po vsej Uniji vedno odvisni od ukrepov države članice, ki je izdala vozniško dovoljenje in ki nima potrebnih informacij, pravnih instrumentov ali spodbud za ukrepanje brez posredovanja Unije.

³³ Zadeva C-223/02, Španija in Finska/Parlament in Svet, EU:C:2004:497, točka 29 in navedena sodna praksa.

³⁴ Zadeva C-43/12, Komisija/Parlament in Svet, EU:C:2014:298, točka 43 in navedena sodna praksa.

- **Sorazmernost**

Ukrepi iz te pobude ne presegajo tistega, kar je potrebno za doseganje cilja izboljšanja varnosti v cestnem prometu z uvedbo učinka prepovedi vožnje po vsej Uniji, ki izhaja iz nekaterih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu. Direktiva predvideva prenos prepovedi vožnje na državo članico, ki je izdala vozniško dovoljenje, samo za tiste hujše prometne prekrške, povezane z varnostjo v cestnem prometu, ki so glavni vzroki za prometne nesreče in smrtne žrtve v EU, tj. za prekrške vožnje pod vplivom alkohola (vožnja s stopnjo alkohola v krvi, ki presega najvišjo zakonsko dovoljeno vrednost), prekoračitve dovoljene hitrosti (prekoračitev omejitev hitrosti, ki veljajo za zadevno cesto ali vrsto vozila) in vožnje pod vplivom mamil. Prepoved vožnje se lahko posreduje tudi, če se nanaša na prometni prekršek, ki je povzročil smrt ali hudo telesno poškodbo.

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

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

Komisija je leta 2012 kot naročnik izvedla pravno študijo³⁵ o trenutnem stanju na področju prepovedi znotraj EU na treh vnaprej določenih področjih, vključno s prepovedjo vožnje. V študiji so bile poleg ustreznega pravnega okvira EU analizirane tudi obstoječe večnacionalne in dvostranske pogodbe in konvencije. V njej je bilo med drugim ugotovljeno, da bi bilo treba sprejeti novo direktivo, ki bo urejala čezmejno izvrševanje prepovedi vožnje.

Komisija je leta 2022 najela konzorcij, sestavljen iz podjetij Ecorys, Wavestone in Grimaldi, da bi podprla³⁶ oceno učinka revizije Direktive (EU) 2015/413. V okviru te študije je bila izvedena obsežna raziskava regulativnega okvira in sodne prakse Sodišča Evropske unije v zvezi s prepovedjo vožnje. V zaključku te raziskave je bilo podprto tudi oblikovanje novega pravnega akta, ki bi zagotovil učinek prepovedi vožnje po vsej Uniji z vzajemnim priznavanjem takih odločb.

Kakor je navedeno zgoraj, so primeri, v katerih država članica v skladu s svojo nacionalno zakonodajo in zaradi nezakonitega ravnanja na njenem ozemlju imetniku vozniškega dovoljenja, ki ga je izdala druga država članica, začasno odvzame pravico do vožnje, trenutno delno urejeni z Direktivo 2006/126/ES.

Evropska komisija je leta 2022 objavila naknadno oceno navedene direktive³⁷. Ta je pokazala, da so Direktiva 2006/126/ES in njeni dve predhodni direktivi o vozniških dovoljenjih s skupnim delovanjem omogočile splošno raven varnosti za udeležence v cestnem prometu v Uniji in olajšale prosto gibanje. Pokazala je tudi, da obstaja možnost za nadaljnje izboljšanje

³⁵ Vermeulen, Gert, Bondt, Wendy, Ryckman, Charlotte in Persak, Nina (2012). The disqualifications triad: approximating legislation, executing requests, ensuring equivalence (Triada prepovedi: približevanje zakonodaje, izvrševanje zahtevkov, zagotavljanje enakovrednosti).

³⁶ Podporna študija za oceno učinka za revizijo Direktive (EU) 2015/413 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, konzorcij ECORYS (2022), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 – povezava bo dodana.

³⁷ Delovni dokument služb Komisije – Ocena Direktive 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. decembra 2006 o vozniških dovoljenjih (SWD(2022) 17 final).

ravni varnosti v cestnem prometu v Uniji ter učinkovitosti in sorazmernosti nekaterih regulativnih zahtev.

- **Posvetovanja z deležniki**

V skladu s smernicami za boljše pravno urejanje³⁸ med naknadno oceno Direktive 2006/126/ES in oceno učinka revizije navedene direktive so bila tudi v zvezi s tem predlogom opravljena posvetovanja z deležniki.

V pripravljalni fazi naknadne ocene je bila 16. oktobra 2020 izvedena delavnica za deležnike, namenjena zbiranju dokazov, potrditvi opredeljenih ugotovitev, pridobivanju povratnih informacij o novih ugotovitvah in zbiranju stališč.

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

V pripravljalni fazi ocene učinka so lahko deležniki predložili povratne informacije o začetni oceni učinka (drugo četrtoletje leta 2021). Nato so bile izvedene naslednje ciljno usmerjene posvetovalne dejavnosti:

- dva kroga razgovorov:
 - raziskovalni razgovori v začetni fazi (prvo in drugo četrtoletje leta 2022),
 - poglobljeni razgovori za zapolnitev informacijskih vrzeli in oceno pričakovanih učinkov ukrepov politike (drugo in tretje četrtoletje leta 2021);
- dva kroga raziskav:
 - raziskava za utemeljitev analize težave (drugo četrtoletje leta 2022),
 - raziskava za oceno učinka ukrepov politike (drugo in tretje četrtoletje leta 2022).

Nazadnje je v tretjem četrtoletju leta 2022 potekalo novo odprto javno posvetovanje.

Evropski parlament se zavzema za okrepitev okvira za varnost v cestnem prometu, zlasti z uvedbo instrumenta za vzajemno priznavanje prepovedi vožnje³⁹.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

V fazi ocene učinka je potekala strokovna delavnica o posledicah prometnih prekrškov in zdravstveni zmožnosti (drugo četrtoletje leta 2022).

Med pripravljalnimi fazami naknadne ocene in ocene učinka se je stalno obveščalo Odbor za voziška dovoljenja, ki je bil ustanovljen na podlagi člena 9 Direktive 2006/126/ES in ga sestavljajo predvsem strokovnjaki držav članic, ter se posvetovalo z njim.

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

³⁹ Resolucija Evropskega parlamenta z dne 6. oktobra 2021 o okviru politike EU za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021–2030 – priporočila za naslednje korake v smeri „vizije nič“ (2021/2014(INI)).

• Ocena učinka

Opravljen je bila ocena učinka⁴⁰ revizije Direktive 2006/126/ES, vključno z elementi o prepovedi vožnje. Odobrena je bila s pisnim postopkom, Odbor za regulativni nadzor pa je 18. novembra 2022 podal pozitivno mnenje brez pripomb⁴¹. Poleg tega je bilo v okviru pripravljalnega dela v zvezi z revizijo Direktive (EU) 2015/413 podrobno obravnavano tudi vprašanje zagotavljanja učinka prepovedi vožnje po vsej Uniji z vzajemnim priznavanjem odločb. Rezultati raziskovalnega dela so potrdili, da bi bilo treba prepoved vožnje vključiti v revizijo Direktive 2006/126/ES, zlasti ker ne bi spadala na področje uporabe Direktive (EU) 2015/413. Kljub temu je Komisija pri razvoju možnosti politike uporabila informacije, zbrane v fazi vrednotenja in ocenjevanja obeh direktiv⁴².

Končno poročilo o podporni študiji za oceno učinka pobude za revizijo Direktive 2006/126/ES, ki zajema tudi ta predlog, vključuje izčrpen opis in oceno dodane vrednosti pobude ter njenih povezav z drugimi pobudami politike. Te informacije so na voljo v oddelkih 3.3, 1.3 in 1.5 navedenega poročila. Podroben opis možnosti politike je vključen v oddelkih 5.2 in 8.1, izčrpna analiza učinkov vseh možnosti pa je predstavljena v oddelku 6. Povzetek preučenih možnosti politike je na voljo v obrazložitvenem memorandumu, priloženem predlogu za revizijo Direktive 2006/126/ES⁴³. Okvir EU za enotno čezmejno izvrševanje prepovedi vožnje je bil predlagan v Konvenciji o prepovedi vožnje iz leta 1998 (akt Sveta z dne 17. junija 1998)⁴⁴, ki pa ni stopila v veljavo, ker je države članice niso ratificirale (ratificiralo jo je le sedem držav članic)⁴⁵. Zato je bila leta 2016 razveljavljena⁴⁶.

Zdi se, da je bil s sprejetjem Direktive 2006/126/ES, s katero so bile spremenjene ustrezne določbe prejšnje direktive o voznških dovoljenjih (člen 8 Direktive 91/439/EGS)⁴⁷, da bi se ublažil pojav „turizma voznških dovoljenj“, storjen korak k zagotavljanju učinka prepovedi vožnje po vsej Uniji. Vendar besedilo nove določbe, člena 11(4) Direktive 2006/126/ES, ni zagotovilo potrebne jasnosti. Sodišče Evropske unije je večkrat razlagalo zadevno določbo⁴⁸ zaradi dvomov, ki so izhajali iz njenega besedila, in različnih primerov uporabe prepovedi, izrečenih rezidentom in nerezidentom. Poleg tega, kot je poudarilo tudi Sodišče Evropske unije⁴⁹, taka obveznost ni učinkovita in izvršljiva, dokler se ne vzpostavi sistem za izmenjavo informacij o prepovedi vožnje med državami članicami, s katerim bi lahko vse države članice

⁴⁰ SWD(2023) 128 final.

