Council of the European Union

Brussels, 15 June 2023
(OR. en, pt)

10704/23

Interinstitutional Files:
2023/0053(COD)
2023/0052(COD)
2023/0055(COD)

TRANS 260
CODEC 1139
JAI 859
ENFOPOL 298
CATS 40
COPEN 211
INST 222
PARLNAT 137

COVER NOTE

From:	Chamber of Deputies of the Czech Republic
date of receipt:	15 June 2023
To:	The President of the Council of the European Union
Subject:	Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive (EU) 2015/413 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences [ST 6792/23 + ADD1 + ADD1COR1 - COM (2023) 126] Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on driving licences, amending Directive (EU) 2022/2561 of the European Parliament and of the Council, Regulation (EU) 2018/1724 of the European Parliament and of the Council and repealing Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council and Commission Regulation (EU) No 383/2012 [ST 6795/23 + ADD1 - COM (2023) 127] Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on execution of driving disqualifications with a Union-wide effect [ST 6796/23 + ADD1 - COM (2023) 128] – Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality

Delegations will find enclosed the opinion[1] of the the Chamber of Deputies of the Czech Republic on the above, followed by a courtesy English translation.

---

[1] The translation(s) of the opinion may be available on the Interparliamentary EU Information Exchange website (IPEX) at the following address:
https://secure.ipex.eu/IPEXL-WEB/document/COM-2023-126
https://secure.ipex.eu/IPEXL-WEB/document/COM-2023-127
https://secure.ipex.eu/IPEXL-WEB/document/COM-2023-128

Parlament České republiky

POSLANECKÁ SNĚMOVNA

2023

9. volební období

176.

USNESENÍ

výboru pro evropské záležitosti
z 26. schůze
ze dne 31. května 2023

k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu /kód Rady 6792/23, KOM(2023) 126 v konečném znění/

k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o řidičských průkazech, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2561 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724 a zrušuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES a nařízení Komise (EU) č. 383/2012 /kód Rady 6795/23, KOM(2023) 127 v konečném znění/

k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o celounijním účinku některých zákazů řízení /kód Rady 6796/23, KOM(2023) 128 v konečném znění/

Výbor pro evropské záležitosti Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR po vyslechnutí informace vrchního ředitele Sekce silniční a veřejné dopravy a správních agend Ministerstva dopravy Ladislava Němce, po vyslechnutí zpravodajské zprávy posl. Martina Exnera a po rozpravě

1. **p r o j e d n a l** tyto dokumenty;

2. **p o d p o r u j e** rámcovou pozici vlády ohledně návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o výkonu zákazu řízení motorových vozidel s celoevropským účinkem a návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o řidičských průkazech;

3. **d o p o r u č u j e** aktivnější přístup České republiky ohledně návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu;

4. **p o d p o r u j e** "Vizi Nula" Evropské unie, jejímž cílem je podle sdělení Komise KOM(2018) 293 "snížení počtu obětí na životech v silniční dopravě do roku 2050 co nejblíže k nule";

5. **p o v ě ř u j e** předsedu výboru pro evropské záležitosti, aby v rámci politického dialogu postoupil toto usnesení předsedkyni Evropské komise.

Roman Bělor v. r.
ověřovatel

Martin Exner v. r.
zpravodaj

Ondřej Benešík v. r.
předseda

Příloha k usnesení č. 176

POSLANECKÁ SNĚMOVNA PARLAMENTU ČESKÉ REPUBLIKY
PARLAMENTNÍ INSTITUT
DOKUMENTY EU

Nová pravidla pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu

Informační podklad k:

- návrhu směrnice, kterou se mění směrnice (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu;
- návrhu směrnice o řidičských průkazech, kterou se mění směrnice (EU) 2022/2561, nařízení (EU) 2018/1724 a zrušuje směrnice 2006/126/ES a nařízení (EU) č. 383/2012 a
- návrhu směrnice o celounijním účinku některých zákazů řízení

NÁVRH SMĚRNICE

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu
COM(2023) 126 final, kód Rady 6792/23
Interinstitucionální spis 2023/0052/COD

NÁVRH SMĚRNICE

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o řidičských průkazech, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2561, nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724 a zrušuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES a nařízení Komise (EU) č. 383/2012
COM(2023) 127 final, kód Rady 6795/23
Interinstitucionální spis 2023/0053/COD

NÁVRH SMĚRNICE

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o celounijním účinku některých zákazů řízení

COM(2023) 128 final, kód Rady 6796/23

Interinstitucionální spis 2023/0055/COD

- **Právní základ:**

Článek 91 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

- **Datum zaslání Poslanecké sněmovně prostřednictvím VEZ:**

1. a 15. 3. 2023

- **Datum projednání ve VEZ:**

15. 3. 2023 (1. kolo)

- **Procedura:**

Řádný legislativní postup.

- **Předběžná stanoviska vlády (dle § 109a odst. 1 jednacího řádu PS):**

Datovaná dnem 12. dubna 2023, doručená do výboru pro evropské záležitosti dne 12. dubna 2023 prostřednictvím systému ISAP.

- Hodnocení z hlediska principu subsidiarity:

Návrhy jsou v souladu s principem subsidiarity.

- Odůvodnění a předmět:

Evropská komise vydala v březnu 2023 legislativní balíček, jehož cílem je především: **i) zlepšit bezpečnost silniční dopravy, i) snížit administrativní zátěž kladenou na řidiče, ii) odstranit překážky volného pohybu osob v EU, iii) usnadnit digitální transformaci silniční dopravy, iv) zajistit účinné přeshraniční prosazování pravidel silničního provozu, v) ukončit beztrestnost závažných dopravních deliktů a vi) zajistit větší udržitelnost silniční dopravy.**

Tento legislativní balíček obsahuje tři návrhy právních předpisů**: i)** **návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o řidičských průkazech, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2561, nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724 a zrušuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES a nařízení Komise (EU) č. 383/2012, ii)** **návrh směrnice, kterou se mění směrnice (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu, iii)** **návrh směrnice o celounijním účinku některých zákazů řízení.**

Navrhované právní předpisy mají napomoci k realizaci tzv. **„Vize Nula“**, podle níž by do roku 2050 mělo být dosaženo cíle nulového počtu úmrtí na silnicích v EU. Uvedenou vizi Evropská komise představila ve sdělení Evropa v pohybu - Udržitelná mobilita pro Evropu: bezpečná, propojená a čistá z roku 2018.

