



Brusel 30. září 2025
(OR. en)

8353/1/25
REV 1 ADD 1

Interinstitucionální spis:
2023/0053 (COD)

TRANS 153
CODEC 493
PARLNAT

ODŮVODNĚNÍ RADY

Předmět: Postoj Rady v prvním čtení k přijetí SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o řidičských průkazech, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724 a směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2561 a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES a nařízení Komise (EU) č. 383/2012

- odůvodnění Rady
- přijat Radou dne 29. září 2025

I. ÚVOD

1. Dne 1. března 2023 předložila Komise Evropskému parlamentu a Radě návrh na úplné přepracování směrnice o řidičských průkazech, které by představovalo čtvrtou reformu této směrnice. Uvedený návrh byl součástí iniciativ Komise v rámci programu REFIT a balíčku týkajícího se bezpečnosti silničního provozu.
2. Dne 4. prosince 2023 se Rada dohodla na obecném přístupu¹.
3. Dne 28. února 2024 přijal Evropský parlament postoj v prvním čtení. Zpravodajkou během desátého volebního období Parlamentu byla jmenována Jutta PAULUSOVÁ (Zelení/EFA, DE).
4. Jednání byla zahájena prvním trialogem dne 22. října 2024, po němž následovaly trialogy konané ve dnech 11. prosince 2024 a 18. února 2025. Během čtvrtého trialogu, který se uskutečnil dne 24. března 2025, dosáhli vyjednávači politické dohody.
5. Dne 30. dubna 2025 COREPER analyzoval konečné kompromisní znění za účelem dosažení dohody a potvrdil jej.
6. Dne 14. května 2025 zaslala předsedkyně Výboru pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) předsedkyni COREPERu dopis, v němž potvrdila, že pokud Rada schválí dohodnuté znění v prvním čtení po revizi právníky-lingvisty, Parlament schválí postoj Rady ve druhém čtení.

II. CÍL

7. Celkovým cílem návrhu je dále zvýšit bezpečnost silničního provozu a usnadnit volný pohyb občanů v rámci EU. Hlavními složkami reformy na podporu těchto cílů jsou:
 - a. zavedení „mobilního“ (tj. digitálního) řidičského průkazu,
 - b. pokrok směrem k harmonizaci postupů lékařského vyšetření uplatňovaných v členských státech,

¹ Dokument 6345/23.

- c. systém řízení s doprovodem pro žadatele, kteří dosáhli věku 17 let,
- d. zkušební doba pro začínající řidiče,
- e. přípustná hmotnost, pokud jde o maximální hmotnost naloženého vozidla u plně elektrických osobních automobilů,
- f. snadnější přístup k řidičským průkazům pro občany, kteří se přestěhují z jednoho členského státu do druhého, a centralizované hodnocení rámce silniční dopravy zavedeného příslušnou třetí zemí prováděné s ohledem na výměnu řidičských průkazů v některém z členských států a
- g. aktualizace zkušebních požadavků pro získání řidičského průkazu a minimálních požadavků na způsobilost řidiče k řízení.

III. ANALÝZA POSTOJE RADY V PRVNÍM ČTENÍ

1. Procesní rámec

- 8. Na základě návrhu Komise vedly Parlament a Rada jednání s cílem dohodnout se na postoji Rady v prvním čtení, což by vedlo k dohodě na začátku druhého čtení. Znění návrhu postoje Rady plně odráží kompromis, jehož bylo mezi oběma spolunormotvůrci dosaženo.

2. Shrnutí hlavních otázek

- 9. Postoj Rady v prvním čtení k jednotlivým prvkům reformy uvedeným v bodě 7 je po dohodě mezi spolunormotvůrci následující:
- 10. pokud jde o postupné zavádění mobilního řidičského průkazu (články 3 a 5), oba orgány našly kompromis ohledně harmonogramu a záruk pro občany, kteří upřednostňují fyzický doklad nebo jej potřebují později, například pro řízení ve třetích zemích. Rada se rovněž dohodla na konkrétních ustanoveních o ochraně údajů.

11. Rada z velké části setrvala na svém postoji z obecného přístupu k návrhu minimálních požadavků na prověřování fyzické a duševní způsobilosti k řízení před vydáním a prodloužením řidičských průkazů, a to na základě různých systémů vyvinutých v členských státech (článek 11). Při prvním vydání řidičského průkazu se musí žadatel podrobit lékařskému vyšetření nebo v případě skupin řidičských průkazů pro motocykly a osobní automobily vyplnit formulář sebehodnocení. Jednou z alternativních možností, jak po prvním vydání řidičského průkazu pro motocykly nebo osobní automobily způsobilost k řízení sledovat, je to, aby členské státy zavedly vnitrostátní systém, který zajistí reakci na významné změny v tělesné nebo duševní způsobilosti. Rada akceptovala několik doplňujících změn navržených Parlamentem, které jsou s tímto přístupem slučitelné.
12. Jednání o systému řízení s doprovodem v případě řidičů, kteří dosáhli věku 17 let, byla spojena s obecnější diskusí o minimálním věku a profesionálním řízení. Rada na jedné straně setrvala na svém postoji, který zaujala v rámci obecného přístupu a podle něhož by měl systém řízení s doprovodem v případě těžkých nákladních vozidel zůstat dobrovolný a měl by zahrnovat automatické přeshraniční vzájemné uznávání. Na druhé straně Rada akceptovala soudržnější výčet stávajících minimálních věkových hranic v článku 7 a sladění minimálních věkových hranic v případě skupin řidičských průkazů pro autobusy větší velikosti po získání osvědčení o odborné způsobilosti, a to s výhradou ochranného opatření týkajícího se řidičů ve věku od 21 do 23 let (článek 27 směrnice).
13. Pokud jde o zkušební dobu v případě začínajících řidičů (článek 18), Rada akceptovala několik ustanovení odkazujících na opatření členských států v zájmu zvýšení bezpečnosti silničního provozu u této skupiny řidičů, jakož i odkaz na politiky nulové tolerance uplatňované členskými státy. Rada setrvala na svém postoji, podle něhož by harmonizované podmínky pro začínající řidiče neměly vést k tomu, aby byla problematika chování řidičů regulována na úrovni Unie, neboť se jedná o záležitost, která je v pravomoci členských států.
14. Pokud jde o omezení hmotnosti u jednotlivých skupin řidičských průkazů pro vozidla na alternativní paliva (čl. 9 odst. 2 písm. j)), Rada setrvala na svém postoji, který je v souladu s návrhem Komise, akceptovala však možnost doplnit příslušné vozidlo o přípojně vozidlo (pod podmínkou absolvování výcviku, pokud celková hmotnost jízdní soupravy přesahuje 4 250 kg) a rovnocennost v případě osobních automobilů na alternativní paliva, k nimž je připojeno těžké přípojně vozidlo (kategorie BE, čl. 9 odst. 2 písm. j)), jakož i kratší lhůtu pro provedení v délce dvou let (čl. 29 odst. 2). Komise souhlasila s tím, aby byla daná ustanovení přezkoumána s ohledem na technologický pokrok.

