

Bruxelles, 1. ožujka 2023.
(OR. en)

6795/23

**Međuinstitucijski predmet:
2023/0053(COD)**

**TRANS 74
IA 29
CODEC 253**

PRIJEDLOG

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	1. ožujka 2023.
Za:	Thérèse BLANCHET, glavna tajnica Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2023) 127 final
Predmet:	Prijedlog DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o vozačkim dozvolama, izmjeni Direktive (EU) 2022/2561 Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe (EU) 2018/1724 Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Direktive 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Komisije (EU) br. 383/2012

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2023) 127 final.

Priloženo: COM(2023) 127 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 1.3.2023.
COM(2023) 127 final

2023/0053 (COD)

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o vozačkim dozvolama, izmjeni Direktive (EU) 2022/2561 Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe (EU) 2018/1724 Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Direktive 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Komisije (EU) br. 383/2012

(Tekst značajan za EGP)

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

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

Ovaj se Prijedlog odnosi na opsežnu reviziju pravila Unije o vozačkim dozvolama. Riječ je o trećoj reviziji tih pravila, koja su prvi put uvedena 1980. Direktivom 80/1263/EEZ¹, zatim drugom direktivom o vozačkim dozvolama 91/439/EEZ² te trećom direktivom o vozačkim dozvolama 2006/126/EZ^{3,4}.

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Sigurnost na cestama u EU-u znatno se poboljšala u posljednjih 20 godina. Broj smrtnih slučajeva na cestama smanjio se za 61,5 %, s oko 51 400 u 2001. na oko 19 800 u 2021. Međutim, sigurnost na cestama nije se dovoljno poboljšala. Usporavanje smanjenja broja smrtnih slučajeva na cestama koje je zabilježeno 2014. potaknulo je ministre prometa EU-a da na neformalnom sastanku Vijeća za promet u Valletti u ožujku 2017.⁵ objave ministarsku izjavu o sigurnosti na cestama, u kojoj su države članice pozvale Komisiju da razmotri jačanje pravnog okvira EU-a za sigurnost na cestama kako bi manje ljudi pogibalo u prometnim nesrećama.

U okviru trećeg paketa za mobilnost iz svibnja 2018. Komisija je objavila strateški akcijski plan za sigurnost na cestama⁶, u kojem je pozvala na nov pristup radi suzbijanja trenda stagnacije u pogledu podataka o sigurnosti na cestama u EU-u i približavanja dugoročnom cilju nulte stope smrtnih slučajeva na cestama u EU-u do 2050. („vizija nula”). Komisija je u lipnju 2019. objavila Okvir politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021.–2030.: sljedeći koraci u ostvarenju „vizije nula”⁷. U tom okviru predložila je nove privremene ciljeve smanjenja broja smrtnih slučajeva na cestama za 50 % od 2020. do 2030. i smanjenja broja teško ozlijeđenih za 50 % u istom razdoblju, kako je preporučeno u Izjavi iz Vallette.

Komisija je u strategiji za održivu i pametnu mobilnost⁸ iz 2020. ponovila da joj je cilj da do

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

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

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

⁴ Prvom direktivom o vozačkim dozvolama (Direktiva 80/1263/EEZ) uveden je prvi skup pravila u EU-u za usklađivanje nacionalnih sustava za vozačke dozvole, posebno uvođenjem obrasca vozačke dozvole Zajednice, preliminarnim utvrđivanjem kategorija vozila i utvrđivanjem uvjeta pod kojima se vozačke dozvole mogu izdavati ili mijenjati u EU-u. Ta su pravila dodatno precizirana i proširena u drugoj direktivi o vozačkim dozvolama (Direktiva 91/439/EEZ). Što je najvažnije, uvedeno je međusobno priznavanje vozačkih dozvola koje su izdale države članice i zahtjevi za minimalnu dob za dobivanje vozačke dozvole. Treća direktiva o vozačkim dozvolama (Direktiva 2006/126/EZ) odobrena je u prosincu 2006. i izmijenjena je jedanaest puta od 2009. do 2020., uglavnom radi boljeg usklađivanja zajedničkih standarda i zahtjeva te prilagodbe tehnološkom napretku.

⁵ Vidjeti:

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

Vijeće je u lipnju 2017. donijelo zaključke o sigurnosti na cestama kojima se podupire Izjava iz Vallette (vidjeti dokument 9994/17).

⁶ Prilog I. dokumentu COM(2018) 293 final (Europa u pokretu. Održiva mobilnost za Europu: sigurna, povezana i čista) [EUR-Lex - 52018DC0293 - HR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

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

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

2050. ni u jednoj vrsti prijevoza ne bude smrtno stradalih i najavila reviziju Direktive o vozačkim dozvolama, među ostalim kako bi se uzele u obzir tehnološke inovacije, uključujući mobilne vozačke dozvole, u okviru vodeće inicijative br. 10 „Povećanje sigurnosti i zaštite u prometu”. Europski parlament donio je u listopadu 2021. rezoluciju o okviru politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021.–2030.⁹, u kojoj se Komisiju poziva da dodatno promiče sigurnost na cestama, posebno uvođenjem viših standarda za osposobljavanje vozača.

Ovim Prijedlogom, koji je najavljen u Komisijinu programu rada za 2022. u Prilogu II. (Inicijative u okviru REFIT-a) pod naslovom „Novi poticaj europskoj demokraciji”¹⁰, ostvaruje se agenda za bolju regulativu¹¹ tako što se osigurava veća jednostavnost i jasnoća postojećeg zakonodavstva, ne stvara se nepotrebno opterećenje i drži se korak s političkim, društvenim i tehnološkim napretkom.

U EU-u i drugim državama članicama EGP-a na snazi je i primjenjuje se jedan od najnaprednijih okvira za vozačke dozvole u svijetu. Obuhvaća više od 250 milijuna vozača. Temelj tog okvira je Direktiva o vozačkim dozvolama, kojom se utvrđuju zajedničke pravne mjere za priznavanje i izdavanje vozačkih dozvola u Europskoj uniji. Njezini su ciljevi poboljšanje sigurnosti na cestama i olakšavanje slobodnog kretanja građana u EU-u. Uz slobodu kretanja utvrđenu europskim jedinstvenim tržištem, pravila EU-a o vozačkim dozvolama olakšala su prekogranična putovanja i promjenu boravišta građanima koji su se nastanili u drugoj državi članici. Međutim, građani i dalje nailaze na nedosljednosti među pristupima pojedinih država, koje utječu na njihova prava na upravljanje vozilom. Suočavaju se i s nedostacima i poteškoćama u provedbi Direktive.

Ova inicijativa temelji se na Direktivi 2006/126/EZ, čiji je cilj bio poboljšati sigurnost na cestama i olakšati slobodu kretanja na sljedeći način:

- uvođenjem jedinstvenog modela vozačke dozvole u Europskoj uniji obveznog za sve vozače od 2033. s ciljem osiguravanja veće zaštite od prijevara i krivotvorenja,
- kategoriziranjem vozačkih dozvola prema vrstama vozila i minimalnoj dobi za upravljanje njima,
- obveznim obnavljanjem svih novih vozačkih dozvola svakih 10 godina,
- pojednostavnjenjem administrativnih postupaka za vozače koji prijavljuju mjesto boravišta u drugoj državi članici,
- primjenom zajedničkih minimalnih standarda za vještine, znanje te fizičku i mentalnu sposobnost vozača,
- postupnim pristupom snažnim motociklima, na temelju minimalne dobi i prethodnog iskustva s manje snažnim motociklima,
- kreiranjem mreže za razmjenu informacija povezanih s vozačkim dozvolama među nacionalnim tijelima (RESPER).

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

¹⁰ COM(2021) 645 final [EUR-Lex - 52021DC0645 - HR - EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/lex/52021DC0645/html)

¹¹ SWD(2021) 305 final [Bolja regulativa \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/lex/52021SWD0305/html)

U izvješću o procjeni učinka potvrđeno je¹² da je potrebno ažurirati pravila EU-a kojima se uređuju vozačke dozvole kako bi se poduprli naponi za smanjenje broja smrtnih slučajeva i teških ozljeda u prometnim nesrećama te kako bi se dodatno smanjilo administrativno opterećenje i prepreke slobodnom kretanju građana u EU-u. U mnogim teškim prometnim nesrećama čije su posljedice smrt, ozbiljno narušavanje zdravlja i nesmrtonosne ozljede veliku ulogu imaju vještine, znanje, ponašanje i zdravstvena sposobnost vozača, a na cestama EU-a još uvijek je mnogo imatelja vozačkih dozvola koji predstavljaju rizik jer nisu sposobni za upravljanje vozilom. U okviru *ex post* evaluacije¹³ utvrđeno je da se aktualni zdravstveni pregled na temelju dobi više ne smatra najrelevantnijim. Iako postoje dokazi da starenjem može doći do fizičkog pogoršanja, u nekim studijama zaključeno je da posebna zdravstvena stanja, kao što su zlouporaba droga, mentalne bolesti, epilepsija, dijabetes, srčane bolesti i apneja u spavanju nisu nužno povezana s dobi. Ti su čimbenici važniji od dobi kad je riječ o zdravstvenoj sposobnosti za upravljanje vozilom.

Vozači, a posebno novi vozači, i dalje imaju ograničene vještine, znanje, svijest o rizicima i iskustvo. Veća stopa nesreća i smrtnih slučajeva kad vozilom upravljaju novi vozači upućuje na to da zahtjevi za izdavanje vozačkih dozvola nisu potpuno prilagođeni ciljevima sigurnosti na cestama. Osim toga, postupno uvođenje novih tehnologija kao što su napredni sustavi za pomoć vozaču i, u budućnosti, automatizirana vozila, znatno će utjecati na upotrebu vozila. Te tehnologije mogu poboljšati sigurnost na cestama i doprinijeti uključivijoj mobilnosti, ali istovremeno predstavljaju nove izazove za vozače jer oni moraju ovladati novim vještinama, znanjem i funkcionalnostima koji nisu obuhvaćeni postojećom direktivom.

Kad je riječ o preprekama slobodnom kretanju osoba, nepotrebni ili neopravdani postupci za dobivanje dozvole te ostvarivanje ili zadržavanje prava na upravljanje vozilom u drugoj zemlji EU-a ostaju na snazi kad vozači dobivaju, koriste, nadomještaju, obnavljaju ili zamjenjuju vozačke dozvole. To u konačnici otežava njihovo kretanje unutar EU-a. Evaluacija je pokazala da je neke mjere iz Direktive (kao što je koncept uobičajenog boravišta) bilo teško primjenjivati i moguće je da su dovele do velikog administrativnog opterećenja ili predstavljale prepreke slobodnom kretanju. U praksi, građani koji imaju odgovarajuće dokumentirana prava na upravljanje vozilom i koji se suoče s takvim preprekama mogu ostati bez vozačke dozvole do šest mjeseci ili čak dulje. Osim toga, postojeća direktiva u nekim slučajevima može spriječiti građane EU-a da dobiju vozačke dozvole u zemljama EU-a čiji lokalni jezik ne poznaju dovoljno i u kojima nije dozvoljena prisutnost usmenog prevoditelja tijekom ispita. Nadalje, ne postoje zajednička pravila za zamjenu vozačkih dozvola izdanih u trećim zemljama kad se imatelj nastanjuje u Europskoj uniji, a dozvola EU-a dobivena u jednoj državi članici u zamjenu za dozvolu iz treće zemlje može prestati biti valjana ako ta osoba prenese boravište u drugu državu članicu.

Naposljetku, nekoliko država članica¹⁴ uvelo je ili planira uvesti nacionalne mobilne (digitalne) vozačke dozvole koje će se izdavati bez fizičke isprave (tj. kartice). Budući da se postojećom direktivom utvrđuje načelo uzajamnog priznavanja samo za fizičke dozvole, mobilne vozačke dozvole ostat će valjane samo na državnom području države članice koje ih je izdala. Stoga postojeći okvir onemogućuje iskorištavanje prednosti digitalne transformacije cestovnog prijevoza na europskoj razini i otežava slobodno kretanje u EU-u.

¹² SWD(2023) 128 final

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

¹⁴ Već su dostupne (Španjolska, Danska, Grčka, Poljska, Portugal) i razmatraju se (Austrija, Belgija, Cipar, Estonija, Finska, Njemačka, Irska, Italija, Litva, Luksemburg, Nizozemska, Švedska) prema neslužbenom dokumentu UNECE-a br. 10 od 13. rujna 2022. i savjetovanjima.

Novi prijedlog Direktive o vozačkim dozvolama temelji se na ciljevima prethodne direktive, odnosno cilju da se poboljša sigurnost na cestama i olakša slobodno kretanje, a njime se ujedno uzima u obzir potreba za većom održivosti i digitalnom transformacijom cestovnog prometa. Prijedlog je ključan i za ostvarenje ciljeva održivog razvoja¹⁵, prije svega cilja da gradovi i naselja do 2030. postanu uključivi, sigurni, otporni i održivi te da se svima omogući pristup sigurnim, povoljnim, pristupačnim i održivim sustavima prijevoza. Posebna pozornost posvećuje se i sigurnosti na cestama svih društvenih skupina, posebno nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu kao što su pješaci, biciklisti, korisnici motornih vozila na dva kotača, korisnici uređaja za osobnu mobilnost i osobe s invaliditetom ili osobe smanjene pokretljivosti i sposobnosti orijentacije¹⁶. Uključivanjem novih pravila o automatskim mjenjačima i povećanjem najveće mase većine vozila s nultim emisijama u kategoriji B Prijedlog će olakšati uvođenje takvih vozila, što će doprinijeti ciljevima Europskog zakona o klimi¹⁷ i cilju nulte stope onečišćenja iz europskog zelenog plana, odnosno cilju da u okolišu do 2050. ne bude štetnog onečišćenja¹⁸.

Novi prijedlog Direktive o vozačkim dozvolama usklađen je s Uredbom o jedinstvenom digitalnom pristupniku¹⁹, koji omogućuje pristup informacijama, uslugama podrške i rješavanja problema te postupcima e-uprave na internetu putem portala Your Europe. Informacije uređene Prijedlogom već su uključene u Prilog I. Uredbi o jedinstvenom digitalnom pristupniku. Kako bi se dodatno smanjilo administrativno opterećenje, izmijenit će se Prilog II. Direktivi o vozačkim dozvolama kako bi se osiguralo da administrativni postupci koji se nude građanima i osobama s boravištem u EU-u budu u potpunosti dostupni na internetu.

Stoga je cilj inicijative poboljšati sigurnost na cestama i olakšati slobodno kretanje osoba u Europskoj uniji te istovremeno doprinijeti održivom cestovnom prometu i njegovoj digitalnoj transformaciji, uz pomoć sljedećih mjera:

- *Poboljšanje vozačkih vještina, znanja i iskustva te suzbijanje i kažnjavanje opasnog ponašanja.* Pravilima o osposobljavanju vozača, polaganju ispita i razdoblju probnog upravljanja vozilom osigurat će se da ponajprije mladi i novi vozači steknu vještine, znanje, iskustvo i svijest o rizicima koji su potrebni za sigurnu vožnju. Osim toga, svi bi vozači trebali imati koristi od poboljšanih vještina i znanja u vezi s naprednim tehnologijama, i pritom iskoristavati puni potencijal inovacija u području sigurnosti i okoliša, te u vezi s omogućavanjem sigurnog supostojanja prometa motornih vozila i aktivnih načina prijevoza. Vozači bi trebali odgovarati za opasnu vožnju u svim državama članicama kako bi se stvorilo okruženje koje omogućuje poboljšanje sigurnosti na cestama.

¹⁵ https://sdgs.un.org/#goal_section

¹⁶ Cilj br. 11 i cilj br. 11.2 UN-ova Programa održivog razvoja do 2030. (<https://sdgs.un.org/2030agenda>).

¹⁷ Uredba (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. lipnja 2021. o uspostavi okvira za postizanje klimatske neutralnosti i izmjeni uredaba (EZ) br. 401/2009 i (EU) 2018/1999 („Europski zakon o klimi”) (SL L 243, 9.7.2021., str. 1.) [EUR-Lex - 32018R1724 - HR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

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

¹⁹ Uredba (EU) 2018/1724 Europskog parlamenta i Vijeća od 2. listopada 2018. o uspostavi jedinstvenog digitalnog pristupnika za pristup informacijama, postupcima, uslugama podrške i rješavanja problema te o izmjeni Uredbe (EU) br. 1024/2012 (SL L 295, 21.11.2018., str. 1.) [EUR-Lex - 32018R1724 - HR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

- *Osiguravanje odgovarajuće fizičke i mentalne sposobnosti vozača u cijelom EU-u.* Pravila u vezi s fizičkom i mentalnom sposobnosti za upravljanje vozilom za neprofesionalne vozače poboljšat će se i ažurirati u skladu s najnovijim tehnološkim razvojem i modelom invaliditeta koji se temelji na ljudskim pravima²⁰. Osim toga, postupci zdravstvenog pregleda u cijelom EU-u poboljšat će se kako bi se više doprinijelo ostvarenju ciljeva sigurnosti na cestama.
- *Uklanjanje neprimjerenih ili nepotrebnih prepreka koje utječu na podnositelje zahtjeva i imatelje vozačkih dozvola.* I dalje postoji nekoliko prepreka koje vozačima onemogućuju pristup dozvolama i priznavanje prava na upravljanje vozilom, što pak otežava slobodu kretanja u EU-u: poteškoće s vozačkim ispitima koje nastaju zbog nedovoljnog poznavanja jezika, različita pravila za utvrđivanje uobičajenog boravišta za osobe s boravištem u EU-u ili nedostatak kontinuiteta određenih prava na upravljanje vozilom u slučaju putovanja i promjene boravišta u EU-u. Očekuje se da će uklanjanje tih prepreka pomoći i u rješavanju trenutnog problema nedostatka vozača, posebno vozača kamiona, bez ugrožavanja sigurnosti na cestama. Osim toga, trebalo bi uvesti daljnje usklađivanje u pogledu valjanosti vozačkih dozvola i mobilnih vozačkih dozvola.

U 3. poglavlju ovog obrazloženja detaljnije je objašnjeno kako se inicijativom namjeravaju ispuniti navedeni ciljevi i riješiti navedeni problemi.

Kako bi se osigurao dosljedan pristup u području sigurnosti na cestama u pogledu prekogranične provedbe propisa o cestovnom prometu, uspostavljen je pregovarački paket koji se sastoji od tri inicijative: osim ovog Prijedloga, obuhvaća i Prijedlog direktive o izmjeni Direktive (EU) 2015/413 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2015. o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama („Direktiva o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima”)^{21,22} i Prijedlog direktive o učinku nekih zabrana vožnje na razini Unije²³.

• **Dosljednost s postojećim odredbama politike u tom području**

Ovaj Prijedlog u skladu je s drugim zakonodavstvom EU-a o sigurnosti na cestama: Direktivom (EU) 2022/2561 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2022. o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika^{24,25}; Direktivom (EU) 2015/413²⁶; i takozvanom „Uredbom o općoj

²⁰ Konvencija Ujedinjenih naroda o pravima osoba s invaliditetom od 13. prosinca 2006., čija je EU stranka od 21. siječnja 2011.

²¹ COM(2023) 126 final.

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

²³ COM(2023) 128 final.

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

²⁵ Njome se utvrđuju posebna pravila za kvalifikacije i osposobljavanje profesionalnih vozača tih vozila.

²⁶ Njome se olakšava razmjena informacija među državama članicama kad se prometni prekršaji protiv sigurnosti prometa na cestama počinu vozilom registriranim u drugoj državi članici.

sigurnosti”^{27,28}. Ujedno je u skladu s Okvirom politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021.–2030.: sljedeći koraci u ostvarenju „vizije nula”²⁹.

Inicijativa je ujedno u skladu s Direktivom o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima. U kontekstu uzajamne pomoći (članak 15.) Direktivom o vozačkim dozvolama predviđa se i mreža za razmjenu informacija povezanih s vozačkim dozvolama (RESPER), koja se može upotrebljavati za provedbu Direktive o vozačkim dozvolama, Direktive o kvalifikacijama i osposobljavanju profesionalnih vozača i Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima te za kontrolu usklađenosti s njima. Trenutačno postoji pravna nesigurnost u vezi s tim može li se RESPER upotrebljavati za potrebe Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima (koja se oslanja na EUCARIS) zbog formulacije članka 15. Direktive o vozačkim dozvolama i činjenice da se člankom 4. stavkom 4. Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima od država članica zahtijeva da osiguraju da se razmjena informacija u skladu s tom direktivom provodi „bez razmjene informacija koje uključuju druge baze podataka koje se ne koriste za potrebe ove Direktive”. Zbog toga većina tijela za izvršavanje zakonodavstva ne koristi sustav RESPER za potrebe kontrole.

Direktiva o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima revidira se usporedno s revizijom Direktive o vozačkim dozvolama iz pravnih razloga i radi dosljednosti. U tom se kontekstu razmatra uklanjanje ograničenja upotrebe drugih baza podataka. Pristup RESPER-u u svrhu izvršenja bit će moguć pod uvjetima utvrđenima u Direktivi o vozačkim dozvolama te se stoga očekuje da će se uspješno istražiti veći broj prekršaja. Osim toga, revizijom Direktive o vozačkim dozvolama pojasnit će se svi slučajevi upotrebe koji zahtijevaju pristup RESPER-u u kontekstu izvršavanja zakonodavstva, kako bi se u potpunosti uklonile pravne nesigurnosti.

Predlaže se da odredbe o učinku nekih zabrana vožnje na razini Unije budu obuhvaćene zasebnim aktom. Njime će se obuhvatiti prekogranična provedba tih odluka, a utjecaj na izdavanje i dalje će biti obuhvaćen ovom inicijativom.

