

Bruselj, 30. september 2025
(OR. en)

8353/1/25
REV 1 ADD 1

Medinstitucionalna zadeva:
2023/0053 (COD)

TRANS 153
CODEC 493
PARLNAT

UTEMELJITEV SVETA

Zadeva: Stališče Sveta v prvi obravnavi z namenom sprejetja DIREKTIVE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o vozniških dovoljenjih, spremembi Uredbe (EU) 2018/1724 Evropskega parlamenta in Sveta in Direktive (EU) 2022/2561 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Direktive 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe Komisije (EU) št. 383/2012

- utemeljitev Sveta
- Svet sprejel 29. septembra 2025

I. UVOD

1. Komisija je Evropskemu parlamentu in Svetu 1. marca 2023 predložila predlog za popolno prenovu direktive o vozniških dovoljenjih, tj. četrto reformo te direktive. Predlog je bil del pobud Komisije v okviru programa REFIT in svežnja o varnosti v cestnem prometu.
2. Svet se je o splošnem pristopu dogovoril 4. decembra 2023¹.
3. Evropski parlament je stališče v prvi obravnavi sprejel 28. februarja 2024. Za poročevalko v desetem mandatu Parlamenta je bila imenovana Jutta PAULUS (Verts/ALE, DE).
4. Pogajanja so se začela s prvim trialogom 22. oktobra 2024, ki sta mu sledila trialoga 11. decembra 2024 in 18. februarja 2025. Pogajalci so na četrtem trialogu 24. marca 2025 dosegli politični dogovor.
5. Coreper je 30. aprila 2025 preučil končno kompromisno besedilo, da bi dosegel dogovor, in ga potrdil.
6. Predsednica odbora TRAN je 14. maja 2025 predsedniku Coreperja poslala pismo, v katerem je potrdila, da bo Parlament, če bo Svet dogovorjeno besedilo odobril v prvi obravnavi, potem ko ga bo pregledala pravnolingvistična služba, odobril stališče Sveta v drugi obravnavi.

II. CILJ

7. Splošna cilja predloga sta dodatno izboljšati varnost v cestnem prometu in olajšati prosto gibanje državljanov znotraj EU. Glavni elementi reforme v podporo tema ciljema so:
 - a. uvedba „mobilnega“ (tj. digitalnega) vozniškega dovoljenja,
 - b. korak k uskladitvi postopkov zdravniških pregledov, ki se uporabljajo v državah članicah,

¹ 6345/23.

- c. shema za vožnjo s spremstvom z vozniškim dovoljenjem od 17. leta naprej,
- d. poskusna doba za voznike začetnike,
- e. dovoljena teža, kar zadeva največjo maso obremenjenih popolnoma električnih osebnih avtomobilov,
- f. lažji dostop do dovoljenj za državljane, ki se selijo iz ene države članice v drugo, in centralizirana ocena okvira tretje države za cestni promet zaradi zamenjave vozniških dovoljenj v državi članici ter
- g. posodobitev zahtev za preizkuse za pridobitev vozniškega dovoljenja in minimalnih zahtev glede voznikove sposobnosti za vožnjo.

III. ANALIZA STALIŠČA SVETA V PRVI OBRAVNAVI

1. Postopkovni okvir

- 8. Parlament in Svet sta se na podlagi predloga Komisije pogajala, da bi dosegla dogovor o stališču Sveta v prvi obravnavi, na podlagi česar je bil dosežen hiter dogovor v drugi obravnavi. Besedilo osnutka stališča Sveta v celoti odraža kompromis, ki sta ga dosegla sozakonodajalca.

2. Povzetek glavnih vprašanj

- 9. Stališče Sveta v prvi obravnavi o različnih elementih reforme iz točke 7 je na podlagi dogovora med sozakonodajalcema naslednje:
- 10. V zvezi s postopnim uvajanjem mobilnega vozniškega dovoljenja (člena 3 in 5) sta instituciji dosegli kompromis glede časovnega okvira in zaščitnih ukrepov za državljane, ki raje uporabljajo fizični dokument ali ga potrebujejo pozneje, na primer za vožnjo v tretjih državah. Svet se je dogovoril tudi o posebnih določbah o varstvu podatkov.