⁴¹ RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617.

⁴² Ocena o vzpostavitvi režima vzajemnega priznavanja prepovedi vožnje po vsej EU, predstavljena v tem poglavju, v veliki meri temelji na informacijah, zbranih v okviru podporne študije za oceno učinka revizije Direktive (EU) 2015/413 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu – končno poročilo [še ni objavljeno].

⁴³ COM(2023) 127 final.

⁴⁴ Akt Sveta z dne 17. junija 1998 o pripravi Konvencije o prepovedi vožnje (98/C 216/01).

⁴⁵ BG, CY, IE, RO, SK, ES in UK.

⁴⁶ Uredba (EU) 2016/95 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. januarja 2016 o razveljavitvi določenih aktov s področja policijskega sodelovanja in pravosodnega sodelovanja v kazenskih zadevah (UL L 26, 2.2.2016, str. 9).

⁴⁷ Direktiva Sveta 91/439/EGS z dne 29. julija 1991 o voznških dovoljenjih (UL L 237, 24.8.1991, str. 1).

⁴⁸ Glej zlasti sodbo z dne 20. novembra 2008, Weber, zadeva C-1/07, EU:C:2008:640; sodbo z dne 2. decembra 2010, Scheffler, zadeva 334–09, EU:C:2010:731; sodbo z dne 26. aprila 2012, Hofmann, zadeva C-419/10, EU:C:2012:240, točka 71; sodbo z dne 23. aprila 2015, Aykul, zadeva C-260/13, CECLI:EU:C:2015:257; sodbo z dne 21. maja 2015, Wittmann, zadeva C-339/14, EU:C:2015:333.

⁴⁹ Zadeva C- 419/10, Hofmann, EU:C:2012:240, točka 82.

dejansko preverile, ali je prepoved vožnje, izrečena v tujini, v teku ali pa je bila izrečena kandidatu za vozniško dovoljenje.

Zaradi zgoraj opisanih težav je nerezidenčnim storilcem prekrškov v skladu s sedanjim okvirom prepovedana vožnja le v državi, v kateri so storili prekršek, še vedno pa lahko vozijo v vseh drugih državah članicah EU, razen če prepoved izreče država članica izdajateljica. To je pomembna težava glede na resno tveganje za varnost v cestnem prometu, ki ga predstavljajo vozniki, ki vozijo v EU in katerih vozniško dovoljenje je bilo v eni od držav članic začasno odvzeto, omejeno ali odvzeto zaradi hudih in ponovnih kršitev prometnih predpisov.

Poleg tega bo lahko nerezidenčni voznik, razen v primeru izrecne prepovedi (ali če države članice niso ustrezno obveščene v prepovedi v teku), zaprosil za novo vozniško dovoljenje v državi stalnega prebivališča in tako ponovno pridobil pravico do vožnje povsod, saj bo novo dovoljenje načeloma priznано tudi v državi prekrška. Enako lahko stori tudi voznik, ki mu je bila prepoved vožnje izrečena v njegovi državi, če pred oddajo vloge za novo dovoljenje spremeni prebivališče.

Pravna podlaga za izmenjavo informacij o prepovedi vožnje po vsej EU je že določena v Direktivi 2006/126/ES⁵⁰, ki izrecno zahteva, da si države članice medsebojno pomagajo pri izvajanju njenih ukrepov in izmenjujejo informacije o izdanih, izmenjanih, nadomeščenih, podaljšanih ali preklicanih dovoljenjih z uporabo omrežja EU za vozniška dovoljenja, vzpostavljenega v ta namen (tj. RESPER). Poleg tega bi lahko Direktiva (EU) 2015/413 olajšala izvrševanje tudi tako, da bi od države članice, na ozemlju katere je bil storjen prekršek, zahtevala, da storilca obvesti o vseh morebitnih prepovedih, ki izhajajo iz domnevnega prekrška.

Ocena ukrepov in možnih politik

Za ukrepe v okviru različnih možnih politik je bila izvedena kvantitativna in kvalitativna ocena učinkov na gospodarstvo, družbo (varnost v cestnem prometu) in temeljne pravice. Za oceno učinkov je bilo izbrano časovno obdobje 2025–2050 v skladu z izhodiščnimi napovedmi. Kar zadeva temeljne pravice, se bodo učinki še naprej nadzorovali s strogim izvajanjem pravil o varstvu podatkov, zlasti v omrežju RESPER.

Pričakuje se, da bo gospodarski in družbeni učinek prednostne možne politike v zvezi z zagotavljanjem učinka prepovedi vožnje po vsej Uniji na splošno pozitiven, pobuda pa naj bi povečala varnost v cestnem prometu v vseh državah članicah. Večja verjetnost učinkovitega izvrševanja prepovedi vožnje, izdane v čezmejnem okviru, povečuje tudi odvračilni učinek na storitev prekrška na področju varnosti v cestnem prometu ne glede na meje držav članic. Družbeni učinek bi bil na splošno zelo pozitiven, saj bi se žrtvam zagotovilo, da ukrepi, povezani s prometnimi prekrški tujca, ne bodo ostali neizvršeni.

Cilji pobude bodo povzročili omejeno povečanje operativnih stroškov omrežja RESPER. Vendar naj bi to več kot odtehtale koristi reševanja človeških življenj zaradi večje varnosti v cestnem prometu.

Ta zakonodajni predlog naj ne bi neposredno vplival na podjetja, MSP in mikropodjetja.

⁵⁰ Člen 15, člen 7(5) in v skladu s sodno prakso tudi člen 11(4) navedene direktive.

- **Temeljne pravice**

Zagotavljanje učinka prepovedi vožnje po vsej EU lahko posega v temeljne pravice, zaščitene z Listino EU o temeljnih pravicah⁵¹ (v nadaljnjem besedilu: Listina) in Evropsko konvencijo o človekovih pravicah (EKČP)⁵².

Odločitev države članice izdajateljice, da uvede učinek prepovedi vožnje po vsej Uniji, bo še dodatno omejila možnost storilca prekrška, da upravlja vozilo na motorni pogon v Uniji. Glede na osebni položaj osebe lahko to vpliva na opravljanje njene poklicne dejavnosti, družinsko življenje in možnosti uporabe njenih motornih vozil. Predlog lahko zato vpliva na več temeljnih pravic: pravico do dela ali svobodo gospodarske pobude, pravico do družinskega življenja in lastninsko pravico. Poleg tega lahko predvideni postopki vplivajo tudi na pravico osebe do poštenega sojenja, njeno pravico do obrambe ali njeno pravico do varstva osebnih podatkov, ki se nanašajo nanjo.

Temeljne pravice storilca prekrška se lahko omejijo, če je to potrebno in resnično ustreza ciljem splošnega interesa, ki jih priznava Unija. To velja tudi v tem primeru, kjer je cilj splošnega interesa, ki ga priznava Unija, izboljšanje varnosti v cestnem prometu. Omejitve ne presegajo tistega, kar je potrebno za doseg tega cilja: Voznik, ki uživa prednosti prostega pretoka in stori tak prometni prekršek v državi članici, ki ni izdala njegovega voziškega dovoljenja, bi se moral ob odvzemu voziškega dovoljenja soočiti z enakimi posledicami kot voznik iz države članice, v kateri je bil prekršek storjen. Izgubiti bi moral voziško dovoljenje ali pravico do vožnje v celotni Uniji. V nasprotnem primeru bi se lahko varnost v cestnem prometu zaščitila le v državi članici prekrška, kar bi bil delni in neučinkovit rezultat.

Poleg tega so v predlagano direktivo vključeni nekateri pomembni zaščitni ukrepi. Predlog predvideva razloge za izvzetje, kadar na podlagi posebnih in objektivnih dokazov obstajajo utemeljeni razlogi za domnevo, da bi se z izvršitvijo prepovedi vožnje v posebnih okoliščinah primera kršila temeljna pravica iz Listine. Drug razlog za izvzetje se uporablja, kadar se ne spoštujejo postopkovni zaščitni ukrepi pri postopkih v nenavzočnosti. Podoben je tistim, ki se uporabljajo za druge instrumente vzajemnega priznavanja od začetka veljavnosti Okvirnega sklepa 2009/299/PNZ o krepitvi procesnih pravic oseb ter spodbujanju uporabe načela vzajemnega priznavanja odločb, izdanih na sojenju v odsotnosti zadevne osebe⁵³.

Poleg tega države članice zagotovijo, da so v državi članici prekrška na voljo pravna sredstva, enakovredna tistim, ki so na voljo v podobnem nacionalnem primeru, in da se lahko storilec prekrška pritoži zoper odločbo, ki zagotavlja učinek prepovedi vožnje po vsej Uniji, pri čemer se v primeru uspešne pritožbe tak učinek odpravi, prepoved vožnje pa omeji na državo članico prekrška. Poleg tega bodo morali organi pravočasno zagotoviti informacije o možnostih v okviru nacionalne zakonodaje za uporabo takih pravnih sredstev, ko se ta začnejo uporabljati, da se zagotovi njihovo učinkovito izvajanje.

⁵¹ UL C 326, 26.10.2012, str. 391.

⁵² Svet Evrope, Evropska konvencija o varstvu človekovih pravic in temeljnih svoboščin, kot je bila spremenjena s protokoli št. 11, 14 in 15, 4. november 1950, ETS št. 5.