Ve svém Rámci politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 – Další kroky směrem k „Vizi Nula“, se pak Evropská komise k „Vizi Nula“ zavázala opětovně, stejně tak jako ke střednědobému cíli snížit podíl úmrtí a vážných zranění na silnicích o 50 % v roce 2030.

Z hlediska bezpečnosti dopravy se navrhované právní předpisy **zaměřují na mladé a začínající řidiče**, kteří podle statistik způsobí dvě z pěti smrtelných nehod, přestože představují pouze 8 % všech

řidičů. Navrhované právní předpisy dále reagují i na skutečnost, že v roce 2019 zůstalo přibližně 40 % přeshraničních dopravních deliktů bez postihu, protože jejich pachatel nebyl identifikován nebo pokuta nebyla uhrazena.

- Obsah a dopad:

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o řidičských průkazech, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2561, nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724 a zrušuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES a nařízení Komise (EU) č. 383/2012

Návrh směrnice nahrazuje platnou směrnici Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech. Zaměřuje se především na opatření ve třech oblastech: **i) zlepšení dovedností, znalostí a zkušeností řidičů a omezení a trestání nebezpečného chování, ii) zajištění odpovídající fyzické a psychické způsobilosti řidičů napříč EU a iii) odstranění neodůvodněných překážek pro žadatele o řidičské průkazy a držitele řidičských průkazů.**

Fyzický a mobilní řidičský průkaz EU

Návrh směrnice zavádí **mobilní řidičský průkaz dostupný z mobilního telefonu nebo jiného obdobného zařízení**, který bude uznáván v celé EU (čl. 5 a příloha I, část C návrhu směrnice).

Současně návrh směrnice stanoví, že **fyzický řidičský průkaz** vydaný v EU by měl zahrnovat **ochranná opatření proti padělání** a mělo by být umožněno do něj **zahrnout mikročip a QR kódy odkazující na dokumenty** (čl. 3 odst. 5 a příloha I, část D návrhu směrnice).

Členské státy by si přitom měly **řádně vydané řidičské průkazy vzájemně uznávat** (čl. 3 odst. 6 návrhu směrnice). Toto ustanovení je důležité zejména ve vztahu k mobilní (digitální) formě řidičského průkazu, neboť stávající právní předpisy EU zakotvují princip vzájemného uznávání pouze pro řidičské průkazy vydané ve fyzické podobě. Mobilní (digitální) řidičské průkazy, jež v některých členských státech EU postupně začínají být vydávány, jsou tedy v současnosti platné pouze na území členského státu, který je vydal, což dle Evropské komise brání digitální transformaci silniční dopravy v EU a volnému pohybu osob.

V návrhu směrnice je stanoveno i **přechodné období čtyř let ode dne vstupu směrnice v platnost**, po jehož uplynutí by měl být řidičům v zásadě vydáván pouze mobilní (digitální) řidičský průkaz. Zůstane však **zachována** i **možnost požádat o řidičský průkaz ve fyzické podobě** nebo možnost **vlastnit oba typy řidičského průkazu** (čl. 3 odst. 4 a 5 návrhu směrnice).

V souvislosti se zavedením **mobilní formy řidičského průkazu** upravuje návrh směrnice i **minimální technické standardy**, jež by se měly vztahovat na **mobilní i fyzickou podobu řidičského průkazu** (příloha I, část A1 návrhu směrnice).

Evropská komise by pak měla **do 18 měsíců ode dne vstupu směrnice v platnost** navrhnout přijetí **prováděcího právního předpisu** stanovujícího další **technické specifikace týkající se interoperability, bezpečnosti a testování mobilních řidičských průkazů** včetně bezpečnostních prvků pro ověření jejich pravosti (čl. 5 odst. 7 návrhu směrnice).

Věk řidiče, řízení s doprovodem pro mladé řidiče a přísnější podmínky pro začínající řidiče

Návrh směrnice zakotvuje **minimální věk řidiče pro řízení různých kategorií motorových vozidel** na úrovni EU (čl. 7 návrhu směrnice).

Nově zavádí také možnost **získat řidičský průkaz** již **ve věku 17 let**, avšak **do 18 let** s **podmínkou řízení v doprovodu osoby**, která splňuje stanovené podmínky: **i) věk alespoň 25 let, ii) vydání ŘP**

před více než 5 lety, iii) absence trestu zákazu řízení nebo iv) jiného trestněprávního postihu v důsledku dopravního deliktu.

Mechanismus řízení s doprovodem přitom bude platit **i pro kategorii C řidičského průkazu** za účelem **usnadnění přístupu mladých lidí k řidičské profesi** v reakci na **nedostatek řidičů kamionů** v EU (čl. 14 odst. 1 a 2 návrhu směrnice). V členských státech EU, v nichž je již aktuálně povoleno řídit motorová vozidla od 17 let, budou mladí řidiči moci samostatně řídit od 17 let v daném členském státě a od 18 let v rámci celé EU.

Návrh směrnice dále stanoví **dvouletou „zkušební dobu" pro začínající řidiče**, během níž bude platit **nulová tolerance řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu** (čl. 15 odst. 1 a 2 návrhu směrnice). **Členské státy** přitom budou moci **pro začínající řidiče** stanovit **další požadavky nebo omezení po dobu dvou let** ode dne získání řidičského průkazu (čl. 15 odst. 3 návrhu směrnice).

