



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 1. 3. 2023
COM(2023) 128 final

2023/0055 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o celounijnej platnosti určitých zákazov vedenia vozidla

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2023) 128-129} - {SEC(2023) 350}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Zlepšovanie bezpečnosti cestnej premávky je prvoradým cieľom dopravnej politiky Únie. Únia uskutočňuje politiku zameranú na zlepšovanie bezpečnosti cestnej premávky s cieľom znížiť počet usmrtených a zranených osôb, ako aj materiálne škody.

Za posledných 20 rokov sa bezpečnosť na cestách v EÚ výrazne zvýšila. Počet osôb usmrtených pri dopravných nehodách sa znížil o 61,5 %, a to z približne 51 400 v roku 2001 na približne 19 800 v roku 2021. Napriek tomu nie je zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky dostatočné na splnenie politickej ambície EÚ znížiť počet úmrtí pri dopravných nehodách v rokoch 2001 až 2010 o 50 % a o ďalších 50 % v rokoch 2011 až 2020 (t. j. celkovo o 75 % v rokoch 2001 až 2020), ktorá vyplýva z niekoľkých strategických dokumentov vydaných Komisiou v posledných dvoch desaťročiach, ako napríklad *Biela kniha o európskej dopravnej politike do roku 2010*¹ alebo oznámenie Komisie s názvom *Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: politické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020*². Komisia sa vo svojej *Stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu*³ z roku 2020 zaviazala do roku 2050 dosiahnuť cieľ, ktorým je nulový počet obetí v rámci všetkých druhov dopravy.

Hoci bol počet úmrtí pri dopravných nehodách v roku 2020 o 17 % nižší ako v roku 2019, bolo to z veľkej miery ovplyvnené bezprecedentným poklesom hustoty cestnej premávky v dôsledku pandémie COVID-19⁴. V rokoch pred rokom 2020 nebol zaznamenaný takmer žiaden pokles smrteľných nehôd na cestách. Toto spomalenie, ktoré bolo zaznamenané už okolo roku 2014, podnietilo ministrov dopravy jednotlivých členských štátov Únie, aby na neformálnom zasadnutí Rady vo Vallette v marci 2017 vydali ministerské vyhlásenie o bezpečnosti cestnej premávky⁵. V uvedenom vyhlásení členské štáty vyzvali Komisiu, aby preskúmala možnosti posilnenia právneho rámca Únie v oblasti bezpečnosti cestnej premávky s cieľom zvrátiť trend stagnácie.

Vo vyhlásení z Valletty⁶ sa výslovne vyzýva na prijatie opatrení v otázke vzájomného uznávania zákazov vedenia vozidla vodičmi, ktorí v danom členskom štáte nemajú bydlisko:

„Ministri dopravy vyzývajú Komisiu, aby: (...) preskúmala možnosti posilnenia právneho rámca Únie v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, pričom by sa mala zamerať najmä na spoluprácu členských štátov v oblasti vzájomného uznávania zákazu riadenia motorového

¹ KOM(2001) 370 v konečnom znení.

² KOM(2010) 389 v konečnom znení.

³ COM(2020) 789 final.

⁴ Európska rada pre bezpečnosť dopravy (ETSC) oznámila, že počas prvého opatrenia na obmedzenie pohybu v apríli 2020 došlo vo veľkých európskych mestách k zníženiu objemu dopravy o 70 až 85 % (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

⁵ Pozri: https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; v júni 2017 Rada prijala závery o bezpečnosti cestnej premávky, ktorými sa schvaľuje vyhlásenie z Valletty (pozri dokument 9994/17).

⁶ Vyhlásenie z Valletty o bezpečnosti cestnej premávky, 2015, bod 9 písm. c).

vozidla vodičmi, ktorí nemajú bydlisko v danom členskom štáte, bez toho, aby bol dotknutý vhodný právny základ takých návrhov (...).“

V danom kontexte je v rámci úsilia Únie zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky dôležitým prvkom dôsledné vymáhanie sankcií za dopravné priestupky spáchané v Únii. Podľa súčasného právneho rámca však nemožno sankciu v podobe zákazu vedenia vozidla vymáhať v celej Únii, ak bol priestupok spáchaný v inom členskom štáte, ako je členský štát, v ktorom bol vydaný vodičský preukaz.