⁵³ Okvirni sklep Sveta 2009/299/PNZ z dne 26. februarja 2009 o spremembi okvirnih sklepov 2002/584/PNZ, 2005/214/PNZ, 2006/783/PNZ, 2008/909/PNZ in 2008/947/PNZ zaradi krepitve procesnih pravic oseb ter spodbujanja uporabe načela vzajemnega priznavanja odločb, izdanih na sojenju v odsotnosti zadevne osebe (UL L 81, 27.3.2009, str. 24).

Če se ukrepi iz tega predloga uporabljajo sorazmerno in so dopolnjeni z učinkovitimi postopkovnimi zaščitnimi ukrepi, kot je opisano zgoraj, so združljivi z zahtevami glede temeljnih pravic.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Za prenos in komunikacijo med organi so predvidene že obstoječe tehnične rešitve (kot je RESPER – omrežje za izmenjavo informacij v zvezi z vozniškimi dovoljenji).

Potrebne bi bile nekatere tehnične spremembe za zagotovitev, da bi se lahko v omrežju RESPER izmenjali dodatni elementi, povezani s prepovedjo vožnje. Vendar je treba opozoriti, da ti stroški na splošno verjetno ne bodo znatni. Države članice naj bi krile svoje stroške, ki izhajajo iz uporabe predlagane direktive. Povezani stroški so povezani z dodatnim časom, porabljenim za preiskave, in stroški, nastalimi z uradnim obveščanjem tujega storilca prekrška.

Nazadnje je treba opozoriti, da čeprav so prepovedi vožnje pogosto povezane z denarnimi kaznimi, ta predlog namenoma izključuje take kazni s svojega področja uporabe in kot tak ne bo prispeval k njihovemu izvrševanju.

5. DRUGI ELEMENTI

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

Komisija mora v skladu s tem predlogom poročati Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju predlagane direktive, zlasti o njenem vplivu na varnost v cestnem prometu. Poročilo mora predložiti pet let po tem, ko bodo države članice prenesle predlagano direktivo v nacionalno zakonodajo.

- **Natančnejša obrazložitev posameznih določb predloga**

Člen 1: Cilj in predmet urejanja

Cilj predloga je zagotoviti visoko raven zaščite udeležencev v cestnem prometu v Uniji z določitvijo pravil, ki zagotavljajo učinek prepovedi vožnje po vsej Uniji za hujše prekrške, povezane z varnostjo v cestnem prometu, storjene v državi članici, ki ni izdala vozniškega dovoljenja storilca prekrška.

Člen 2: Opredelitev pojmov

Člen 2 vsebuje opredelitve nekaterih ključnih pojmov, uporabljenih v predlogu.

To vključuje opredelitve pojmov, kot so „prepoved vožnje“, „država članica prekrška“ (država, v kateri je storjen prekršek), „država članica izdajateljica“ (država, ki je izdala vozniško dovoljenje) in „zadevna oseba“.

Opredelitev „prepovedi vožnje“ zajema vsako dokončno odločbo o prepovedi vožnje, povezano s prometnim prekrškom, ki privede do ukrepa odvzema, omejitve ali začasnega odvzema vozniškega dovoljenja ali pravice do vožnje, ne glede na to, ali se šteje za varnostni ukrep, kazen ali upravno ali kazensko sankcijo. Opredeljeni so tudi pojmi odvzema, omejitve in začasnega odvzema. Direktiva se uporablja za omejeno število natančno opredeljenih

„hujših prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu“, in sicer za vožnjo pod vplivom alkohola, prekoračitve dovoljene hitrosti, vožnjo pod vplivom mamil ter kršitev cestnoprometnih predpisov, ki povzroči smrt ali hudo telesno poškodbo. V njej so opredeljeni tudi „dodatni pogoji“ kot pogoji, ki jih mora izpolniti oseba s prepovedjo vožnje, da bi lahko ponovno pridobila vozniško dovoljenje ali pravico do vožnje.

Za nekatere pojme, kot so „hujši prometni prekrški, povezani z varnostjo v cestnem prometu“, „vozilo na motorni pogon“, „vozniško dovoljenje“ in „običajno prebivališče“, so navedeni sklici na opredelitve v drugih instrumentih Unije.

Člen 3: Učinek prepovedi vožnje po vsej Uniji

Določa načelo, da bi morala imeti prepoved vožnje, ki jo država članica izda osebi, ki v njej nima običajnega prebivališča in katere vozniško dovoljenje je izdano v drugi državi članici, učinek po vsej Uniji.

Člen 4: Dolžnost uradnega obveščanja o prepovedi vožnje

Država članica prekrška mora državo članico izdajateljico uradno obvestiti o vsaki prepovedi vožnje, ki traja vsaj en mesec. Uradno obvestilo bi bilo treba poslati s standardnim potrdilom, ki se posreduje med nacionalnimi kontaktnimi točkami obeh zadevnih držav članic.

Člen 5: Standardno potrdilo in način posredovanja

S to določbo se na Komisijo prenese pooblastilo, da sprejme izvedbeni akt za določitev oblike in vsebine standardnega potrdila pred datumom prenosa Direktive v nacionalno zakonodajo. V tej določbi so navedeni najpomembnejši elementi, ki bi jih moralo potrdilo vsebovati.

Ta člen vzpostavlja tudi pravila o jezikih, v katerih se lahko posreduje potrdilo, in določa, da je treba potrdilo posredovati prek omrežja RESPER.

Člen 6: Zagotavljanje učinka prepovedi vožnje po vsej Uniji

Država članica izdajateljica bi morala sprejeti ustrezne ukrepe za zagotovitev, da ima prepoved vožnje učinek po vsej Uniji, razen če se uporabi razlog za izvzetje iz člena 8.

Kadar prepoved vožnje vključuje odvzem vozniškega dovoljenja ali pravice do vožnje, bi morala država članica izdajateljica odvzeti vozniško dovoljenje. Zadevna oseba bi morala ponovno pridobiti vozniško dovoljenje ali pravico do vožnje v skladu s pravili, ki se v podobnih okoliščinah uporabljajo v navedeni državi članici. Navedena država članica v največji možni meri upošteva tudi vse dele pogojev, ki jih je zadevna oseba že izpolnila v državi članici prekrška, da bi ponovno pridobila vozniško dovoljenje ali pravico do vožnje.

Kadar prepoved vožnje vključuje začasni odvzem ali omejitev vozniškega dovoljenja ali pravice do vožnje, bi moral biti ukrep, ki ga sprejme država članica izdajateljica, omejen na zagotovitev, da prepoved po vsej Uniji traja enako dolgo kot v državi članici prekrška, ne glede na to, ali navedena država članica določi pogoje, pod katerimi lahko zadevna oseba ponovno pridobi vozniško dovoljenje ali pravico do vožnje.

Člen 7: Učinki prepovedi vožnje v državi članici prekrška

V tem členu je pojasnjeno, da Direktiva in zlasti uporaba kakršnih koli razlogov za izvzetje iz člena 8 s strani države članice izdajateljice ne preprečujeta izvršitve prepovedi vožnje, ki jo država članica prekrška izreče na svojem ozemlju.

Poleg tega je pojasnjeno, da kadar prepoved vožnje, ki jo je izrekla država članica prekrška, vključuje pogoje, ki jih mora izpolniti zadevna oseba za ponovno pridobitev voziškega dovoljenja ali pravice do vožnje, lahko navedena država članica nadaljuje z izvajanjem prepovedi vožnje na svojem ozemlju, dokler pogoji niso izpolnjeni.

Člen 8: Razlogi za izvzetje

V členu 8 je določen izčrpen seznam razlogov za izvzetje, na podlagi katerih država članica izdajateljica ne sme uveljaviti učinka prepovedi vožnje po vsej Uniji, in seznam dodatnih razlogov za izvzetje, na podlagi katerih lahko zavrne uveljavitev takega učinka po vsej Uniji.

Seznam vključuje razloge za izvzetje, kot so nepopolnost potrdila; starost zadevne osebe; imuniteta ali privilegij in dejstvo, da je preostalo obdobje prepovedi vožnje krajše od enega meseca.

Država članica izdajateljica bi se morala posvetovati z državo članico prekrška, preden se sklicuje na kateri koli razlog za izvzetje.

Člen 9: Roki

Ta člen določa, da mora država članica izdajateljica najpozneje 15 dni po prejemu potrdila sprejeti ukrep, s katerim uveljavlja učinek prepovedi vožnje po vsej Uniji.

V posebnih primerih, ko država članica izdajateljica ne more upoštevati roka, določenega za fazo priznanja, mora o tem obvestiti državo članico prekrška in se z njo posvetovati, vendar mora še vedno brez odlašanja izreči prepoved vožnje po vsej Uniji.

Člen 10: Posvetovanja med državami članicami

Ta člen določa, da se morajo države članice na ustrezen način in brez odlašanja posvetovati med seboj, da bi zagotovile učinkovito uporabo te direktive.

Člen 11: Informacije, ki jih mora posredovati država članica izdajateljica

Ta člen določa, da mora država članica izdajateljica državi članici prekrška posredovati informacije o različnih vidikih in korakih postopka.

Člen 12: Informacije, ki jih mora posredovati država članica prekrška

V skladu s tem členom mora država članica prekrška državo članico izdajateljico obvestiti o okoliščinah, ki lahko vplivajo na prvotno odločitev o prepovedi vožnje in koncu prepovedi vožnje na njenem ozemlju.