Prijedlog je također dio Europske godine vještina, čiji je cilj promicanje cjeloživotnog učenja, jačanje konkurentnosti poduzeća EU-a i podupiranje zelene i digitalne tranzicije na socijalno pravedan način.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Direktivom o vozačkim dozvolama uređuju se prava na upravljanje vozilom prema kategorijama vozila. Određene kategorije definirane su upućivanjem na pravila EU-a:

- Direktivu Vijeća 96/53/EZ o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom

²⁷ Uredba (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenoga 2019. o zahtjevima za homologaciju tipa za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu (SL L 325, 16.12.2019., str. 1.) [EUR-Lex - 02019R2144-20220905 - HR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

²⁸ Njome se propisuje obvezna oprema za nova vozila s naprednim sigurnosnim značajkama.

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

prometu³⁰, koja omogućuje utvrđivanje tipova vozila s pogonom na alternativna goriva,

- Uredbu (EU) br. 168/2013 o homologaciji i nadzoru tržišta vozila na dva ili tri kotača i četverocikala³¹, koja omogućuje identifikaciju tipova mopeda, motocikala, motornih tricikala i četverocikala.

Direktivom se utvrđuje minimalna dob za dobivanje vozačke dozvole za buduće profesionalne vozače, na koje se primjenjuje Direktiva (EU) 2022/2561 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2022. o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika³².

Osim toga, pravila o zaštiti osobnih podataka primjenjuju se i na razmjenu informacija povezanih s vozačkim dozvolama, posebno Uredba (EU) 2016/679 o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka (Opća uredba o zaštiti podataka)³³.

Komisija je 3. lipnja 2021. donijela prijedlog³⁴ revizije Uredbe (EU) br. 910/2014³⁵ u pogledu uspostavljanja europskog okvira za digitalni identitet. Taj novi okvir pruža temeljne elemente relevantne za mobilne vozačke dozvole. Elektronički identitet, a potencijalno i elektronička lisnica, mogu se upotrijebiti za razvoj interoperabilnog rješenja za mobilne vozačke dozvole EU-a.

Ovaj je Prijedlog u skladu s ciljem klimatske neutralnosti EU-a do 2050., kako je utvrđeno u članku 2. stavku 1. Uredbe (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća, kojom se uspostavlja okvir EU-a za postizanje klimatske neutralnosti, te mu doprinosi.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

• Pravna osnova

Pravna je osnova Prijedloga članak 91 stavak 1. Ugovora o funkcioniranju EU-a (UFEU)³⁶. Člankom 91. stavkom 1. točkom (c) UFEU-a propisuje se da je Europska unija nadležna u području prometa za utvrđivanje mjera za poboljšanje sigurnosti prometa, uključujući sigurnost na cestama.

• Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)

Unija već ima nadležnost u području vozačkih dozvola na temelju Direktive 2006/126/EZ. Pitanja povezana s vozačkim dozvolama obuhvaćaju transnacionalne aspekte koje pojedinačne države članice ne mogu same pokriti. Iako Direktiva o vozačkim dozvolama

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

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

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

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

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

³⁵ Uredba (EU) br. 910/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. srpnja 2014. o elektroničkoj identifikaciji i uslugama povjerenja za elektroničke transakcije na unutarnjem tržištu, SL L 257, 28.8.2014., str. 73., [EUR-Lex - 32014R0910 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

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

predstavlja važan korak u usklađivanju pravila o vozačkim dozvolama i doprinosi provedbi politika EU-a, dosad je izmijenjena jedanaest puta kako bi se uskladili zajednički standardi i zahtjevi te kako bi se pravila prilagodila znanstvenom i tehničkom napretku ostvarenom od 2006. Nova pravila koja će se uvesti ovim Prijedlogom ostaju u nadležnosti koja je Uniji dodijeljena primjenom članka 91. stavka 1. UFEU-a te se, s obzirom na njihovu povezanost s već postojećim okvirom za vozačke dozvole, mogu na odgovarajući način provesti samo na razini Unije.

S obzirom na ciljeve EU-a u pogledu sigurnosti na cestama i nedovoljan napredak u smanjenju broja smrtnih slučajeva i teških ozljeda na cestama potrebno je daljnje djelovanje EU-a kako bi se ostvarili utvrđeni ciljevi. Na primjer, opasno ponašanje na cestama može se potpuno suzbiti samo ako nerezidentni počinitelji prometnih prekršaja budu kažnjeni za svoje ponašanje, pod istim uvjetima kao i rezidentni prekršitelji. S obzirom na prekograničnu dimenziju tih pitanja, države članice ne mogu same dostatno ostvariti te ciljeve.

Potrebno je i daljnje djelovanje na razini EU-a kako bi se uklonile nepotrebne i neopravdane prepreke slobodnom kretanju osoba zbog neoptimalnih postupaka za izdavanje i obnavljanje vozačkih dozvola. Ti se problemi trebaju riješiti na razini EU-a jer i oni imaju prekograničnu dimenziju. Kad je riječ o posebnom slučaju mobilnih vozačkih dozvola, one se mogu uzajamno priznavati u EU-u samo ako su rješenja kojima se koriste države članice usklađena i interoperabilna.

Bez intervencije EU-a suradnja u području vozačkih dozvola između država članica nastavila bi se putem bilateralnih ili multilateralnih sporazuma, što bi pak dovelo do veće složenosti sustava za izdavanje dozvola i većeg administrativnog opterećenja za imatelje dozvola i uprave. Moguće je da se vozači suočavaju i s administrativnim problemima prilikom putovanja u države članice³⁷ koje nisu ugovorne stranke Bečke konvencije³⁸, kao što je zahtjev za posjedovanje međunarodne vozačke dozvole. Naposljetku, prilikom promjene boravišta u EU-u imatelji vozačkih dozvola EU-a morali bi dobiti novu vozačku dozvolu izdanu u novoj zemlji boravišta, bilo administrativnom zamjenom, bilo polaganjem vozačkog ispita kao i svi drugi podnositelji zahtjeva. Bez intervencije EU-a integracija stranih profesionalnih vozača u sektor cestovnog prometa EU-a i dalje će biti ograničena zbog administrativnih poteškoća koje stranim vozačima otežavaju da zadrže prava na upravljanje vozilom. Uklanjanje te prepreke moglo bi doprinijeti rješavanju problema nedostatka vozača u EU-u zajedno s drugim mjerama, primjerice u pogledu kvalifikacija vozača, poboljšanja radnih uvjeta i strukturnih izazova.

- **Proporcionalnost**

Prijedlog je nužan i proporcionalan cilju olakšavanja slobodnog kretanja putem usklađenih dodatnih pravila o vozačkim dozvolama, s obzirom na to da države članice ne mogu same osigurati nesmetano priznavanje prava na upravljanje vozilom dodijeljenog na temelju vozačke dozvole koju je izdala druga država članica.

Prijedlog ne prelazi ono što je potrebno za ostvarenje ciljeva osiguravanja veće razine sigurnosti na cestama i olakšavanja slobode kretanja jer donesene opcije politike i dalje pružaju odgovarajuću razinu fleksibilnosti za države članice. Za mobilne vozačke dozvole

³⁷ Španjolska, Malta, Cipar i Irska.

³⁸ Konvencija o cestovnom prometu sklopljena 8. studenoga 1968. u Beču.

predviđeni su samo minimalni zahtjevi za usklađivanje, pravila o razdoblju probnog upravljanja vozilom omogućuju državama članicama da primjenjuju dodatne nacionalne uvjete ili ograničenja na nove vozače, a pravila o zamjeni vozačkih dozvola s trećim zemljama usko su definirana.

Stoga je potreban transparentan, učinkovit i koordiniran pristup koji se temelji na jednakom postupanju prema sudionicima u cestovnom prometu u EU-u, posebno kao uvjet koji omogućuje provedbu načela uzajamnog priznavanja vozačkih dozvola, a predviđeni prijedlog u skladu je s načelom proporcionalnosti.

- **Odabir instrumenta**

Kako bi se osigurala jasna i dosljedna izrada propisa, potpuna revizija Direktive smatra se najprikladnijim pravnim rješenjem.

3. REZULTATI *EX POST* EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENA UČINKA

- ***Ex post* evaluacije/provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Europska komisija objavila je 2022. *ex post* evaluaciju³⁹ Direktive 2006/126/EZ u skladu s načelima bolje regulative. Evaluacija je pokazala da je kombinirano djelovanje Direktive 2006/126/EZ i dva akta koja su joj prethodila dovelo do povećane razine sigurnosti za sudionike u cestovnom prometu unutar Unije i olakšalo slobodno kretanje. Evaluacijom je utvrđeno i da je Direktiva o vozačkim dozvolama pozitivno utjecala na smanjenje broja prijevara povezanih s vozačkim dozvolama i turizma radi dobivanja vozačke dozvole. To je dovelo do smanjenja administrativnog opterećenja, posebno za imatelje vozačkih dozvola. Evaluacija je pokazala i da postoji prostor za daljnje povećanje razine sigurnosti te učinkovitosti i proporcionalnosti nekih regulatornih zahtjeva. U evaluaciji je prepoznato da se prometni sustav EU-a brzo mijenja zbog učinka digitalizacije, sve većeg naglaska na aktivnim načinima prijevoza u gradskom prijevozu, pojave novih oblika mobilnosti, razvoja povezivosti i automatizacije te sve veće uloge umjetne inteligencije, kao i uvođenja vozila s niskim i nultim emisijama. Zaključeno je da postojeći zakonodavni okvir treba prilagoditi, ne samo kako bi se odgovorilo na trenutačne potrebe, već i na buduće izazove.

U evaluaciji je zaključeno i da digitalna rješenja, uključujući mobilne vozačke dozvole i RESPER, nisu dovoljno istražena. Utvrđeno je i da pravila o vozačkim vještinama i znanju ne odražavaju u dovoljnoj mjeri nova tehnološka rješenja, kao što su napredni sustavi za pomoć u vožnji, poluautomatizirana i automatizirana vožnja, upotreba simulatora te uvođenje rješenja za mikromobilnost i vozila s niskim i nultim emisijama s automatskim mjenjačem.

Osim toga, neke odredbe nisu optimalne za olakšavanje slobodnog kretanja osoba, kao što su odredbe o uspostavi uobičajenog boravišta, priznavanju stranih vozačkih dozvola i razdobljima valjanosti. Nadalje, Direktiva nije potpuno usklađena s Direktivom (EU)

³⁹ SWD(2022) 17 final.

2015/413⁴⁰ u pogledu provedbe sankcija za prekršaje u tom području. Direktivu je potrebno i bolje uskladiti s Uredbom o općoj sigurnosti⁴¹.

- **Savjetovanja s dionicima**

U skladu sa smjernicama za bolju regulativu tijekom *ex post* evaluacije i procjene učinka provedena su savjetovanja s dionicima.

Tijekom *ex post* evaluacije 16. listopada 2020. održana je radionica za dionike kako bi se prikupili dokazi, potvrdili utvrđeni nalazi, prikupila stajališta i povratne informacije o novim nalazima.

Otvoreno javno savjetovanje održano je od 28. listopada 2020. do 20. siječnja 2021. te je zainteresiranoj javnosti i dionicima omogućeno da izraze svoja stajališta o pravilima koja su na snazi.

Tijekom pripremne faze procjene učinka zainteresirane strane mogle su dostaviti povratne informacije o početnoj procjeni učinka (drugo tromjesečje 2021.). Zatim su provedene sljedeće ciljane aktivnosti savjetovanja:

- dva kruga razgovora:
 - preliminarni razgovori tijekom početne faze (prvo i drugo tromjesečje 2022.),
 - detaljni razgovori radi dopune informacija i procjene očekivanih učinaka mjera politike (drugo i treće tromjesečje 2021.),
- dva kruga anketa:
 - anketa kojom se potkrepljuje analiza problema (drugo tromjesečje 2022.),
 - anketa za procjenu učinka mjera politike (drugo i treće tromjesečje 2022.).

Naposljetku, u trećem tromjesečju 2022. održano je novo otvoreno javno savjetovanje.

- **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

Tijekom procjene učinka održane su tri stručne radionice o sljedećim temama:

- osposobljavanje, ispitivanje i kategorije vozila, prvo tromjesečje 2022.,
- izdavanje i uzajamno priznavanje vozačkih dozvola, drugo tromjesečje 2022.,
- posljedice prometnih prekršaja i zdravstvena sposobnost, drugo tromjesečje 2022.

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

⁴¹ SL L 325, 16.12.2019., str. 1.-40., [EUR-Lex - 32019R2144 - HR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

Rad službi Komisije na procjeni učinka dopunjen je vanjskom popratnom studijom koju je proveo neovisni konzorcij koji obuhvaća COWI, Ecorys i NTUA-u.

Tijekom pripremne faze *ex post* evaluacije i procjene učinka redovito se obavještavao odbor za vozačke dozvole osnovan na temelju članka 9. postojeće direktive, koji u osnovi čine stručnjaci iz država članica, i s njime se savjetovalo.

• Procjena učinka

Ovom Prijedlogu revizije Direktive o vozačkim dozvolama priloženo je izvješće o procjeni učinka⁴², čiji je nacrt podnesen Odboru za nadzor regulative 12. listopada 2022. Odbor je 18. studenoga 2022. donio pozitivno mišljenje⁴³. Izvješće o procjeni učinka revidirano je u skladu s preporukama Odbora. Razmotrene su i detaljnije tehničke primjedbe Odbora. U odjeljku 5. izvješća o procjeni učinka detaljno su opisane opcije politike, a u odjeljku 6. predstavljena je sveobuhvatna analiza učinaka svih opcija. Analizirane opcije politike mogu se sažeti na sljedeći način:

Opcija politike A

Opcija politike A obuhvaća mjere politike koje su zajedničke za sve tri opcije politike. Cilj je mjera u okviru opcije A uskladiti Direktivu o vozačkim dozvolama s tehnološkim, znanstvenim i društvenim napretkom u EU-u poboljšanjem njezinih glavnih odredbi i uzeti u obzir potrebe i prilike na tržištu.

Kad je riječ o sigurnosti na cestama, njome se povećava raspon pitanja koja su dio ispitivanja. Ujedno se unapređuju tehnička sredstva (RESPER) koja pomažu u suradnji među nadležnim tijelima u kontekstu borbe protiv prijevara i krivotvorenja. Pravila se prilagođavaju kako bi se u obzir uzelo povećanje broja vozila s pogonom na alternativna goriva u voznom parku EU-a. Naposljetku, njome se ažuriraju i standardi o fizičkoj i mentalnoj sposobnosti za upravljanje vozilom i uspostavlja se nova posebna platforma za razmjenu informacija kako bi se omogućilo dodatno širenje znanja među nadležnim tijelima.

Kad je riječ o slobodi kretanja, uvodi se isto razdoblje valjanosti vozačkih dozvola za kategorije A i B koje se treba primjenjivati u svim državama članicama i pojašnjava se u kojim se slučajevima razdoblje valjanosti može skratiti ili produljiti. Uvodi se i uzajamno priznavanje neobveznih istovrijednosti⁴⁴, pojašnjavaju se određeni aspekti povezani s provedbom koncepta uobičajenog boravišta i uvode se dodatne istovrijednosti. Naposljetku, uvodi se mobilna vozačka dozvola EU-a, kao i mogućnost otiskivanja QR koda na fizičku vozačku dozvolu.

Opcija politike B

Opcija politike B odnosi se na veću intervenciju politike u pogledu sigurnosti na cestama te smanjenje administrativnog opterećenja za određene kategorije vozača.

⁴² SWD(2023) 128 final

⁴³ RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617

⁴⁴ Na primjer, ako je osoba ovlaštena upravljati lakim motociklom s dozvolom kategorije B u svojoj zemlji boravišta, bila bi za to ovlaštena i u bilo kojoj drugoj državi članici koja je primijenila istu neobveznu istovrijednost.

Kad je riječ o sigurnosti na cestama, uz mjere uključene u opciju A uvode se nova pravila o osposobljavanju i razdoblju probnog upravljanja vozilom. Pravila o fizičkoj i mentalnoj sposobnosti za upravljanje vozilom nadopunjuju se neobvezujućim smjernicama o provjeri vida kandidata i obveznim zdravstvenim pregledom na temelju samoprocjene. Uspostavit će se program osposobljavanja za liječnike opće prakse.

Kad je riječ o slobodi kretanja, uz mjere uključene u opciju A pojednostavnjena su pravila o izdavanju tako što se državljanima EU-a daje mogućnost da prvu vozačku dozvolu dobiju u zemlji državljanstva ako naiđu na prepreke zbog jezika na kojem se provodi ispit. Kako bi se ublažio problem nedostatka profesionalnih vozača, pojednostavnjena su i postojeća pravila o vozačima autobusa i kamiona i uvedena su pravila o zamjeni vozačkih dozvola koje izdaju treće zemlje. Naposljetku, kako bi se uzela u obzir pitanja mobilnosti u udaljenim područjima, države članice moći će proširiti prava na upravljanje vozilom imatelja vozačke dozvole B1 tako što će im omogućiti da voze vozila veće mase i najveće brzine do 45 km/h, ali samo na državnom području relevantne države članice.

Opcija politike C:

Opcija politike C odnosi se na dodatno poboljšanje usklađenosti i proširenje područja primjene u usporedbi s opcijom B.

Kad je riječ o sigurnosti na cestama, uz mjere obuhvaćene opcijama A i B mijenjaju se kategorije vozila za koje je potrebna vozačka dozvola kako bi se 1. uključila nova vozila za mikromobilnost najveće brzine između 25 i 45 km/h; 2. omogućilo uzajamno priznavanje nacionalnih dozvola potrebnih za upravljanje poljoprivrednim vozilima i 3. omogućilo bolje usklađivanje s tržišnim prilikama i potrebama u vezi s autobusima kategorije D1. Pravila o fizičkoj i mentalnoj sposobnosti za upravljanje vozilom postrožila bi se.

Kad je riječ o slobodi kretanja, uz mjere obuhvaćene opcijama A i B procjena fizičke i mentalne sposobnosti za upravljanje vozilom uzajamno će se priznavati, a osobe koje su prethodno imale strane vozačke dozvole moći će nastaviti voziti kad prenesu boravište u drugu državu članicu, pod uvjetom da u posljednjih pet godina nisu ugrožavale sigurnost na cestama.

Procjena mjera i opcija politike

Mjere u okviru različitih opcija politike podvrgnute su kvantitativnoj i kvalitativnoj procjeni gospodarskih i socijalnih učinaka (na sigurnost na cestama) te učinaka na temeljna prava. Za procjenu učinaka odabrano je razdoblje 2025.–2050., u skladu s polaznim predviđanjima. Kad je riječ o sigurnosti na cestama, očekuje se da opcija A neće biti optimalna za ostvarenje odgovarajućih ciljeva EU-a. Opcijom B dodatno će se poboljšati sigurnost na cestama, a opcija C ide velik korak dalje, no očekuje se da će omjer troškova i koristi za opciju C biti lošiji od omjera za opciju B. Kad je riječ o slobodnom kretanju osoba i gospodarskim učincima, očekuje se da će glavne koristi proizaći iz uvođenja digitalnih vozačkih dozvola i usklađivanja valjanosti za vozače iz 1. skupine na razdoblje od 15 godina (oboje je već obuhvaćeno opcijom A). Dodatnim mjerama uvedenima u okviru opcija B i C uklonit će se prepreke koje utječu na neke posebne skupine vozača, ali imat će znatno manji učinak. Učinci na temeljna prava kontrolirat će se strogom provedbom pravila o zaštiti podataka, posebno u RESPER-u.

Sve opcije politike obuhvaćaju načelo „digitalizacija kao standard”, u skladu s komunikacijom „Digitalni kompas 2030.”⁴⁵.

- **Primjerenost i pojednostavnjenje propisa**

Ova inicijativa dio je programa rada Komisije za 2022. u Prilogu II. (Inicijative u okviru REFIT-a) pod naslovom „Novi poticaj europskoj demokraciji”⁴⁶. Inicijativa je relevantna s obzirom na REFIT jer se njome pojednostavnjuju i usklađuju postupci koje države članice primjenjuju na vozačke dozvole.

Veliko troškovno opterećenje koje proizlazi iz Direktive 2006/126/EZ odnosi se na postupke izdavanja i izrade fizičkih vozačkih dozvola jer je tim postupcima obuhvaćen velik broj stanovnika EU-a. Uvođenjem mobilne vozačke dozvole EU-a u velikoj mjeri će se omogućiti pojednostavnjenje i povezano smanjenje opterećenja. Konkretno, bit će jednostavnije dobiti, nadomjestiti, obnoviti ili zamijeniti vozačku dozvolu jer će se cijeli postupak moći provesti putem interneta. Osim toga, zahvaljujući usklađivanju valjanosti vozačkih dozvola za vozače vozila kategorija A, A1, A2, AM, B, B1 i BE bit će potrebno manje interakcija s upravom jer bi se vozačka dozvola morala rjeđe obnavljati (svakih 15 umjesto svakih 10 godina za države članice koje trenutačno primjenjuju to pravilo).

- **Temeljna prava**

Pravila o vozačkim dozvolama usklađena su s primjenjivim zakonodavstvom EU-a o zaštiti podataka. Predlaže se jasnija definicija slučajeva u kojima se može upotrebljavati RESPER i uklanjaju se postojeće pravne nejasnoće koje predstavljaju rizik za zaštitu osobnih podataka vozača. Upotreba značajki eIDAS-a za vozačku dozvolu EU-a, posebno elektroničkog identiteta za unos i lisnice EU-a za pohranu i razmjenu podataka osigurat će visoku razinu zaštite i privatnosti obrađenih informacija.

Ne očekuje se da će određene kategorije stanovništva biti isključene iz prelaska na digitalnu vozačku dozvolu EU-a. Naime, kad se digitalna vozačka dozvola bude izdavala automatski, svi će i dalje moći dobiti fizičku vozačku dozvolu ako tako odluče.

Kad je riječ o slobodi kretanja, pojašnjenjem koncepta uobičajenog boravišta trebao bi se riješiti problem utvrđivanja tijela izdavatelja neposredno nakon promjene boravišta. Zahvaljujući pojednostavnjenju pravila o valjanosti imatelji vozačkih dozvola EU-a postat će ravnopravni, neovisno o tome u kojoj zemlji podnose zahtjev za dozvolu ili produljuju valjanost dozvole. Uzajamno priznavanje neobveznih istovrijednosti omogućit će imateljima vozačkih dozvola da uživaju prava koja se dodjeljuju na temelju neobvezne istovrijednosti i u drugoj državi članici koja primjenjuje ista pravila.