Keďže vydanie vodičského preukazu je nezávislým úkonom, iný členský štát nemôže takýto dokument odobrať s rovnakým účinkom. Z toho dôvodu môže s celoúniijnou platnosťou vodičský preukaz odobrať len členský štát, ktorý ho vydal. Ostatné členské štáty môžu len obmedziť oprávnenie viesť vozidlo na svojom príslušnom území v súlade so zásadou teritoriality⁷. Zriadenie rámca Únie, pokiaľ ide o zákazy vedenia vozidla s celoúniijnou platnosťou a o predchádzanie relatívnej beztretnosti páchatel'ov dopravných priestupkov, je preto nevyhnutné.

V jednotlivých členských štátoch môžu rozhodnutia o uložení zákazov vedenia vozidla prijímať rôzne orgány. Z toho dôvodu by uloženie zákazu vedenia vozidla s celoúniijnou platnosťou malo vychádzať z vnútroštátnych právnych predpisov toho členského štátu, ktorý vodičský preukaz vydal. Členské štáty budú mať podľa tohto návrhu povinnosť stanoviť v súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi dodatočnú celoúniijnú platnosť zákazu vedenia vozidla, ktorý bol vydaný iným členským štátom.

Rámec by sa mal zakladať na zásade, že účinky týkajúce sa odobratia, pozastavenia alebo obmedzenia vodičského preukazu by sa mali v čo najväčšej možnej miere uplatňovať v celej Únii, čím sa stanoví zákaz vedenia vozidla s celoúniijnou platnosťou. Takýto rámec umožní, aby EÚ dosiahla podobné výsledky, aké by sa dosiahli, keby sa rozhodnutia vedúce k zákazom vedenia vozidla vzájomne uznávali, a zároveň zohľadní špecifiká cestnej dopravy a zabezpečí, aby sa zákazy vedenia vozidla s celoúniijnou platnosťou a nástroje používané v oblasti spolupráce v trestných veciach neprekrývali.

Rozsah pôsobnosti tejto iniciatívy sa vzťahuje na tie dopravné priestupky, ktoré najviac prispievajú k dopravným nehodám a smrteľným zraneniam, a to konkrétne: vysoké prekročenie najvyššej dovolenej rýchlosti, vedenie vozidla pod vplyvom alkoholu, vedenie vozidla pod vplyvom návykových látok, ako aj akékoľvek dopravné priestupky súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky, pri ktorých dôjde k smrteľnému alebo vážnemu zraneniu.

Rýchlosť jazdy má priamy vplyv nielen na výskyt kolízií vozidiel a ich závažnosť, ale prekročenie najvyššej dovolenej rýchlosti je v priemere vôbec najviac zaznamenávaným dopravným priestupkom⁸. Počet zrážok vozidiel a ich závažnosť exponenciálne narastá so zvyšujúcou sa rýchlosťou jazdy. Podobne zníženie rýchlosti jazdy len o pár km/h môže výrazne znížiť počet a závažnosť kolízií vozidiel⁹.

⁷ Tento výklad sa opakovane uvádza aj v judikatúre Súdneho dvora Európskej únie, pozri napríklad: vec C-419/10, Hofmann, ECLI:EU:C:2012:240, a vec C-260/13, Aykul, ECLI:EU:C:2015:257.

⁸ https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH42_v2TH_JC_FINAL_corrected-060522.pdf.

⁹ Tamže.

Podiel priestupkov týkajúcich sa prekročenia najvyššej dovolenej rýchlosti spáchaných vodičmi, ktorí nemajú bydlisko v danom členskom štáte, sa medzi jednotlivými členskými štátmi výrazne líši. V priemere páchajú takíto vodiči 18 % všetkých priestupkov spočívajúcich v prekročení najvyššej dovolenej rýchlosti. To znamená, že existuje významná skupina vodičov, ktorí páchajú závažné dopravné priestupky v iných členských štátoch, ale nenesú za ne (plnú) zodpovednosť. Cieľom vymáhania dodržiavania rýchlosti je odradiť vodičov od prekračovania maximálnej povolenej rýchlosti ukladaním sankcií za takéto priestupky. To má nielenže vplyv na rýchlosť vodičov stotožňujúcich sa s vodičmi, ktorí sú v skutočnosti sankcionovaní (konkrétny odrádzajúci účinok), ale aj na tých, ktorí sú toho svedkami alebo sa dopočujú, že vodičom sa neustále ukladajú sankcie (všeobecný odrádzajúci účinok)¹⁰.