Člen 13: Obveznost obveščanja zadevne osebe

Država članica izdajateljica mora zadevno osebo uradno obvestiti o odločbi ali ukrepu, sprejetem v zvezi s prepovedjo vožnje. Posebej so navedene informacije o pravnih sredstvih, ki so na voljo v skladu z zakonodajo države članice izdajateljice.

Člen 14: Pravna sredstva

Ta člen določa, da bi morale države članice zagotoviti ustrezna pravna sredstva zoper odločitve, sprejete na podlagi te direktive. V njem je pojasnjeno, da se lahko prepoved vožnje, o kateri država članica prekrška pošlje uradno obvestilo, izpodbija le s tožbo, vloženo v navedeni državi članici.

Člen 15: Nacionalne kontaktne točke

Države članice morajo vzpostaviti nacionalne kontaktne točke. Te v skladu s členom 4 posredujejo potrdila. Poleg tega bi morale sodelovati z organi, ki so vključeni v izvrševanje prepovedi vožnje.

Člen 16: Statistika

V skladu s tem členom morajo države članice redno zbirati podatke ustreznih organov in voditi izčrpno statistiko v zvezi s prepovedmi vožnje. Zbrani statistični podatki se vsako leto pošljejo Komisiji. Zbiranje izčrpnih podatkov o prepovedih vožnje je potrebno za temeljito oceno delovanja mehanizma iz te direktive.

Člen 17: Postopek v odboru

Ta člen določa postopek za sprejetje izvedbenega akta iz člena 5.

Člen 18: Razmerje do drugih pravnih aktov

Ta člen določa, da ta direktiva ne vpliva na pravice in obveznosti, ki izhajajo iz zakonodaje Unije o pravosodnem sodelovanju ter pravicah osumljencev in obtožencev.

Člen 19: Prenos v nacionalno zakonodajo

Države članice morajo v določenem roku prenesti določbe te direktive v nacionalno zakonodajo in o teh nacionalnih ukrepih uradno obvestiti Komisijo.

Člen 20: Poročilo o uporabi

Komisiji je naložena obveznost poročanja o izvajanju predlagane direktive.

Člen 21: Začetek veljavnosti in uporaba

To je standardna določba, ki določa, da Direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 22: Naslovniki

To je standardna določba, ki določa, da je Direktiva naslovljena na države članice.

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o učinku določenih prepovedi vožnje po vsej Uniji

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Izboljšanje varnosti v cestnem prometu je glavni cilj prometne politike Unije. Komisija se je v okviru politike EU za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021–2030³ ponovno zavezala ambicioznemu cilju, da do leta 2050 na cestah Unije ne bo skoraj nič smrtnih žrtev in hudih telesnih poškodb („vizija nič“), ter srednjeročnemu cilju, da se število smrtnih žrtev in hudih telesnih poškodb do leta 2030 zmanjša za 50 %.
- (2) Da bi se dosegel cilj izboljšanja varnosti v cestnem prometu, so ministri za promet držav članic v izjavi iz Valette o varnosti v cestnem prometu z dne 29. marca 2017 pozvali k okrepitvi pravnega okvira Unije za varnost v cestnem prometu, s posebnim poudarkom na potrebi po sodelovanju držav članic na področju prepovedi vožnje za nerezidenčne voznike.
- (3) Zaradi prostega pretoka oseb in povečevanja mednarodnega cestnega prometa prepoved vožnje pogosto izrekajo države članice, v katerih voznik nima običajnega prebivališča in ki mu niso izdale vozniškega dovoljenja.

¹ UL C , , str. .

² UL C , , str. .

³ SWD(2019) 283 final.

- (4) Država članica, v kateri ima voznik običajno prebivališče, lahko v skladu s svojo nacionalno zakonodajo in zaradi nezakonitega ravnanja imetnika vozniškega dovoljenja, pridobljenega v drugi državi članici, na svojem ozemlju sprejme ukrepe, s katerimi zavrne priznavanje veljavnosti vozniških dovoljenj, izdanih v drugih državah članicah, in s tem omeji pravico zadevne osebe do vožnje. Vendar je področje uporabe navedenih ukrepov omejeno na ozemlje države članice, v kateri je prišlo do nezakonitega ravnanja, njihov učinek pa je omejen na zavrnitev priznanja veljavnosti vozniškega dovoljenja na zadevnem ozemlju. Če država članica, ki je izdala vozniško dovoljenje, ne ukrepa, se tako vozniško dovoljenje še naprej priznava v vseh drugih državah članicah. Vendar tak scenarij preprečuje doseganje višje ravni varnosti v cestnem prometu v Uniji. Vozniki s prepovedjo vožnje v državi članici, ki ni izdala vozniškega dovoljenja, se ne bi smeli izogniti učinkom takega ukrepa, kadar so v državi članici, ki ni država članica prekrška.
- (5) Da bi se zagotovila visoka raven zaščite vseh udeležencev v cestnem prometu v Uniji, je treba določiti posebna pravila za uporabo prepovedi vožnje po vsej Uniji, ki jo storilcu prekrška izreče država članica, ki ni izdajateljica vozniškega dovoljenja, zaradi hujših prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu.
- (6) Vendar izvajanje te direktive ne bi smelo zahtevati harmonizacije nacionalnih predpisov v zvezi z opredelitvijo prometnih prekrškov, njihovo pravno naravo in sankcijami, ki se uporabljajo za take prekrške. Zlasti bi si bilo treba prizadevati za učinek prepovedi vožnje po vsej Uniji ne glede na to, ali so nacionalni ukrepi v državi članici prekrška opredeljeni kot upravni ali kazenski.
- (7) Ta direktiva ne bi smela posegati v pravila o policijskem in pravosodnem sodelovanju v kazenskih zadevah ter o vzajemnem priznavanju povezanih sodnih odločb. Prav tako ne bi smela vplivati na možnost pravosodnih organov držav članic, da izvršijo odločbe, ki so jih izdali, zlasti odločbe kazenske narave.
- (8) Natančen cilj te direktive je omogočiti Uniji, da uresniči cilj izboljšanja varnosti v cestnem prometu po vsej Uniji. Kot je razsodilo Sodišče, so ukrepi za izboljšanje varnosti v cestnem prometu del prometne politike in se lahko sprejmejo na podlagi člena 91(1), točka (c), Pogodbe⁴, ker spadajo pod pojem „ukrepi za izboljšanje varnosti prometa“ v smislu navedene določbe⁵.
- (9) Prepoved vožnje zaradi hujših prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, lahko vključuje odvzem, omejitev ali začasni odvzem vozniškega dovoljenja ali pravice do vožnje storilcu prekrška. Če je bil prekršek storjen v državi članici, ki je izdala vozniško dovoljenje, lahko vključuje tudi preklic vozniškega dovoljenja. Zato bi bilo treba učinke prepovedi vožnje po vsej Uniji doseči z uporabo vseh teh ukrepov s strani države članice, ki je izdala vozniško dovoljenje.
- (10) Ker so vožnja pod vplivom alkohola (tj. vožnja s stopnjo alkohola v krvi, ki presega najvišjo zakonsko dovoljeno vrednost), prekoračitev dovoljene hitrosti (tj. prekoračitev omejitev hitrosti, ki veljajo za zadevno cesto ali vrsto vozila) in vožnja pod vplivom mamil glavni vzroki prometnih nesreč in smrtnih žrtev v Uniji, bi bilo

⁴ UL C 202, 7.6.2016.

⁵ Sodba Sodišča (veliki senat) z dne 6. maja 2014, Komisija/Parlament in Svet, C-43/12, EU:C:2014:298, točka 43.

treba zagotoviti največjo možno skrbnost v primerih, povezanih z navedenimi prekrški, ki bi se morali za namene te direktive zato obravnavati kot „hujši prometni prekrški, povezani z varnostjo v cestnem prometu“. Tudi prometni prekrški, ki povzročijo smrt ali hudo telesno poškodbo žrtve, bi se morali glede na njihovo resnost šteti za hujše prekrške.