Predložena direktiva imat će pozitivan učinak i na pravo na nediskriminaciju; s obzirom na to da će omogućiti fleksibilnost prilikom prvog izdavanja vozačke dozvole u slučaju ograničenja povezanih s jezicima, što će kandidatima omogućiti da odaberu gdje će polagati ispite.

Predloženom direktivom osigurat će se poštovanje prava osoba s invaliditetom, u skladu s Poveljom o temeljnim pravima i Konvencijom UN-a o pravima osoba s invaliditetom čije su stranke EU i sve države članice.

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

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

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Utjecaj na proračun Unije uglavnom je povezan s uspostavom platforme za razmjenu informacija među nadležnim tijelima o fizičkoj i mentalnoj sposobnosti za upravljanje vozilom i razvojem (internetskog) programa osposobljavanja za liječnike opće prakse, za što će biti potrebno od 0,7 do 1,1 milijuna EUR.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

Ako se Prijedlog odobri, države članice bit će dužne svake godine obavještavati Komisiju o broju izdanih, obnovljenih, nadomještenih, oduzetih i zamijenjenih vozačkih dozvola za svaku kategoriju, uključujući podatke o izdavanju i korištenju mobilnih vozačkih dozvola.

- **Dokumenti s objašnjenjima (za direktive)**

Za ovaj Prijedlog nije potrebna objava dokumenata s objašnjenjima o njegovu prenošenju.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga**

Glavne odredbe kojima se znatno mijenja Direktiva 2006/126/EZ ili dodaju novi elementi jesu sljedeće:

- U članku 1. utvrđuje se predmet Direktive i njezino područje primjene navođenjem područja za koja se njome utvrđuju zajednička pravila.
- Člankom 2. uvode se definicije kako bi se uzeli u obzir novi koncepti koji su uvedeni radi pravne jasnoće.
- Člankom 3. uvode se temeljna pravila primjenjiva na fizičke i mobilne vozačke dozvole, posebno u vezi s uzajamnim priznavanjem. Detaljni zahtjevi za fizičke vozačke dozvole navedeni su u članku 4., a za mobilne vozačke dozvole u članku 5.
- Člancima 6. i 7. zamjenjuje se bivši članak 4. Direktive 2006/126/EZ tako što se pravila primjenjiva na 1. kategorije dozvola i 2. minimalnu dob razdvajaju u dva posebna članka.
- Članak 8. odgovara bivšem članku 5. Direktive 2006/126/EZ, a u njemu se pojašnjava veza između kodova Unije i mogućih uvjeta i ograničenja povezanih s pravom na upravljanje vozilom.
- Člankom 9. zamjenjuje se bivši članak 6. Direktive 2006/126/EZ, sa sljedećim izmjenama:
 - ukida se zahtjev za posjedovanje dozvole kategorije C ili D za dobivanje dozvole kategorije CE ili DE,
 - prijašnja istovrijednost utvrđena točkom (c) bivšeg članka 6. stavka 4. prestaje biti neobvezna,

- pravo na upravljanje vozilima kategorije D1E za imatelje dozvola kategorije D1 i C1E ili D1 i CE.
 - uvodi se neobvezna istovrijednost kojom se omogućuje upravljanje određenim vozilima s dozvolom kategorije B1, i
 - uzajamno priznavanje neobveznih istovrijednosti.
- Članak 10. odgovara bivšem članku 7. Direktive 2006/126/EZ, sa sljedećim izmjenama:
 - valjanost od 15 godina postaje opće pravilo za skupine u kategorijama A i B,
 - Komisija i države članice mogu u izvanrednim slučajevima produljiti valjanost vozačkih dozvola,
 - razdoblje valjanosti vozačkih dozvola može se skratiti kako bi se uskladilo s trajanjem privremenih boravišnih dozvola,
 - razdoblje valjanosti vozačkih dozvola može se skratiti na temelju dobi imatelja tek od navršenih 70 godina.
- Članak 11. odgovara stavcima 1., 2., 3. i 5. bivšeg članka 11. Direktive 2006/126/EZ.
- Člankom 12. uvode se posebna nova pravila za zamjenu vozačkih dozvola izdanih u trećoj zemlji imateljima koji steknu uobičajeno boravište na državnom području države članice.
- Članak 13. uključuje bivši članak 11. stavak 4. Direktive 2006/126/EZ i njime se uvode određena pravila u vezi s učincima ograničavanja, privremenog oduzimanja, oduzimanja ili ukidanja vozačke dozvole u državi članici.
- Člankom 14. uvodi se novo načelo vožnje uz pratnju za vozače u dobi od 17 do 18 godina.
- Člankom 15. uvodi se razdoblje probnog upravljanja vozilom od najmanje dvije godine tijekom kojeg novi vozači podliježu strogim pravilima u vezi s vožnjom pod utjecajem i mogućim dodatnim nacionalnim uvjetima.
- Članak 16. odgovara bivšem članku 10. Direktive 2006/126/EZ.
- Članak 17. uključuje bivši članak 12. Direktive 2006/126/EZ. Njime se uvode i određena izuzeća ako imatelj vozačke dozvole ne može dokazati da ima uobičajeno boravište ili, u slučaju prvog izdavanja vozačke dozvole kategorije B, ako građani EU-a ne vladaju jezikom države članice boravišta.
- Članak 18 odgovara bivšem članku 13. Direktive 2006/126/EZ, uzimajući u obzir informacije koje Komisija objavljuje u vezi sa standardnim obrascima dozvola izvan EU-a.
- Članak 19. odgovara bivšem članku 15. Direktive 2006/126/EZ, a u njemu se pojašnjavaju slučajevi u kojima bi si države članice trebale uzajamno pomoći.

- Članak 20. temelji se na članku 14. Direktive 2006/126/EZ i omogućuje prikupljanje informacija u skladu s pravilima za bolju regulativu.
- Članak 21. sadržava standardnu odredbu kojom se Komisiji omogućuje donošenje delegiranih akata u skladu s određenim odredbama Direktive.
- Članak 22. odgovara bivšem članku 9. Direktive 2006/126/EZ, kojim se osniva odbor za vozačke dozvole, a ažuriran je upućivanjima na Uredbu (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije⁴⁷, čime se omogućuje donošenje provedbenih akata kad je to potrebno.
- Člankom 23. dodaje se točka (c) članku 5. stavku 2. Direktive (EU) 2022/2561 kako bi se omogućila vožnja uz pratnju za vozače koji imaju vozačke dozvole kategorije C i koji su navršili 17 godina.
- Člankom 24. mijenja se Prilog II. Uredbi (EU) 2018/1724 Europskog parlamenta i Vijeća⁴⁸.
- Članak 25. sadržava odredbu o prenošenju, posebno uzimajući u obzir Zajedničku političku izjavu država članica i Komisije od 28. rujna 2011. o dokumentima s objašnjenjima⁴⁹.
- Članak 26. sadržava standardnu odredbu kojom se utvrđuju uvjeti stavljanja izvan snage Direktive 2006/126/EZ.
- Članak 27. sadržava standardnu odredbu kojom se utvrđuje stupanje Direktive na snagu.
- Članak 28. sadržava standardnu odredbu kojom se utvrđuje da je Direktiva upućena državama članicama.
- Prilog I. odgovara bivšem Prilogu I. Direktivi 2006/126/EZ. Ažuriran je uzimajući u obzir zahtjeve uvedene Uredbom Komisije (EU) br. 383/2012 od 4. svibnja 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva za vozačke dozvole opremljene medijem za pohranu podataka (mikročipom)⁵⁰ (dio B), tehničke specifikacije za mobilne vozačke dozvole (dio C) i uvođenje novih kodova Unije, koji su sada individualizirani u dijelu E.
- Prilog II. odgovara bivšem Prilogu II. Direktivi 2006/126/EZ. Ažuriran je kako bi se u obzir uzelo sljedeće:
 - potreba da novi kandidati za vozače polože ispit zapažanja opasnosti,

⁴⁷ SL L 55, 28.2.2011., str. 13.

⁴⁸ SL L 295, 21.11.2018., str. 1.

⁴⁹ SL C 369, 17.12.2011., str. 14.

⁵⁰ SL L 120, 5.5.2012., str. 1.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A32012R0383>

- zahtjev da se procijeni znanje o čimbenicima rizika povezanim sa sredstvima za mikromobilnost, sigurnosti vozila s pogonom na alternativna goriva, vještinama povezanim s naprednim sustavima za pomoć u vožnji i drugim aspektima automatizacije vozila,
- ublažavanje zahtjeva za vozače koji su položili vozački ispit s automatskim mjenjačem kad podnesu zahtjev za uklanjanje povezanog ograničenja sa svoje vozačke dozvole.
- Prilog III. odgovara bivšem Prilogu III. Direktivi 2006/126/EZ. Ažuriran je:
 - uvođenjem obveznog zdravstvenog pregleda samoprocjenom za vozače 1. skupine,
 - smanjenjem učestalosti testova potrebnih kad vozač boluje od zdravstvenog stanja povezanog s diabetesom mellitusom.
- U prilogima IV., V. i VI. ponavljaju se odredbe Direktive 2006/126/EZ bez znatnih izmjena.
- Prilog VIII. sadržava standardne informacije o stavljanju izvan snage i prenošenju.

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o vozačkim dozvolama, izmjeni Direktive (EU) 2022/2561 Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe (EU) 2018/1724 Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Direktive 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Komisije (EU) br. 383/2012

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Propisi o vozačkim dozvolama bitan su dio zajedničke prometne politike, doprinose poboljšanju sigurnosti na cestama i olakšavaju slobodno kretanje osoba koje namjeravaju steći boravište u državi članici koja nije država koja je dozvolu izdala. S obzirom na važnost osobnih prijevoznih sredstava, posjedovanje vozačke dozvole koju je priznala država članica domaćin potiče i olakšava slobodno kretanje osoba i slobodu poslovnog nastana. Isto tako, svako nezakonito dobivanje takve isprave ili prava na upravljanje vozilom ili gubitak zakonito stečene vozačke dozvole zbog nezakonitog ponašanja utječe na državu članicu u kojoj su te povrede počinjene i na sigurnost na cestama u cijeloj Uniji.
- (2) Postojeći okvir trebalo bi ažurirati kako bi se prilagodio novom dobu i postao održiv, uključiv, pametan i otporan. Njime bi se trebala uzeti u obzir potreba za smanjenjem

¹ SL C , , str. .

² SL C , , str. .

emisija iz prometa, digitalizacija, demografski trendovi i tehnološki razvoj radi jačanja konkurentnosti europskog gospodarstva. Važno je pojednostavniti i digitalizirati administrativne postupke kako bi se uklonile preostale prepreke, kao što je administrativno opterećenje, slobodnom kretanju vozača koji namjeravaju steći boravište u državi članici koja nije država koja je izdala vozačku dozvolu. Usklađen okvir standarda Unije za vozačke dozvole trebao bi obuhvaćati fizičke i mobilne vozačke dozvole i omogućiti njihovo uzajamno priznavanje ako su propisno izdane u skladu s ovom Direktivom.

- (3) Europska unija je 4. prosinca 1980. uvela prvu fizičku vozačku dozvolu u skladu s „obrascem Zajednice”. Od tada su pravila koja se odnose na taj obrazac Zajednice postala temelj najnaprednijih sustava za izdavanje dozvola u svijetu, a obuhvaćaju više od 250 milijuna vozača. Stoga bi se ova Direktiva trebala temeljiti na stečenom iskustvu i praksi te bi se njome trebala utvrditi usklađena pravila u vezi sa standardima Unije za fizičke vozačke dozvole. Fizičke vozačke dozvole izdane u Uniji trebale bi prije svega pružati visoku razinu zaštite protiv prijevara i krivotvorenja putem mjera protiv krivotvorenja i mogućnost uključivanja mikročipova ili QR kodova na dozvole.
- (4) Obrada osobnih podataka za potrebe provedbe ove Direktive treba biti usklađena s okvirom Unije za zaštitu podataka, posebno s Uredbom (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća³.
- (5) Ovom Direktivom utvrđuje se pravna osnova za pohranu obveznog skupa osobnih podataka na fizičke vozačke dozvole i njihove mikročipove ili QR kodove i mobilne vozačke dozvole kako bi se zajamčila visoka razina sigurnosti na cestama u Uniji i u skladu s člankom 6. stavkom 1. točkom (e) i, ako je primjenjivo, člankom 9. stavkom 2. točkom (g) Uredbe (EU) 2016/679. Ti podaci trebali bi se ograničiti na ono što je nužno za dokazivanje prava osobe na upravljanje vozilom, identificiranje te osobe te provjeru njezina identiteta i prava na upravljanje vozilom. Ovom Direktivom predviđaju se i dodatne mjere za zaštitu osobnih podataka koje osoba otkrije tijekom postupka provjere.
- (6) Kako bi se osigurala pravna jasnoća i zajamčio neometan prelazak između ove Direktive i Direktive 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o vozačkim dozvolama⁴, države članice trebale bi moći pohranjivati dodatne osobne podatke na mikročip, ako je to predviđeno nacionalnim pravom koje je u skladu s Uredbom (EU) 2016/679. Međutim, ova Direktiva ne služi kao pravna osnova za uključivanje tih dodatnih podataka.
- (7) S druge strane, QR kôd koji se uvodi ovom Direktivom i koji omogućuje provjeru vjerodostojnosti informacija ispisanih na fizičkoj vozačkoj dozvoli ne bi smio omogućiti da se pohranjuje više informacija od onih navedenih na fizičkoj vozačkoj dozvoli.

³ Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (SL L 119, 4.5.2016., str. 1.).

⁴ Direktiva 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama (SL L 403, 30.12.2006., str. 18.).

- (8) Ova Direktiva ne predstavlja pravnu osnovu za uspostavu ili održavanje baza podataka na nacionalnoj razini za pohranu biometrijskih podataka u državama članicama jer je to pitanje nacionalnog prava koje treba biti u skladu s pravom Unije o zaštiti podataka. Osim toga, ova Direktiva ne predstavlja pravnu osnovu za uspostavu ni za održavanje centralizirane baze biometrijskih podataka na razini Unije.
- (9) Potrebne su dodatne obveze kako bi se ubrzalo suzbijanje krivotvorenja i prijevара u vezi s vozačkim dozvolama. Stoga je poželjno da se datum do kojeg sve fizičke vozačke dozvole izdane ili u optjecaju trebaju ispuniti sve zahtjeve utvrđene u pravu Unije, koji je izvorno utvrđen Direktivom 2006/126/EZ, pomakne unaprijed.
- (10) Digitalna transformacija jedan je od prioriteta Unije. U području cestovnog prometa digitalizacija će pomoći da se uklone preostale administrativne prepreke slobodnom kretanju osoba, kao što su one koje se odnose na trajanje izdavanja fizičkih vozačkih dozvola. Stoga bi trebalo utvrditi zaseban standard Unije za mobilne vozačke dozvole izdane u Uniji. Kako bi se olakšala digitalna transformacija, od [datum donošenja + 4 godine] automatski bi se trebale izdavati mobilne vozačke dozvole, ne dovodeći u pitanje pravo podnositelja zahtjeva da istovremeno dobije i fizičku dozvolu ili obje dozvole.
- (11) Mobilna vozačka dozvola trebala bi sadržavati ne samo informacije navedene na fizičkim vozačkim dozvolama nego i informacije koje omogućuju provjeru vjerodostojnosti podataka i jednokratni pristupni niz. Međutim, trebalo bi osigurati da čak i u tim slučajevima količina osobnih podataka stavljenih na raspolaganje bude ograničena na ono što bi bilo navedeno na fizičkoj vozačkoj dozvoli i ono što je nužno potrebno za provjeru vjerodostojnosti tih podataka. Ti dodatni podaci trebali bi se razlikovati ako osoba ima nekoliko mobilnih vozačkih dozvola, što je moguće pod uvjetom da ih je izdala ista država članica.
- (12) U strategiji za održivu i pametnu mobilnost iznosi se vizija da EU znatno poboljša održivost mobilnosti i prometa. Emisije iz sektora cestovnog prometa uključuju stakleničke plinove, onečišćujuće tvari u zraku, buku i mikroplastiku od trošenja guma i ceste. Na te emisije utječe način vožnje, koji može imati negativne učinke na okoliš i zdravlje ljudi. Stoga bi vozače tijekom osposobljavanja za vožnju trebalo naučiti kako da smanje svoj učinak na emisije i pripremiti ih na vožnju vozila s nultim emisijama.
- (13) Kako bi se građanima i osobama s boravištem u EU-u omogućilo da izravno koriste prednosti unutarnjeg tržišta bez nepotrebnih dodatnih administrativnih opterećenja, Uredbom (EU) 2018/1724 Europskog parlamenta i Vijeća⁵ predviđen je pristup internetskim postupcima relevantnima za funkcioniranje unutarnjeg tržišta, među ostalim za prekogranične korisnike. Informacije obuhvaćene ovom Direktivom već su obuhvaćene Prilogom I. Uredbi (EU) 2018/1724. Prilog II. toj uredbi trebalo bi izmijeniti kako bi se osiguralo da svaki podnositelj zahtjeva ima koristi od postupaka koji su u potpunosti dostupni putem interneta.

⁵ Uredba (EU) 2018/1724 Europskog parlamenta i Vijeća od 2. listopada 2018. o uspostavi jedinstvenog digitalnog pristupnika za pristup informacijama, postupcima, uslugama podrške i rješavanja problema te o izmjeni Uredbe (EU) br. 1024/2012 (SL L 295, 21.11.2018., str. 1.).

- (14) Vozačke dozvole trebale bi se kategorizirati prema vrstama vozila za koja omogućuju pravo na upravljanje. To bi trebalo učiniti na jasan i usklađen način, uz potpuno poštovanje tehničkih značajki tih vozila i vještina potrebnih za upravljanje njima.
- (15) U skladu s Konvencijom Ujedinjenih naroda o pravima osoba s invaliditetom od 13. prosinca 2006., čija je EU stranka od 21. siječnja 2011., trebalo bi donijeti posebne odredbe kako bi se osobama s invaliditetom olakšalo upravljanje vozilima. Stoga bi države članice, uz prethodni pristanak Komisije, trebale moći iz primjene članka 6. isključiti određene specifične vrste vozila s vlastitim pogonom.
- (16) Minimalnu dob kandidata za različite kategorije vozačkih dozvola trebalo bi utvrditi na razini Unije. Ipak, državama članicama trebalo bi omogućiti određivanje više dobne granice za upravljanje nekim kategorijama vozila s ciljem povećanja sigurnosti na cestama. U izuzetnim okolnostima državama članicama trebalo bi dopustiti određivanje niže dobne granice kako bi se u obzir uzele okolnosti u tim državama, posebno zato da bi se omogućilo upravljanje vozilima za vatrogasnu službu i održavanje javnog reda i mira ili radi provedbe pilot-projekata povezanih s novim tehnologijama za vozila.
- (17) Potrebno je uspostaviti sustav stupnjevanja, odnosno utvrditi da je pravo na vozačku dozvolu kategorije B preduvjet da bi kandidat stekao pravo na dobivanje dozvole neke druge kategorije, kao i istovrijednosti kategorija. Takav bi sustav trebao biti djelomično obvezujući za sve države članice, ali bi im također trebao omogućiti da ga međusobno primjenjuju na svojim državnim područjima. Državama članicama trebalo bi omogućiti i da utvrde određene istovrijednosti ograničene samo na njihovo državno područje.
- (18) Radi sigurnosti na cestama potrebno je utvrditi minimalne zahtjeve za izdavanje vozačke dozvole. Potrebno je uskladiti standarde za vozačke ispite i izdavanje dozvola. U tu je svrhu potrebno definirati znanja, vještine i ponašanje povezane s upravljanjem vozilima s vlastitim pogonom te na njima temeljiti vozački ispit, a usto utvrditi minimalne standarde u vezi s fizičkim i mentalnim sposobnostima za upravljanje takvim vozilima.
- (19) Prilikom izdavanja vozačke dozvole i u redovitim razmacima nakon toga, vozači vozila koja se koriste za prijevoz osoba ili robe trebaju dokazati da ispunjavaju minimalne standarde u pogledu fizičke i mentalne sposobnosti za upravljanje vozilom. Takve redovite kontrole u skladu s nacionalnim propisima o ispunjenju minimalnih standarda trebale bi doprinijeti slobodnom kretanju osoba, sprečavanju narušavanja tržišnog natjecanja i boljem razumijevanju posebne odgovornosti vozača takvih vozila. Državama članicama trebalo bi dopustiti uvođenje zdravstvenih pregleda kao jamstva ispunjenja minimalnih standarda fizičke i mentalne sposobnosti za upravljanje drugim vozilima s vlastitim pogonom. Ti bi se pregledi radi transparentnosti trebali podudarati s obnavljanjem vozačkih dozvola.
- (20) Kako bi se zajamčila ujednačena prava u cijeloj Uniji, i uzimajući u obzir pitanja sigurnosti na cestama, vozačke dozvole kategorija AM, A1, A2, A, B1 i B trebale bi imati valjanost od 15 godina, a dozvole kategorija C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 i D1E valjanost od pet godina. Državama članicama trebalo bi dopustiti da u iznimnim slučajevima utvrde kraća razdoblja valjanosti, kako je definirano ovom Direktivom.

