

Bruxelles, 30. rujna 2025.
(OR. en)

Međuinstitucijski predmet:
2023/0053 (COD)

8353/1/25
REV 1 ADD 1

TRANS 153
CODEC 493
PARLNAT

OBRAZLOŽENJE VIJEĆA

Predmet: Stajalište Vijeća u prvom čitanju s ciljem donošenja DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o vozačkim dozvolama, izmjeni Uredbe (EU) 2018/1724 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive (EU) 2022/2561 Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Direktive 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Komisije (EU) br. 383/2012

- obrazloženje Vijeća
- donijelo Vijeće 29. rujna 2025.

I. UVOD

1. Komisija je 1. ožujka 2023. Europskom parlamentu i Vijeću podnijela prijedlog za potpunu reformu direktive o vozačkim dozvolama, to jest četvrtu reformu te direktive. Prijedlog je bio dio inicijativa Komisije u okviru REFIT-a i „paketa o sigurnosti na cestama”.
2. Vijeće je 4. prosinca 2023. postiglo dogovor o općem pristupu¹.
3. Europski parlament donio je svoje stajalište u prvom čitanju 28. veljače 2024. Izvjestiteljicom za deseti saziv Parlamenta imenovana je gđa Jutta PAULUS (Zeleni/ESS, DE).
4. Pregovori su započeli prvim trijalom 22. listopada 2024., nakon čega su uslijedili trijaloz i 11. prosinca 2024. i 18. veljače 2025. Tijekom četvrtog trijaloga 24. ožujka 2025. pregovarači su postigli politički dogovor.
5. COREPER je 30. travnja 2025. analizirao konačni kompromisni tekst s ciljem postizanja dogovora i potvrdio ga.
6. Predsjednica odbora TRAN uputila je 14. svibnja 2025. pismo predsjedniku COREPER-a u kojem je potvrdila da će Parlament odobriti stajalište Vijeća u drugom čitanju ako Vijeće dogovoreni tekst odobri u prvom čitanju, nakon pravno-jezične redakture.

II. CILJ

7. Opći su ciljevi prijedloga dodatno poboljšati sigurnost na cestama i olakšati slobodno kretanje građana unutar EU-a. Glavne sastavnice reforme za potporu tim ciljevima jesu:
 - a. uvođenje „mobilne” (tj. digitalne) vozačke dozvole,
 - b. napredak u usklađivanju postupaka zdravstvenog pregleda koji se primjenjuju u državama članicama,

¹ 6345/23.

- c. sustav vožnje uz pratnju s dozvolom od navršениh 17 godina,
- d. razdoblje probnog upravljanja vozilom za nove vozače,
- e. dopuštena masa s obzirom na najveću masu opterećenog vozila potpuno električnih osobnih automobila,
- f. lakši pristup dozvolama za građane koji se sele iz jedne države članice u drugu i centralizirana evaluacija okvira za cestovni promet treće zemlje s obzirom na zamjenu vozačkih dozvola u državi članici, i
- g. ažuriranje ispitnih zahtjeva za dobivanje vozačke dozvole i minimalnih zahtjeva u pogledu sposobnosti vozača za upravljanje vozilom.

III. ANALIZA STAJALIŠTA VIJEĆA U PRVOM ČITANJU

1. Postupovni kontekst

- 8. Na temelju prijedloga Komisije Parlament i Vijeće vodili su pregovore s ciljem postizanja dogovora o stajalištu Vijeća u prvom čitanju, što je rezultiralo ranim dogovorom u drugom čitanju. Tekst nacrtu stajališta Vijeća u potpunosti uvažava kompromis dvaju suzakonodavaca.

2. Sažetak glavnih pitanja

- 9. Stajalište Vijeća u prvom čitanju o različitim elementima reforme navedenima u točki 7., nakon dogovora suzakonodavaca, glasi:
- 10. Kad je riječ o postupnom uvođenju mobilne vozačke dozvole (članci 3. i 5.), dvije institucije postigle su kompromis o vremenskom okviru i zaštitnim mjerama za građane koji daju prednost fizičkoj ispravi ili je trebaju kasnije, primjerice za vožnju u trećim zemljama. Vijeće je također postiglo dogovor o posebnim odredbama o zaštiti podataka.

11. Vijeće je uglavnom zadržalo svoje stajalište iz općeg pristupa o nacrtu minimalnih zahtjeva za provjeru tjelesne i mentalne sposobnosti za upravljanje vozilom prije izdavanja i produljenja vozačkih dozvola, na temelju različitih sustava razvijenih u državama članicama (članak 11.). Pri prvom izdavanju vozačke dozvole podnositelj zahtjeva mora obaviti liječnički pregled ili, za kategorije motocikala i osobnih automobila, ispuniti obrazac za samoprocjenu. Za praćenje sposobnosti nakon prvog izdavanja vozačke dozvole za motocikle ili osobne automobile alternativna je mogućnost da države članice imaju uspostavljen nacionalni sustav kojim se osigurava reakcija na znatne promjene tjelesne i mentalne sposobnosti. Vijeće je prihvatilo nekoliko elemenata koje je dodao Parlament, a koji su u skladu s tim pristupom.
12. Pregovori o sustavu vožnje uz pratnju za 17-godišnje vozače bili su povezani s opsežnijom raspravom o minimalnoj dobi i profesionalnoj vožnji. S jedne strane, Vijeće je zadržalo svoje stajalište iz općeg pristupa da bi sustav vožnje uz pratnju za teška vozila trebao ostati dobrovoljan, uz automatsko prekogranično uzajamno priznavanje. S druge strane, Vijeće je prihvatilo usklađeniji popis postojeće minimalne dobi iz članka 7. i usklađivanje minimalne dobi za veće kategorije autobusa nakon dobivanja svjedodžbe o stručnoj osposobljenosti, podložno zaštitnoj mjeri koja se odnosi na vozače u dobi od 21 do 23 godine (članak 27. Direktive).
13. Kad je riječ o probnom razdoblju za nove vozače (članak 18.), Vijeće je prihvatilo nekoliko odredaba u kojima se navode mjere država članica za poboljšanje sigurnosti na cestama u toj skupini, kao i upućivanje na politike nulte tolerancije koje primjenjuju države članice. Vijeće je ostalo pri svojem stajalištu da usklađeni uvjeti za nove vozače ne bi trebali dovesti do uređenja pitanja ponašanja vozača na razini Unije, za što su nadležne države članice.
14. Kad je riječ o ograničenjima mase po kategoriji dozvole za vozila na alternativna goriva (članak 9. stavak 2. točka (j)), Vijeće je zadržalo svoje stajalište, usklađeno s prijedlogom Komisije, ali je prihvatilo mogućnost dodavanja prikolice (podložno osposobljavanju ako ukupna masa prelazi 4250 kg) i jednakovrijednost za osobne automobile na alternativna goriva u kombinaciji s teškom prikolicom (kategorija BE; članak 9. stavak 2. točka (j) te kraće razdoblje prenošenja od dvije godine (članak 29. stavak 2.). Komisija je pristala preispitati odredbe u skladu s tehnološkim napretkom.

