



Rada
Európskej únie

V Bruseli 30. septembra 2025
(OR. en)

8353/1/25
REV 1 ADD 1

Medziinštitucionálny spis:
2023/0053(COD)

TRANS 153
CODEC 493
PARLNAT

ODÔVODNENÉ STANOVISKO RADY

Predmet: Pozícia Rady v prvom čítaní na účely prijatia SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o vodičských preukazoch, ktorou sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1724 a smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2561 a zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 383/2012

- odôvodnené stanovisko Rady
- prijaté Radou 29. septembra 2025

I. ÚVOD

1. Komisia predložila 1. marca 2023 Európskemu parlamentu a Rade návrh na úplné prepracovanie smernice o vodičských preukazoch – 4. reformu tejto smernice. Návrh bol súčasťou iniciatív Komisie REFIT a balíka opatrení v oblasti bezpečnosti cestnej premávky.
2. Rada schválila všeobecné smerovanie 4. decembra 2023¹.
3. Európsky parlament prijal pozíciu v prvom čítaní 28. februára 2024. Za spravodajkyňu bola v 10. volebnom období Parlamentu vymenovaná pani Jutta PAULUSOVÁ (Verts/ALE, DE).
4. Rokovania sa začali prvým trialógom 22. októbra 2024, po ktorom nasledovali trialógy 11. decembra 2024 a 18. februára 2025. Počas štvrtého trialógu 24. marca 2025 dosiahli vyjednávači politickú dohodu.
5. COREPER 30. apríla 2025 analyzoval konečné kompromisné znenie s cieľom dosiahnuť dohodu a potvrdil ho.
6. Predsedníčka výboru TRAN zaslala 14. mája 2025 predsedovi COREPER-u list, v ktorom potvrdila, že ak Rada schváli dohodnuté znenie v prvom čítaní po revízii právnikmi lingvistami, Parlament schváli pozíciu Rady v druhom čítaní.

II. CIEĽ

7. Návrh si za celkový cieľ kladie ďalej zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky a uľahčiť voľný pohyb občanov v EÚ. Uvedené ciele sa podporia reformou, ktorá má tieto hlavné zložky:
 - a) zavedenie tzv. mobilného (t. j. digitálneho) vodičského preukazu,
 - b) pokrok smerom k harmonizácii postupov lekárskeho vyšetrenia uplatňovaných v členských štátoch,

¹ 6345/23.

- c) systém vedenia vozidla so sprievodom v prípade vodičov s vodičským preukazom od veku 17 rokov,
- d) skúšobná lehota pre vodičov začiatočníkov,
- e) povolená hmotnosť vzťahujúca sa na najväčšiu celkovú hmotnosť plne elektrických osobných automobilov,
- f) ľahší prístup občanov, ktorí sa pohybujú z jedného členského štátu do druhého, k preukazom a centralizované hodnotenie rámca cestnej dopravy v tretej krajine vzhľadom na výmenu vodičských preukazov v členskom štáte a
- g) aktualizácia požiadaviek na skúšky na získanie vodičského preukazu a minimálnych požiadaviek na spôsobilosť vodiča viesť motorové vozidlo.

III. ANALÝZA POZÍCIE RADY V PRVOM ČÍTANÍ

1. Procesný rámec

- 8. Na základe návrhu Komisie viedli Parlament a Rada rokovania, ktorých cieľom bolo dohodnúť sa na pozícii Rady v prvom čítaní, čo viedlo k skorej dohode v druhom čítaní. Znenie návrhu pozície Rady v plnej miere odzrkadľuje kompromis, ktorý dosiahli obaja spoluzákonodarcovia.