- (21) Kako bi se državama članicama, i u opravdanim slučajevima cijeloj Uniji, omogućilo da reagiraju na krize zbog kojih nacionalna tijela ne mogu obnoviti vozačke dozvole čija bi valjanost u suprotnom istekla, trebalo bi omogućiti produljenje valjanosti takvih vozačkih dozvola na razdoblje koje je nužno potrebno.
- (22) Načelom „jedan imatelj – jedna dozvola” trebalo bi se spriječiti da jedna osoba posjeduje više od jedne fizičke vozačke dozvole. Međutim, to načelo trebalo bi proširiti kako bi se uzele u obzir tehničke posebnosti mobilnih vozačkih dozvola.
- (23) Radi sigurnosti na cestama države članice trebale bi moći primijeniti svoje nacionalne propise o oduzimanju, privremenom oduzimanju, obnavljanju i ukidanju vozačkih dozvola na sve imatelje dozvola koji imaju uobičajeno boravište na njihovu državnom području.
- (24) Vozači koji imaju vozačku dozvolu koju je izdala država članica u kojoj borave trebali bi, nakon zamjene vozačke dozvole koju je izdala treća zemlja, imati pravo na upravljanje vozilom u Uniji kao da su dozvolu izvorno dobili u Uniji. Takva zamjena mogla bi imati različite učinke na sigurnost na cestama i slobodno kretanje osoba.
- (25) Komisija bi trebala biti ovlaštena za donošenje odluke kojom se utvrđuje koje treće zemlje osiguravaju usporedivu razinu sigurnosti na cestama kao i Unija, a imateljima dozvola koje su izdale te zemlje pruža se mogućnost zamjene vozačkih dozvola pod sličnim uvjetima kao da ih je izdala država članica. Ti bi uvjeti trebali biti detaljni i jasno definirani za sve relevantne kategorije vozačkih dozvola.
- (26) Kad je riječ o vozačkim dozvolama koje izdaju treće zemlje koje nisu predmet takve odluke Komisije, ili u vezi s kojima ne postoji odluka kojom se izričito odobrava ili zabranjuje zamjena, države članice trebale bi ih moći zamijeniti u skladu sa svojim nacionalnim propisima, pod uvjetom da na zamijenjenoj dozvoli koriste odgovarajući kôd Unije. Ako imatelj takve dozvole prenese boravište u novu državu članicu, ta država ne bi trebala biti obvezna primijeniti načelo uzajamnog priznavanja te dozvole.
- (27) Turizam radi dobivanja vozačke dozvole, odnosno praksa promjene boravišta radi stjecanja nove vozačke dozvole da bi se izbjegli učinci zabrane vožnje na snazi u drugoj državi članici, raširena je pojava koja negativno utječe na sigurnost na cestama. Vozači zbog promjene boravišta ne bi smjeli biti izuzeti od obveze da ponovno steknu pravo na upravljanje vozilom ili vozačku dozvolu. Istovremeno treba pojasniti da se građanima smije izreći zabrana upravljanja vozilom na neodređeno razdoblje zbog njihova ponašanja samo ako je to opravdano te da bi učinak takve odluke trebao biti ograničen samo na državno područje države članice koja ju je izdala.
- (28) Za određene kategorije vozačkih dozvola trebalo bi uvesti sustav vožnje uz pratnju na razini Unije kako bi se poboljšala sigurnost na cestama. Pravila tog sustava trebala bi omogućiti da kandidati steknu vozačke dozvole odgovarajućih kategorija prije nego što dosegnu propisanu minimalnu dob. Međutim, te bi se vozačke dozvole trebale moći koristiti samo u pratnji iskusnog vozača. U takvim situacijama države članice trebale bi moći, radi sigurnosti na cestama, odrediti strože uvjete i pravila na svojem državnom području u vezi s vozačkim dozvolama koje su izdale.
- (29) Sustav vožnje uz pratnju trebao bi, ne dovodeći u pitanje njegov opći cilj poboljšanja sigurnosti na cestama, doprinijeti tome da zanimanje vozača kamiona postane pristupačnije i privlačnije mlađim generacijama kako bi se povećao izbor zanimanja

koja su im dostupna i pomoglo u rješavanju problema nedostatka vozača u Uniji. Stoga bi se njime trebale obuhvatiti vozačke dozvole kategorije C, kao i dozvole kategorije B koje su im preduvjet.

- (30) Trebalo bi osigurati da vozači koji su nedavno stekli vozačku dozvolu određene kategorije ne ugrožavaju sigurnost na cestama zbog manjka iskustva. Za nove vozače trebalo bi uvesti razdoblje probnog upravljanja vozilom od dvije godine tijekom kojeg bi trebali podlijegati strožim pravilima i sankcijama u cijeloj Uniji ako prekrše ta pravila zbog utjecaja alkohola. Sankcije za takvo ponašanje trebale bi biti učinkovite, proporcionalne, odvraćajuće i nediskriminirajuće, a njihova težina trebala bi u najvećoj mogućoj mjeri odražavati srednjoročne i dugoročne ciljeve Unije, odnosno da se smrtni slučajevi i teške ozljede smanje za polovinu i gotovo iskorijene. Kad je riječ o drugim ograničenjima za nove vozače, države članice trebale bi moći slobodno primjenjivati dodatna pravila na svojem državnom području.
- (31) Potrebno je odrediti minimalne standarde za zanimanje ovlaštenog ispitivača i zahtjeve za osposobljavanje ovlaštenog ispitivača kako bi se produbila znanja i poboljšale vještine ovlaštenih ispitivača, osiguralo objektivnije ocjenjivanje kandidata za dobivanje vozačke dozvole i povećala usklađenost vozačkih ispita. Komisija bi trebala biti ovlaštena za donošenje delegiranih akata radi izmjene tih minimalnih standarda i njihove prilagodbe tehničkom, operativnom ili znanstvenom napretku u tom području kada to postane potrebno.
- (32) Koncept uobičajenog boravišta trebalo bi definirati na način kojim se omogućuje rješavanje problema koji se javljaju kad nije moguće steći uobičajeno boravište na temelju poslovnih ili obiteljskih veza. Kandidatima je nužno omogućiti polaganje ispita znanja ili praktičnog ispita u državi članici državljanstva u slučajevima kad država članica njihova uobičajenog boravišta ne omogućuje polaganje tih ispita na službenom jeziku države članice državljanstva. Potrebno je utvrditi posebna pravila za diplomate i njihove obitelji ako zbog svoje misije moraju dulje vrijeme živjeti u inozemstvu.
- (33) Države članice trebale bi si međusobno pomagati u provedbi ove Direktive. Kad je to moguće, za pružanje pomoći trebale bi koristiti mrežu EU-a za vozačke dozvole. Mreža EU-a za vozačke dozvole, koja se obično naziva „RESPER”, središnja je točka za razmjenu informacija među nacionalnim tijelima odgovornima za izdavanje vozačkih dozvola i olakšavanje provedbe ove Direktive.
- (34) Cilj je mreže EU-a za vozačke dozvole zajamčiti priznavanje dokumenata i prava stečenih u državama članicama, boriti se protiv krivotvorenja dokumenata, izbjeći izdavanje višestrukih dozvola i olakšati provedbu zabrana vožnje. Konkretno, države članice trebale bi moći sustavno provjeravati jesu li uklonjeni uzroci koji su doveli do prethodno uvedenih ograničenja, privremenih oduzimanja, oduzimanja ili ukidanja vozačke dozvole ili prava na upravljanje vozilom. Uporabu sustava RESPER za provedbu drugih akata Unije trebalo bi dopustiti samo ako je ta uporaba izričito predviđena ovom Direktivom.
- (35) Kako bi se omogućila izrada korisnih izvješća o provedbi ove Direktive, Komisija bi trebala svake godine primati informacije o broju izdanih, obnovljenih, nadomještenih, oduzetih i zamijenjenih vozačkih dozvola za svaku kategoriju, uključujući podatke o izdavanju i korištenju mobilnih vozačkih dozvola.

- (36) Kako bi se ostvarili ciljevi ove Direktive, posebno kako bi se njezini prilozi prilagodili tehničkom, operativnom ili znanstvenom napretku, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a u vezi s izmjenom dijelova A, B i D Priloga I., kojima se uređuju specifikacije fizičkih vozačkih dozvola; izmjenom dijela C Priloga I., kojim se utvrđuju specifikacije za mobilne vozačke dozvole; izmjenom dijela E Priloga I., kojim se utvrđuju pravila o primjenjivim nacionalnim kodovima i kodovima Unije; izmjenom priloga II., III., V. i VI., u kojima se utvrđuju određeni minimalni zahtjevi u vezi s izdavanjem, valjanosti i obnavljanjem vozačkih dozvola; te izmjenom Priloga IV., kojim se utvrđuju minimalni standardi za ovlaštene ispitivače. Te ovlasti trebale bi se dodijeliti na razdoblje od pet godina, s obzirom na čest tehnički, operativni i znanstveni napredak u područjima na koja se odnose ti prilozi. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.⁶ Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.
- (37) U kontekstu postupne digitalizacije i automatizacije, sve strožih zahtjeva u pogledu smanjenja emisija u cestovnom prometu te stalnog tehnološkog napretka vozila s vlastitim pogonom, svi vozači moraju biti upoznati s najnovijim informacijama o sigurnosti na cestama i održivosti. Promicanjem cjeloživotnog osposobljavanja može se osigurati da iskusni vozači kontinuirano unapređuju svoje vještine s obzirom na sigurnost na cestama, nove tehnologije i ekološki način vožnje, kojim se poboljšava učinkovitost potrošnje goriva i smanjuju emisije, te upravljanje brzinom.
- (38) Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za provedbu ove Direktive, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za određivanje značajki interoperabilnosti i sigurnosnih mjera primjenjivih na QR kodove uvedene na fizičke vozačke dozvole; odredbi povezanih s interoperabilnosti, sigurnosti i ispitivanjem mobilnih vozačkih dozvola; produljenja razdoblja valjanosti vozačkih dozvola u Uniji u slučaju krize; sadržaja samoprocjene u vezi s fizičkom i mentalnom sposobnosti koju treba provesti za vozače 1. skupine; uvjeta za zamjenu vozačkih dozvola iz trećih zemalja za vozačke dozvole izdane u državama članicama bez evidentiranja te zamjene na vozačkim dozvolama; te interoperabilnosti između nacionalnih sustava povezanih s mrežom EU-a za vozačke dozvole i zaštitu osobnih podataka koji se razmjenjuju u tom kontekstu. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća⁷.

⁶ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

⁷ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

- (39) Radi dosljednosti trebalo bi izmijeniti Direktivu (EU) 2022/2561 Europskog parlamenta i Vijeća⁸, koja se odnosi na određena pitanja obuhvaćena ovom Direktivom, i Uredbu (EU) 2018/1724.
- (40) Direktivu 126/2006/EZ i Uredbu Komisije (EU) br. 383/2012⁹ trebalo bi staviti izvan snage.
- (41) S obzirom na to da države članice ne mogu dostatno ostvariti ciljeve ove Direktive jer bi pravila kojima se uređuju izdavanje, obnavljanje, nadomještanje i zamjena vozačkih dozvola dovela do toliko različitih zahtjeva da se ne bi mogla osigurati razina sigurnosti na cestama i slobodnog kretanja građana koji su predviđeni usklađenim pravilima, ti se ciljevi mogu bolje ostvariti na razini Unije utvrđivanjem minimalnih zahtjeva. Stoga Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj Uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (42) Provedeno je savjetovanje s Europskim nadzornikom za zaštitu podataka u skladu s člankom 42. stavkom 1. Uredbe (EU) 2018/1725 te je on dao mišljenje [DD/MM/GGGG].
- (43) U skladu sa Zajedničkom političkom izjavom država članica i Komisije od 28. rujna 2011. o dokumentima s objašnjenjima¹⁰, države članice obvezale su se da će u opravdanim slučajevima uz obavijest o svojim mjerama za prenošenje priložiti jedan ili više dokumenata u kojima se objašnjava veza između sastavnih dijelova direktive i odgovarajućih dijelova nacionalnih instrumenata za prenošenje. U pogledu ove Direktive zakonodavac smatra opravdanim dostavljanje takvih dokumenata.

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Predmet i područje primjene

1. Ovom Direktivom utvrđuju se zajednička pravila o:
 - (a) kategorijama vozačkih dozvola te obrascima i standardima za vozačke dozvole;
 - (b) izdavanju, valjanosti, obnavljanju i uzajamnom priznavanju vozačkih dozvola;
 - (c) određenim aspektima zamjene, nadomještanja, oduzimanja, ograničavanja, privremenog oduzimanja i ukidanja vozačkih dozvola;
 - (d) određenim aspektima koji se primjenjuju na nove vozače.

⁸ Direktiva (EU) 2022/2561 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2022. o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika (SL L 330, 23.12.2022., str. 46.).

⁹ Uredba Komisije (EU) br. 383/2012 od 4. svibnja 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva za vozačke dozvole opremljene medijem za pohranu podataka (mikročipom) (SL L 120, 5.5.2012., str. 1.).

¹⁰ SL C 369, 17.12.2011., str. 14.

2. Ova Direktiva ne primjenjuje se na vozila s vlastitim pogonom koja se kreću na kotačima ili gusjenicama i imaju najmanje dvije osovine, čija je glavna funkcija u njihovoj vučnoj snazi i koja su konstruirana prije svega za vuču, guranje, prijevoz ili upravljanje određenim alatima, strojevima ili prikolicama koji se koriste u vezi s poljoprivrednim ili šumarskim radovima i čija je upotreba za prijevoz osoba ili robe cestom ili za cestovnu vuču vozila koja se koriste za prijevoz osoba ili robe samo sekundarna funkcija.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Direktive primjenjuju se sljedeće definicije:

- (1) „vozačka dozvola” znači elektronička ili fizička isprava kojom se potvrđuje pravo na upravljanje vozilima s vlastitim pogonom i u kojoj se navode uvjeti pod kojima je imatelj ovlašten za upravljanje vozilom;
- (2) „fizička vozačka dozvola” znači vozačka dozvola u fizičkom obliku, izdana u skladu s člankom 4.;
- (3) „mobilna vozačka dozvola” znači vozačka dozvola u digitalnom obliku, izdana u skladu s člankom 5.;
- (4) „vozilo s vlastitim pogonom” znači svako vozilo koje ima vlastiti pogon i kreće se cestom pomoću vlastite snage, osim vozila koja se kreću tračnicama;
- (5) „vozilo na dva kotača” znači vozilo iz članka 4. stavka 2. točke (a) Uredbe (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća¹¹;
- (6) „vozilo na tri kotača” znači vozilo iz članka 4. stavka 2. točke (b) Uredbe (EU) br. 168/2013;
- (7) „laki četverocikl” znači vozilo iz članka 4. stavka 2. točke (f) Uredbe (EU) br. 168/2013;
- (8) „motocikl” znači vozilo na dva kotača s bočnom prikolicom ili bez nje, kako je navedeno u članku 4. stavku 2. točkama (c) i (d) Uredbe (EU) br. 168/2013;
- (9) „motorni tricikl” znači vozilo s tri simetrično postavljena kotača iz članka 4. stavka 2. točke (e) Uredbe (EU) br. 168/2013;
- (10) „motorno vozilo” znači svako vozilo s vlastitim pogonom koje se uobičajeno koristi za prijevoz osoba ili robe cestom ili za cestovnu vuču vozila koja se koriste za prijevoz osoba ili robe. Ovaj pojam uključuje trolejbuse, tj. vozila priključena na električni vodič koja ne voze po tračnicama;

¹¹ Uredba (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. siječnja 2013. o homologaciji i nadzoru tržišta vozila na dva ili tri kotača i četverocikala (SL L 60, 2.3.2013., str. 52.).

- (11) „teški četverocikl” znači vozilo iz članka 4. stavka 2. točke (g) Uredbe (EU) br. 168/2013;
- (12) „zabrana vožnje” znači svaka odluka koja dovede do oduzimanja, ukidanja, ograničavanja ili privremenog oduzimanja vozačke dozvole ili prava na upravljanje vozilom vozaču vozila s vlastitim pogonom i koja više ne podliježe pravu na žalbu. Ta mjera može predstavljati primarnu, sekundarnu ili dodatnu sankciju ili sigurnosnu mjeru.

Članak 3.

Standardne specifikacije Unije za vozačke dozvole i uzajamno priznavanje

1. Države članice osiguravaju da se njihove nacionalne vozačke dozvole izdaju u skladu s odredbama ove Direktive i da su usklađene sa standardnim specifikacijama Unije i drugim kriterijima na temelju:
 - (a) članka 4. za fizičke vozačke dozvole;
 - (b) članka 5. za mobilne vozačke dozvole.
2. Države članice osiguravaju da su fizičke i mobilne vozačke dozvole izdane istoj osobi potpuno istovjetne i da je na njima naveden isti skup prava i uvjeta pod kojima je ta osoba ovlaštena za upravljanje vozilom.
3. Države članice ne smiju od podnositelja zahtjeva zahtijevati da kao preduvjet posjeduje fizičku ili mobilnu vozačku dozvolu prilikom izdavanja, nadomještanja, obnavljanja ili zamjene vozačke dozvole u drugom obliku.
4. Države članice dužne su do [datum donošenja + 4 godine] osigurati da se automatski izdaju samo mobilne vozačke dozvole. Do tog datuma države članice mogu odlučiti hoće li izdavati mobilne vozačke dozvole.
5. Odstupajući od stavka 4. države članice na zahtjev podnositelja zahtjeva osiguravaju mogućnost da se umjesto mobilne vozačke dozvole, ili zajedno s mobilnom vozačkom dozvolom, izda fizička vozačka dozvola.
6. Države članice uzajamno priznaju vozačke dozvole koje su izdale.
7. Odstupajući od stavka 6. države članice uzajamno priznaju samo mobilne vozačke dozvole izdane nakon [datum donošenja + 3 godine] u skladu s člankom 5. Mobilne vozačke dozvole koje su izdane prije tog datuma, ali ispunjavaju zahtjeve iz članka 5., uzajamno se priznaju nakon tog datuma.

Članak 4.

Fizičke vozačke dozvole

1. Države članice izdaju fizičke vozačke dozvole na temelju standardnih specifikacija Unije utvrđenih u Prilogu I. dijelu A1.

2. Države članice poduzimaju sve potrebne korake kako bi izbjegle svaku opasnost od krivotvorenja vozačkih dozvola, među ostalim obrazaca vozačkih dozvola izdanih prije stupanja na snagu ove Direktive. O tome izvješćuju Komisiju.

Fizička vozačka dozvola mora se zaštititi od krivotvorenja primjenom standardnih specifikacija Unije utvrđenih u Prilogu I. dijelu A2. Države članice mogu uvesti dodatne sigurnosne značajke.

3. Kad imatelj valjane fizičke vozačke dozvole koja nema razdoblje valjanosti stekne uobičajeno boravište u državi članici koja nije država koja je izdala tu vozačku dozvolu, država članica domaćin može primijeniti razdoblje valjanosti utvrđeno u članku 10. stavku 2. tako da nakon isteka dvije godine od datuma na koji je imatelj stekao uobičajeno boravište na njezinu državnom području obnovi vozačku dozvolu.
4. Države članice osiguravaju da do 19. siječnja 2030. sve izdane fizičke vozačke dozvole i one koje su u optjecaju ispunjavaju sve zahtjeve ove Direktive.
5. Države članice mogu odlučiti uvesti medij za pohranu (mikročip) kao dio fizičke vozačke dozvole. Ako država članica odluči uvesti mikročip kao dio fizičke vozačke dozvole i ako je tako predviđeno njezinim nacionalnim propisima u vezi s vozačkim dozvolama, može odlučiti na mikročip pohranjivati i dodatne podatke uz one navedene u Prilogu I. dijelu D.

Kad države članice uvedu mikročip kao dio fizičke vozačke dozvole dužne su primjenjivati tehničke zahtjeve utvrđene u Prilogu I. dijelu B. Države članice mogu uvesti dodatne sigurnosne značajke.

Države članice obavješćuju Komisiju ako odluče uključiti mikročip na fizičke vozačke dozvole, ili o bilo kakvoj promjeni u vezi s takvom odlukom, u roku od tri mjeseca od njezina donošenja. Države članice koje su već uvele mikročip na fizičke vozačke dozvole o tome obavješćuju Komisiju u roku od tri mjeseca od datuma stupanja na snagu ove Direktive.

6. Ako ne uvedu mikročip kao dio fizičke vozačke dozvole, države članice isto tako mogu odlučiti, na mjestu namijenjenom za tu svrhu, otisnuti QR kôd na fizičke vozačke dozvole koje izdaju. QR kôd omogućuje provjeru vjerodostojnosti informacija navedenih na fizičkoj vozačkoj dozvoli.
7. Države članice osiguravaju da subjekt koji provodi provjeru ne zadržava osobne podatke potrebne za provjeru informacija navedenih na fizičkoj vozačkoj dozvoli i da tijelo izdavatelj vozačke dozvole ne bude obaviješteno o postupku provjere.

Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuju detaljne odredbe u vezi sa značajkama interoperabilnosti i sigurnosnim mjerama s kojima mora biti usklađen QR kôd otisnut na fizičkim vozačkim dozvolama. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 22. stavka 2.

Države članice obavješćuju Komisiju o svakoj mjeri čiji je cilj uvođenje QR koda na vozačke dozvole ili o svakoj promjeni tih mjera u roku od tri mjeseca od njezina donošenja.

8. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 21. radi izmjene Priloga I. dijelova A, B i D, prema potrebi kako bi se uzeo u obzir tehnički, operativni ili znanstveni napredak.

Članak 5.

Mobilne vozačke dozvole

1. Države članice izdaju mobilne vozačke dozvole na temelju standardnih specifikacija Unije utvrđenih u Prilogu I. dijelu C.
2. Kako bi se omogućila provjera postojanja prava na upravljanje vozilom imatelja vozačke dozvole, države članice osiguravaju da elektroničke aplikacije uspostavljene za mobilne vozačke dozvole budu besplatno dostupne osobama koje imaju uobičajeno boravište na njihovu državnom području ili osobama koje imaju pravo imati mobilne vozačke dozvole koje su one izdale.

Te se aplikacije temelje na europskim lisnicama za digitalni identitet u skladu s Uredbom (EU) br. 910/2014 Europskog parlamenta i Vijeća¹².

3. Države članice objavljuju i redovito ažuriraju popis dostupnih elektroničkih aplikacija koje su uspostavljene i održavaju se za potrebe ovog članka.