- (11) Prepovedi vožnje, ki jih država članica izreče osebi, ki v njej nima običajnega prebivališča v smislu člena 17 [NOVE DIREKTIVE O VOZNIŠKIH DOVOLJENJIH] in katere vozniško dovoljenje je izdala druga država članica, bi morale učinkovati na celotnem ozemlju Unije pod podobnimi pogoji kot prepovedi vožnje, ki veljajo za osebe z vozniskimi dovoljenji, izdanimi v zadevni državi članici. Države članice bi morale imeti tudi zaradi načela postopkovne avtonomije možnost, da se same odločijo, kako bodo najbolje dosegle ta rezultat v skladu s svojo nacionalno zakonodajo. Kadar država članica izreče prepoved vožnje osebi, ki ima v njej običajno prebivališče, vendar je bilo njeno vozniško dovoljenje izdano v drugi državi članici, pa je treba upoštevati dejstvo, da ima ta oseba pravico zamenjati vozniško dovoljenje za namen uporabe navedene prepovedi vožnje v skladu s členom 11(2) [NOVE DIREKTIVE O VOZNIŠKIH DOVOLJENJIH].
- (12) Država članica, ki je izrekla prepoved vožnje (v nadaljnjem besedilu: država članica prekrška), bi morala državo članico, ki je zadevni osebi izdala vozniško dovoljenje (v nadaljnjem besedilu: država članica izdajateljica), uradno obvestiti o vsaki prepovedi vožnje, ki je bila naložena taki osebi za obdobje enega meseca ali več, da se sprožijo postopki, potrebni za zagotovitev učinka prepovedi vožnje po vsej Uniji. Tako uradno obvestilo bi bilo treba poslati s standardnim potrdilom, da se zagotovi nemotena, zanesljiva in učinkovita izmenjava informacij med državami članicami.
- (13) Standardno potrdilo bi moralo vsebovati minimalni nabor podatkov, ki omogočajo pravilno izvajanje te direktive, tj. podatke o organu države članice prekrška, ki je izrekel prepoved vožnje, storjenem hujšem prometnem prekršku, povezanem z varnostjo v cestnem prometu, posledični prepovedi vožnje, zadevni osebi in postopkih, ki se uporabljajo za izrek prepovedi. Tako potrdilo bi bilo treba prevesti tudi v uradni jezik države članice izdajateljice ali v kateri koli drug jezik, ki ga sprejema država članica izdajateljica, da se zagotovi hitra obdelava s strani naslovnika. Z navedbo zgolj teh informacij lahko standardno potrdilo zagotavlja učinkovitost, ne da bi države članice zavezovale k izmenjavi nesorazmerne ali prekomerne količine informacij.
- (14) Izrek prepovedi vožnje zaradi nezakonitega ravnanja prispeva k zagotavljanju visoke ravni varnosti v cestnem prometu v Uniji. Na podlagi načela vzajemnega priznavanja vozniskih dovoljenj, izdanih v državah članicah, vse druge države članice samodejno priznajo ukrepe v zvezi z odvzemom, preklicem, začasnim odvzemom ali omejitvijo vozniskega dovoljenja, ki jih sprejme država članica izdajateljica. V skladu s tem bi morala država članica izdajateljica zagotoviti, da vse države članice priznajo prepovedi vožnje, ki so jih sprejele druge države članice. Zato bi morala država članica izdajateljica po uradnem obvestilu o izrečeni prepovedi vožnje sprejeti ustrezne ukrepe za razširitev učinka prepovedi vožnje na Unijo, razen če se uporablja ali uveljavlja razlog za izvzetje.
- (15) Ukrep, ki ga sprejme država članica izdajateljica, bi se moral razlikovati glede na specifično naravo prepovedi vožnje. Ker imajo odvzem, začasni odvzem ali omejitev vozniskega dovoljenja ali pravice do vožnje nujno različne posledice, so za njihovo

uveljavitev potrebni različni postopki v skladu s pristojnostmi zadevnih držav članic. Zlasti kar zadeva odvzem, bi morala imeti zadevna oseba možnost, da ponovno pridobi voziško dovoljenje ali pravico do vožnje v skladu s pravili, ki se uporabljajo za podobne okoliščine v državi članici izdajateljici. V zvezi z začasnim odvzemom ali omejitvijo bi bilo treba zagotoviti, da ima le trajanje takih ukrepov učinek po vsej Uniji, tudi če prepoved vožnje predvideva dodatne pogoje, saj je glavni cilj navedenih ukrepov zadevni osebi začasno ali delno preprečiti vožnjo in ne določiti, kako bi morala ponovno pridobiti pravico do vožnje v državi članici izdajateljici.

- (16) Ta direktiva načeloma ne bi smela omejevati možnosti držav članic, da uporabljajo prepoved vožnje na svojem ozemlju. V skladu s tem bi morala imeti država članica prekrška možnost, da v skladu s svojimi nacionalnimi predpisi in z učinki, omejenimi na njeno ozemlje, še naprej uporablja prepovedi vožnje in vse dodatne pogoje v zvezi z njimi, dokler jih zadevna oseba ne izpolni.
- (17) Vendar je treba tudi upoštevati, da je ocenjevanje skladnosti z zahtevami za pridobitev voziškega dovoljenja, določenimi v pravu Unije, v pristojnosti države članice izdajateljice. Uporaba dodatnih pogojev v državi članici izdajateljice prav tako ne bi smela povzročiti podvajanja zahtev, ki jih mora izpolniti zadevna oseba, da dokaže, da ponovna pridobitev voziškega dovoljenja ali pravice do vožnje ne bo ogrozila varnosti v cestnem prometu v Uniji. Glede na navedeno bi bilo treba v primeru, kadar država članica izdajateljica sprejme ukrepe za zagotovitev učinka prepovedi vožnje po vsej Uniji in po tem znova oceni, ali lahko zadevna oseba ponovno pridobi voziško dovoljenje ali pravico do vožnje, to oceno priznati v celotni Uniji in torej tudi v državi članici prekrška.
- (18) Uporaba ukrepov s strani države članice izdajateljice bi morala zagotoviti, da ima prepoved vožnje učinek po vsej Uniji, in ne bi smela zahtevati nove ocene dejstev, ki so povzročila prepoved vožnje. Vendar je za zagotovitev, da učinek po vsej Uniji ni v nasprotju z načelom sorazmernosti, temeljnimi pravicami ali izvzetji, določenimi v zakonodaji države članice izdajateljice, primerno določiti nekatere razloge, na podlagi katerih je država članica izdajateljica oproščena obveznosti sprejetja ukrepov.
- (19) Zaradi varnosti v cestnem prometu ter za zagotovitev pravne varnosti za zadevno osebo in državo članico prekrška bi morala država članica izdajateljica zagotoviti učinek prepovedi vožnje po vsej Uniji ali uporabiti razlog za izvzetje v najkrajšem možnem času, v vsakem primeru pa najpozneje v 15 dneh po tem, ko je bila uradno obveščena o prepovedi vožnje. To ne bi smelo posegati v primere, v katerih izjemne okoliščine preprečujejo upoštevanje tega roka. Vendar bi morala država članica izdajateljica tudi v takih izjemnih primerih ukrepati brez nepotrebnega odlašanja ter obvestiti državo članico prekrška o obdobju in razlogih za zamudo.
- (20) Za pravilno izvajanje te direktive je potrebno tesno, hitro in učinkovito komuniciranje med vključenimi pristojnimi nacionalnimi organi. Pristojni nacionalni organi držav članic bi se zato morali, kadar je ustrezno, ustrezno medsebojno posvetovati. Poleg tega bi si morali država članica izdajateljica in država članica prekrška v posebnih natančno opredeljenih primerih nemudoma posredovati pomembne informacije v zvezi z uporabo te direktive. To bi moralo veljati za sprejetje ukrepov, ki zagotavljajo učinek prepovedi vožnje po vsej Uniji, odločitve, sprejete na podlagi izvzetja, konec prepovedi vožnje in vse okoliščine, ki vplivajo na prvotno izrečene prepovedi vožnje.

- (21) Ko je država članica izdajateljica uradno obveščena o prepovedi vožnje in ji zagotovi učinek po vsej Uniji, bi morala o tem nemudoma obvestiti zadevno osebo, da se omogoči uveljavljanje temeljnih pravic, kot sta pravica do izjave in pravica do izpodbijanja odločitev pred pristojnimi nacionalnimi sodišči.
- (22) Države članice bi morale zagotoviti, da so na voljo ustrezna pravna sredstva zoper ukrepe, sprejete v skladu s to direktivo, ki so enakovredna tistim, ki so na voljo v podobnih nacionalnih primerih, ter da se informacije o takih pravnih sredstvih zagotovijo pravočasno in ko se ta pravna sredstva začnejo uporabljati, da se zagotovi njihovo učinkovito izvajanje. Vendar je treba pojasniti, da se lahko prepoved vožnje, o kateri je bilo poslano uradno obvestilo v skladu s členom 4(1), izpodbija le s tožbo, vloženo v državi članici prekrška.
- (23) Varstvo posameznikov pri obdelavi njihovih osebnih podatkov je temeljna pravica. V skladu s členom 8(1) Listine Evropske unije o temeljnih pravicah⁶ in členom 16(1) Pogodbe ima vsakdo pravico do varstva osebnih podatkov, ki se nanašajo nanj. Za obdelavo osebnih podatkov v okviru te direktive bi se morala uporabljati ustrezna zakonodaja Unije, in sicer Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta⁷ ter Direktiva (EU) 2016/680 Evropskega parlamenta in Sveta⁸ v skladu z njunim področjem uporabe.
- (24) Ta direktiva določa pravno podlago za izmenjavo osebnih podatkov za namene uveljavljanja prepovedi vožnje, ki jih izreče država članica, ki ni država članica izdajateljica. Ta pravna podlaga je v skladu s členom 6(1), točka (c), in, kadar je ustrezno, členom 10 Uredbe 2016/679 ter členom 8 Direktive 2016/680. Osebnih podatki, ki se izmenjujejo z državo članico izdajateljico, bi morali biti omejeni na tisto, kar je potrebno za izpolnjevanje obveznosti iz te direktive.
- (25) Za zagotovitev nemotene, zanesljive in učinkovite izmenjave informacij bi morala vsaka država članica imenovati nacionalno kontaktno točko za namene te direktive. Poleg tega bi morale države članice zagotoviti, da njihove nacionalne kontaktne točke sodelujejo z ustreznimi organi, vključenimi v izvrševanje prepovedi vožnje, ki jih zajema ta direktiva, zlasti za zagotovitev pravočasne izmenjave vseh potrebnih informacij.
- (26) Države članice bi morale redno zbirati izčrpne statistične podatke o uporabi te direktive in jih vsako leto poslati Komisiji. Komisija bi morala na podlagi teh in drugih podatkov oceniti vpliv izvajanja te direktive na varnost v cestnem prometu ter Evropskemu parlamentu in Svetu vsakih pet let predložiti poročilo o rezultatih navedene ocene, skupaj z zakonodajnimi predlogi za spremembo Direktive, kadar je ustrezno.