Poznámka PI:

Dne 18. ledna 2023 předložila vláda Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR **návrh zákona**, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Tímto návrhem zákona se **v ČR na vnitrostátní úrovni** rovněž **zavádí specifický přístup k mladým a začínajícím řidičům**, konkrétně **tzv. „řízení s mentorem" a „řidičský průkaz na zkoušku"**.

Řízení s mentorem spočívá v **možnosti udělit řidičské** oprávnění skupiny B již v 17 letech s tím, že mladý řidič je až **do dovršení věku 18 let oprávněn k řízení vozidla** pouze **v doprovodu zkušeného bezúhonného řidiče (tzv. mentora)** zapsaného v registru řidičů. Každý mladý řidič bude přitom moci mít v registru řidičů zapsány nejvýše 4 mentory.

Řidičský průkaz na zkoušku bude spočívat v tom, že řidič, který se ve lhůtě 2 let od udělení řidičského oprávnění dopustí závažného porušení pravidel silničního provozu, bude povinen **absolvovat dopravně psychologický pohovor a školení začínajících řidičů.**

Návrh zákona je v legislativním procesu a je aktuálně projednáván hospodářským výborem jako garančním výborem návrhu zákona.

Vydání, platnost a obnova platnosti řidičského průkazu

Návrh směrnice prodlužuje správní platnost řidičských průkazů typu **AM, A1, A2, A, B, B1 a BE z 10 na 15 let** (čl. 10 odst. 2, písm. a) návrhu směrnice).

Dále **členským státům umožňuje**, aby **zkrátily délku správní platnosti řidičského průkazu za účelem jejího přizpůsobení délce trvání povolení k dočasnému pobytu** řidiče v daném členském státě (čl. 10 odst. 2 návrhu směrnice).

Návrh směrnice dále **členským státům také umožňuje prodloužit správní platnost řidičských průkazů v případech krize**, a to maximálně **o šest měsíců** s možností opakovaného prodloužení (čl. 10 odst. 4 návrhu směrnice).

Členské státy by v souladu s návrhem směrnice nově měly **zkrátit délku administrativní platnosti při prodloužení řidičského průkazu** držitele, který **dosáhl věku 70 let, na 5 nebo méně let**, za účelem **zvýšené frekvence lékařských prohlídek** či **jiných zvláštních opatření** včetně školení za účelem obnovy řidičských dovedností. **Aktuálně** platí **hranice 50 let** (čl. 10 odst. 2 návrhu směrnice). Evropská komise navrhuje zvýšení uvedené věkové hranice, neboť je dle některých studií prokázána schopnost bezpečně řídit motorové vozidlo i u řidičů vyššího věku a fyzické nebo duševní nedostatky ovlivňující schopnost řídit nejsou nutně vázány pouze k vyššímu věku řidiče.

Výměna řidičských průkazů vydaných ve třetích zemích

Návrh směrnice stanovuje také **jednotná unijní pravidla pro výměnu řidičských průkazů občanů třetích zemí**, kteří se rozhodnou usadit v některém členském státě EU, aniž by znovu museli absolvovat výuku v autoškole a závěrečnou zkoušku (čl. 12 návrhu směrnice).

V této oblasti je Evropská komise návrhem směrnice zmocněna, aby **vydala rozhodnutí**, v němž by byly **identifikovány třetí země, jejichž úroveň bezpečnosti dopravního provozu je srovnatelná s EU**. **Držitelé řidičských průkazů vydaných v těchto zemích** by si pak mohli své řidičské průkazy **vyměnit za řidičské průkazy EU za podobných podmínek**, jako kdyby byly tyto **řidičské průkazy původně vydány v EU** (čl. 12 odst. 6 návrhu směrnice).

Na **výměnu řidičských průkazů vydaných ve třetích zemích**, na něž se výše **uvedené rozhodnutí** Evropské komise **nevztahuje** nebo jejichž **výměnu toto rozhodnutí výslovně nezakazuje**, budou moci členské státy nadále uplatňovat své **platné vnitrostátní předpisy**.

Členský stát obvyklého pobytu a jazyková otázka

Návrh směrnice definuje místo „obvyklého pobytu“, jímž se rozumí místo, kde se určitá osoba obvykle, **tj. nejméně 185 dní v kalendářním roce**, **zdržuje** z důvodů **osobních a profesních vazeb** nebo v případě **osob bez profesních vazeb z důvodu osobních vazeb vyplývajících z úzkých vztahů mezi touto osobou a místem, kde bydlí** (čl. 17 odst. 1 návrhu směrnice).

Poznámka PI:

Definice místa obvyklého pobytu je důležitá především v souvislosti s **tzv. turistikou za účelem získání řidičského průkazu**, k níž v rámci EU opakovaně docházelo. Fenomén tzv. turistiky za účelem získání řidičského průkazu spočívá v tom, že občané členského státu EU, kteří z jakéhokoli důvodu ve svém domovském členském státě ztratili oprávnění k řízení motorových vozidel, usilují o jeho získání v jiném členském státě EU, aniž by k němu přitom měli náležité vazby. V případě, že jim tento členský stát řidičské oprávnění udělí, prokazují se s ním poté ve svém domovském členském státě v souladu s principem vzájemného uznávání řidičských průkazů v EU, a tím obcházejí podmínky stanovené jejich domovským státem pro možnost opětovného získání řidičského oprávnění.

S tzv. turistikou za účelem získání řidičského průkazu se potýkala i Česká republika, a to především **v letech 2004-2011**, kdy byla k tomuto fenoménu hojně využívána občany Německa. V návaznosti na tuto skutečnost pak došlo k přijetí zákona č. 297/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, jenž změnil vymezení obvyklého bydliště, a to jak systematicky, tak materiálně. Byla opuštěna stávající koncepce pouze formálního vymezení obvyklého bydliště (délkou pobytu) a nová definice byla založena na materiálně – formálním vymezení (vazbou na členský stát – pobyt). Tento krok měl za cíl omezit účelové žádosti o řidičská oprávnění.