Države članice osiguravaju da elektroničke aplikacije ne sadržavaju ili, u slučaju korištenja pristupnog niza, ne stavljaju na raspolaganje više podataka od onih navedenih u Prilogu I. dijelu D.

4. Države članice stavljaju na raspolaganje informacije potrebne za pristup nacionalnim sustavima iz Priloga I. dijela C koje se koriste za provjeru mobilnih vozačkih dozvola i međusobno se obavješćuju o njima.

Države članice osiguravaju da subjekt koji provodi provjeru ne zadržava osobne podatke potrebne za provjeru prava imatelja mobilne vozačke dozvole na upravljanje vozilom i da tijelo izdavatelj vozačke dozvole obrađuje informacije dobivene putem obavijesti samo za potrebe odgovaranja na zahtjev za provjeru.

5. Države članice obavješćuju Komisiju o popisu relevantnih nacionalnih sustava ovlaštenih za izdavanje podataka i pristupnih nizova za mobilne vozačke dozvole. Komisija na siguran način stavlja na raspolaganje javnosti popis tih nacionalnih sustava država članica, u elektronički potpisanom ili pečaćenom obliku prikladnom za automatiziranu obradu.
6. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 21. radi izmjene Priloga I. dijela C, prema potrebi kako bi se uzeo u obzir tehnički, operativni ili znanstveni napredak.

¹² Uredba (EU) br. 910/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. srpnja 2014. o elektroničkoj identifikaciji i uslugama povjerenja za elektroničke transakcije na unutarnjem tržištu (SL L 257, 28.8.2014., str. 73.).

7. Komisija do [datum donošenja + 18 mjeseci] donosi provedbene akte kojima se utvrđuju detaljne odredbe u vezi s interoperabilnosti, sigurnosti i ispitivanjem mobilnih vozačkih dozvola, uključujući elemente provjere i sučelje s nacionalnim sustavima. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 22. stavka 2.

Članak 6.

Kategorije dozvola

1. Vozačkom dozvolom stječe se pravo na upravljanje vozilima s vlastitim pogonom sljedećih kategorija:
- (a) mopedi:
- kategorija AM:
- vozila na dva ili tri kotača najveće konstrukcijske brzine ne veće od 45 km/h (osim vozila čija je najveća konstrukcijska brzina manja ili jednaka 25 km/h),
 - laki četverocikli;
- (b) motocikli i motorni tricikli:
- i. kategorija A1:
- motocikli s cilindrom čiji obujam nije veći od 125 cm³, snage ne veće od 11 kW i s omjerom snage i težine ne većim od 0,1 kW/kg,
 - motorni tricikli snage ne veće od 15 kW;
- ii. kategorija A2:
- motocikli snage ne veće od 35 kW i s omjerom snage i težine koji nije veći od 0,2 kW/kg i koji ne proizlazi iz vozila snage veće od 70 kW;
- iii. kategorija A:
- motocikli,
 - motorni tricikli snage veće od 15 kW;
- (c) motorna vozila:
- i. kategorija B1:
- teški četverocikli.

Kategorija B1 nije obvezna; u državama članicama koje ne uvedu tu kategoriju vozačkih dozvola za upravljanje takvim vozilima zahtijeva se vozačka dozvola kategorije B;

države članice mogu odlučiti uvesti tu kategoriju isključivo za vozila iz članka 9. stavka 4. prvog podstavka točke (c) i pod uvjetima predviđenima u tom stavku. Ako država članica tako odluči, tu činjenicu na vozačkoj dozvoli označava pomoću koda Unije 60.03;

ii. kategorija B:

- motorna vozila čija najveća dopuštena masa nije veća od 3 500 kg, konstruirana i izrađena za prijevoz najviše osam putnika uz vozača,
- motorna vozila u ovoj kategoriji mogu se kombinirati s prikolicom čija najveća dopuštena masa nije veća od 750 kg.

Ne dovodeći u pitanje odredbe propisa o homologaciji za predmetna vozila, motorna vozila u ovoj kategoriji mogu se kombinirati s prikolicom čija je najveća dopuštena masa veća od 750 kg, pod uvjetom da najveća dopuštena masa te kombinacije nije veća od 4 250 kg. U slučaju da je masa takve kombinacije veća od 3 500 kg, države članice, u skladu s odredbama Priloga V., propisuju da se takvom kombinacijom može upravljati samo nakon:

- završenog osposobljavanja, ili
- položenog ispita vještina i ponašanja.

Države članice mogu zahtijevati ispunjenje oba uvjeta, tj. završeno osposobljavanje i položen ispit vještina i ponašanja.

Države članice naznačuju pravo na upravljanje takvom kombinacijom na vozačkoj dozvoli pomoću odgovarajućeg koda Unije navedenog u Prilogu I. dijelu E;

iii. kategorija BE:

- ne dovodeći u pitanje odredbe propisa o homologaciji za predmetna vozila, kombinacija vozila koja se sastoji od vučnog vozila kategorije B i prikolice ili poluprikolice, pri čemu najveća dopuštena masa prikolice ili poluprikolice ne prelazi 3 500 kg;

iv. kategorija C1:

- motorna vozila, osim onih iz kategorija D1 ili D, čija je najveća dopuštena masa veća od 3 500 kg, ali nije veća od 7 500 kg, i koja su konstruirana i izrađena za prijevoz najviše osam putnika uz vozača,
- motorna vozila ove kategorije mogu se kombinirati s prikolicom čija najveća dopuštena masa nije veća od 750 kg;

v. kategorija C1E:

- ne dovodeći u pitanje odredbe propisa o homologaciji za predmetna vozila, kombinacija vozila koja se sastoji od vučnog vozila kategorije C1 i njegove

prikolice ili poluprikolice čija je najveća dopuštena masa veća od 750 kg, pod uvjetom da dopuštena masa kombinacije vozila nije veća od 12 000 kg,

- ne dovodeći u pitanje odredbe propisa o homologaciji za predmetna vozila, kombinacija vozila koja se sastoji od vučnog vozila kategorije B i njegove prikolice ili poluprikolice čija je najveća dopuštena masa veća od 3 500 kg, pod uvjetom da dopuštena masa kombinacije vozila nije veća od 12 000 kg;

vi. kategorija C:

- motorna vozila, osim onih kategorije D1 ili D, čija je najveća dopuštena masa veća od 3 500 kg i koja su konstruirana i izrađena za prijevoz najviše osam putnika uz vozača,
- motorna vozila u ovoj kategoriji mogu se kombinirati s prikolicom čija najveća dopuštena masa nije veća od 750 kg;

vii. kategorija CE:

- ne dovodeći u pitanje odredbe propisa o homologaciji za predmetna vozila, kombinacija vozila koja se sastoji od vučnog vozila kategorije C i njegove prikolice ili poluprikolice čija je najveća dopuštena masa veća od 750 kg;

viii. kategorija D1:

- motorna vozila konstruirana i izrađena za prijevoz najviše 16 putnika uz vozača i čija najveća dužina nije veća od 8 metara,
- motorna vozila ove kategorije mogu se kombinirati s prikolicom čija najveća dopuštena masa nije veća od 750 kg;

ix. kategorija D1E:

- ne dovodeći u pitanje odredbe propisa o homologaciji za predmetna vozila, kombinacija vozila koja se sastoji od vučnog vozila kategorije D1 i prikolice čija je najveća dopuštena masa veća od 750 kg;

x. kategorija D:

- motorna vozila konstruirana i izrađena za prijevoz najviše osam putnika uz vozača; motorna vozila kojima se može upravljati s dozvolom kategorije D mogu se kombinirati s prikolicom čija najveća dopuštena masa nije veća od 750 kg;

xi. kategorija DE:

- ne dovodeći u pitanje odredbe propisa o homologaciji za predmetna vozila, kombinacija vozila koja se sastoji od vučnog vozila kategorije D i prikolice čija je najveća dopuštena masa veća od 750 kg.

2. Uz prethodnu suglasnost Komisije, koja procjenjuje učinak predložene mjere na sigurnost na cestama, države članice iz primjene ovog članka mogu izuzeti određene

posebne vrste vozila s vlastitim pogonom, kao što su posebna vozila za osobe s invaliditetom.

Države članice iz primjene ove Direktive mogu izuzeti vrste vozila koja koriste oružane snage ili civilna zaštita ili koja su pod njihovim nadzorom. O tome izvješćuju Komisiju.

Članak 7.

Minimalna dob

1. Minimalna dob za izdavanje vozačke dozvole je sljedeća:
 - (a) 16 godina za kategorije AM, A1 i B1;
 - (b) 18 godina za kategorije A2, B, BE, C1 i C1E;
 - (c) za kategoriju A:
 - i. 20 godina za motocikle. Međutim, vožnja motocikala te kategorije dopuštena je samo osobama s najmanje dvije godine iskustva vožnje motocikala s dozvolom za kategoriju A2. Ispunjavanje uvjeta od dvije godine iskustva nije nužno ako kandidat ima najmanje 24 godine;
 - ii. 21 godina za motorne tricikle snage veće od 15 kW;
 - (d) 21 godina za kategorije C, CE, D1 i D1E;
 - (e) 24 godine za kategorije D i DE.
2. Države članice mogu odrediti nižu ili višu minimalnu dob za izdavanje vozačkih dozvola:
 - (a) za kategoriju AM mogu je sniziti na 14 godina ili povisiti na 18 godina;
 - (b) za kategoriju B1 mogu je povisiti na 18 godina;
 - (c) za kategoriju A1 mogu je povisiti na 18 godina, pod uvjetom da su ispunjena sljedeća dva uvjeta:
 - i. postoji razlika od dvije godine između minimalne dobi za kategoriju A1 i minimalne dobi za kategoriju A2;
 - ii. zahtijeva se najmanje dvije godine iskustva vožnje motocikala kategorije A2 prije mogućnosti stjecanja dozvole za upravljanje motociklima kategorije A, kako je navedeno u stavku 1. točki (c) podtočki i.;
 - (d) za kategorije B i BE mogu je sniziti na 17 godina.
3. Države članice mogu sniziti minimalnu dob za kategoriju C na 18 godina i za kategoriju D na 21 godinu, za:

- (a) vozila koja koristi vatrogasna služba i vozila koja se koriste za održavanje javnog reda i mira;
 - (b) vozila koja provode ispitivanja na cesti u svrhu popravka ili održavanja.
4. Vozačke dozvole koje se izdaju u skladu sa stavcima 2. i 3. valjane su samo na državnom području države članice koja dozvolu izdaje dok imatelj dozvole ne dosegne minimalnu dob utvrđenu u stavku 1.

Države članice mogu na svojem državnom području priznati valjanost vozačkih dozvola izdanih vozačima mlađima od minimalne dobi utvrđene u stavku 1.

5. Odstupajući od stavka 1. točaka (d) i (e) ovog članka, ako kandidat posjeduje svjedodžbu o stručnoj osposobljenosti iz članka 6. Direktive (EU) 2022/2561, minimalna dob za izdavanje vozačke dozvole je sljedeća:
- (a) za kategorije C i CE minimalna dob predviđena člankom 5. stavkom 2. točkom (a) podtočkom i. Direktive (EU) 2022/2561;
 - (b) za kategorije D1 i D1E minimalna dob predviđena člankom 5. stavkom 3. točkom (a) podtočkom i. drugim odlomkom te direktive;
 - (c) za kategorije D i DE minimalna dob predviđena člankom 5. stavkom 3. točkom (a) podtočkom i. prvim odlomkom, člankom 5. stavkom 3. točkom (a) podtočkom ii. prvim odlomkom i člankom 5. stavkom 3. točkom (b) te direktive.

Ako u skladu s člankom 5. stavkom 3. točkom (a) podtočkom i. drugim odlomkom ili člankom 5. stavkom 3. točkom (a) podtočkom ii. drugim odlomkom Direktive (EU) 2022/2561 država članica odobri upravljanje vozilom na svojem državnom području od niže dobi, valjanost vozačke dozvole ograničena je na državno područje države članice koja izdaje vozačku dozvolu, sve dok imatelj dozvole ne dosegne odgovarajuću minimalnu dob iz prvog podstavka ovog stavka i dobije svjedodžbu o stručnoj osposobljenosti.

Članak 8.

Uvjeti i ograničenja

1. Države članice obvezne su označiti vozačke dozvole koje se izdaju osobama kojima je upravljanje vozilom dopušteno pod jednim ili više uvjeta. Države članice u tu svrhu upotrebljavaju odgovarajuće kodove Unije predviđene u Prilogu I. dijelu E. Mogu upotrijebiti i nacionalne kodove za uvjete koji nisu obuhvaćeni Prilogom I. dijelom E.

Ako je zbog tjelesne nesposobnosti dopušteno upravljanje samo određenim vrstama vozila ili vozilima prilagođenima kako bi se nadoknadila takva nesposobnost, ispit vještina i ponašanja predviđen u članku 10. stavku 1. provodi se u takvom vozilu.

2. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 21. radi izmjene Priloga I. dijela E, prema potrebi kako bi se uzeo u obzir tehnički, operativni ili znanstveni napredak.

Članak 9.

Stupnjevanje i istovrijednosti kategorija

1. Vozačke dozvole za kategorije BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D i DE izdaju se samo vozačima koji već imaju pravo upravljati vozilima kategorije B.
2. Valjanost vozačkih dozvola određuje se kako slijedi:
 - (a) dozvole izdane za kategorije C1E, CE, D1E ili DE valjane su samo za kombinacije vozila kategorije BE;
 - (b) dozvole izdane za kategoriju CE valjane su za kategoriju DE sve dok njihovi imatelji imaju pravo upravljati vozilima kategorije D;
 - (c) dozvole izdane za kategoriju C1E ili CE valjane su za kategoriju D1E sve dok njihovi imatelji imaju pravo upravljati vozilima kategorije D1;
 - (d) dozvole izdane za kategorije CE i DE valjane su za kombinacije vozila u kategorijama C1E i D1E;
 - (e) dozvole izdane za bilo koju kategoriju valjane su za vozila kategorije AM. Međutim, država članica može za vozačke dozvole izdane na svojem državnom području ograničiti istovrijednosti za kategoriju AM na kategorije A1, A2 i A ako ta država članica uvede praktični ispit kao uvjet za dobivanje kategorije AM;
 - (f) dozvole izdane za kategoriju A2 valjane su i za kategoriju A1;
 - (g) dozvole izdane za kategorije A, B, C ili D valjane su i za kategorije A1, A2, B1, C1 ili D1;
 - (h) vozačka dozvola za kategoriju B bit će valjana, dvije godine nakon prvog izdavanja, za upravljanje vozilima s pogonom na alternativna goriva iz članka 2. Direktive Vijeća 96/53/EZ¹³ najveće dopuštene mase veće od 3 500 kg, ali ne veće od 4 250 kg bez prikolice.
3. Države članice mogu za vožnju na svojem državnom području odobriti sljedeće istovrijednosti:
 - (a) motorni tricikli s dozvolom za kategoriju B, za motorne tricikle snage veće od 15 kW, pod uvjetom da imatelj dozvole kategorije B ima najmanje 21 godinu;

¹³ Direktiva Vijeća 96/53/EZ od 25. srpnja 1996. o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice (SL L 235, 17.9.1996., str. 59.).

- (b) motocikli kategorije A1 s dozvolom za kategoriju B.

Istovrijednosti predviđene prvim podstavkom uzajamno se priznaju u državi članici koja ih je odobrila.

Države članice na vozačkoj dozvoli ne navode da imatelj ima pravo upravljati vozilima iz prvog podstavka, osim uz pomoć odgovarajućih kodova Unije navedenih u Prilogu I. dijelu E.

Države članice bez odgode obavješćuju Komisiju o istovrijednostima iz prvog podstavka koje su odobrene na njihovu državnom području, među ostalim o nacionalnim kodovima koji su se mogli upotrebljavati prije stupanja na snagu ove Direktive. Komisija te informacije stavlja na raspolaganje državama članicama radi olakšavanja primjene ovog stavka.

4. Države članice mogu odobriti vožnju sljedećih kategorija vozila na svojem državnom području:

- (a) vozila kategorije D1 najveće dopuštene mase od 3 500 kg, bez posebne opreme namijenjene prijevozu osoba s invaliditetom, vozačima starijima od 21 godine koji imaju vozačku dozvolu izdanu za kategoriju B, najmanje dvije godine nakon što je ta dozvola prvi put izdana i pod uvjetom da vozila koriste neprofitna tijela za socijalne svrhe i da vozač pruža svoje usluge dobrovoljno;

- (b) vozila najveće dopuštene mase veće od 3 500 kg, vozačima starijima od 21 godine koji imaju vozačku dozvolu izdanu za kategoriju B, najmanje dvije godine nakon prvog izdavanja te dozvole, pod uvjetom da su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

i. ta se vozila u stanju mirovanja upotrebljavaju samo kao prostori za učenje ili rekreaciju;

ii. upotrebljavaju ih neprofitna tijela u socijalne svrhe;

iii. prenamijenjena su tako da se ne mogu koristiti za prijevoz više od devet osoba ni za prijevoz robe osim one koja je nužno potrebna za njihovu namjenu;

- (c) vozila kategorije B najveće dopuštene mase od 2 500 kg i najveće brzine fizički ograničene na 45 km/h, vozačima mlađima od 21 godine koji imaju vozačku dozvolu kategorije B1.

Države članice na vozačkoj dozvoli ne navode da imatelj ima pravo upravljati vozilima iz prvog podstavka točaka (a) i (b), osim uz pomoć odgovarajućih nacionalnih kodova.

Države članice obavješćuju Komisiju o svakom odobrenju izdanom u skladu s ovim stavkom.

Članak 10.

Izdavanje, valjanost i obnavljanje

1. Vozačke dozvole izdaju se samo podnositeljima zahtjeva koji ispunjavaju sljedeće uvjete:

- (a) položili su ispit vještina i ponašanja i ispit znanja te su zadovoljili minimalne standarde fizičke i mentalne sposobnosti za upravljanje vozilom, u skladu s odredbama priloga II. i III.;
- (b) za kategoriju AM položili su samo ispit znanja; države članice za tu kategoriju od kandidata mogu zatražiti polaganje ispita vještina i ponašanja te zdravstveni pregled.

Za vozila na tri kotača i četverocikle u toj kategoriji države članice mogu uvesti poseban ispit vještina i ponašanja. Za razlikovanje vozila unutar kategorije AM na vozačku dozvolu može se upisati nacionalni kôd;

- (c) za kategoriju A2 ili kategoriju A, i pod uvjetom da su stekli najmanje dvije godine iskustva na motociklu kategorije A1 odnosno kategorije A2, ispunili su jedno od sljedećeg:

i. položili su samo ispit vještina i ponašanja, ili

ii. završili su osposobljavanje u skladu s Prilogom VI.;

- (d) prošli su osposobljavanje ili položili ispit vještina i ponašanja ili su prošli osposobljavanje i položili ispit vještina i ponašanja u skladu s Prilogom V. u vezi s kategorijom B za upravljanje kombinacijom vozila iz članka 6. stavka 1. točke (c) podtočke ii. trećeg odlomka;
- (e) imaju uobičajeno boravište na državnom području države članice koja izdaje dozvolu ili mogu dokazati da u njoj studiraju najmanje šest mjeseci.

2. Trajanje valjanosti vozačkih dozvola koje izdaju države članice je sljedeće:

- (a) 15 godina za kategorije AM, A1, A2, A, B, B1 i BE;
- (b) pet godina za kategorije C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 i D1E.

Obnavljanje vozačke dozvole može dovesti do promjene razdoblja valjanosti za drugu kategoriju ili kategorije vozila kojima imatelj dozvole ima pravo upravljati, u mjeri u kojoj je to u skladu s uvjetima propisanim u ovoj Direktivi.

Prisutnost mikročipa ili QR koda u skladu s člankom 4. stavkom 5. odnosno člankom 4. stavkom 6. nije preduvjet za valjanost vozačke dozvole. Gubitak ili nečitkost mikročipa ili QR koda, ili bilo koje drugo oštećenje, ne utječu na valjanost vozačke dozvole.

Države članice mogu ograničiti razdoblje valjanosti vozačkih dozvola izdanih novim vozačima u smislu članka 15. stavka 1. za bilo koju kategoriju kako bi se na takve vozače primijenile posebne mjere radi poboljšanja sigurnosti na cestama.

Države članice mogu ograničiti razdoblje valjanosti pojedinačnih vozačkih dozvola za bilo koju kategoriju ako se pokaže nužnim učestalije provoditi zdravstvene

preglede ili druge posebne mjere, kao što su ograničenja za počinitelje prometnih prekršaja.

Države članice dužne su ograničiti razdoblja valjanosti utvrđena u prvom podstavku na pet godina ili manje za vozačke dozvole imatelja s boravištem na njihovu državnom području koji su navršili 70 godina kako bi se povećala učestalost zdravstvenih pregleda ili drugih posebnih mjera, kao što su tečajevi za obnovu znanja. To ograničeno razdoblje valjanosti primjenjuje se samo prilikom obnavljanja vozačke dozvole.

Države članice mogu ograničiti razdoblje valjanosti utvrđeno u ovom stavku za vozačke dozvole osoba kojima je izdana privremena boravišna dozvola ili koje uživaju privremenu zaštitu ili odgovarajuću zaštitu u skladu s nacionalnim pravom na njihovu državnom području. U tu svrhu to ograničeno razdoblje valjanosti mora biti jednako ili kraće od razdoblja valjanosti privremene boravišne dozvole ili privremene zaštite ili odgovarajuće zaštite.

3. Za obnavljanje vozačke dozvole po isteku razdoblja valjanosti obvezno je ispuniti oba navedena uvjeta:
 - (a) daljnje ispunjavanje minimalnih standarda fizičke i mentalne sposobnosti za upravljanje vozilom utvrđenih u Prilogu III.;
 - (b) uobičajeno boravište na državnom području države članice koja izdaje dozvolu ili dokaz da podnositelj zahtjeva u njoj studira najmanje šest mjeseci u trenutku podnošenja zahtjeva.
4. U slučaju krize države članice mogu produljiti razdoblje valjanosti vozačkih dozvola koje bi inače istekle na razdoblje od najviše šest mjeseci. Produljenje se može obnoviti ako kriza potraje.