Na základe čiastočného odstránenia existujúcej beztretnosti týchto páchatel'ov tým, že sa členským štátom umožní vzájomné uznávanie zákazov vedenia vozidla vyplývajúcich z prekročenia najvyššej dovolenej rýchlosti, sa očakáva, že rýchlosť ich jazdy sa zníži, keďže budú cítiť potrebu dodržiavať rýchlostné obmedzenia v zahraničí v rovnakom rozsahu, v akom ich dodržiavajú vo vlastnom členskom štáte. Najmä po zvážení toho, že prekročenie najvyššej dovolenej rýchlosti je v skutočnosti najviac páchaným dopravným priestupkom, sa očakáva, že vzájomné uznávanie zákazov vedenia vozidla vyplývajúcich zo spáchania tohto priestupku bude mať významný vplyv na bezpečnosť cestnej premávky ako takú, keďže napríklad niektoré zainteresované strany odhadujú, že ak by sa priemerná rýchlosť na všetkých cestách v EÚ znížila len o 1 km/h, každý rok by sa tým mohlo zachrániť 2 100 ľudských životov¹¹.

Rovnaká logika platí pre vedenie vozidla pod vplyvom alkoholu. Počet prípadov vedenia vozidla pod vplyvom alkoholu sa v roku 2019 odhadol na 1,2 milióna a predpokladá sa, že do roku 2030 sa tento počet zvýši na 1,5 milióna a do roku 2050 na 2,4 milióna, pričom sa vychádza z narastajúcej intenzity vymáhania dodržiavania predpisov v rokoch 2010 až 2019¹². Nedávna štúdia vykonaná v kontexte projektu DRUID (vedenie vozidla pod vplyvom drog, alkoholu a liekov) sa použila na odhad podielu priestupkov, v rámci ktorých bola testovaná koncentrácia alkoholu v krvi vyššia ako 0,8¹³. Na úrovni EÚ sa odhadlo, že približne 26 % všetkých priestupkov súvisiacich s alkoholom bolo závažných a v ich dôsledku bolo možné odobratie vodičského preukazu. Okrem toho sa odhadlo, že vodiči, ktorí nemali bydlisko v danom členskom štáte, spáchali približne 15 % všetkých dopravných priestupkov¹⁴.

¹⁰ Tamže.

¹¹ ETSC (2019), PIN Flash 36, *Reducing Speeding in Europe* (Zníženie prekračovania povolenej rýchlosti v Európe) <https://bit.ly/2YZgSzz>.

¹² Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., a kol., *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report* (Predchádzanie jazde pod vplyvom alkoholu a drog: záverečná správa), Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>.

¹³ Európske monitorovacie centrum pre drogy a drogovú závislosť (2012): *Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe – findings from the DRUID project* (Jazda pod vplyvom drog, alkoholu a liekov v Európe – zistenia z projektu DRUID) (https://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att_192773_EN_TDXA12006ENN.pdf).

¹⁴ SWD(2023) 126 final.

Podobne aj drogy môžu ovplyvňovať duševné a fyziologické funkcie a spôsobovať ich zhoršenie. Na základe epidemiologických štúdií smrteľných dopravných nehôd na vnútroštátnej úrovni sa odhaduje, že podiel smrteľných dopravných nehôd, ktoré súviseli s drogami (vrátane liekov), je 15 – 25 %¹⁵. Podľa ďalšej správy v rámci projektu DRUID¹⁶ je vnímané riziko odhalenia primárnym faktorom so všeobecným odrádzajúcim účinkom týkajúcim sa vedenia vozidla pod vplyvom návykových látok, pričom však prieskum vykonaný v roku 2018 ukázal, že len 14 % bežnej populácie vodičov si myslí, že je pravdepodobné, že budú skontrolovaní na užitie nelegálnych drog¹⁷. Mala by sa preto zvýšiť viditeľnosť stíhania za priestupky súvisiace s vedením vozidla pod vplyvom návykových látok. Na základe tejto úvahy a v súvislosti s prepojením medzi drogami a alkoholom (bežne sa spolu označujú ako „jazda pod vplyvom“) treba do navrhovanej smernice zahrnúť priestupok vedenia vozidla pod vplyvom návykových látok.