V červenci 2014 pak Evropská komise s Českou republikou zahájila řízení o nesplnění povinnosti, které se týkalo několika povinností stanovených ve směrnici 2006/126/ES. Evropská komise zde ČR vytýkala mimo jiné i to, že se jí v letech 2004-2011 nepodařilo zajistit, aby řidičské průkazy byly vydávány pouze osobám pobývajícím v České republice. Evropská komise nakonec podala proti ČR žalobu k SDEU, přičemž ČR byla nakonec odsouzena rozsudkem SDEU C-314/16 pro nesplnění povinností vyplývajících ze směrnice 2006/126/ES. Uvedený rozsudek se však již netýkal tzv. turistiky za účelem získání řidičského průkazu, ale pouze jiných povinností stanovených směrnicí 2006/126/ES .

Návrh směrnice se dále zabývá i jazykovou otázkou. Pokud **uchazeč o získání řidičského průkazu neovládá jazyk členského státu**, v němž se o získání řidičského průkazu uchází, a **nelze využít služeb tlumočníka**, bude mu na základě návrhu směrnice **umožněno složit zkoušku v členském státě**, jehož **je občanem** (čl. 17 odst. 4 návrhu směrnice).

Přizpůsobení výuky řidičů a zkoušek z řízení motorového vozidla

Návrh směrnice stanovuje také **nové požadavky na výuku a zkoušení nových řidičů**. Konkrétně **rozšiřuje okruh záležitostí**, které by měly být při zkoušení nových řidičů **prověřovány**.

Výuka nových řidičů by tak dle návrhu směrnice měla zahrnovat např. i **otázky vlivu na životní prostředí, potřeby snížit negativní dopad řízení na vznik emisí** (GHC emise, znečištění vzduchu, hluk, mikro-plasty z pneumatik) a **přípravy na řízení vozů na alternativní pohon**. Upravená **pravidla pro výuku a zkoušky nových řidičů** by měla zohledňovat **i technické náležitosti vztahující se k vozidlům na alternativní pohon** (příloha II k návrhu směrnice, část A).

Zkoušky nových řidičů by dále měly zahrnovat např. **i otázky bezpečného chování řidičů při řízení motorových vozidel nebo zásady interakce se zranitelnějšími účastníky dopravního provozu**, např. s chodci, cyklisty, uživateli elektrických skútrů a elektrických jízdních kol a dalších nových druhů dopravních prostředků, jejichž míra užívání vzroste v souvislosti s udržitelnější městskou mobilitou (příloha II k návrhu směrnice, část A).

Návrh směrnice také **zmírňuje požadavky** uplatnitelné **pro řidiče**, kteří složili **zkoušku z řízení motorového vozidla s automatickou převodovkou** a mají zájem o odstranění příslušných omezení v jejich řidičském průkazu (příloha II k návrhu směrnice, část B).

Modernizace pravidel pro posuzování fyzické a psychické způsobilosti k řízení motorového vozidla

Návrh směrnice modernizuje také **právní pravidla upravující fyzickou a psychickou schopnost řidiče k řízení motorového vozidla** za účelem **přizpůsobení se nejnovějšímu technickému a lékařskému vývoji** (příloha III k návrhu směrnice).

Pro účely **posuzování fyzické a psychické schopnosti řidiče řídit motorové vozidlo** dělí návrh směrnice **řidiče do dvou skupin**. První z nich zahrnuje řidiče kategorií motorových vozidel A, A1, A2, AM, B, B1 a BE a druhá řidiče kategorií motorových vozidel C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E.

Pro **řidiče** spadající **do první skupiny** (tedy uchazeče o vydání **ŘP skupiny A, A1, A2, AM, B, B1 a BE**) bude platit **povinnost tzv. „sebehodnocení“**, při které uchazeč sám zhodnotí vlastní fyzické a psychické schopnosti řídit motorové vozidlo. **Lékařská prohlídka** bude u této skupiny řidičů vyžadována v případě, že z daného „sebehodnocení“ vyplyne **podezření**, že by **řidič** mohl trpět některým z **onemocnění ovlivňujících** jeho **schopnost řídit**, jež jsou uvedena v příloze III k návrhu směrnice.

Řidiči spadající do druhé skupiny (tedy uchazeči o **ŘP typu C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E**), kteří zpravidla **zahrnují profesionální řidiče**, se pak podle přílohy III k návrhu směrnice budou **povinni podrobit lékařské prohlídce před vydáním ŘP** a poté **pravidelně** v souvislosti **s obnovou platnosti ŘP** v souladu s příslušnými vnitrostátními předpisy členského státu jejich obvyklého pobytu.

Zavedení obecné povinnosti podstoupit lékařská vyšetření u všech uchazečů o řidičský průkaz by totiž dle Evropské komise znamenalo zbytečné dodatečné náklady. **Návrh směrnice** nicméně členským státům **umožňuje**, aby **povinnost „sebeposouzení“** přesto **nahradily povinností lékařského vyšetření** (čl. 10 odst. 6 návrhu směrnice).

Návrh směrnice dále zavádí **cílenější posuzování zdravotní způsobilosti** s přihlédnutím k **pokroku v léčbě některých nemocí**, jako je např. **diabetes**, u něhož bude do budoucna vyžadováno méně testů (příloha III návrhu směrnice).