⁶ UL C 202, 7.6.2016, str. 391.

⁷ Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (Splošna uredba o varstvu podatkov) (UL L 119, 4.5.2016, str. 1).

⁸ Direktiva (EU) 2016/680 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov, ki jih pristojni organi obdelujejo za namene preprečevanja, preiskovanja, odkrivanja ali pregona kaznivih dejanj ali izvrševanja kazenskih sankcij, in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Okvirnega sklepa Sveta 2008/977/PNZ (UL L 119, 4.5.2016, str. 89).

- (27) Ta direktiva ne bi smela vplivati na pravice in obveznosti, ki izhajajo iz druge veljavne zakonodaje Unije, zlasti Okvirnega sklepa Sveta 2008/947/PNZ⁹ in Okvirnega sklepa Sveta 2005/214/PNZ¹⁰, ali na pravice osumljencev in obtožencev, kot so določene v Direktivi 2010/64/EU¹¹, Direktivi 2012/13/EU¹², Direktivi 2013/48/EU¹³, Direktivi (EU) 2016/343¹⁴, Direktivi (EU) 2016/800¹⁵ in Direktivi (EU) 2016/1919 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁶.
- (28) Države članice bi morale imeti možnost sklepati dvostranske ali večstranske sporazume ali dogovore z drugimi državami članicami, da bi dopolnile in olajšale sistem, vzpostavljen s to direktivo. Vendar bi morale to storiti le, če taki sporazumi ali dogovori omogočajo razširitev določb te direktive in prispevajo k poenostavitvi ali dodatnemu olajšanju postopkov za zagotovitev učinka prepovedi vožnje po vsej Uniji, s čimer omogočajo višjo raven varnosti v cestnem prometu.
- (29) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te direktive bi se morala na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev oblike in vsebine standardnega potrdila za uradno obveščanje o prepovedi vožnje. Ta pooblastila bi se morala izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁷.
- (30) Ker ciljev te direktive, tj. zagotavljanja učinka odločb o prepovedi vožnje zaradi hujših prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, po vsej Uniji, za izboljšanje ravni varnosti v cestnem prometu v Uniji, države članice ne morejo zadovoljivo doseči same, temveč se zaradi obsega in učinkov te direktive lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji¹⁸. Ta direktiva v skladu z načelom sorazmernosti iz zadevnega člena ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.

⁹ Okvirni sklep Sveta 2008/947/PNZ z dne 27. novembra 2008 o uporabi načela vzajemnega priznavanja sodb in pogojnih odločb zaradi zagotavljanja nadzorstva nad spremljevalnimi ukrepi in alternativnimi sankcijami (UL L 337, 16.12.2008, str. 102).

¹⁰ Okvirni sklep Sveta 2005/214/PNZ z dne 24. februarja 2005 o uporabi načela vzajemnega priznavanja denarnih kazni (UL L 76, 22.3.2005, str. 16).

¹¹ Direktiva 2010/64/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. oktobra 2010 o pravici do tolmačenja in prevajanja v kazenskih postopkih (UL L 280, 26.10.2010, str. 1).

¹² Direktiva 2012/13/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. maja 2012 o pravici do obveščenosti v kazenskem postopku (UL L 142, 1.6.2012, str. 1).

¹³ Direktiva 2013/48/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2013 o pravici do dostopa do odvetnika v kazenskem postopku in v postopkih na podlagi evropskega naloga za prijetje ter pravici do obvestitve tretje osebe ob odvzemu prostosti in do komunikacije s tretjimi osebami in konzularnimi organi med odvzemu prostosti (UL L 294, 6.11.2013, str. 1).

¹⁴ Direktiva (EU) 2016/343 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. marca 2016 o krepitvi nekaterih vidikov domneve nedolžnosti in krepitvi pravice biti navzoč na sojenju v kazenskem postopku (UL L 65, 11.3.2016, str. 1).

¹⁵ Direktiva (EU) 2016/800 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o procesnih jamstvih za otroke, ki so osumljene ali obdolžene osebe v kazenskem postopku (UL L 132, 21.5.2016, str. 1).

¹⁶ Direktiva (EU) 2016/1919 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. oktobra 2016 o brezplačni pravni pomoči za osumljene in obdolžene osebe v kazenskem postopku ter za zahtevane osebe v postopku na podlagi evropskega naloga za prijetje (UL L 297, 4.11.2016, str. 1).

¹⁷ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

¹⁸ UL C 202, 7.6.2016, str. 13.

- (31) V skladu s členom 42(1) Uredbe (EU) 2018/1725 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁹ je bilo opravljeno posvetovanje z Evropskim nadzornikom za varstvo podatkov, ki je podal mnenje [DD/MM/LLLL] –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Cilj in predmet urejanja

Cilj te direktive je zagotoviti visoko raven zaščite za vse udeležence v cestnem prometu v Uniji. V ta namen določa pravila, s katerimi se zagotavlja učinek prepovedi vožnje po vsej Uniji za hujše prometne prekrške, povezane z varnostjo v cestnem prometu, storjene v državi članici, ki ni izdala voznškega dovoljenja zadevne osebe.

Člen 2

Opredelitev pojmov

V tej direktivi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (1) „prepoved vožnje“ pomeni vsako odločbo glede hujšega prometnega prekrška, povezanega z varnostjo v cestnem prometu, zaradi katerega je vozniku vozila na motorni pogon odvzeto, omejeno ali začasno odvzeto voznško dovoljenje ali pravica do vožnje, zoper katero ni več mogoče vložiti pritožbe, ne glede na to, ali gre za primarno, sekundarno ali dopolnilno kazen ali varnostni ukrep in ali je odločba opredeljena kot upravni ali kazenski ukrep;
- (2) „odvzem“ pomeni preklic voznškega dovoljenja ali pravice do vožnje ali njunega priznavanja;
- (3) „začasni odvzem“ pomeni začasno omejitev veljavnosti voznškega dovoljenja ali pravice do vožnje ali njunega priznavanja za določen čas ali za določen čas in dokler niso izpolnjeni dodatni pogoji;
- (4) „omejitev“ pomeni delno omejitev veljavnosti voznškega dovoljenja ali pravice do vožnje ali njunega priznavanja bodisi za določen čas ali dokler niso izpolnjeni dodatni pogoji ali oboje;
- (5) „dodatni pogoji“ pomenijo pogoje razen izteka določenega obdobja, ki jih mora oseba, na katero se nanaša prepoved vožnje, izpolniti za ponovno pridobitev pravice do vožnje ali voznškega dovoljenja;

¹⁹ Uredba (EU) 2018/1725 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2018 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah, organih, uradih in agencijah Unije in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 45/2001 in Sklepa št. 1247/2002/ES (UL L 295, 21.11.2018, str. 39).

- (6) „država članica prekrška“ pomeni državo članico, v kateri je bila izdana prepoved vožnje;
- (7) „država članica izdajateljica“ pomeni državo članico, ki je izdala vozniško dovoljenje zadevne osebe in ki ji je v skladu z določbami te direktive posredovana prepoved vožnje;
- (8) „vozilo na motorni pogon“ pomeni vozilo na motorni pogon, kot je opredeljeno v členu 2, točka (4), [NOVE DIREKTIVE O VOZNIŠKIH DOVOLJENJIH];
- (9) „vozniško dovoljenje“ pomeni vozniško dovoljenje, kot je opredeljeno v členu 2, točka (1), [NOVE DIREKTIVE O VOZNIŠKIH DOVOLJENJIH];
- (10) „zadevna oseba“ pomeni fizično osebo, zoper katero se izda prepoved vožnje;
- (11) „hujši prometni prekršek, povezan z varnostjo v cestnem prometu“ pomeni:
- (a) vožnjo pod vplivom alkohola, kot je opredeljena v členu 3, točka (g), Direktive (EU) 2015/413 Evropskega parlamenta in Sveta²⁰;
 - (b) prekoračitev dovoljene hitrosti, kot je opredeljena v členu 3, točka (d), Direktive (EU) 2015/413;
 - (c) vožnjo pod vplivom mamil, kot je opredeljena v členu 3, točka (h), Direktive (EU) 2015/413;
 - (d) ravnanje, ki krši cestnoprometne predpise in je povzročilo smrt ali hudo telesno poškodbo;
- (12) „običajno prebivališče“ pomeni običajno prebivališče v skladu s členom 17 [NOVE DIREKTIVE O VOZNIŠKIH DOVOLJENJIH].

Člen 3

Učinek prepovedi vožnje po vsej Uniji

Države članice zagotovijo, da prepoved vožnje, ki jo država članica izda osebi, ki nima običajnega prebivališča v njej in katere vozniško dovoljenje je izdala druga država članica, v skladu s to direktivo velja na celotnem ozemlju Unije.

Člen 4

Dolžnost uradnega obveščanja o prepovedi vožnje

²⁰ Direktiva (EU) 2015/413 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2015 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu osebe (Besedilo velja za EGP) (UL L 68, 13.3.2015, str. 9).