Okrem priestupkov súvisiacich s prekročením najvyššej dovolenej rýchlosti a jazdou pod vplyvom sa pravidlá cestnej premávky môžu porušovať aj inými druhmi správania, ktoré takisto môžu viesť k vážnym ujмам na zdraví, či dokonca úmrtiam, najmä pokiaľ ide o zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ako sú deti, chodci, cyklisti a osoby na (elektrických) kolobežkách a osoby so zníženou mobilitou. Na základe tejto úvahy sa v navrhovanej smernici stanovuje rozšírenie účinku zákazov vedenia vozidla vyplývajúcich z takého správania na EÚ ako celok.

Pri hodnotení smernice 2006/126/ES¹⁸ sa dospelo k záveru, že absencia osobitného a efektívneho právneho rámca EÚ pre zákazy vedenia vozidla predstavuje výzvu, pokiaľ ide o predchádzanie zneužívaniu zo strany vodičov, ktorí spáchajú priestupky na území jedného členského štátu, ale následne môžu naďalej viesť vozidlo v inom členskom štáte bez toho, aby znášali následky vyplývajúce zo spáchaných priestupkov. To potvrdili aj stanoviská 16 z 21 respondentov zastupujúcich vnútroštátne orgány, ktorí za všeobecne závažný problém považovali skutočnosť, že domáci a zahraniční vodiči v danom členskom štáte, v ktorom bol priestupok spáchaný, nečelili rovnakým následkom, pokiaľ ide o zákaz vedenia vozidla. Niektoré členské štáty pri otázke o absencii celounijného zákazu vedenia vozidla zavedeného prostredníctvom vzájomného uznávania rozhodnutí potvrdili, že je náročné takýto zákaz vymáhať cezhranične, čo predstavuje riziko pre bezpečnosť cestnej premávky v EÚ, najmä v prípadoch, keď zákaz vedenia vozidla vyplynul zo závažných priestupkov (napríklad z vedenia vozidla pod vplyvom alkoholu). V cielenom prieskume s vnútroštátnymi orgánmi vykonanom v kontexte hodnotenia problematiky sa v značnej miere potvrdilo, že môže ísť o negatívny vplyv na bezpečnosť cestnej premávky a o tzv. turistiku vodičských preukazov, čo vyplýva z absencie právneho rámca EÚ pre zákazy vedenia vozidla, hoci taký vplyv by bolo náročné posúdiť.

¹⁵ Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., a kol., *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report* (Predchádzanie jazde pod vplyvom alkoholu a drog: záverečná správa), Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>.

¹⁶ Microsoft Word - FINAL Deliverable 4_2_1 DRAFTv10 (bast.de).

¹⁷ <https://www.esranet.eu/en/publications/>.

¹⁸ Pracovný dokument útvarov Komisie SWD(2022) 17 final, *Evaluation of the Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences* (Hodnotenie smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES z 20. decembra 2006 o vodičských preukazoch).

Keď sa v tejto dôvodovej správe spomína vzájomné uznávanie zákazov vedenia vozidla v kontexte prípravných prác, malo by sa to chápať ako cieľ politiky na stanovenie celounijnej platnosti zákazov vedenia vozidla, keďže to bolo vždy pôvodným účelom tejto iniciatívy.

Okrem toho sa stanovenie celounijnej platnosti zákazu vedenia vozidla prostredníctvom vzájomného uznávania rozhodnutí takisto preskúmalo v kontexte prípravných prác k smernici 2015/413¹⁹.

V rámci prípravných prác k revízii smernice 2006/126/ES sa veľká väčšina respondentov otvorenej verejnej konzultácie (68 %, 5 146 zo 7 532) vyjadrila, že je buď veľmi dôležité alebo dôležité, aby sa rozsah pôsobnosti danej smernice rozšíril s cieľom zahrnúť pravidlá vzájomného uznávania zákazu vedenia vozidla. Väčšina zainteresovaných strán²⁰ počas seminára a cielených rozhovorov podporila myšlienku rozvinúť koncepciu vzájomného uznávania zákazov vedenia vozidla. Holandsko však uviedlo isté právne obavy²¹ a Nemecko malo určité pripomienky prinajmenšom v počiatočnej fáze.