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu

Návrh směrnice mění směrnici (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu (dále také jen **„CBE směrnice“**), přičemž navrhované změny se zaměřují především na tři hlavní oblasti: **i) zlepšení dodržování pravidel bezpečnosti silničního provozu řidiči z jiných členských států, ii) zjednodušení postupů vzájemné pomoci mezi členskými státy při přeshraničním vyšetřování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu a 3) posílení ochrany základních práv osob z jiných členských států obviněných z dopravních deliktů.**

Návrh směrnice mimo jiné **rozšiřuje působnost směrnice o usnadnění přeshraniční výměny informací** na **několik dalších dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu**, kterými jsou:

a) nedodržení dostatečné vzdálenosti mezi vozidly;
b) nebezpečné předjíždění;
c) nebezpečné parkování;
d) přejetí jedné nebo více souvislých bílých čar;
e) jízda v protisměru;
f) nedodržování pravidel pro využívání nouzových koridorů;
g) přetížení vozidla (změna čl. 2 CBE směrnice).

Návrh směrnice **vyjasňuje některé definice** obsažené v CBE směrnici a **zavádí definice dalších dopravních deliktů**, na něž byla působnost CBE směrnice nově rozšířena (změna čl. 3 CBE směrnice).

Návrh směrnice také stanoví, že **uplatňováním CBE směrnice nejsou dotčeny právní předpisy EU upravující spolupráci mezi členskými státy v trestních věcech** (změna čl. 2 CBE směrnice).

Rozšíření pravomocí a odpovědnosti národních kontaktních míst

Návrh směrnice také **rozšiřuje pravomoci a odpovědnost národních kontaktních míst** k zajištění, že skutečně účinně spolupracují s orgány zapojenými do vyšetřování dopravních deliktů (nový čl. 3a CBE směrnice).

Návrh směrnice dále upřesňuje data, která by si **orgány** zapojené do vyšetřování dopravních deliktů měly **vyměňovat** prostřednictvím národních kontaktních míst za účelem úspěšného vyšetřování přestupků z oblasti bezpečnosti dopravního provozu – **údaje o vozidlech a jejich vlastnících, držitelích nebo konečných uživatelích** s přesnou **konkretizací** obsaženou **v příloze** k návrhu směrnice (nový čl. 4 CBE směrnice), přičemž uvedené **soubory dat** by měly být **členskými státy pravidelně aktualizovány** (nový čl. 4 odst. 2 CBE směrnice). **Národní kontaktní místa** by také měla mít právo provádět **automatizované vyhledávání** v registrech obsahujících uvedené **soubory dat** (nový čl. 4 odst. 1 CBE směrnice).

Členským státům je současně uloženo, aby k automatickému vyhledávání **dat o vozidlech a jejich majitelích používaly jednotný informační systém (Evropský informační systém vozidel a řidičských průkazů EUCARIS)**. Evropská komise by měla **prostřednictvím prováděcího aktu** stanovit **podrobnosti** k **automatizovanému vyhledávání v systému EUCARIS** včetně opatření v oblasti kybernetické bezpečnosti (nový čl. 4 odst. 6 CBE směrnice).

Vzájemná pomoc při určování totožnosti odpovědné osoby

Návrh směrnice dále zavádí **povinnost členských států** spolu **vzájemně spolupracovat formou elektronicky zaslaných žádostí** prostřednictvím národních kontaktních míst za účelem **snadnější identifikace řidiče nebo jiné osoby odpovědné za dopravní delikt**, **nelze-li** tuto osobu spolehlivě **identifikovat prostřednictvím automatizovaného vyhledávání** v registrech řidičů a vozidel (nový čl. 4a CBE směrnice).

Členský stát, který obdržel elektronickou žádost, poté může na základě informací, které již má k dispozici, **potvrdit**, že **osoba zaznamenaná na detekčním zařízení** je s největší pravděpodobností **majitel, držitel nebo koncový uživatel vozidla** nebo **jiná osoba**, která mohla spáchat **dopravní delikt** (nový čl. 4a odst. 3, druhý pododstavec, písm. a) CBE směrnice) nebo se může **identitu** této **osoby** pokusit zjistit **pomocí cíleného dotazování se** majitele, držitele nebo koncového uživatele vozidla (nový čl. 4a odst. 3, druhý pododstavec, písm. b) CBE směrnice).

Návrh směrnice současně obsahuje **výčet důvodů**, pro které může **členský stát poskytnutí informací o** možném **pachateli přestupku odmítnout** - např. **imunity a privilegia, rozpor s principem *ne bis in idem*, ohrožení zájmů národní bezpečnosti, zveřejnění identifikace chráněné osoby** apod. (nový čl. 4a odst. 7 směrnice CBE).

Standardizovaný formulář elektronické žádosti o vzájemnou pomoc mezi členskými státy by měl obsahovat:

a) správní nebo soudní rozhodnutí prokazující pravost požadované informace a detaily o orgánu, který toto rozhodnutí vydal;
b) data o majitelích, držitelích a koncových uživatelích vozidla nalezená prostřednictvím automatizovaného vyhledávání v příslušných registrech;
c) vizuální záznam o pachateli dopravního deliktu z detekčního zařízení, existuje-li (nový čl. 4a odst. 11, písm. b) CBE směrnice);

Evropská komise prostřednictvím **prováděcího aktu** stanoví **podrobnosti ve vztahu ke standardizovanému formuláři** pro výměnu informací, způsobu přenosu informací a technickým specifikacím a funkcím jednotného informačního systému včetně záležitostí kybernetické bezpečnosti (nový čl. 4a odst. 11 směrnice CBE).

Členským státům by současně mělo být **umožněno uplatňovat vnitrostátní pravidla** vztahující se **k identifikaci osob odpovědných za dopravní delikty**, jako je např. povinnost majitele nebo provozovatele vozidla spolupracovat s příslušnými orgány na identifikaci osoby odpovědné za spáchání dopravního deliktu (nový čl. 4b CBE směrnice).

Členské státy mohou při **vyšetřování porušení pravidel bezpečnosti silničního provozu** používat i **jiné registry než pouze registr vozidel**, např. registr řidičských průkazů nebo registr obyvatel, je-li jejich použití **výslovně povoleno jinou unijní legislativou** (nový čl. 4c návrhu směrnice).