Svako produljenje propisno se obrazlaže i o njemu se odmah obavješćuje Komisija. Komisija odmah objavljuje te informacije u *Službenom listu Europske unije*. Države članice priznaju valjanost vozačkih dozvola čije je razdoblje valjanosti produljeno u skladu s ovim stavkom.

Ako kriza pogodi nekoliko država članica, Komisija može donijeti provedbene akte kako bi produljila razdoblje valjanosti svih ili određenih kategorija vozačkih dozvola koje bi inače istekle. To produljenje ne smije biti dulje od šest mjeseci i može se obnoviti ako kriza potraje. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 22. stavka 3.

Ako država članica nije, i nije vjerojatno da će biti, pogođena poteškoćama zbog kojih obnavljanje vozačkih dozvola nije bilo izvedivo kao posljedica krize iz trećeg podstavka, ili je poduzela odgovarajuće nacionalne mjere za ublažavanje posljedica krize, ta država članica može odlučiti da neće primijeniti produljenje uvedeno provedbenim aktom iz trećeg podstavka, nakon što o tome obavijesti Komisiju. Komisija o tome obavješćuje ostale države članice i objavljuje obavijest u *Službenom listu Europske unije*.

Za potrebe ovog stavka kriza znači izniman, neočekivan i iznenadan, prirodan ili ljudskim djelovanjem izazvan događaj izvanredne prirode i razmjera koji se odvija

unutar ili izvan Unije, ima znatne izravne ili neizravne učinke na područje cestovnog prometa i sprečava ili znatno umanjuje mogućnost imatelja vozačkih dozvola ili relevantnih nacionalnih tijela da provedu potrebne postupke za obnavljanje tih dozvola.

5. Ne dovodeći u pitanje odredbe nacionalnog kaznenog i policijskog prava, države članice na izdavanje vozačkih dozvola mogu primijeniti nacionalne odredbe u vezi s drugim uvjetima osim onima navedenima u ovoj Direktivi. O tome izvješćuju Komisiju.

6. Države članice mogu, prilikom izdavanja ili obnavljanja vozačkih dozvola kategorija AM, A, A1, A2, B, B1 i BE, zahtijevati pregled kojim se primjenjuju minimalni standardi fizičke i mentalne sposobnosti za upravljanje vozilom utvrđeni u Prilogu III., umjesto samoprocjene utvrđene u točki 3. tog priloga. U tom slučaju zdravstveni pregled obuhvaća sve zdravstvene nedostatke navedene u Prilogu III.

Komisija do [datum donošenja + 18 mjeseci] donosi provedbene akte kojima se utvrđuje sadržaj samoprocjene iz točke 3. Priloga III. i koji obuhvaćaju sve zdravstvene nedostatke navedene u tom prilogu. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 22. stavka 2.

7. Nitko ne može imati više od jedne fizičke vozačke dozvole. Međutim, jedna osoba može imati nekoliko mobilnih vozačkih dozvola, pod uvjetom da ih je izdala ista država članica.

Nitko ne može imati vozačke dozvole koje je izdalo više od jedne države članice.

Država članica dužna je odbiti izdati vozačku dozvolu ako ustanovi da podnositelj zahtjeva već ima vozačku dozvolu koju je izdala druga država članica.

Države članice poduzimaju potrebne mjere radi primjene trećeg podstavka. Potrebne mjere u vezi s izdavanjem, nadomještanjem, obnavljanjem ili zamjenom vozačke dozvole obuhvaćaju provjeru kod drugih država članica ima li podnositelj zahtjeva već vozačku dozvolu, ako postoje opravdani razlozi da se na to sumnja. Države članice u tu svrhu koriste mrežu EU-a za vozačke dozvole iz članka 19.

Ne dovodeći u pitanje članak 3. stavak 6., država članica koja izdaje vozačku dozvolu postupi s dužnom pažnjom kako bi osigurala da osoba ispunjava zahtjeve utvrđene u stavku 1. ovog članka te, ako utvrdi da je dozvola izdana iako ti zahtjevi nisu bili ispunjeni, primjenjuje nacionalne odredbe o ukidanju ili oduzimanju vozačke dozvole ili prava na upravljanje vozilom.

8. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 21. radi izmjene priloga II., III., V. i VI., prema potrebi kako bi se uzeo u obzir tehnički, operativni ili znanstveni napredak.

Članak 11.

Zamjena i nadomještanje vozačkih dozvola izdanih u državama članicama

1. Ako imatelj valjane vozačke dozvole izdane u jednoj državi članici stekne uobičajeno boravište u drugoj državi članici, može zatražiti zamjenu svoje vozačke dozvole istovjetnom dozvolom. Država članica koja obavlja zamjenu obvezna je provjeriti za koju je kategoriju podnesena dozvola još valjana.
2. Poštujući načelo teritorijalnosti kaznenog i policijskog prava, država članica u kojoj imatelj vozačke dozvole druge države članice ima uobičajeno boravište može primijeniti svoje nacionalne propise o ograničavanju, privremenom oduzimanju, oduzimanju ili ukidanju prava na upravljanje vozilom te, prema potrebi, u tu svrhu zamijeniti dozvolu.
3. Država članica koja obavlja zamjenu obvezna je vratiti staru dozvolu nadležnim tijelima države članice koja je dozvolu izdala i navesti razloge za to.
4. Vozačku dozvolu kojom se nadomješta vozačka dozvola koja je izgubljena ili ukradena mogu izdati samo nadležna tijela države članice u kojoj imatelj ima uobičajeno boravište. Ta tijela nadomještaju vozačku dozvolu na temelju informacija koje imaju ili, prema potrebi, na temelju dokaza nadležnih tijela države članice koja je izdala izvornu dozvolu.

Članak 12.

Zamjena vozačkih dozvola izdanih u trećim zemljama

1. Ako država članica osigurava zamjenu vozačke dozvole izdane u trećoj zemlji imatelju koji je stekao uobičajeno boravište na njezinu državnom području, ta država članica zamjenjuje vozačku dozvolu u skladu s odredbama ovog članka.
2. Ako država članica zamjenjuje vozačku dozvolu izdanu u trećoj zemlji koja nije predmet provedbene odluke iz stavka 7., ta zamjena bilježi se na vozačkoj dozvoli koju izdaje ta država članica označivanjem odgovarajućeg koda iz Priloga I. dijela E, kao i svako naknadno obnavljanje ili nadomještanje. Ako imatelj te dozvole stekne uobičajeno boravište u drugoj državi članici, ta država ne treba primijeniti načelo uzajamnog priznavanja iz članka 3. stavka 6.

Države članice za takve zamjene primjenjuju odredbe svojeg nacionalnog zakonodavstva, u skladu s uvjetima predviđenima u ovom stavku.
3. Ako je vozačka dozvola izdana za određenu kategoriju i u trećoj zemlji koja je predmet provedbene odluke iz stavka 7., ta se zamjena ne bilježi na vozačkoj dozvoli koju je izdala predmetna država članica. U tim slučajevima države članice zamjenjuju vozačke dozvole u skladu s uvjetima utvrđenima u relevantnoj provedbenoj odluci.
4. Ako je vozačka dozvola izdana u državi članici zamijenjena za vozačku dozvolu izdanu u trećoj zemlji, države članice ne smiju zahtijevati ispunjavanje dodatnih uvjeta uz one utvrđene u članku 10. stavku 3. točki (a) niti evidentirati dodatne informacije za zamjenu te vozačke dozvole za vozačku dozvolu koju su one izdale, u vezi s kategorijama izvorne vozačke dozvole.

U situaciji navedenoj u prvom podstavku, ako podnositelj zahtjeva zatraži zamjenu vozačke dozvole koja je valjana i za kategorije vozila za koje ima prava na upravljanje stečena u trećoj zemlji, primjenjuju se sljedeća pravila:

- (a) ako je vozačka dozvola izdana za određenu kategoriju i u trećoj zemlji koja je predmet provedbene odluke iz stavka 7., primjenjuje se stavak 3.;
 - (b) ako nema takve provedbene odluke, primjenjuje se stavak 2.
5. Zamjene iz stavaka 2., 3. i 4. provode se samo ako je vozačka dozvola izdana u trećoj zemlji predana nadležnim tijelima države članice koja obavlja zamjenu.
6. Komisija može utvrditi da treća zemlja ima okvir za cestovni promet kojim se u cijelosti ili djelomično jamči razina sigurnosti na cestama usporediva s razinom u Uniji, što omogućuje da se vozačke dozvole izdane u toj trećoj zemlji zamjenjuju bez bilježenja te zamjene na vozačkim dozvolama izdanim u državama članicama, ako je to potrebno nakon ispunjavanja određenih prethodno utvrđenih uvjeta.

Ako Komisija odredi takvu treću zemlju, može procijeniti okvir za cestovni promet te treće zemlje u suradnji s državama članicama. Države članice imaju rok od šest mjeseci da dostave mišljenje o okviru za cestovni promet koji je na snazi u toj trećoj zemlji. Komisija provodi procjenu nakon što dobije mišljenje od svih država članica ili nakon što prođe rok za slanje mišljenja, ovisno o tome koji je datum kasniji.

Prilikom procjene okvira za cestovni promet koji je na snazi u trećoj zemlji Komisija uzima u obzir barem sljedeće elemente:

- (a) zahtjeve na snazi za izdavanje vozačkih dozvola, kao što je klasifikacija kategorija vozačkih dozvola, zahtjeve za minimalnu dob, uvjete i zahtjeve za osposobljavanje vozača i vozačke ispite i zdravstvene standarde za izdavanje dozvole;
 - (b) izdaje li treća zemlja mobilne vozačke dozvole, i ako to čini, koji su primjenjive tehničke i strukturne pojedinosti za upravljanje sustavom;
 - (c) u kojoj su mjeri u optjecaju krivotvorene vozačke dozvole i koje se mjere poduzimaju za sprečavanje krivotvorenja vozačkih dozvola;
 - (d) razdoblje valjanosti vozačkih dozvola izdanih u trećoj zemlji;
 - (e) kakvi su prometni uvjeti u trećoj zemlji i jesu li usporedivi s prometnim uvjetima na cestovnim mrežama u Uniji;
 - (f) razinu sigurnosti na cestama u trećoj zemlji.
7. Komisija može, nakon provedbe procjene iz stavka 6. i putem provedbenih odluka, utvrditi da treća zemlja ima okvir za cestovni promet kojim se u cijelosti ili djelomično jamči razina sigurnosti na cestama usporediva s razinom u Uniji, što omogućuje da se vozačke dozvole izdane u toj trećoj zemlji zamjenjuju bez bilježenja te zamjene na vozačkoj dozvoli izdanoj u državi članici.

Provedbena odluka sadržava barem:

- (a) kategorije vozačkih dozvola iz članka 6. u pogledu kojih se može izvršiti zamjena bez njezina bilježenja na vozačkoj dozvoli koju je izdala država članica;
- (b) datume izdavanja vozačkih dozvola treće zemlje od kojih se zamjena može izvršiti bez bilježenja te zamjene na vozačkoj dozvoli koju je izdala država članica;
- (c) opće uvjete koje je potrebno ispuniti u svrhu provjere vjerodostojnosti službene isprave koja se zamjenjuje;
- (d) opće uvjete koje podnositelj zahtjeva mora ispuniti kako bi dokazao sukladnost sa zdravstvenim standardima utvrđenima u Prilogu III., prije zamjene.

Ako vozačka dozvola podnositelja zahtjeva ne dopušta usklađenost s drugim podstavkom točkama (a) ili (b) ovog stavka, države članice mogu odlučiti zamijeniti vozačku dozvolu u skladu sa stavkom 2. Ako podnositelj zahtjeva ne može ispuniti zahtjeve iz drugog podstavka točaka (c) ili (d) ovog stavka, države članice dužne su odbiti zamijeniti vozačku dozvolu. Dodatnim uvjetima koje provedbena odluka može sadržavati predviđa se ili primjenjivost nacionalnih odredbi države članice u skladu sa stavkom 2. ili odbijanje zamjene vozačke dozvole ako podnositelj zahtjeva ne ispuni te uvjete.

Provedbene odluke donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 22. stavka 2.

- 8. Provedbenom odlukom iz stavka 7. osigurava se periodično preispitivanje, barem svake četiri godine, sigurnosti na cestama u trećoj zemlji o kojoj je riječ. Ovisno o zaključcima preispitivanja, Komisija održava, mijenja ili suspendira, u mjeri u kojoj je to potrebno, ili stavlja izvan snage provedbenu odluku iz stavka 7.
- 9. Komisija u *Službenom listu Europske unije* i na svojim internetskim stranicama objavljuje popis trećih zemalja koje su predmet provedbene odluke u skladu sa stavkom 7., a u skladu s tim objavljuje i sve relevantne promjene u skladu sa stavkom 9.
- 10. Komisija uspostavlja mrežu znanja za objedinjavanje, obradu i širenje znanja i informacija o najboljim načinima integracije stranih profesionalnih vozača na unutarnje tržište. Mreža uključuje relevantna nadležna tijela država članica, centre izvrsnosti, sveučilišta i istraživače, socijalne partnere i druge relevantne sudionike u sektoru cestovnog prometa.

Članak 13.

Učinci ograničavanja, privremenog oduzimanja, oduzimanja ili ukidanja prava na upravljanje vozilom ili vozačke dozvole

- 1. Država članica dužna je odbiti izdati vozačku dozvolu podnositelju zahtjeva čija je vozačka dozvola u drugoj državi članici ograničena, privremeno oduzeta, oduzeta ili ukinuta.

2. Država članica dužna je odbiti priznati valjanost vozačke dozvole koju je izdala druga država članica osobi čija su vozačka dozvola ili pravo na upravljanje vozilom na državnom području prve države članice ograničeni, privremeno oduzeti, oduzeti ili ukinuti.
3. Vozačka dozvola ili pravo na upravljanje vozilom smatraju se ograničenima, privremeno oduzetima, oduzetima ili ukinutima za potrebe ovog članka ako predmetna osoba još nije ispunila uvjete koje je odredila država članica, a koje mora ispuniti kako bi mogla ponovno steći pravo na upravljanje vozilom ili vozačku dozvolu ili podnijeti zahtjev za novu vozačku dozvolu.

Države članice osiguravaju da su svi uvjeti koje odrede kako bi imatelj mogao ponovno steći pravo na upravljanje vozilom ili vozačku dozvolu, ili kako bi mogao podnijeti zahtjev za novu vozačku dozvolu, proporcionalni i da se njima ne diskriminiraju imatelji vozačkih dozvola izdanih u drugim državama članicama te da sami po sebi ne dovode do odbijanja izdavanja vozačke dozvole ili priznavanja vozačke dozvole izdane u drugoj državi članici na neograničeno vrijeme.

4. Nijedna odredba ovog članka ne smije se tumačiti kao da sprečava države članice da određenoj osobi zabrane upravljanje vozilom na svojem državnom području na neodređeno razdoblje a da joj ne osiguraju mogućnost da ponovno stekne pravo na upravljanje vozilom ili vozačku dozvolu ili da podnese zahtjev za novu vozačku dozvolu, ako je to opravdano njezinim ponašanjem.

Ako je država članica, u skladu s ovim stavkom, izrekla zabranu upravljanja vozilom na neodređeno razdoblje, ta država članica može odbiti priznati valjanost svake vozačke dozvole koju je izdala druga država članica na svojem državnom području na neodređeno vrijeme. Odstupajući od stavka 1. druge države članice mogu, nakon savjetovanja s državom članicom koja je izrekla zabranu upravljanja vozilom na neodređeno razdoblje, izdati vozačku dozvolu osobi na koju se odnosi ta zabrana.

Članak 14.

Sustav vožnje uz prатnju

1. Odstupajući od članka 7. stavka 1. točaka (b) odnosno (d), države članice izdaju vozačke dozvole, u skladu s člankom 10. stavkom 1., za kategorije B i C označene kodom Unije 98.02 koji je naveden u Prilogu I. dijelu E podnositeljima zahtjeva koji su navršili 17 godina.
2. Imatelji vozačke dozvole označene kodom Unije 98.02 koji nisu navršili 18 godina smiju voziti samo uz prатnju osobe koja ispunjava sljedeće uvjete:
 - (a) ima navršenih najmanje 25 godina;
 - (b) ima vozačku dozvolu odgovarajuće kategorije koja je izdana prije više od pet godina;
 - (c) u zadnjih pet godina nije joj izrečena zabrana vožnje;

- (d) nije bila predmetom odluke u području kaznenog prava zbog prometnog prekršaja;
 - (e) u slučaju vozila kategorije C stekla je kvalifikacije i osposobljavanje predviđene Direktivom (EU) 2022/2561.
3. Države članice mogu zahtijevati identifikaciju osoba u pratnji iz stavka 2. kako bi se osigurala usklađenost s ovim člankom. Države članice mogu ograničiti broj osoba koje mogu biti u pratnji.
 4. Države članice mogu primijeniti dodatne uvjete za izdavanje vozačke dozvole označene kodom Unije 98.02 kandidatima koji nisu navršili 18 godina. O tome izvješćuju Komisiju. Komisija objavljuje te informacije.

Članak 15.

Razdoblje probnog upravljanja vozilom

1. Imatelj vozačke dozvole određene kategorije koja je izdana prvi put smatra se novim vozačem i podliježe razdoblju probnog upravljanja vozilom od najmanje dvije godine.
2. Države članice utvrđuju pravila o sankcijama za nove vozače koji upravljaju vozilom s razinom alkohola u krvi većom od 0,0 g/mL i poduzimaju sve potrebne mjere radi osiguranja njihove provedbe. Te su sankcije učinkovite, proporcionalne, odvraćajuće i nediskriminirajuće.
3. Države članice mogu utvrditi dodatna pravila koja se na njihovu državnom području primjenjuju na nove vozače tijekom razdoblja probnog upravljanja vozilom radi poboljšanja sigurnosti na cestama. O tome izvješćuju Komisiju.
4. Države članice označuju vozačke dozvole izdane tijekom razdoblja probnog upravljanja vozilom kodom Unije 98.01 navedenim u Prilogu I. dijelu E.
5. Razdoblje probnog upravljanja vozilom ne primjenjuje se na vozače koji stječu vozačku dozvolu kategorije A2 ili A u skladu s člankom 10. stavkom 1. točkom (c).

Članak 16.

Ovlašteni ispitivači

1. Ovlašteni ispitivači ispunjavaju minimalne standarde utvrđene u Prilogu IV.

Na ovlaštene ispitivače koji su i prije 19. siječnja 2013. obavljali tu funkciju primjenjuju se samo zahtjevi u vezi s osiguranjem kvalitete i mjerama redovitog periodičnog osposobljavanja.
2. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 21. radi izmjene Priloga IV., prema potrebi kako bi se uzeo u obzir tehnički, operativni ili znanstveni napredak.

Članak 17.

Uobičajeno boravište

1. Za potrebe ove Direktive uobičajeno boravište znači mjesto gdje osoba obično živi, to jest najmanje 185 dana u svakoj kalendarskoj godini i to zbog osobnih i poslovnih veza ili, u slučaju osobe koja nema poslovnih veza, zbog osobnih veza koje upućuju na blisku povezanost između te osobe i mjesta u kojem živi.

Međutim, uobičajenim boravištem osobe čije su poslovne veze na drugom mjestu od osobnih te koja stoga usporedo živi na različitim mjestima koja se nalaze u dvije ili više država članica smatra se ono u kojem ta osoba ima osobne veze, pod uvjetom da se tamo redovito vraća. Zadnji navedeni uvjet nije potrebno ispuniti ako osoba živi u državi članici radi izvršenja zadaće točno određenog trajanja. Pohađanje sveučilišta ili škole ne podrazumijeva prijenos uobičajenog boravišta.

2. Za potrebe članka 10. stavka 3. točke (b) i članka 11. stavka 4., smatra se da se uobičajeno boravište osoblja diplomatskih službi Unije ili njezinih država članica, ili članova njihovih obitelji koji su dio njihovih kućanstava, nalazi na državnom području država članica koje su izdale vozačke dozvole koje se obnavljaju ili nadomještaju.

Za potrebe ovog članka „diplomatske službe Unije” uključuju dužnosnike iz relevantnih odjela Glavnog tajništva Vijeća i Komisije, osoblje upućeno iz nacionalnih diplomatskih službi država članica te sve druge zaposlenike ili izvođače koji rade za institucije, tijela, urede i agencije Unije u području vanjskog predstavljanja i koji, kako bi mogli izvršavati svoje ugovorne obveze, moraju živjeti barem 181 dan na državnom području jedne ili nekoliko trećih zemalja u jednoj kalendarskoj godini.

3. Ako imatelj vozačke dozvole ne može dokazati da ima uobičajeno boravište u određenoj državi članici u skladu sa stavkom 1., kao krajnje rješenje može obnoviti svoju vozačku dozvolu u državi članici koja ju je prvotno izdala.
4. Odstupajući od članka 10. stavka 1. točke (e) i za posebne potrebe prvog izdavanja vozačke dozvole kategorije B, podnositelju zahtjeva kojemu država članica uobičajenog boravišta nije država članica državljanstva vozačku dozvolu može izdati država članica državljanstva ako država članica uobičajenog boravišta ne predviđa mogućnost polaganja ispita znanja ili praktičnog ispita na jednom od službenih jezika države članice državljanstva ili uz pomoć usmenog prevoditelja.

Članak 18.

Istovrijednosti obrazaca dozvola koji nisu standardni obrasci Unije

1. Države članice primjenjuju istovrijednosti utvrđene Odlukom Komisije (EU) 2016/1945¹⁴ između prava stečenih prije 19. siječnja 2013. i kategorija utvrđenih u članku 6. ove Direktive.
2. Nijedno se pravo na upravljanje vozilom dodijeljeno prije 19. siječnja 2013. ne ukida niti na bilo koji način ograničava odredbama ove Direktive.