Celkovo podporilo celounijné uplatňovanie zákazu vedenia vozidla prostredníctvom vzájomného uznávania rozhodnutí mnoho zainteresovaných strán, a to najmä v súvislosti s priestupkami týkajúcimi sa prekročenia najvyššej dovolenej rýchlosti a vedenia vozidla pod vplyvom alkoholu. To sa potvrdilo aj v rámci otvorenej verejnej konzultácie, v ktorej približne 6 106 (81 %) a 4 966 (66 %) zo 7 532 respondentov považovalo na účely revízie smernice 2006/126/ES za veľmi dôležitý alebo dôležitý celounijný zákaz vedenia vozidla, ktorý by sa zabezpečil vzájomným uznávaním rozhodnutí v dôsledku vedenia vozidla pod vplyvom alkoholu alebo návykových látok alebo v dôsledku prekročenia najvyššej dovolenej rýchlosti. Na otázku, ktoré priestupky by sa mali v EÚ takto postihovať, zvolilo 87 % respondentov otvorenej verejnej konzultácie (6 586 zo 7 532) ako odpoveď vedenie vozidla pod vplyvom alkoholu a návykových látok a 46 % respondentov (3 470 zo 7 532) zvolilo prekročenie najvyššej dovolenej rýchlosti. V cielených rozhovoroch niektoré zainteresované strany²² vyjadrili podporu zavedeniu celounijného zákazu vedenia vozidla prostredníctvom vzájomného uznávania rozhodnutí prijatých na základe prekročenia najvyššej dovolenej rýchlosti alebo vedenia vozidla pod vplyvom alkoholu. Podporu vyjadrili aj Švédsko, Slovinsko a Belgicko, hoci uznali ťažkosti spojené s dosiahnutím dohody s ostatnými členskými štátmi, ako aj so samotným vykonávaním.

Absencia jasného rámca EÚ pre celounijný zákaz vedenia vozidla, ktorý by sa zabezpečil vzájomným uznávaním rozhodnutí, predstavuje výzvy, pokiaľ ide o predchádzanie zneužívaniu zo strany vodičov, a má vplyv na bezpečnosť cestnej premávky. Toto zistenie potvrdili aj členské štáty počas cielených rozhovorov. Obmedzenie nebezpečného správania vodičov, ako aj počtu vodičov bez vodičského oprávnenia je pre zainteresované strany, ktoré odpovedali v rámci otvorenej verejnej konzultácie, podľa všetkého relevantným faktorom. Približne 55 % (5 063 zo 7 532) respondentov totiž označilo tieto faktory za extrémne dôležité a 69 % (5 201 zo 7 532) za veľmi dôležité.

¹⁹ Štatistické údaje a výsledky prieskumu, ktoré sa tu uvádzajú, tvoria súčasť podpornej štúdie posúdenia vplyvu na účely revízie smernice (EÚ) 2015/413, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktach súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky, konzorcium ECORYS (2022), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 – odkaz sa doplní neskôr.

²⁰ Európska federácia obetí dopravných nehôd, FR, ETSC, HU, SE, SI, BE, CEETAR a NL.

²¹ Holandsko vyjadrilo obavy týkajúce sa rôznych pravidiel a postupov uplatniteľných v rámci EÚ.

²² Európska rada pre bezpečnosť dopravy, Európske združenie výrobcov motocyklov a Dansk Kørelærere-Union.

V cielenom prieskume veľká väčšina zástupcov vnútroštátnych orgánov (16/21) určila za všeobecne závažný problém skutočnosť, že zahraniční vodiči v danom členskom štáte, v ktorom bol priestupok spáchaný, nečelia rovnakým následkom, pokiaľ ide o zákaz vedenia vozidla v EÚ, ako domáci vodiči. V cielenom prieskume sa aj respondenti z mimovládnych organizácií zhodli (64 %) na tom, že významným problémom súvisiacim s bezpečnosťou cestnej premávky je, že v danom členskom štáte nečelia zahraniční vodiči rovnakým následkom, pokiaľ ide o zákaz vedenia vozidla, ako domáci vodiči. Podobne sa zhodli (64 %) aj v tom, že významným problémom súvisiacim s bezpečnosťou cestnej premávky je fakt, že zahraniční vodiči v danom členskom štáte nečelia rovnakým následkom ako domáci vodiči, ani pokiaľ ide o sankcie v rámci bodového systému.