15. Pregovorima o ograničenjima mase obuhvaćeni su dodatni aspekti na koje se Parlament usredotočio kako bi se povećala fleksibilnost u posebnim slučajevima (članci 6., 7., 9.). Vijeće, koje je u svojem općem pristupu već predvidjelo fleksibilnost u pogledu kamp-kućica, složilo se da se u kategoriji B dopusti kombinacija s prikolicom mase do 5000 kg, podložno dodatnom osposobljavanju ili ispitivanju vozača. Dopuštenje za masu u kategoriji B koje je Vijeće predvidjelo za vozila hitne pomoći uključeno je u širi skup pravila za vozila hitne pomoći. Iako je Vijeće prihvatilo veću fleksibilnost u pogledu najveće mase (do 5000 kg) i minimalne dobi u kategorijama B i C, Parlament je prihvatio da vožnja s dodatnom masom podliježe ispitu ili osposobljavanju te da su pravila nacionalne mjere koje podliježu uzajamnom priznavanju. Vijeće je također prihvatilo mogućnost da se praznim autobusima upravlja s dozvolom kategorije C u svrhu probne vožnje oko stanica za tehnički pregled i radionica za popravak (članak 9. stavak 5.).
16. Vijeće se približilo stajalištima Parlamenta i Komisije tako što je dopustilo da kandidati za polaganje ispita za upravljanje osobnim automobilom imaju veću fleksibilnost pri odabiru mjesta održavanja ispita kako bi se prevladala jezična prepreka nakon preseljenja u drugu državu članicu (članak 20. stavak 4.). Kad je riječ o neometanom prekograničnom kretanju građana, Vijeće je također prihvatilo da se novim člankom (članak 14.) osigura da građani tijekom zamjene ili nadomještanja vozačke dozvole uvijek mogu dokazati svoje pravo na upravljanje vozilom u cijeloj Uniji. Kad je riječ o vozačkim dozvolama trećih zemalja, Vijeće i Parlament otpočetka su imali vrlo slična stajališta te su se složili s novim konceptom evaluacije, na razini Unije, okvira za cestovni promet treće zemlje s obzirom na zamjenu vozačkih dozvola u državi članici (članak 15.). U tom kontekstu Vijeće nije moglo prihvatiti sličan pristup osposobljenosti profesionalnih vozača iz trećih zemalja, ali se složilo da Komisija bude zadužena za procjenu mogućeg olakšavanja priznavanja svjedodžbi o stručnoj osposobljenosti koje su izdale treće zemlje.

17. I Parlament i Vijeće zadržali su nekoliko izmjena u Prilogu II. u vezi s vozačkim ispitima i potrebnim znanjem i vještinama. To se, primjerice, odnosi na tehnološki napredak (napredni sustavi za pomoć u vožnji, sustavi trajnog kočenja, dobrovoljna upotreba simulatora, električni motocikli), dodatni naglasak na nezaštićenim sudionicima u cestovnom prometu (mrtvi kutovi, izlazak iz vozila na strani kolnika, obraćanje pozornosti na biciklističke staze) i pojednostavnjenje postupka (dokazivanje pravilnog rukovanja vozilima s ručnim mjenjačem). U Prilogu III. o minimalnim standardima sposobnosti potrebnima za upravljanje vozilom Parlament je uglavnom prihvatio dodatke Vijeća, a Vijeće je prihvatilo nekoliko dodataka Parlamenta.
18. Naposljetku, Vijeće je prihvatilo, ali na ograničeniji način, zahtjeve za izvješćivanje za države članice, za koje su se zalagali Komisija odnosno Parlament (članak 23.). Vijeće je zadržalo svoje stajalište o općem roku za prenošenje od četiri godine (članak 29.).

IV. ZAKLJUČAK

19. Stajalištem Vijeća podupire se cilj prijedloga Komisije i u potpunosti se odražava kompromis postignut u neformalnim pregovorima između Vijeća i Europskog parlamenta, uz potporu Komisije.
20. Vijeće stoga smatra da se njegovim stajalištem u prvom čitanju uravnoteženo predstavlja ishod pregovora te da će, nakon donošenja, nova direktiva o vozačkim dozvolama biti važan doprinos poboljšanju sigurnosti na cestama i slobodnog kretanja građana u EU-u.
-