Ochrana práv osob odpovědných za spáchání přestupku z jiných členských států EU

Návrh směrnice obsahuje **pravidla k ochraně práv osob** z jiných členských států EU domněle odpovědných ze spáchání dopravního deliktu, která se týkají především **obsahu a doručování informačního dopisu o dopravním deliktu**. Tato pravidla zahrnují např.:

a) možnost ověření pravosti informačního dopisu o dopravním deliktu (čl. 8 odst. 3 CBE směrnice);
b) harmonizovaný časový rámec pro zasílání informačního dopisu – neměl by být zaslán později než měsíc po zaregistrování dopravního deliktu příslušným orgánem (nový čl. 5a odst. 2 CBE směrnice);
c) minimální harmonizovaný obsah informačního dopisu, který by měl mimo jiné zajistit poskytnutí informací osobám domněle odpovědným z dopravního deliktu např. o opravných prostředcích nebo možnosti odvolání. Informační dopis by měl např. zahrnovat:

a. podrobný skutkový popis dopravního deliktu – např. s jakým vozidlem byl dopravní delikt spáchán (včetně registrační značky), místo datum a čas dopravního deliktu, charakter dopravního deliktu;
b. podrobné informace o právní kvalifikaci dopravního deliktu včetně uplatnitelných sankcí a případného následku ve formě ztráty, pozastavení nebo omezení řidičského oprávnění včetně počtu trestných bodů nebo jiných souvisejících omezení uložených podle vnitrostátního práva;
c. informace o možnostech obhajoby a podání opravných prostředků včetně lhůty pro jejich uplatnění a pravidel pro jejich přijatelnost a dále včetně informace o možnosti příslušného orgány rozhodnout bez přítomnosti domněle odpovědné osoby (např. rozsudek pro zmeškání);
d. informace o možnostech zaplacení uložené pokuty, např. číslo účtu příslušného orgánu, lhůty pro zaplacení a informace o možných alternativních způsobech platby (např. prostřednictvím softwarové aplikace) (nový čl. 5 odst. 2 CBE směrnice);

d) konzistentní jazykový režim komunikace s osobou domněle odpovědnou z dopravního deliktu ve všech fázích obvinění až do soudního odvolání (nový čl. 5a odst. 8, 9 a 10 CBE směrnice).

Návrh směrnice mimo uvádí CBE směrnici i **do souladu s právními předpisy na ochranu osobních údajů**.

Osoba obviněná z dopravního deliktu dále **nebude povinna platit právní a administrativní výdaje spojené se správou dokumentace** týkající se dopravního deliktu v případě, kdy je **výkon těchto činností svěřen veřejným nebo soukromým subjektům** zmocněným členským státem **(např. inkasním agenturám)** (nový čl. 5b CBE směrnice).

IT portál obsahující informace o pravidlech bezpečnosti silničního provozu ve všech členských státech EU

Návrhem směrnice bude zřízen **IT portál pro přeshraniční výměnu informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu určený pro komunikaci mezi národními kontaktními místy, orgány veřejné správy a občany či podniky**. Uvedený IT portál v sobě bude mít začleněny informace obsažené v portálu Cestujeme do zahraničí, který je provozován Evropskou komisí na základě čl. 8 odst. 1 CBE směrnice a **informuje o pravidlech bezpečnosti silničního provozu v členských státech EU**. Vedle toho bude navíc obsahovat ještě informace o opravných prostředních, sankcích za dopravní delikty a způsobech platby uložených finančních sankcí (pokut).

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o celounijním účinku některých zákazů řízení

Podle aktuální **právní úpravy EU v oblasti vzájemného uznávání řidičských průkazů** mají **opatření spočívající v zákazu řízení automaticky účinek v celé EU**, to však **pouze v případě**, že byla **vydána státem, který** dotčenému řidiči **vydal řidičský průkaz**. Pokud tedy řidič spáchá závažný dopravní delikt v jiném členském státě EU, rozhodnutí příslušných orgánů o zákazu řízení je v současné době účinné pouze v daném státě, a nikoli v celé EU.

Návrh směrnice proto zavádí **nový systém**, podle něhož bude i **zákaz řízení uložený řidiči jiným členským státem EU z důvodu závažného dopravního deliktu spáchaného na jeho území uplatňován v celé EU**. Návrh směrnice přitom **nerozlišuje**, zda má zákaz řízení v daném členském státě formu **správní, nebo trestní sankce** (čl. 3 návrhu směrnice).

Závažný dopravním deliktem se podle návrhu směrnice rozumí **překročení nejvyšší povolené rychlosti, řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu a drog** a **způsobení těžké újmy na zdraví nebo smrti při dopravní nehodě v důsledku jakéhokoli porušení pravidel silničního provozu** (čl. 2, bod 11 návrhu směrnice).

Návrh směrnice nevede k harmonizaci vnitrostátních právních pravidel týkajících se **právní kvalifikace závažných dopravních deliktů a uplatnitelných sankcí**.

Zajištění celounijního účinku zákazů řízení

Účinnost rozhodnutí o zákazu řízení v celé EU nemá být automatická. Návrh směrnice předpokládá, že **orgán členského státu, který vydal řidičské oprávnění** osobě, jíž se týká zákaz řízení, **posoudí zákonnost a vymahatelnost rozhodnutí o zákazu řízení na svém území** a pak v souladu se zásadou procesní autonomie členských států EU sám **rozhodne o nejlepším procesním zajištění** způsobu, jak **rozhodnutí přiznat účinek v celé EU** (čl. 6 návrhu směrnice).

Členské státy EU by měly určit **národní kontaktní místo** pro účely návrhu směrnice a zajistit jeho **účinnou spolupráci s příslušnými orgány** (čl. 15 návrhu směrnice).

Členský stát EU, který **rozhodl o zákazu řízení v době trvání nejméně jednoho měsíce**, je povinen o této skutečnosti **informovat členský stát EU**, který **vydal řidičské oprávnění**, **prostřednictvím národního kontaktního místa a standardního osvědčení** (čl. 4 návrhu směrnice).