2. Zhrnutie hlavných otázok

- 9. Pozícia Rady v prvom čítaní k jednotlivým reformným prvkom uvedeným v bode 7 je po dohode spoluzákonodarcov nasledovná:
- 10. Pokiaľ ide o zavádzanie mobilného vodičského preukazu (články 3 a 5), inštitúcie našli kompromis, pokiaľ ide o harmonogram a záruky pre občanov, ktorí uprednostňujú fyzický doklad alebo ho potrebujú neskôr, napríklad na vedenie motorového vozidla v tretích krajinách. Rada sa tiež dohodla na osobitných ustanoveniach o ochrane údajov.

11. Pokiaľ ide o návrh minimálnych požiadaviek na preverovanie telesnej a duševnej spôsobilosti viesť motorové vozidlo pred vydaním a obnovením vodičských preukazov na základe rôznych systémov, ktoré sa vyvinuli v členských štátoch (článok 11), Rada vo veľkej miere trvala na svojej pozícii zo všeobecného smerovania. Pri prvom vydaní vodičského preukazu sa žiadateľ musí podrobiť lekárskej prehliadke alebo – v prípade skupín motocyklov a osobných automobilov – vyplniť sebahodnotenie. Alternatívnou možnosťou v oblasti monitorovania spôsobilosti po prvom vydaní vodičského preukazu pre motocykle alebo osobné automobily je, že členské štáty zavedú vnútroštátny systém, ktorý zabezpečí reakciu na významné zmeny telesnej alebo duševnej spôsobilosti. Rada akceptovala niekoľko doplnení Parlamentu, ktoré sú v súlade s týmto prístupom.
12. Rokovania o systéme vedenia vozidla so sprievodom pre 17-ročných vodičov súviseli s rozsiahlejšou diskusiou o minimálnom veku a vedení vozidla z povolenia. Rada na jednej strane trvala na svojej pozícii vychádzajúcej zo všeobecného smerovania, podľa ktorej by systém vedenia vozidla so sprievodom v prípade ťažkých vozidiel mal zostať dobrovoľný a malo by platiť automatické cezhraničné vzájomné uznávanie. Na druhej strane Rada akceptovala koherentnejší zoznam existujúcich požiadaviek na minimálny vek v článku 7 a zosúladenie minimálneho veku pre skupiny väčších autobusov po získaní osvedčenia o odbornej spôsobilosti pod podmienkou záruky týkajúcej sa vodičov vo veku od 21 do 23 rokov (článok 27 smernice).
13. Pokiaľ ide o skúšobnú lehotu pre vodičov začiatočníkov (článok 18), Rada prijala niekoľko ustanovení, v ktorých sa uvádzajú opatrenia členských štátov na zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky v tejto skupine, ako aj odkaz na politiky členských štátov v oblasti nulovej tolerancie. Rada trvala na svojej pozícii, podľa ktorej by harmonizované podmienky pre vodičov začiatočníkov na úrovni Únie nemali viesť k regulácii správania vodičov, ktorá je v právomoci členských štátov.
14. Pokiaľ ide o hmotnostné obmedzenia v závislosti od skupiny vodičského preukazu pre vozidlá na alternatívne palivá [článok 9 ods. 2 písm. j)], Rada trvala na svojej pozícii v súlade s návrhom Komisie, ale akceptovala možnosť pridať prípojné vozidlo (po absolvovaní výcviku ak celková hmotnosť presahuje 4 250 kg) a rovnocennosť osobných vozidiel na alternatívne palivá spojených s ťažkým prípojným vozidlom (skupina BE; článok 9 ods. 2 písm. j), ako aj kratšiu lehotu na transpozíciu v trvaní dvoch rokov (článok 29 ods. 2). Komisia súhlasila s preskúmaním ustanovení v súlade s technologickým pokrokom.