Članak 19.

Uzajamna pomoć

1. Države članice međusobno si pomažu u provedbi ove Direktive. Razmjenjuju informacije o dozvolama koje su izdale, zamijenile, nadomjestile, obnovile, ograničile, privremeno oduzele, oduzele, ukinule ili povukle, o zabranama vožnje koje su izrekle ili planiraju izreći, te se međusobno savjetuju kako bi provjerile podliježe li podnositelj zahtjeva za vozačku dozvolu zabrani vožnje u nekoj drugoj državi članici. Koriste se mrežom EU-a za vozačke dozvole uspostavljenom za te svrhe.
2. Države članice mogu se koristiti mrežom EU-a za vozačke dozvole i za razmjenu informacija u sljedeće svrhe:
 - (a) kako bi nadležnim tijelima omogućile da provjere valjanost i vjerodostojnost vozačke dozvole tijekom provjera na cesti ili kao dio mjera protiv krivotvorenja;
 - (b) kako bi olakšale istrage čiji je cilj identificiranje osobe odgovorne za prometne prekršaje protiv sigurnosti prometa na cestama, u skladu s Direktivom (EU) 2015/413 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁵;
 - (c) radi sprečavanja, otkrivanja i istrage kaznenih djela iz [UPUĆIVANJE NA PRÜM II];
 - (d) radi provedbe Direktive (EU) 2022/2561;
 - (e) radi provedbe i izvršenja [NOVE DIREKTIVE O UČINKU NEKIH ZABRANA VOŽNJE NA RAZINI UNIJE].
3. Pristup mreži mora biti zaštićen. Mreža mora osiguravati sinkronu (u stvarnom vremenu) i asinkronu razmjenu informacija te slanje i primanje zaštićenih poruka, obavijesti i privitaka.

Države članice poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale da su informacije koje se razmjenjuju putem mreže ažurirane.

¹⁴ Odluka Komisije (EU) 2016/1945 od 14. listopada 2016. o istovrijednosti kategorija vozačkih dozvola (SL L 302, 9.11.2016., str. 62.).

¹⁵ Direktiva (EU) 2015/413 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2015. o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama (SL L 68, 13.3.2015., str. 9.).

Države članice mogu odobriti pristup mreži samo tijelima nadležnima za svrhe iz stavaka 1. i 2.

4. Države članice međusobno si pomažu i u provedbi mobilne vozačke dozvole, posebno kako bi se zajamčila neometana interoperabilnost između aplikacija i elemenata provjere iz Priloga I. dijela C.
5. Kako bi se osigurala interoperabilnost nacionalnih sustava povezanih s mrežom EU-a za vozačke dozvole i zaštita osobnih podataka koji se razmjenjuju u tom kontekstu, Komisija do 6. lipnja 2026. donosi provedbene akte kojima se utvrđuju detaljni operativni i tehnički zahtjevi te zahtjevi u pogledu sučelja mreže EU-a za vozačke dozvole. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 22. stavka 2.
6. Države članice mogu surađivati u provedbi bilo kojeg djelomičnog ograničenja, privremenog oduzimanja, oduzimanja ili ukidanja prava na upravljanje vozilom ili vozačke dozvole, posebno ako su odgovarajuće mjere ograničene na određene kategorije vozačkih dozvola ili na državna područja određenih država članica, prije svega putem napomena na vozačkim dozvolama koje su izdale.

Članak 20.

Preispitivanje

Države članice svake godine obavješćuju Komisiju o broju izdanih, obnovljenih, nadomještenih, oduzetih i zamijenjenih vozačkih dozvola za svaku kategoriju, uključujući podatke o izdavanju i korištenju mobilnih vozačkih dozvola.

Komisija do [stupanje na snagu + 5 godina] i svakih pet godina nakon toga Europskom parlamentu i Vijeću dostavlja izvješće o provedbi ove Direktive, među ostalim o njezinu učinku na sigurnost na cestama.

Članak 21.

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 4. stavka 8., članka 5. stavka 6., članka 8. stavka 2., članka 10. stavka 8. i članka 16. stavka 2. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od [datum stupanja na snagu Direktive]. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.
3. Europski parlament ili Vijeće mogu u bilo kojem trenutku opozvati delegiranje ovlasti iz članka 4. stavka 8., članka 5. stavka 6., članka 8. stavka 2., članka 10.

stavka 8. i članka 16. stavka 2. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.
5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
6. Delegirani akt donesen na temelju članka 4. stavka 8., članka 5. stavka 6., članka 8. stavka 2., članka 10. stavka 8. i članka 16. stavka 2. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 22.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže odbor za vozačke dozvole. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

Kada se mišljenje odbora treba dobiti pisanim postupkom, navedeni postupak završava bez rezultata kada u roku za davanje mišljenja to odluči predsjednik odbora ili to zahtijeva obična većina članova odbora.

Ako odbor ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi provedbeni akt i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

3. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 8. Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 23.

Izmjene Direktive (EU) 2022/2561

U članku 5. stavku 2. Direktive (EU) 2022/2561 dodaje se sljedeća točka (c):

„(c) od navršenih 17 godina vozilom kategorije vozačke dozvole C ako imaju SSO iz članka 6. stavka 1. i samo pod uvjetima utvrđenima u članku 14. stavku 2. Direktive [UPUĆIVANJE NA OVU DIREKTIVU];”.

Članak 24.

Izmjene Uredbe (EU) 2018/1724

Prilog II. Uredbi (EU) 2018/1724 mijenja se kako slijedi:

- (a) u drugom stupcu u retku „Preseljenje” dodaje se sljedeće polje: „Stjecanje i obnavljanje vozačke dozvole”;
- (b) u trećem stupcu u retku „Preseljenje” dodaje se sljedeće polje: „Izdavanje, zamjena i nadomještanje vozačkih dozvola EU-a”.

Članak 25.

Prenošenje

1. Države članice najkasnije do [datum donošenja + 2 godine] donose i objavljuju zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.

Te odredbe primjenjuju od [datum donošenja + 3 godine].

Kada države članice donose te odredbe, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Države članice određuju načine tog upućivanja.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 26.

Stavljanje izvan snage

1. Direktiva 2006/126/EZ stavlja se izvan snage s učinkom od [datum donošenja + 3 godine].

Upućivanja na Direktivu 2006/126/EZ smatraju se upućivanjima na ovu Direktivu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom iz Priloga VII.

2. Uredba (EU) br. 383/2012 stavlja se izvan snage s učinkom od [datum donošenja + 3 godine].
3. Upućivanja na Uredbu (EU) br. 383/2012 smatraju se upućivanjima na Prilog I. dio B ove Direktive i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom iz Priloga VII.

Članak 27.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 28.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

*Za Europski parlament
Predsjednica*

*Za Vijeće
Predsjednik*

ZAKONODAVNI FINACIJSKI IZVJEŠTAJ

1. OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

1.1. Naslov prijedloga/inicijative

Prijedlog Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o vozačkim dozvolama, izmjeni Direktive (EU) 2022/2561 Europskog parlamenta i Vijeća i o stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EU) br. 383/2012.

1.2. Predmetna područja politike

Promet, sigurnost na cestama

1.3. Prijedlog/inicijativa odnosi se na:

☐ novo djelovanje

☐ novo djelovanje nakon pilot-projekta/pripremnog djelovanja⁶⁶

☒ produženje postojećeg djelovanja

☐ spajanje ili preusmjeravanje jednog ili više djelovanja u drugo/novo djelovanje

1.4. Ciljevi

1.4.1. Opći ciljevi

Opći je cilj poboljšati sigurnost na cestama i olakšati slobodno kretanje osoba

1.4.2. Specifični ciljevi

- Poboljšanje vozačkih vještina, znanja i iskustva te suzbijanje i kažnjavanje opasnog ponašanja.
- Osiguravanje odgovarajuće fizičke i mentalne sposobnosti vozača u cijelom EU-u.
- Uklanjanje neprimjerenih ili nepotrebnih prepreka koje utječu na podnositelje zahtjeva i imatelje vozačkih dozvola.

1.4.3. Očekivani rezultati i učinak

Očekuju se pozitivni učinci na društvo u smislu učinka na sigurnost na cestama i slobodno kretanje osoba. Procjenjuje se da će se u razdoblju 2025.–2050. spasiti oko

⁶⁶

Kako je navedeno u članku 58. stavku 2. točkama (a) ili (b) Financijske uredbe.

1 153 života i izbjeći 11 020 teških ozljeda, u odnosu na polaznu vrijednost, zahvaljujući poboljšanju vještina i znanja vozača te smanjenju broja vozača u Uniji koji se opasno ponašaju ili su zdravstveno nesposobni za upravljanje vozilom. U novčanom pogledu smanjenje vanjskih troškova nesreća procjenjuje se na oko 7,1 milijardu EUR, izraženo kao sadašnja vrijednost za razdoblje 2025.–2050. u odnosu na polaznu vrijednost. Osim toga, očekuje se da će se tim mjerama ukloniti neopravdane ili nepotrebne prepreke stjecanju, priznavanju ili obnavljanju prava na upravljanje vozilom. To se posebno odnosi na stanovnike Europske unije i imatelje stranih vozačkih dozvola dobivenih u državi članici različitoj od države članice državljanstva, vozače kombija i kamper vozila s pogonom na alternativna goriva, osobe koje boluju od šećerne bolesti i profesionalne vozače.

Naposljetku, očekuju se pozitivni učinci za javne uprave (ušteta od 4,8 milijardi EUR), privatni sektor (ušteta od 1,5 milijardi EUR) i građane (ušteta od 6,6 milijardi EUR) u odnosu na polaznu vrijednost, izraženo kao sadašnja vrijednost u razdoblju 2025.–2050., prije svega zbog potpunog usklađivanja razdoblja valjanosti i uvođenja mobilne vozačke dozvole EU-a.

1.4.4. Pokazatelji uspješnosti

Budući da je opći cilj poboljšanje sigurnosti na cestama, ključni pokazatelj za mjerenje uspjeha inicijative bilo bi smanjenje broja smrtnih slučajeva na cestama i broja teško ozlijeđenih osoba u nesrećama u kojima se vozač smatra jednim od uzroka. U tu će se svrhu uzeti u obzir ukupan broj nesreća i broj nesreća u kojima su ispunjeni određeni uvjeti (npr. nesreće u kojima sudjeluje samo jedno vozilo ili one u kojima je vozač bio početnik ili fizički/mentalno nesposoban za upravljanje vozilom). U okviru pokazatelja morat će se uzeti u obzir i opći razvoj sigurnosti na cestama, promjene u cestovnom prometu i podaci o broju dozvola u svakoj državi članici (kako bi se uzeli u obzir drugi mogući čimbenici).

U vezi s drugim općim ciljem olakšavanja slobodnog kretanja osoba, ključni pokazatelj za mjerenje uspješnosti inicijative bilo bi smanjenje broja pritužbi i sudskih postupaka povezanih s postupcima u vezi s vozačkim dozvolama.

Međutim, pokazatelje koji se odnose na oba cilja i dalje će biti relativno teško procijeniti zbog višestrukih temeljnih uzroka nesreća, nedostupnosti podataka i malog broja pritužbi i sudskih predmeta povezanih s postupcima za vozačke dozvole.

Za cilj „poboljšanje vozačkih vještina, znanja i iskustva te suzbijanje i kažnjavanje opasnog ponašanja” uspješnost će se mjeriti činjenicom da su standardi za vještine, znanje i razdoblje probnog upravljanja vozilom koji se trebaju zadovoljiti prije prvog izdavanja vozačke dozvole usklađeni, a opasno ponašanje se kažnjava neovisno o boravištu počinitelja.

Za cilj „zdravstvena sposobnost za upravljanje vozilom” uspješnost će se mjeriti prema udjelu vozača koji redovito obavljaju zdravstvene preglede, ovisno o zdravstvenom stanju i dobi. Za cilj uklanjanja prepreka koje utječu na podnositelje zahtjeva i imatelje vozačkih dozvola, uspješnost će se mjeriti prema broju država članica koje izdaju mobilne vozačke dozvole i/ili priznaju mobilne vozačke dozvole

EU-a te prema malom broju pritužbi i sudskih predmeta u kojima je uobičajeno boravište prepreka priznavanju postojećih prava na upravljanje vozilom.

Komisija će pratiti provedbu i djelotvornost ove inicijative s pomoću nekoliko mjera i skupa ključnih pokazatelja kojima će se mjeriti napredak u postizanju operativnih ciljeva. Pet godina nakon isteka razdoblja prenošenja zakonodavnog akta službe Komisije trebale bi provesti evaluaciju kako bi provjerile u kojoj su mjeri ostvareni ciljevi inicijative.

Uspostavljeni instrumenti za praćenje (npr. baza podataka CARE) koristit će se za praćenje korelacije između prometnih nesreća i vozačkih dozvola. Izvješćivanje će uključivati informacije o broju nesreća s ozljedama i/ili smrtnim ishodom, kao i informacije o vozačima koji su u njima sudjelovali kao što su njihova dob, valjanost i datum izdavanja njihove vozačke dozvole te rezultati njihovih testova na droge/alkohol. Kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri omogućilo odvajanje učinaka revidirane direktive od drugih čimbenika, od država članica prikupit će se statistički podaci o broju izdanih vozačkih dozvola. To bi trebalo omogućiti procjenu relativnog napretka u području sigurnosti na cestama za glavne skupine vozača na koje utječe revizija (npr. novi vozači, vozači sa zdravstvenim problemima).

Komisija će nastaviti izrađivati statističke podatke o upotrebi mreže RESPER za razmjenu informacija o vozačkim dozvolama, uspostavljene na temelju članka 15. Direktive 2006/126/EZ. Komisija može istražiti i mogućnost dopune tih informacija statističkim podacima iz EUCARIS-a, aplikacije kojom se nekoliko država članica koristi za povezivanje s RESPER-om.

Kad je riječ o interoperabilnosti mobilne vozačke dozvole EU-a, posebna radna skupina u okviru odbora osnovanog na temelju članka 21. Direktive pratit će napredak radi utvrđivanja i rješavanja mogućih problema.

Komisija će ujedno pozvati države članice da podijele statističke podatke o broju izdanih dozvola po kategorijama, spolu i dobnoj skupini dobivene iz nacionalnih registara, kao što je učinjeno u okviru popratne studije uz procjenu učinka.

1.5. Osnova prijedloga/inicijative

1.5.1. Zahtjevi koje treba ispuniti u kratkoročnom ili dugoročnom razdoblju, uključujući detaljan vremenski plan provedbe inicijative

Ovom inicijativom EU-a predviđa se četvrti uzastopni skup pravila Unije o vozačkim dozvolama (koja su prvi put uvedena 1980. Direktivom 80/1263/EEZ)⁶⁷.

⁶⁷

Prvom direktivom o vozačkim dozvolama (Direktiva 80/1263/EEZ) uveden je prvi skup pravila u EU-u u vezi s usklađivanjem nacionalnih sustava za vozačke dozvole, posebno uvođenjem obrasca vozačke dozvole Zajednice, preliminarnim utvrđivanjem kategorija vozila i utvrđivanjem uvjeta pod kojima se vozačke dozvole mogu izdavati ili mijenjati u EU-u. Ta su pravila dodatno poboljšana i proširena u drugoj direktivi o vozačkim dozvolama (Direktiva 91/439/EEZ). Što je najvažnije, uvedeno je međusobno priznavanje vozačkih dozvola koje su izdale države članice i zahtjevi za minimalnu dob za dobivanje vozačke dozvole. Direktiva 2006/126/EZ odobrena je u prosincu 2006. i izmijenjena je jedanaest puta između 2009. i 2020., uglavnom radi boljeg usklađivanja zajedničkih standarda i zahtjeva te prilagodbe tehnološkom napretku.

Ta pravila doprinijela su smanjenju broja smrtnih slučajeva na cestama za 61,5 %, s oko 51 400 u 2001. na oko 19 800 u 2021. Međutim, sigurnost na cestama nije se dovoljno poboljšala.

Kako bi se dodatno smanjio broj smrtnih slučajeva i ozljeda na cestama EU-a, prijedlog obuhvaća nekoliko mjera kao što su povećana digitalizacija, uključujući uvođenje digitalnih vozačkih dozvola, te prilagodba tehnološkom napretku kao što su sustavi za automatiziranu vožnju i održivost. Jedna od izmjena uvedena zbog elektrifikacije postojećeg voznog parka u Europi odnosi se na to da će automatski mjenjači postati standard u osposobljavanju i vozačkim ispitima, što će dovesti do izmjene ograničenja koda 78.

Ažurirani su i zahtjevi za osposobljavanje, koji sad uključuju upotrebu digitalnih sredstava te metoda za provjeru i jamčenje odgovarajuće sposobnosti za upravljanje vozilom. Razmatra se i uvođenje sustava osposobljavanja koji se temelji na vožnji uz pratnju kako bi novi vozači mogli prijeći veći broj kilometara uz pratnju prije dobivanja vozačke dozvole. To ne bi utjecalo na minimalnu dob za vožnju bez pratnje, ali bi odražavalo najbolje primjere iz prakse iz nekoliko država članica.

Prijedlog se temelji i na iskustvu stečenom u nekoliko država članica u vezi s razdobljem probnog upravljanja vozilom, odnosno uvođenjem razdoblja od dvije godine tijekom kojeg novi vozači podliježu strožim pravilima. Prijedlogom se poboljšava i sigurna dostupnost vozačkih dozvola svim građanima EU-a i državljanima trećih zemalja te će se razmotriti kako se države članice može dodatno potaknuti da smanje broj vozača na cestama EU-a koji se opasno ponašaju.

1.5.2. *Dodana vrijednost*

Bez ove intervencije EU-a suradnja u području vozačkih dozvola između država članica osigurala bi se putem bilateralnih ili multilateralnih sporazuma, što bi dovelo do veće složenosti sustava za izdavanje dozvola i većeg administrativnog opterećenja za imatelje dozvola. Osim toga, neki od preostalih problema danas nastaju zbog razlika u provedbi Direktive u državama članicama.

Vozači bi se mogli suočavati i s administrativnim problemima prilikom putovanja u države članice koje nisu ugovorne stranke Bečke konvencije, kao što je zahtjev za posjedovanje međunarodne vozačke dozvole. Naposljetku, prilikom promjene boravišta u EU-u imatelji vozačkih dozvola EU-a morali bi dobiti novu vozačku dozvolu izdanu u novoj zemlji boravišta, bilo administrativnom zamjenom, bilo polaganjem vozačkog ispita kao i svi drugi podnositelji zahtjeva.

Osim toga, uvjeti za dobivanje vozačke dozvole bi se razlikovali i to bi dovelo do nejednakog postupanja prema građanima EU-a i manje djelotvornosti u pogledu sigurnosti na cestama.

1.5.3. *Pouke iz prijašnjih sličnih iskustava*

Kako je navedeno u točki 1.5.1., revizija Direktive o vozačkim dozvolama dovest će do donošenja četvrtog akta koji se odnosi na tu temu. Prve tri direktive već su znatno doprinijele poboljšanju sigurnosti na cestama i slobodnog kretanja osoba, što je dovelo do toga da su vozači kvalificiraniji, osposobljeniji i sposobniji za vožnju.

Osim toga, nekažnjavanje počinitelja prometnih prekršaja manje je učestalo zahvaljujući uvođenju jedinstvene vozačke dozvole u EU-u i uspostavi mreže RESPER.

1.5.4. Usklađenost s višegodišnjim financijskim okvirom i moguće sinergije s drugim prikladnim instrumentima

Predložena revizija Direktive o vozačkim dozvolama u skladu je s drugim instrumentima EU-a i relevantnim politikama EU-a te međunarodnim obvezama (konvencije UNECE-a o cestovnom prometu iz Ženeve 1949. i Beča 1968.). Direktivom se uređuju prava na upravljanje vozilom prema kategorijama vozila. Određene kategorije definirane su upućivanjem na pravila EU-a, odnosno:

- Uredbu (EU) br. 168/2013 o homologaciji i nadzoru tržišta vozila na dva ili tri kotača i četverocikala⁶⁸, koja omogućuje identifikaciju tipova mopeda, motocikala, motornih tricikala i četverocikala,
- Direktivu Vijeća 96/53/EZ o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu⁶⁹, koja omogućuje utvrđivanje tipova vozila s pogonom na alternativna goriva.

Direktivom se utvrđuje i minimalna dob za dobivanje vozačke dozvole za (buduće) profesionalne vozače, na koje se primjenjuje Direktiva (EU) 2022/2561 o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika⁷⁰.

Osim toga, pravila o zaštiti osobnih podataka primjenjuju se i na razmjenu informacija povezanih s vozačkim dozvolama, posebno:

- Uredba (EU) 2018/1725 o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka u institucijama, tijelima, uredima i agencijama Unije i o slobodnom kretanju takvih podataka⁷¹,
- Uredba (EU) 2016/679 o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka (Opća uredba o zaštiti podataka)⁷² i Direktiva (EU) 2016/680 Europskog parlamenta i Vijeća⁷³.

⁶⁸ SL L 60, 2.3.2013., str. 52.–128.

⁶⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:01996L0053-20190814> SL L 235, 17.9.1996., str. 59.–75.

⁷⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:02003L0059-20190726> SL L 226, 10.9.2003., str. 4.–17.

⁷¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/hr/TXT/?uri=CELEX:32018R1725> SL L 295, 21.11.2018., str. 39.–98.

⁷² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:02016R0679-20160504> SL L 119, 4.5.2016., str. 1.–88.

⁷³ Direktiva (EU) 2016/680 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka od strane nadležnih tijela u svrhe sprečavanja, istrage, otkrivanja ili progona kaznenih djela ili izvršavanja kaznenih sankcija i o slobodnom kretanju takvih podataka, SL L 119, 4.5.2016., str. 89.