Návrh směrnice pak stanovuje **minimální soubor údajů**, které by mělo **obsahovat** uvedené **standardní osvědčení**, přičemž **podrobnosti** by měla určit **Evropská komise prostřednictvím prováděcího právního aktu** (čl. 5 odst. 1 návrhu směrnice).

Zmíněný **minimální soubor dat** zahrnuje: **i) určení orgánu členského státu, který vydal rozhodnutí o zákazu řízení, ii) popis spáchaného závažného dopravního deliktu a skutečností vedoucích k uložení zákazu řízení, iii) identifikaci dotčené osoby, iv) platné právní předpisy členského státu deliktu, v) použité postupy a přesný rozsah a obsah zákazu řízení a vi) dobu (ve dnech) již vykonaného trestu zákazu řízení v členském státě deliktu** (čl. 5 odst. 2 návrhu směrnice)**.**

Členský stát, který vydal řidičské oprávnění, je pak povinen **rozhodnutí** jiného členského státu o zákazu řízení **přiznat účinek v celé EU ve lhůtě 15 dnů ode dne jeho oznámení**, s výjimkou případů, kdy jsou dány podmínky pro uplatnění některé z výjimek. Lhůta 15 dnů přitom nemusí být dodržena, jsou-li dány mimořádné okolnosti, které její dodržení znemožňují. I v takovém případě je však příslušný orgán, který rozhodnutí přiznává účinek v celé EU, povinen jednat bez zbytečných průtahů (čl. 9 návrhu směrnice).

Výjimky z povinnosti zajistit rozhodnutí o zákazu řízení účinek v celé EU

Návrh směrnice obsahuje **úplný výčet výjimek**, na jejichž základě je **členský stát, který vydal řidičské oprávnění, povinen odepřít** rozhodnutí o zákazu řízení **účinek v celé EU** (čl. 8 odst. 1 návrhu směrnice). Uvedený výčet výjimek zahrnuje např. situace, kdy:

a) standardní osvědčení, jímž byly orgány členského státu, který vydal řidičské oprávnění, o rozhodnutí informovány, obsahuje zjevně neúplné nebo nesprávné informace (čl. 8, odst. 1, písm. a) návrhu směrnice);
b) rozhodnutí o zákazu řízení již bylo plně vykonáno v členském státě, v němž byl spáchán závažný dopravní delikt (čl. 8, odst. 1, písm. b) návrhu směrnice);
c) dotčená osoba požívá výsad nebo imunit podle práva členského státu, který vydal řidičské oprávnění, jež brání výkonu rozhodnutí (čl. 8, odst. 1, písm. d) návrhu směrnice);
d) výkonem rozhodnutí by došlo k porušení základních práv dotčené osoby uvedených v Listině základních práv EU (čl. 8, odst. 1, písm. g) návrhu směrnice);
e) zákaz řízení je promlčen podle práva členského státu vydání řidičského průkazu (čl. 8, odst. 1, písm. c) návrhu směrnice);
f) v řízení předcházejícím vydání rozhodnutí nebylo dodrženo právo dotčené osoby na obhajobu (čl. 8 odst. 1, písm. f).

Vedle toho pak návrh směrnice obsahuje ještě **fakultativní výčet výjimek**, na jejichž základě členský stát může, ale nemusí rozhodnutí odepřít účinek v celé EU (čl. 8 odst. 2 návrhu směrnice). Tento fakultativní výčet zahrnuje např. následující situace:

a) závažný dopravní delikt nepodléhá v členském státě, který vydal řidičské oprávnění, zákazu řízení (čl. 8, odst. 2, písm. a) návrhu směrnice);
b) zákaz řízení byl uložen na základě překročení nejvyšší povolené rychlosti o méně než 50 km/h (čl. 8 odst. 2, písm. b) návrhu směrnice);
c) osoba, která závažný dopravní delikt spáchala, by za obdobný dopravní delikt nebyla odpovědna v členském státě, který vydal řidičské oprávnění, z důvodu nízkého věku (čl. 8, odst. 2, písm. c) návrhu směrnice);

Mechanismy k ochraně práv osob, které spáchaly závažný dopravní delikt v jiném členském státě EU

Návrh směrnice obsahuje několik **mechanismů k ochraně základních práv řidičů**, kteří spáchali **závažný dopravní delikt v jiném členském státě EU**. Návrh směrnice konkrétně vyžaduje **správnou identifikaci odpovědné osoby a jasné určení skutkového stavu** (čl. 4 a čl. 5 návrhu směrnice). Dále uvádí, že v členském státě deliktu **musí být zaručeno právo řidiče, který závažný dopravní delikt spáchal, na obhajobu** (čl. 8 odst. 1, písm. f) návrhu směrnice).

Jakmile vydá **příslušný orgán členského státu EU, v němž byl vydán řidičský průkaz, opatření vedoucí k účinku rozhodnutí jiného členského státu EU o zákazu řízení v celé EU**, je **povinen o něm informovat dotčenou osobu včetně informace o dostupných opravných prostředcích**, aby mohla využít svého práva být slyšena a případně napadnout příslušné rozhodnutí před soudem (čl. 13 návrhu směrnice).

Rozhodnutí o zákazu řízení podléhá **dvěma možnostem soudního přezkumu**: jednak **v členském státě, který vydal rozhodnutí o zákazu řízení** (zde dochází k soudnímu přezkumu z materiálního hlediska ve vztahu ke spáchanému dopravnímu deliktu), a **jednak v členském státě, který vydal řidičský průkaz dotčené osoby** (procesní přezkum napadeného rozhodnutí) (čl. 14 návrhu směrnice).

Dopad na státní rozpočet a právní řád ČR:

Návrhy směrnic budou v závislosti na jejich výsledné podobě vyžadovat změnu zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Návrhy směrnic budou mít dopad na nákladovou stránku státního rozpočtu.