15. Rokovania o hmotnostných limitoch sa týkali ďalších aspektov, na ktoré sa zameral Parlament v snahe zvýšiť flexibilitu v osobitných prípadoch (články 6, 7, 9). Rada, ktorá stanovila flexibilitu, pokiaľ ide o obytné prívesy, už vo svojom všeobecnom smerovaní, súhlasila s tým, aby sa v skupine B povolila jazdná súprava s prípojným vozidlom do celkovej hmotnosti 5 000 kg pod podmienkou, že vodič absolvuje ďalší výcvik alebo skúšku. Povolená hmotnosť v skupine B pre sanitné vozidlá podľa Rady sa začlenila do širšieho súboru pravidiel pre pohotovostné vozidlá. Rada akceptovala väčšiu flexibilitu, pokiaľ ide o najväčšiu hmotnosť (do 5 000 kg) a minimálny vek v skupinách B a C, pričom Parlament akceptoval, že vedenie vozidla s dodatočnou hmotnosťou podlieha skúške alebo výcviku a že ide o pravidlá, ktoré sú vnútroštátnymi opatreniami podliehajúcimi vzájomnému uznávaniu. Rada tiež akceptovala flexibilitu pri možnosti viesť prázdne autobusy s vodičským preukazom skupiny C na účely vykonania kontroly technického stavu v okolí stanice technickej kontroly a opravovní (článok 9 ods. 5).
16. Parlamentu a Komisii sa Rada priblížila tým, že osobám, ktoré skladajú skúšky vedenia osobného automobilu, umožnila väčšiu flexibilitu pri výbere miesta skúšky v záujme prekonania jazykovej bariéry po presťahovaní sa do iného členského štátu (článok 20 ods. 4). Pokiaľ ide o neobmedzený pohyb občanov cez hranice, Rada tiež akceptovala, že počas výmeny alebo náhrady vodičského preukazu sa novým článkom (článok 14) zabezpečí, aby občania mohli vždy preukázať svoje vodičské oprávnenie v celej Únii. V prípade vodičských preukazov tretích krajín zastávali Rada a Parlament od začiatku veľmi podobné pozície, pričom obidve inštitúcie súhlasili s novou koncepciou úniijného hodnotenia rámca cestnej dopravy v tretej krajine vzhľadom na výmenu vodičských preukazov v členskom štáte (článok 15). V tejto súvislosti nemohla Rada prijať podobný prístup k odbornej spôsobilosti vodičov z tretích krajín, ale súhlasila, že Komisia bude mať za úlohu posúdiť možné uľahčenie uznávania osvedčení o odbornej spôsobilosti vydaných tretími krajinami.

17. Parlament aj Rada zachovali niekoľko pozmeňujúcich návrhov v prílohe II o vodičských skúškach a požadovaných vedomostiach a zručnostiach. Týka sa to napríklad technologického pokroku (pokročilé systémy pomoci pre vodiča, odľahčovacie brzdoé systémy, dobrovoľné používanie trenažérov, elektrické motocykle), dodatočného zamerania na zraniteľných účastníkov cestnej premávky (mŕtve uhly, vystupovanie z vozidla, pozornosť venovaná jazdným pruhom pre bicykle) a zjednodušenia procesov (preukázanie riadnej manipulácie s vozidlami s ručnou prevodovkou). V prílohe III týkajúcej sa minimálnych noriem spôsobilosti na vedenie vozidla Parlament väčšinou akceptoval doplnenia Rady a Rada akceptovala viaceré doplnenia Parlamentu.
18. Rada napokon akceptovala, ale v menšej miere, požiadavky na členské štáty v oblasti podávania správ, ktoré presadzovala Komisia alebo Parlament (článok 23). Rada trvala na svojej pozícii k štvorročnej všeobecnej lehote na transpozíciu (článok 29).

IV. ZÁVER

19. Pozícia Rady podporuje cieľ návrhu Komisie a plne odráža kompromis, ktorý sa dosiahol počas neformálnych rokovaní medzi Radou a Európskym parlamentom s podporou Komisie.
20. Rada sa preto domnieva, že jej pozícia v prvom čítaní je vyváženým vyjadrením výsledku rokovaní a že nová smernica o vodičských preukazoch po jej prijatí pomôže významne zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky a voľný pohyb občanov v EÚ.