15. Jednání o hmotnostních limitech se týkala dalších aspektů, na které se Parlament zaměřil, a to s cílem zvýšit ve zvláštních případech flexibilitu (články 6, 7, 9). Rada, která již ve svém obecném přístupu stanovila flexibilitu, pokud jde o obytné automobily, souhlasila s tím, že v rámci skupiny B bude povolena kombinace s přívěsem o celkové hmotnosti 5 000 kg, s výhradou dodatečného výcviku nebo zkoušek řidiče. Přípustná hmotnost, kterou Rada stanovila ve skupině B pro sanitní vozidla, byla včleněna do širšího souboru pravidel pro vozidla záchranných složek. Zatímco Rada akceptovala větší flexibilitu, pokud jde o maximální hmotnost (do 5 000 kg) a minimální věk u skupin B a C, Parlament souhlasil s tím, aby řízení s dodatečnou hmotností bylo podmíněno složením příslušné zkoušky nebo absolvováním výcviku, jakož i s tím, že daná pravidla představují vnitrostátní opatření, která podléhají vzájemnému uznávání. Rada rovněž akceptovala flexibilitu umožňující provádět zkušební jízdy prázdných autobusů v okolí stanic technické kontroly a opravárenských dílen s řidičským průkazem skupiny C (čl. 9 odst. 5).
16. Rada se ve svém postoji posunula směrem k postoji Parlamentu a Komise tím, že osobám, které mají absolvovat zkoušku za účelem získání řidičského průkazu pro řízení osobních automobilů, poskytla větší flexibilitu při výběru místa zkoušky, s cílem překonat tak jazykovou bariéru, která může vzniknout po přestěhování do jiného členského státu (čl. 20 odst. 4). V zájmu usnadnění volného pohybu občanů přes hranice Rada rovněž akceptovala, že během výměny nebo nahrazování řidičského průkazu bude podle nového článku (článek 14) zajištěno, aby občané byli vždy schopni prokázat svá řidičská práva v celé Unii. Pokud jde o řidičské průkazy třetích zemí, Rada a Parlament měly od samého počátku velmi podobné postoje, přičemž oba orgány souhlasily s novým konceptem, podle něhož má s ohledem na výměnu řidičských průkazů v některém z členských států být na úrovni Unie prováděno hodnocení rámce silniční dopravy zavedeného příslušnou třetí zemí (článek 15). V této souvislosti nemohla Rada akceptovat obdobný přístup k posuzování odborné způsobilosti řidičů ze třetích zemí, souhlasila však s tím, aby byla Komise pověřena posouzením toho, zda by bylo možno uznávání osvědčení o odborné způsobilosti vydaných třetími zeměmi usnadnit.

17. Parlament i Rada ponechaly v příloze II několik změn týkajících se řidičských zkoušek a požadovaných znalostí a dovedností. To se týká například technologického pokroku (pokročilé asistenční systémy pro řidiče, systémy odlehčovacího brzdění, dobrovolné používání simulátorů, elektrické motocykly), dalšího zaměření na zranitelné účastníky silničního provozu (mrtvé úhly, opouštění vozidla směrem do vozovky, pozornost věnovaná jízdním pruhům pro cyklisty) a zjednodušení postupů (prokazování schopnosti řádné manipulace s vozidly s manuální převodovkou). V příloze III týkající se minimálních požadavků na způsobilost pro řízení Parlament většinou akceptoval doplňující změny navržené Radou a ta naopak akceptovala několik doplňujících změn navržených Parlamentem.
18. V neposlední řadě Rada akceptovala, byť v omezenějším rozsahu, požadavky na podávání zpráv vztahující se na členské státy, které prosazovala Komise nebo Parlament (článek 23). Rada setrvala na svém postoji, pokud jde o obecnou lhůtu pro provedení ve vnitrostátním právu v délce čtyř let (článek 29).

IV. ZÁVĚR

19. V postoji Rady se podporuje cíl návrhu Komise a je v něm plně zohledněn kompromis, jehož bylo s podporou Komise dosaženo v rámci neformálních jednání mezi Radou a Evropským parlamentem.
20. Rada se proto domnívá, že její postoj v prvním čtení představuje vyvážené vyjádření výsledku jednání, a že po svém přijetí bude směrnice o řidičských průkazech významným příspěvkem ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu a k usnadnění volného pohybu občanů v rámci EU.
-