- Stanovisko vlády ČR:

Návrh směrnice o řidičských průkazech, kterou se mění směrnice (EU) 2022/2561, nařízení (EU) 2018/1724 a zrušuje směrnice 2006/126/ES a nařízení (EU) č. 383/2012

Vláda ČR s návrhem směrnice v zásadě ve svém stanovisku vyslovila souhlas, nicméně u některých upravovaných oblastí postrádá dostatečnou specifikaci. Při projednávání návrhu tak bude usilovat o jejich úpravu či zpřesnění.

Návrh směrnice, kterou se mění směrnice (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu

Vláda ČR ve svém stanovisku uvádí, že většina nových pravidel obsažených v návrhu směrnice je pro Českou republiku velmi obtížně akceptovatelná či zcela neakceptovatelná, a proto bude v průběhu

projednávání v orgánech Rady usilovat o změnu návrhu. Pokud v průběhu projednávání nedojde k adekvátním úpravám návrhu směrnice ve smyslu výhrad vlády ČR, nebude připravena návrh směrnice podpořit.

Vláda ČR k tomu ve svém stanovisku především uvádí, že návrh směrnice představuje extrémní nárůst administrativní zátěže pro členské státy, což by vyžadovalo navýšení služebních a pracovních míst a znamenalo také značné finanční náklady. Pro účely vymáhání uložených správních sankcí za dopravní přestupky považuje vláda ČR za vhodnější přijetí samostatného právního předpisu mimo rozsah působnosti justiční spolupráce v trestních věcech.

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o celounijním účinku některých zákazů řízení

Vláda ČR ve svém stanovisku uvádí, že právní úprava obsažená v návrhu směrnice by mohla být přínosná, a je tedy připravena ji podpořit, bude-li v návrhu směrnice provedena řada změn směřujících ke snížení administrativní zátěže, vyjasnění textu návrhu směrnice a zajištění její uplatnitelnosti v členských státech EU.

Vláda ČR má za to, že by v návrhu směrnice měl být důsledně oddělován zákaz řízení vydaný v trestním a ve správním řízení, a bude tedy prosazovat vyloučení uznávání soudních rozhodnutí o zákazu řízení (vydaných v trestním řízení) z působnosti návrhu směrnice.

- Předpokládaný harmonogram projednávání v orgánech EU:

V Radě EU se návrhy směrnic zabývá pracovní skupina pro pozemní dopravu (H01), která již zahájila jejich projednávání.

V Evropském parlamentu je projednávání návrhů směrnic v přípravné fázi. Návrhy byly přiděleny výboru pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) jako odpovědnému výboru. O stanovisko byl požádán také výbor pro občanské svobody, spravedlnost a vnitřní věci (LIBE), výbor pro vnitřní trh a ochranu spotřebitele (IMCO), výbor pro právní záležitosti (JURI) a rozpočtový výbor (BUDG).

Ve spolupráci se zpravodajem výboru pro evropské záležitosti Martinem Exnerem zpracovala Mgr. Darina Nezkusilová, odborná konzultantka Parlamentního institutu Kanceláře PS PČR.

Courtesy translation

PARLIAMENT
OF THE CZECH REPUBLIC
Chamber of Deputies
Ondřej Benešík
Chairman
Committee on European Affairs

1.

Prague, 9th June 2023

Dear Ms. President,

I would like to inform you about the opinion of the Committee on European Affairs of the Chamber of Deputies of the Parliament of the Czech Republic

on the Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive (EU) 2015/413 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences /Council Code 6792/23, COM(2023) 126 final/

on the Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on driving licences, amending Directive (EU) 2022/2561 of the European Parliament and of the Council, Regulation (EU) 2018/1724 of the European Parliament and of the Council and repealing Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council and Commission Regulation (EU) No 383/2012 /Council Code 6795/23, COM(2023) 127 final/ and

on the Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the Union-wide effect of certain driving disqualifications /Council Code 6796/23, COM(2023) 128 final/.

The respective documents were included in the agenda of the 26th session of the Committee for European Affairs and was scrutinized on 31th May 2023. According to the Rules of Procedure the Deputy Minister of Transport was present at the session to introduce the preliminary Government's Framework Position.

After the hearing of the rapporteur's review and after the discussion the Committee has adopted the **Resolution No. 176 in the context of the Political Dialogue** which is enclosed to this letter.

Yours sincerely



Ms. Ursula von der Leyen
President of the European Commission
B r u s s e l s

PARLIAMENT OF THE CZECH REPUBLIC
Chamber of Deputies
Committee on European Affairs

Resolution No. 176

26th Session on 31 May 2023

Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive (EU) 2015/413 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences /Council Code 6792/23, COM(2023) 126 final/

Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on driving licences, amending Directive (EU) 2022/2561 of the European Parliament and of the Council, Regulation (EU) 2018/1724 of the European Parliament and of the Council and repealing Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council and Commission Regulation (EU) No 383/2012 /Council Code 6795/23, COM(2023) 127 final/ and

Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the Union-wide effect of certain driving disqualifications /Council Code 6796/23, COM(2023) 128 final/.

Conclusions of the Resolution:

Committee for European Affairs

1. **discussed** these documents;

2. **supports** the Government's Framework Position regarding the draft directive of the European Parliament and the Council on the enforcement of the ban on driving motor vehicles with pan-European effect and the draft directive of the European Parliament and the Council on driving licences;

3. **recommends** more active approach of the Czech Republic regarding the Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive (EU) 2015/413 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences;

4. **supports** the "Vision Zero" of the European Union, with the aim, according to the Commission's Communication COM(2018) 293, " reducing the number of road traffic casualties as close to zero by 2050as possible ";
5. **authorizes** the chairman of the Committee on European Affairs to inform about this resolution the President of the European Commission **in the framework of the political dialogue**.