Naposljetku, Komisija je 3. lipnja 2021. donijela prijedlog⁷⁴ revizije Uredbe (EU) br. 910/2014⁷⁵ u pogledu uspostavljanja europskog okvira za digitalni identitet. Taj novi okvir pruža temeljne elemente relevantne za mobilne vozačke dozvole. Elektronički identitet, a potencijalno i elektronička lisnica, mogu se upotrijebiti za razvoj interoperabilnog rješenja za mobilne vozačke dozvole EU-a.

Kako bi se osigurala dosljednost Direktive o vozačkim dozvolama s drugim pravnim instrumentima koji se odnose na aspekte provedbe pravila o cestovnom prometu, uspostavljen je pregovarački paket koji se sastoji od tri inicijative – osim ovog prijedloga nove direktive o vozačkim dozvolama, obuhvaća i Prijedlog direktive o izmjeni Direktive (EU) 2015/413 o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama i Prijedlog direktive o učinku nekih zabrana vožnje na razini Unije.

1.5.5. Ocjena različitih dostupnih mogućnosti financiranja, uključujući mogućnost preraspodjele

Jednokratni troškovi u 2025. i tekući troškovi prilagodbe Komisije do 2050. uglavnom se odnose na uspostavu stručne skupine kako bi se nadležnim tijelima omogućilo da razmjenjuju informacije i primjere najbolje prakse u vezi s fizičkom i mentalnom sposobnosti za upravljanje vozilom te razvoj internetskog programa osposobljavanja o zdravstvenoj sposobnosti za upravljanje vozilom za liječnike opće prakse. Za uspostavu tih dviju inicijativa nije potrebno povećanje ljudskih resursa.

1.6. Trajanje i financijski učinak prijedloga/inicijative

☐ **Ograničeno trajanje**

- ☐ na snazi od [DD/MM]GGGG do [DD/MM]GGGG
- ☐ financijski učinak od GGGG do GGGG za odobrena sredstva za preuzete obveze i od GGGG do GGGG za odobrena sredstva za plaćanje

☒ **Neograničeno trajanje**

- provedba s početnim razdobljem od GGGG do GGGG
- nakon čega slijedi redovna provedba.

1.7. Planirani načini izvršenja proračuna⁷⁶

☒ **Izravno upravljanje** koje provodi Komisija

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

⁷⁵ Uredba (EU) br. 910/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. srpnja 2014. o elektroničkoj identifikaciji i uslugama povjerenja za elektroničke transakcije na unutarnjem tržištu, SL L 257, 28.8.2014., str. 73.

⁷⁶ Informacije o načinima izvršenja proračuna i upućivanja na Financijsku uredbu dostupni su na internetskim stranicama BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

- ☐ putem svojih službi, uključujući osoblje u delegacijama Unije
- ☐ putem izvršnih agencija
- ☐ **Podijeljeno upravljanje** s državama članicama
- ☐ **Neizravno upravljanje** povjeravanjem zadaća izvršenja proračuna:
 - ☐ trećim zemljama ili tijelima koja su one odredile
 - ☐ međunarodnim organizacijama i njihovim agencijama (navesti)
 - ☐ EIB-u i Europskom investicijskom fondu
 - ☐ tijelima iz članaka 70. i 71. Financijske uredbe
 - ☐ tijelima javnog prava
 - ☐ tijelima uređenima privatnim pravom koja pružaju javne usluge, u mjeri u kojoj su im dana odgovarajuća financijska jamstva
 - ☐ tijelima uređenima privatnim pravom države članice kojima je povjerena provedba javno-privatnog partnerstva i kojima su dana odgovarajuća financijska jamstva
 - ☐ osobama kojima je povjerena provedba određenih djelovanja u području ZVSP-a u skladu s glavom V. UEU-a i koje su navedene u odgovarajućem temeljnom aktu.
- *Ako je navedeno više načina upravljanja, potrebno je pojasniti u odjeljku „Napomene”.*

Za provedbu prijedloga potrebna je uspostava i održavanje stručne skupine kako bi se nadležnim tijelima omogućilo da razmjenjuju informacije i primjere najbolje prakse u vezi s fizičkom i mentalnom sposobnosti za upravljanje vozilom te razvoj internetskog programa osposobljavanja o zdravstvenoj sposobnosti za upravljanje vozilom za liječnike opće prakse. Za uspostavu tih inicijativa nije potrebno povećanje ljudskih resursa.

— periodični troškovi prilagodbe u razdoblju 2025.–2028. za uspostavu stručne skupine kako bi se nadležnim tijelima omogućilo da razmjenjuju informacije o primjerima najbolje prakse u vezi s fizičkom i mentalnom sposobnosti procjenjuju se na 30 000 EUR godišnje,

— jednokratni troškovi prilagodbe u iznosu od 80 000 EUR predviđeni su u 2025. za uspostavu i razvoj internetskog programa osposobljavanja o zdravstvenoj sposobnosti za vožnju za liječnike opće prakse,

— tekući troškovi prilagodbe (ažuriranje internetskog programa osposobljavanja o zdravstvenoj sposobnosti za upravljanje vozilom za liječnike opće prakse) procjenjuju se na otprilike 80 000 EUR svakih pet godina.

2. MJERE UPRAVLJANJA

2.1. Pravila praćenja i izvješćivanja

Navesti učestalost i uvjete.

Zadaci koje izravno provodi GU MOVE slijedit će godišnji ciklus planiranja i praćenja kako se provodi u Komisiji i izvršnim agencijama, uključujući izvješćivanje o rezultatima u okviru godišnjeg izvješća o radu GU-a MOVE.

U skladu s člankom 20. Direktive o vozačkim dozvolama države članice svake godine obavješćuju Komisiju o broju izdanih, obnovljenih, nadomještenih, oduzetih i zamijenjenih vozačkih dozvola za svaku kategoriju, uključujući podatke o izdavanju i korištenju mobilnih vozačkih dozvola.

Komisija će ocijeniti i ispravno prenošenje Direktive u državama članicama.

2.2. Sustavi upravljanja i kontrole

2.2.1. *Obrazloženje načina upravljanja, mehanizama provedbe financiranja, načina plaćanja i predložene strategije kontrole*

Provedbom Direktive upravljat će odjel unutar GU-a MOVE zadužen za to područje politike.

Sva djelovanja povezana s rashodima provodit će se u okviru izravnog upravljanja, uz potpunu primjenu odredaba Financijske uredbe. Strategija kontrole za javnu nabavu i bespovratna sredstva u GU-u MOVE uključuje posebne *ex ante* pravne, operativne i financijske kontrole postupaka (uključujući, za postupak nabave, preispitivanje koje provodi savjetodavni odbor za nabavu i ugovore) te potpisivanja ugovora i sporazuma. Osim toga, rashodi za nabavu robe i usluga podliježu *ex ante* i, prema potrebi, *ex post* i financijskim kontrolama.

2.2.2. *Informacije o utvrđenim rizicima i uspostavljenim sustavima unutarnje kontrole za ublažavanje rizika*

Kad je riječ o provedbi zadataka povezanih s uspostavom mehanizma, utvrđeni rizici povezani su s primjenom postupaka nabave: kašnjenje, dostupnost podataka, ažurne informacije za tržište itd. Ti su rizici pokriveni Financijskom uredbom i ublaženi skupom unutarnjih kontrola koje GU MOVE provodi za nabavu takve vrijednosti.

2.2.3. *Procjena i obrazloženje troškovne učinkovitosti kontrola (omjer troškova kontrole i vrijednosti sredstava kojima se upravlja) i procjena očekivane razine rizika od pogreške (pri plaćanju i pri zaključenju)*

U godišnjem izvješću o radu GU MOVE redovito izvješćuje o troškovima kontrole svojih aktivnosti. Profil rizičnosti i trošak kontrola za aktivnosti nabave u skladu su sa zahtjevima.

Zatraženo povećanje proračuna odnosi se na uspostavu i održavanje platforme za razmjenu informacija među nadležnim tijelima o fizičkoj i mentalnoj sposobnosti za upravljanje vozilom i razvoj (internetskog) programa osposobljavanja za liječnike opće prakse. Kad je riječ o kontrolnim aktivnostima povezanim s IT sustavima koje je razvila ili kojima upravlja uprava nadležna za Prijedlog, upravljački odbor za informacijsku tehnologiju redovito prati baze podataka uprave i ostvareni napredak, uzimajući u obzir pojednostavnjenje i troškovnu učinkovitost Komisijinih informatičkih resursa.

2.3. Mjere za sprečavanje prijevара i nepravilnosti

Navesti postojeće ili predviđene mjere za sprečavanje i zaštitu, npr. iz strategije za borbu protiv prijevара.

Primjenjivale bi se Komisijine redovite mjere za sprečavanje i zaštitu, konkretno:

— osoblje Komisije provjerava plaćanja za sve zatražene usluge prije izvršavanja plaćanja, uzimajući u obzir ugovorne obveze, ekonomska načela i dobru financijsku ili upravljačku praksu. Odredbe o sprečavanju prijevара (nadzor, zahtjevi izvješćivanja itd.) bit će uključene u sve sporazume i ugovore koje Komisija sklapa s primateljima plaćanja,

— u cilju borbe protiv prijevара, korupcije i ostalih nezakonitih aktivnosti, odredbe Uredbe (EU, Euratom) br. 883/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. rujna 2013. o istragama koje provodi Europski ured za borbu protiv prijevара (OLAF) primjenjuju se bez ograničenja.

GU MOVE donio je revidiranu strategiju za borbu protiv prijevара (AFS) 2020. Strategija GU-a MOVE temelji se na Komisijinoj strategiji za borbu protiv prijevара i posebnoj unutarnjoj procjeni rizika kako bi se utvrdila područja koja su najizloženija prijevarama, već uspostavljene kontrole i mjere potrebne za poboljšanje kapaciteta GU-a MOVE za sprečavanje, otkrivanje i ispravljanje prijevара.

Ugovornim odredbama koje se primjenjuju na javnu nabavu osigurava se da službe Komisije, uključujući OLAF, mogu provoditi revizije i provjere na licu mjesta na temelju standardnih odredbi koje je preporučio OLAF.

3. PROCIJENJENI FINANCIJSKI UČINAK PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

3.1. Naslovi višegodišnjeg financijskog okvira i proračunske linije rashoda na koje prijedlog/inicijativa ima učinak

- Postojeće proračunske linije

Prema redoslijedu naslova višegodišnjeg financijskog okvira i proračunskih linija.

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Proračunska linija	Vrsta rashoda	Doprinos			
	Broj	dif./nedif. ⁷⁷	zemalja EFTA-e ⁷⁸	zemalja kandidatkinja i potencijalni kandidata ⁷⁹	ostalih trećih zemalja	drugi namjenski prihodi
01	02.200401	Dif.	NE	NE	NE	NE

- Zatražene nove proračunske linije

Prema redoslijedu naslova višegodišnjeg financijskog okvira i proračunskih linija.

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Proračunska linija	Vrsta rashoda	Doprinos			
	Broj	dif./nedif.	zemalja EFTA-e	zemalja kandidatkinja i potencijalni kandidata	ostalih trećih zemalja	drugi namjenski prihodi
	[XX YY YY YY]		DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE

⁷⁷ Dif. = diferencirana odobrena sredstva; nedif. = nediferencirana odobrena sredstva.

⁷⁸ EFTA: Europsko udruženje slobodne trgovine.

⁷⁹ Zemlje kandidatkinje i, ako je primjenjivo, potencijalni kandidati sa zapadnog Balkana.

3.2. Procijenjeni financijski učinak prijedloga na odobrena sredstva

3.2.1. Sažetak procijenjenog učinka na odobrena sredstva za poslovanje

- Za prijedlog/inicijativu nisu potrebna odobrena sredstva za poslovanje.
- ☒ Za prijedlog/inicijativu potrebna su sljedeća odobrena sredstva za poslovanje: Neće biti potrebna dodatna odobrena sredstva. Iznosi potrebni za financiranje projekta preraspodijelit će se iz odobrenih sredstava koja su već programirana u službenom financijskom programiranju u okviru određenih proračunskih stavki.

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	01	Jedinstveno tržište, inovacije i digitalizacija
---	----	---

GLAVNA UPRAVA: MOVE			Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.	Godina 2028.	UKUPNO 2025.–2028.
○ Odobrena sredstva za poslovanje							
Proračunska linija ⁸⁰ 02.200401	Obveze	(1a)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Plaćanja	(2a)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
Proračunska linija	Obveze	(1b)					
	Plaćanja	(2b)					
Administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe ⁸¹							
Proračunska linija		(3)					

⁸⁰ Prema službenoj proračunskoj nomenklaturi.

⁸¹ Tehnička i/ili administrativna pomoć i rashodi za potporu provedbi programa i/ili djelovanja EU-a (prijašnje linije „BA”), neizravno istraživanje, izravno istraživanje.

UKUPNA odobrena sredstva za GU MOVE	Obveze	=1a+1b +3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Plaćanja	=2a+2b +3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

○ UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje	Obveze	(4)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Plaćanja	(5)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
○ UKUPNA administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe		(6)					
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA <01> višegodišnjeg financijskog okvira	Obveze	=4+6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Plaćanja	=5+6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

Ako prijedlog/inicijativa utječe na više od jednog naslova za poslovanje, ponovite prethodni odjeljak:

○ UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje (svi naslovi za poslovanje)	Obveze	(4)								
	Plaćanja	(5)								
UKUPNA administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe (svi naslovi za poslovanje)		(6)								
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1.–6. višegodišnjeg financijskog okvira (referentni iznos)	Obveze	=4+6								
	Plaćanja	=5+6								

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	7	„Administrativni rashodi”
---	----------	---------------------------

U ovaj se odjeljak unose „administrativni proračunski podaci”, koji prethodno moraju biti uneseni u [prilog zakonodavnom financijskom izvještaju](#) (Prilog 5. Odluci Komisije o internim pravilima za izvršenje dijela „Komisija” općeg proračuna Europske unije), koji se unosi u DECIDE za potrebe savjetovanja među službama.

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

		Godina N	Godina N+1	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)			UKUPNO
GLAVNA UPRAVA: <.....>									
☐ Ljudski resursi									
☐ Ostali administrativni rashodi									
GLAVNA UPRAVA <....> UKUPNO	Odobrena sredstva								

UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira	(ukupne obveze = ukupna plaćanja)								
---	-----------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

		Godina N ⁸²	Godina N+1	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)			UKUPNO
UKUPNA odobrena sredstva	Obveze								

⁸²

Godina N je godina početka provedbe prijedloga/inicijative. Umjesto „N” upisati predviđenu prvu godinu provedbe (na primjer: 2021.). Isto vrijedi i za ostale godine.

iz NASLOVA 1.–7. višegodišnjeg financijskog okvira	Plaćanja								
--	----------	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.2. Procijenjeni rezultati financirani odobrenim sredstvima za poslovanje

Odobrena sredstva za preuzimanje obveza u milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Navesti ciljeve i rezultate			Godina N		Godina N+1		Godina N+2		Godina N+3		Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)						UKUPNO	
	REZULTATI																	
	↓	Vrsta 83	Prosječni trošak	Broj	Trošak	Broj	Trošak	Broj	Trošak	Broj	Trošak	Broj	Trošak	Broj	Trošak	Broj	Trošak	Ukupni broj
SPECIFIČNI CILJ br. 1 ⁸⁴ ...																		
— Rezultat																		
— Rezultat																		
— Rezultat																		
Međuzbroj za specifični cilj br. 1																		
SPECIFIČNI CILJ br. 2...																		
— Rezultat																		
Međuzbroj za specifični cilj br. 2																		
UKUPNO																		

⁸³ Rezultati se odnose na proizvode i usluge koji se isporučuju (npr.: broj financiranih studentskih razmjena, kilometri izgrađenih prometnica itd.).

⁸⁴ Kako je opisan u točki 1.4.2. „Specifični ciljevi...”.

3.2.3. Sažetak procijenjenog učinka na administrativna odobrena sredstva

- ☒ Za prijedlog/inicijativu nisu potrebna administrativna odobrena sredstva.
- ☐ Za prijedlog/inicijativu potrebna su sljedeća administrativna odobrena sredstva:

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

	Godina N ⁸⁵	Godina N+1	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)	UKUPNO
--	---------------------------	---------------	---------------	---------------	--	--------

NASLOV 7. višegodišnjeg financijskog okvira								
Ljudski resursi								
Ostali administrativni rashodi								
Međubroj za NASLOV 7. višegodišnjeg financijskog okvira								

Izvan NASLOVA 7.⁸⁶ višegodišnjeg financijskog okvira								
Ljudski resursi								
Ostali administrativni rashodi								
Međubroj izvan NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira								

UKUPNO								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Potrebna odobrena sredstva za ljudske resurse i ostale administrativne rashode pokrit će se odobrenim sredstvima glavne uprave koja su već dodijeljena za upravljanje djelovanjem i/ili su preraspodijeljena unutar glavne uprave te, prema potrebi, dodatnim sredstvima koja se mogu dodijeliti nadležnoj glavnoj upravi u okviru godišnjeg postupka dodjele sredstava uzimajući u obzir proračunska ograničenja.

⁸⁵ Godina N je godina početka provedbe prijedloga/inicijative. Umjesto „N” upisati predviđenu prvu godinu provedbe (na primjer: 2021.). Isto vrijedi i za ostale godine.

⁸⁶ Tehnička i/ili administrativna pomoć i rashodi za potporu provedbi programa i/ili djelovanja EU-a (prijašnje linije „BA”), neizravno istraživanje, izravno istraživanje.

3.2.3.1. Procijenjene potrebe u pogledu ljudskih resursa

- Za prijedlog/inicijativu nisu potrebni ljudski resursi.
- ☐ Za prijedlog/inicijativu potrebni su sljedeći ljudski resursi:

Procjenu navesti u ekvivalentima punog radnog vremena

	Godina N	Godina N+1	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)		
O Radna mjesta prema planu radnih mjesta (dužnosnici i privremeno osoblje)							
20 01 02 01 (sjedište i predstavništva Komisije)							
20 01 02 03 (delegacije)							
01 01 01 01 (neizravno istraživanje)							
01 01 01 11 (izravno istraživanje)							
Druge proračunske linije (navesti)							
O Vanjsko osoblje (u ekvivalentu punog radnog vremena: EPRV) ⁸⁷							
20 02 01 (UO, UNS, UsO iz „globalne omotnice”)							
20 02 03 (UO, LO, UNS, UsO i MSD u delegacijama)							
XX 01 xx yy zz ⁸⁸	— u sjedištima						
	— u delegacijama						
01 01 01 02 (UO, UNS, UsO – neizravno istraživanje)							
01 01 01 12 (UO, UNS, UsO – izravno istraživanje)							
Druge proračunske linije (navesti)							
UKUPNO							

XX se odnosi na odgovarajuće područje politike ili glavu proračuna.

Potrebe za ljudskim resursima pokrit će se osobljem glavne uprave kojemu je već povjereno upravljanje djelovanjem i/ili koje je preraspoređeno unutar glavne uprave te, prema potrebi, resursima koji se mogu dodijeliti nadležnoj glavnoj upravi u okviru godišnjeg postupka dodjele sredstava uzimajući u obzir proračunska ograničenja.

Opis zadaća:

Dužnosnici i privremeno osoblje	
Vanjsko osoblje	

⁸⁷ UO = ugovorno osoblje; LO = lokalno osoblje; UNS = upućeni nacionalni stručnjaci; UsO = ustupljeno osoblje; MSD = mladi stručnjaci u delegacijama.

⁸⁸ U okviru gornje granice za vanjsko osoblje iz odobrenih sredstava za poslovanje (prijašnje linije „BA”).

3.2.4. Usklađenost s aktualnim višegodišnjim financijskim okvirom

U prijedlogu/inicijativi:

- ☒ može se u potpunosti financirati preraspodjelom unutar relevantnog naslova višegodišnjeg financijskog okvira (VFO).

Iznosi potrebni za financiranje projekta preraspodijelit će se iz proračunske linije 02.200401.

- ☐ zahtijeva upotrebu nedodijeljene razlike u okviru relevantnog naslova VFO-a i/ili upotrebu posebnih instrumenata kako su definirani u Uredbi o VFO-u.

Objasniti što je potrebno te navesti predmetne naslove i proračunske linije, odgovarajuće iznose te instrumente čija se upotreba predlaže.

- ☐ zahtijeva reviziju VFO-a.

Objasniti što je potrebno te navesti predmetne naslove i proračunske linije te odgovarajuće iznose.

3.2.5. Doprinos trećih strana

U prijedlogu/inicijativi:

- ☒ ne predviđa se sudjelovanje trećih strana u sufinanciranju.
- ☐ predviđa se sudjelovanje trećih strana u sufinanciranju prema sljedećoj procjeni:

Odobrena sredstva u milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

	Godina N ⁸⁹	Godina N+1	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)			Ukupno
Navedi tijelo koje sudjeluje u financiranju								
UKUPNO sufinancirana odobrena sredstva								

⁸⁹ Godina N je godina početka provedbe prijedloga/inicijative. Umjesto „N” upisati predviđenu prvu godinu provedbe (na primjer: 2021.). Isto vrijedi i za ostale godine.

3.3. Procijenjeni učinak na prihode

– ☒ Prijedlog/inicijativa nema financijski učinak na prihode.

– ☐ Prijedlog/inicijativa ima sljedeći financijski učinak:

☐ na vlastita sredstva

☐ na ostale prihode

navesti jesu li prihodi namijenjeni proračunskim linijama rashoda ☐

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Proračunska prihoda:	linija	Odobrena sredstva dostupna za tekuću financijsku godinu	Učinak prijedloga/inicijative ⁹⁰						
			Godina N	Godina N+1	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)		
Članak									

Za namjenske prihode navesti odgovarajuće proračunske linije rashoda.

--

Ostale napomene (npr. metoda/formula za izračun učinka na prihode ili druge informacije)

--

⁹⁰

Kad je riječ o tradicionalnim vlastitim sredstvima (carine, pristojbe na šećer) navedeni iznosi moraju biti neto iznosi, to jest bruto iznosi nakon odbitka od 20 % na ime troškova naplate.