1. Država članica prekrška uradno obvesti državo članico izdajateljico o kateri koli prepovedi vožnje, izrečeni za najmanj en mesec za osebo, ki nima običajnega prebivališča v državi članici prekrška in katere vozniško dovoljenje je izdala država članica izdajateljica.
2. Uradno obvestilo iz odstavka 1 se pošlje s standardnim potrdilom iz člena 5 in v skladu s postopkom iz odstavka 3.
3. Nacionalna kontaktna točka države članice prekrška izpolni, podpiše in posreduje potrdilo neposredno nacionalni kontaktni točki države članice izdajateljice, ta pa ga posreduje organu, pristojnemu za zagotavljanje učinka prepovedi vožnje po vsej Uniji. Nacionalna kontaktna točka države članice prekrška pošlje nacionalni kontaktni točki države članice izdajateljice tudi vozniško dovoljenje zadevne osebe, če je bilo to zaseženo, in prvotno odločbo o prepovedi vožnje ali njeno overjeno kopijo. Država članica prekrška ni dolžna prevesti prvotne odločbe ali njene overjene kopije.

Člen 5

Standardno potrdilo in način posredovanja

1. Komisija pred [datumom prenosa v nacionalno zakonodajo iz člena 19] z izvedbenim aktom določi obliko in vsebino standardnega potrdila za uradno obveščanje o prepovedi vožnje. Navedeni izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 17(2).
2. Potrdilo vsebuje naslednje informacije:
 - (a) informacije o organu, ki je izrekel prepoved vožnje v državi članici prekrška;
 - (b) opis hujšega prometnega prekrška, povezanega z varnostjo v cestnem prometu, in dejstev, ki so privedla do prepovedi vožnje;
 - (c) ime in naslov zadevne osebe ter številko njenega vozniškega dovoljenja in po potrebi nacionalnih identifikacijskih dokumentov, kadar so na voljo;
 - (d) veljavne pravne določbe države članice prekrška;
 - (e) uporabljene postopke ter natančno področje uporabe in vsebino prepovedi vožnje, vključno z datumom, ko začasna prekinitve ali omejitve preneha veljati, ter vsemi dodatnimi pogoji, ki jih določijo države članice prekrška, kadar je to ustrezno;
 - (f) obdobje (v dnevih) prepovedi vožnje, ki jo je izrekla država članica prekrška, ki je bilo že odsluženo v navedeni državi članici, kadar je to ustrezno.
3. Država članica prekrška zagotovi državi članici izdajateljici prevod potrdila v uradni jezik države članice izdajateljice ali v kateri koli drug jezik, ki ga je država članica izdajateljica sprejela v skladu z odstavkom 4.

4. Vsaka država članica lahko v izjavi, s katero uradno obvesti Komisijo, kadar koli navede, da bo sprejela prevode potrdil v enega ali več uradnih jezikov Unije, ki niso uradni jezik ali jeziki zadevne države članice. Tako izjavo lahko kadar koli prekliče. Komisija da izjave in njihove morebitne preklice na voljo vsem državam članicam.
5. Nacionalna kontaktna točka države članice prekrška posreduje potrdilo nacionalni kontaktni točki države članice izdajateljice prek omrežja EU za voziška dovoljenja iz člena 19(1) [NOVE DIREKTIVE O VOZNIŠKIH DOVOLJENJIH] (RESPER).

Člen 6

Zagotavljanje učinka prepovedi vožnje po vsej Uniji

1. Po uradnem obvestilu o prepovedi vožnje v skladu s členom 4(1) in razen če se ne uporabi razlog za izvzetje iz člena 8, država članica izdajateljica sprejme ustrezne ukrepe za zagotovitev, da ima prepoved vožnje učinek po vsej Uniji.
2. Kadar prepoved vožnje vključuje odvzem, ukrepi države članice izdajateljice izpolnjujejo naslednje pogoje:
 - (a) država članica izdajateljica zadevni osebi odvzame voziško dovoljenje ali pravico do vožnje;
 - (b) zadevna oseba lahko ponovno pridobi voziško dovoljenje ali pravico do vožnje v skladu z nacionalnimi predpisi države članice izdajateljice;
 - (c) država članica izdajateljica v največji možni meri upošteva vse dele dodatnih pogojev, ki jih mora zadevna oseba izpolniti za ponovno pridobitev pravice do vožnje in ki so že bili izpolnjeni v državi članici prekrška.
3. Kadar prepoved vožnje vključuje začasni odvzem ali omejitev, ukrepi države članice izdajateljice izpolnjujejo naslednje pogoje:
 - (a) država članica izdajateljica začasno odvzame voziško dovoljenje ali pravico do vožnje zadevne osebe ali omeji veljavnost do datuma, ko začasni odvzem ali omejitev, ki jo je uvedla država članica prekrška in o njej poslala uradno obvestilo, preneha veljati;
 - (b) kadar je začasni odvzem ali omejitev, ki jo je izrekla država članica prekrška in o tem poslala uradno obvestilo, pogojena s potekom določenega časa in izpolnitvijo dodatnih pogojev, država članica izdajateljica upošteva le določeno časovno obdobje;
 - (c) kadar država članica izreče omejitev in o njej pošlje uradno obvestilo, se ta omejitev upošteva, kolikor je glede na svojo naravo ali trajanje združljiva z zakonodajo države članice izdajateljice.
4. Brez poseganja v razlog za izvzetje iz člena 8(1), točka (a), je država članica izdajateljica pri sprejemanju ukrepov na podlagi tega člena vezana na informacije in dejstva, ki jih zagotovi država članica prekrška v skladu s členom 5, in se nanje opira.

Člen 7

Učinki prepovedi vožnje v državi članici prekrška

1. Ta direktiva državi članici prekrška ne preprečuje, da izreče prepoved vožnje na svojem ozemlju in v skladu s svojimi nacionalnimi predpisi.
2. Kadar je država članica izdajateljica v skladu s členom 4(1) uradno obveščena o prepovedi vožnje, ki vsebuje dodatne pogoje, lahko država članica prekrška na svojem ozemlju še naprej uporablja prepoved vožnje, dokler zadevna oseba ne izpolni navedenih pogojev.
3. Vendar se šteje, da so dodatni pogoji, povezani s prepovedjo vožnje, o kateri je bilo poslano uradno obvestilo v skladu s členom 4(1), izpolnjeni v državi članici prekrška, če je država članica izdajateljica pozitivno ocenila, da zadevna oseba izpolnjuje pogoje, ki se v državi članici izdajateljici uporabljajo za ponovno pridobitev pravice do vožnje ali vozniškega dovoljenja ali za možnost pridobitve novega vozniškega dovoljenja.

Člen 8

Razlogi za izvzetje

1. Država članica izdajateljica ne sprejme ukrepov iz člena 6(1), kadar:
 - (a) je potrdilo iz člena 5 nepopolno ali očitno nepravilno ter manjkajoči ali pravilni podatki niso predloženi v skladu z odstavkom 3 tega člena;
 - (b) je bila prepoved vožnje že v celoti izvršena v državi članici prekrška;
 - (c) je prepoved vožnje zastarala v skladu z zakonodajo države članice izdajateljice;
 - (d) v skladu z zakonodajo države članice izdajateljice obstaja privilegij ali imuniteta, ki preprečuje izvršitev prepovedi vožnje;
 - (e) je v trenutku sprejetja ukrepov iz člena 6(3) preostalo obdobje začasnega odvzema ali omejitve, ki ga je treba odslužiti na podlagi prepovedi vožnje, krajše od enega meseca;
 - (f) je potekal sodni postopek in zadevna oseba v skladu s potrdilom ni bila osebno navzoča na sojenju, na podlagi katerega je bil sprejet ukrep prepovedi vožnje, razen če je v potrdilu navedeno, da je v skladu z nadaljnjimi postopkovnimi zahtevami, opredeljenimi v zakonodaji države članice prekrška nastopila ena od naslednjih okoliščin:
 - (i) zadevna oseba je bila pravočasno osebno pozvana na sojenje, na podlagi katerega je bila izrečena prepoved vožnje, in s tem obveščena o njegovem predvidenem datumu in kraju ali je na drug način prejela uradne informacije o predvidenem datumu in kraju zadevnega sojenja, in sicer tako, da je bilo nedvoumno ugotovljeno, da je bila oseba seznanjena z načrtovanim sojenjem in pravočasno obveščena, da se ji lahko v primeru nenavzočnosti izreče prepoved vožnje;

(ii) zadevna oseba je bila seznanjena z načrtovanim sojenjem in je pooblastila odvetnika, ki ga je imenovala sama ali je bil imenovan s strani države, da jo zastopa na sojenju, in jo je ta odvetnik na sojenju dejansko zastopal, ali

(iii) je zadevna oseba, potem ko ji je bila izrečena prepoved vožnje in je bila izrecno obveščena o pravici do ponovnega sojenja ali pritožbe, v kateri bi imela pravico sodelovati in ki bi omogočila ponovno preučitev vsebine zadeve, vključno s preučitvijo novih dokazov, ter bi lahko privedla do razveljavitve prvotne prepovedi vožnje, izrecno izjavila, da ne izpodbija ukrepa prepovedi vožnje, ali ni zahtevala ponovnega sojenja ali vložila pritožbe v ustreznem roku;

(g) v izjemnih primerih na podlagi konkretnih in objektivnih dokazov obstajajo utemeljeni razlogi za domnevo, da bi izvršitev prepovedi vožnje v posebnih okoliščinah primera pomenila kršitev temeljne pravice, kot je določena v Listini.