11. Svet je večinoma ohranil svoje stališče iz splošnega pristopa, kar zadeva okvir minimalnih zahtev za preverjanje telesne in duševne zmožnosti za vožnjo pred izdajo in podaljšanjem vozniških dovoljenj, ki temelji na različnih sistemih, razvitih v državah članicah (člen 11). Ob prvi izdaji vozniškega dovoljenja mora kandidat opraviti zdravniški pregled oziroma za kategoriji motornih koles in osebnih avtomobilov predložiti samooceno. Alternativna možnost za spremljanje sposobnosti po prvi izdaji vozniškega dovoljenja za motorna kolesa ali osebne avtomobile je, da države članice vzpostavijo nacionalni sistem, ki zagotavlja odziv v primeru znatne spremembe telesne ali duševne zmožnosti. Svet se je strinjal z več dodatki Parlamenta, ki so združljivi s tem pristopom.
12. Pogajanja o shemi vožnje s spremstvom za 17-letne voznike so bila povezana s širšo razpravo o najnižji starosti in poklicni vožnji. Svet je na eni strani ohranil svoje stališče iz splošnega pristopa, da bi morala shema vožnje s spremstvom za težka vozila ostati prostovoljna, z avtomatskim in vzajemnim čezmejnem priznavanjem. Na drugi strani je Svet sprejel doslednejšo razvrstitev obstoječih najnižjih starosti v členu 7 in uskladitev najnižjih starosti za kategorije večjih avtobusov po pridobitvi spričevala o strokovni usposobljenosti, ob upoštevanju zaščitnega ukrepa v zvezi z vozniki, starimi od 21 do 23 let (člen 27 Direktive).
13. V zvezi s poskusno dobo za voznike začetnike (člen 18) se je Svet strinjal z več določbami o ukrepih držav članic za izboljšanje varnosti v cestnem prometu v tej skupini, pa tudi sklicevanjem na politike ničelne tolerance, ki jih izvajajo države članice. Svet je ohranil svoje stališče, da usklajeni pogoji za voznike začetnike ne bi smeli voditi v regulacijo ravnanja voznikov na ravni Unije, saj je ta v pristojnosti držav članic.
14. V zvezi z omejitvami teže za posamezne kategorije dovoljenj za vozila na alternativna goriva (člen 9(2)(j)) je Svet ohranil svoje stališče, usklajeno s predlogom Komisije, vendar je sprejel možnost, da se doda priklopno vozilo (pod pogojem usposabljanja, če skupna teža presega 4 250 kg), in ekvivalentnost za osebne avtomobile na alternativna goriva, povezane s težkim priklopnikom (kategorija BE; člen 9(2)(j)), pa tudi krajši dvoletni rok za prenos (člen 29(2)). Komisija se je strinjala, da bo določbe pregledala glede na tehnološki napredek.

15. V pogajanjih o omejitvah teže so bili obravnavani dodatni vidiki, na katere se je osredotočil Parlament z namenom povečanja prožnosti v posebnih primerih (členi 6, 7 in 9). Svet, ki je v svojem splošnem pristopu že predvidel prožnost v zvezi z bivalnimi vozili, se je strinjal, da se v kategoriji B dovoli kombinacija s priklopnikom s skupno težo do 5 000 kg, za kar pa je potrebno dodatno usposabljanje ali preizkus voznikov. Dovoljena teža, ki jo je Svet določil v kategoriji B za vozila nujne medicinske pomoči, je bila vključena v širši sklop pravil za intervencijska vozila. Medtem ko je Svet sprejel več prožnosti glede največje teže (do 5 000 kg) in najnižje starosti v kategorijah B in C, je Parlament sprejel, da je za vožnjo z dodatno težo potreben preizkus ali usposabljanje in da so pravila nacionalni ukrepi, za katere velja vzajemno priznavanje. Svet je sprejel tudi prožnost glede vožnje praznih avtobusov z dovoljenjem kategorije C za izvajanje preizkusnih voženj v okolici centrov za izvajanje tehničnih pregledov in servisnih delavnic (člen 9(5)).
16. Svet se je približal stališču Parlamenta in Komisije, saj je kandidatom za izdajo dovoljenja za vožnjo osebnih avtomobilov omogočil več prožnosti glede izbire lokacije preizkusa, da bi odpravili jezikovno oviro po selitvi v drugo državo članico (člen 20(4)). V zvezi z neoviranim čezmejnim gibanjem državljanov se je Svet prav tako strinjal, da se z novim členom (člen 14) v času zamenjave ali nadomestitve voznškega dovoljenja zagotavlja, da lahko državljani po vsej Uniji vedno dokažejo svoje voznške pravice. Kar zadeva voznška dovoljenja tretjih držav, sta imela Svet in Parlament že od samega začetka zelo podobni stališči, saj sta se oba strinjala z novim konceptom ocene okvira za cestni promet tretje države na ravni Unije zaradi zamenjave voznških dovoljenj v državi članici (člen 15). V zvezi s tem Svet ni mogel sprejeti podobnega pristopa glede strokovne usposobljenosti voznikov iz tretjih držav, vendar se je strinjal, da se Komisiji naloži, da oceni morebitno olajšanje priznavanja spričeval o strokovni usposobljenosti, ki jih izdajo tretje države.

17. Parlament in Svet sta ohranila več sprememb v Prilogi II o vozniških izpitih ter zahtevanih znanjih in spretnostih. To na primer zadeva tehnološki napredek (napredni sistemi za pomoč pri vožnji, sistemi trajne zavore, prostovoljna uporaba simulatorjev, električna motorna kolesa), dodaten poudarek na ranljivih udeležencih v cestnem prometu (mrtvi koti, izstopanje na ulični strani, opozarjanje na kolesarske steze) in poenostavitev postopkov (dokazovanje ustreznega ravnanja z vozili z ročnim menjalnikom). V Prilogi III o minimalnih merilih glede sposobnosti za vožnjo je Parlament večinoma sprejel dodatke Sveta, Svet pa je sprejel več dodatkov Parlamenta.
18. Nazadnje se je Svet v omejenem obsegu strinjal z zahtevami glede poročanja za države članice, za katere sta se zavzemala Komisija ali Parlament (člen 23). Svet je ohranil svoje stališče glede splošnega štiriletnega roka za prenos (člen 29).

IV. SKLEP

19. Stališče Sveta podpira namen predloga Komisije in v celoti odraža kompromis, dosežen v okviru neformalnih pogajanj med Svetom in Evropskim parlamentom ob podpori Komisije.
20. Svet zato meni, da njegovo stališče v prvi obravnavi uravnoteženo predstavlja izid pogajanj in da bo nova direktiva o vozniških dovoljenjih, ko bo sprejeta, pomembno prispevala k izboljšanju varnosti v cestnem prometu in prostega gibanja državljanov v EU.