2. Država članica izdajateljica se lahko odloči, da bo uporabila tudi naslednje razloge za izvzetje:

(a) prepoved vožnje se nanaša na hujši prometni prekršek, povezan z varnostjo v cestnem prometu, ki na podlagi informacij, uradno sporočenih v skladu s členom 4(1), po zakonodaji države članice izdajateljice ne bi bil kaznovan s prepovedjo vožnje;

(b) prepoved vožnje je bila izrečena le zaradi prekoračitve dovoljene hitrosti, pri čemer so bile omejitve hitrosti, ki veljajo v državi članici prekrška, presežene za manj kot 50 km/h;

(c) zadevna oseba v skladu z zakonodajo države članice izdajateljice zaradi svoje starosti ne more biti odgovorna za hujši prometni prekršek, povezan z varnostjo v cestnem prometu, zaradi katerega je bila izdana prepoved vožnje.

3. Kadar namerava država članica izdajateljica v določenem primeru uporabiti razlog za izvzetje iz odstavka 1 ali 2, o tem nemudoma obvesti državo članico prekrška in, kadar je ustrezno, zahteva vse potrebne informacije za preučitev, ali naj se uporabi razlog za izvzetje iz tega odstavka. Država članica prekrška nemudoma zagotovi zahtevane informacije in lahko predloži vse dodatne informacije ali pripombe, ki se ji zdijo pomembne.

Informacije, zagotovljene v skladu s tem odstavkom, ne vključujejo osebnih podatkov, razen tistih, ki so nujno potrebni za uporabo odstavkov 1 in 2, pri čemer se uporabljajo izključno za uporabo navedenih odstavkov.

Člen 9

Roki

1. Država članica izdajateljica sprejme ukrepe iz člena 6(1) ali odloči, da se razlog za izvzetje v skladu s členom 8 uporabi nemudoma, brez poseganja v odstavek 3 pa najpozneje 15 dni po prejemu potrdila v skladu s členom 5(1).

2. Nacionalna kontaktna točka države članice izdajateljice prek omrežja RESPER nemudoma obvesti nacionalno kontaktno točko države članice prekrška o ukrepih, sprejetih v skladu s členom 6(1), ali odločitvi, da se uporabi razlog za izvzetje v skladu s členom 8.
3. Kadar v posameznem primeru ni mogoče upoštevati roka iz odstavka 1, nacionalna kontaktna točka države članice izdajateljice o tem na kakršen koli način nemudoma obvesti nacionalno kontaktno točko države članice prekrška in navede razloge, zaradi katerih ni bilo mogoče upoštevati tega roka.

Iztek roka iz odstavka 1 države članice izdajateljice ne razbremeni obveznosti, da brez odlašanja sprejme ukrepe iz člena 6(1).

Člen 10

Posvetovanja med državami članicami

Države članice se po potrebi ustrezno in brez odlašanja medsebojno posvetujejo, da bi zagotovile učinkovito uporabo te direktive.

Člen 11

Informacije, ki jih mora posredovati država članica izdajateljica

Nacionalna kontaktna točka države članice izdajateljice nemudoma obvesti nacionalno kontaktno točko države članice prekrška o:

- (a) prejemu obvestila o prepovedi vožnje v skladu s členom 4(1);
- (b) ukrepih, sprejetih v skladu s členom 6, ko postanejo pravno zavezujoči;
- (c) vsaki odločitvi o uporabi razloga za izvzetje v skladu s členom 8, skupaj z razlogi za odločitev;
- (d) vsakem ukrepu, s katerim se začasno ali dokončno prekine učinek prepovedi vožnje po vsej Uniji, in razlogih zanj, tudi zaradi uspešnega izpodbijanja s strani zadevne osebe.

Člen 12

Informacije, ki jih mora posredovati država članica prekrška

Nacionalna kontaktna točka države članice prekrška nemudoma obvesti nacionalno kontaktno točko države članice izdajateljice o:

- (a) katerih koli okoliščinah, ki vplivajo na odločbo o prepovedi vožnje;
- (b) izvršitvi prepovedi vožnje v državi članici prekrška.

Člen 13

Obveznost obveščanja zadevne osebe

1. Država članica izdajateljica nemudoma obvesti zadevno osebo o prejemu obvestila iz člena 4(1) in sprejetju ukrepov iz člena 6(1) v skladu s postopki v okviru nacionalne zakonodaje.
2. Informacije, ki jih je treba zagotoviti v skladu z odstavkom 1, vsebujejo vsaj naslednje podatke:
 - (a) kadar se informacije posredujejo po prejemu uradnega obvestila iz člena 4(1):
 - (i) imena organov, pristojnih za izvrševanje prepovedi vožnje v državi članici izdajateljici in državi članici kršitve, ter
 - (ii) pravna sredstva, ki so na voljo v skladu z zakonodajo države članice izdajateljice, vključno s pravico do izjave;
 - (b) kadar se informacije zagotovijo po sprejetju ukrepov v skladu s členom 6(1):
 - (i) podrobnosti o ukrepih, ki jih je sprejela država članica izdajateljica;
 - (ii) pravna sredstva za izpodbijanje sprejetih ukrepov, ki so na voljo v skladu z zakonodajo države članice izdajateljice.

Člen 14

Pravna sredstva

1. Države članice zagotovijo ustrezna pravna sredstva zoper odločitve ali ukrepe, sprejete v skladu s to direktivo, enakovredna tistim, ki so na voljo v podobnih nacionalnih primerih. Sprejmejo ustrezne ukrepe za zagotovitev, da se informacije o takih pravnih sredstvih zagotovijo pravočasno za njihovo učinkovito izvajanje.
2. Prepoved vožnje, o kateri je bilo poslano uradno obvestilo v skladu s členom 4(1), se lahko izpodbija le s tožbo, vloženo v državi članici prekrška.
3. Država članica prekrška in država članica izdajateljica se medsebojno obvestita o pravnih sredstvih, ki se uporabljajo zoper odločitve ali ukrepe, sprejete v skladu s to direktivo.

Člen 15

Nacionalne kontaktne točke

1. Vsaka država članica do [datum prenosa te direktive v nacionalno zakonodajo] določi nacionalno kontaktno točko za namene te direktive.
2. Države članice zagotovijo, da njihove nacionalne kontaktne točke sodelujejo z organi, pristojnimi za izvrševanje prepovedi vožnje, izrečenih zaradi hujših prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, zlasti da se zagotovi pravočasna izmenjava vseh potrebnih informacij in spoštovanje rokov iz člena 9.
3. Države članice obvestijo Komisijo o nacionalnih kontaktnih točkah, imenovanih za namene te direktive. Komisija da na svojem spletišču vsem državam članicam na voljo informacije, prejete v skladu s tem členom.

Člen 16

Statistika

Države članice redno zbirajo izčrpne statistične podatke o uporabi te direktive in jih vsako leto pošljejo Komisiji. Ti statistični podatki vključujejo:

- (a) število uradnih obvestil, poslanih v skladu s členom 4(1), ločenih po državi članici naslovnici;
- (b) število sklicevanj na razlog za izvzetje, vključno z razlogi za uporabljeno izvzetje, ločenih po državi članici, ki pošlje uradno obvestilo;
- (c) čas, potreben za posredovanje informacij o odločitvi glede razloga za izvzetje;
- (d) število pravnih sredstev, ki so bila vložena zoper ukrepe, sprejete v skladu s členom 6(1).

Člen 17

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga Odbor za vozniška dovoljenja, ustanovljen v skladu s členom 22 [NOVE DIREKTIVE O VOZNIŠKIH DOVOLJENJIH]. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Kadar je treba mnenje odbora pridobiti s pisnim postopkom, se navedeni postopek konča brez izida, če v roku za predložitev mnenja tako odloči predsednik odbora ali če to zahteva navadna večina članov odbora.

Če odbor ne poda mnenja, Komisija ne sprejme izvedbenega akta in se uporabi člen 5(4), tretji pododstavek, Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 18

Razmerje do drugih pravnih aktov

1. Ta direktiva ne vpliva na pravice in obveznosti, ki izhajajo iz naslednjih pravnih aktov:
 - (a) Okvirnega sklepa Sveta 2008/947/JHA;
 - (b) Okvirnega sklepa Sveta 2005/214/JHA;
 - (c) pravic osumljencev in obtožencev, kot so določene v Direktivi 2010/64/EU, Direktivi 2012/13/EU, Direktivi 2013/48/EU, Direktivi (EU) 2016/343, Direktivi (EU) 2016/800 in Direktivi (EU) 2016/1919 Evropskega parlamenta in Sveta.
2. Države članice lahko po [DD/MM/LLLL] sklenejo dvostranske ali večstranske sporazume ali dogovore z drugimi državami članicami, če taki sporazumi ali dogovori omogočajo razširitev določb te direktive in prispevajo k poenostavitvi ali dodatnemu olajšanju postopkov za izvrševanje prepovedi vožnje, izrečene zaradi storjenih prekrškov v državi članici, ki ni država članica, ki je zadevni osebi izdala vozniško dovoljenje.

Člen 19

Prenos v nacionalno zakonodajo

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za usklajitev s to direktivo, do [DD/MM/LLLL]. Komisiji takoj sporočijo besedila teh predpisov.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.
2. Države članice Komisiji do [DD/MM/LLLL] predložijo besedila temeljnih nacionalnih predpisov, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 20

Poročilo o uporabi

Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu do [pet let po začetku veljavnosti] in nato vsakih pet let predloži poročilo o izvajanju te direktive, vključno z njenim vplivom na varnost v cestnem prometu. Poročilu se po potrebi priložijo predlogi za spremembe te direktive.

Člen 21

Začetek veljavnosti in uporaba

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

Člen 22

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

*Za Evropski parlament
predsednica*

*Za Svet
predsednik*