Vnútroštátne orgány odhadli, že v priemere sa počet priestupkov vedúcich k zákazom vedenia vozidla spáchaných za rok pohybuje v rozmedzí 25 000 až viac ako 50 000. Počet zákazov vedenia vozidla uložených vodičom, ktorí majú v danom členskom štáte bydlisko (napríklad: vodičský preukaz je vydaný v rovnakom členskom štáte, ako je štát, ktorý uložil zákaz) sa odhaduje v rozmedzí 0 až 5 000. Počet zákazov vedenia vozidla uložených vodičom, ktorí nemajú v danom členskom štáte bydlisko (napríklad: vodičský preukaz nie je vydaný v rovnakom členskom štáte, ako je štát, ktorý uložil zákaz), sa odhaduje v rozmedzí 0 až 5 000. Viacero respondentov odhadlo, že počet priestupkov vedúcich k sankciám v rámci bodového systému sa ročne pohybuje v rozmedzí 0 až 1 000. O niečo viac respondentov odhadlo, že počet priestupkov vedúcich k sankciám v rámci bodového systému v prípade vodičov, ktorí majú v danom členskom štáte bydlisko (napríklad: vodičský preukaz je vydaný v rovnakom členskom štáte, ako je štát, ktorý uložil sankciu v rámci bodového systému), sa pohybuje v rozmedzí 0 až 1 000. Počet priestupkov vedúcich k sankcii v rámci bodového systému v prípade vodičov, ktorí majú bydlisko v inom členskom štáte EÚ (napríklad: vodičský preukaz nie je vydaný v členskom štáte, ktorý uložil zákaz), sa odhadol v rozmedzí 0 až 5 000.

Vzhľadom na prípravné práce sa potvrdzuje, že zriadenie osobitného a efektívneho systému na stanovenie celounijného uplatňovania zákazov vedenia vozidla by pravdepodobne malo významný vplyv na bezpečnosť cestnej premávky. Okrem toho tento návrh tvorí súčasť balíka, ktorý zahŕňa revíziu ďalších dvoch súvisiacich smerníc:

- smernice (EÚ) 2015/413, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktach súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky²³, a
- smernice 2006/126/ES o vodičských preukazoch²⁴.

Smernica (EÚ) 2015/413 je jedným z míľnikov, pokiaľ ide o stíhanie určitých jasne vymedzených dopravných priestupkov, ak bolo pri takýchto priestupkoch použité vozidlo evidované v inom členskom štáte, ako je štát, v ktorom bol priestupok spáchaný, čo vo väčšine prípadov takisto naznačuje jeho spáchanie páchatel'om, ktorý v danom členskom štáte nemá bydlisko. Bolo preto dôležité zosúladiť rozsah tohto návrhu s priestupkami na základe danej iniciatívy v čo najväčšej možnej miere. Inak by orgány presadzovania práva nemuseli

²³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/413 z 11. marca 2015, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktach súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky (Ú. v. EÚ L 68, 13.3.2015, s. 9).

²⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES z 20. decembra 2006 o vodičských preukazoch (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 403, 30.12.2006, s. 18).

mať dostatočné nástroje na skutočné vykonávanie vyšetrovania, ktoré by viedlo k zákazu vedenia vozidla. Okrem toho páchatelia priestupkov, ktorí nemajú v danom členskom štáte bydlisko, nemusia mať rovnakú úroveň procesných záruk ako ich protistrany, ktoré v danom štáte bydlisko majú. Cieľom revízie danej smernice je snaha lepšie také záruky zabezpečiť. Počas prípravných prác k tomuto návrhu sa jasne ukázalo, že zatiaľ čo uplatniteľné prahové hodnoty vedúce k zákazom vedenia vozidla sa v jednotlivých členských štátoch výrazne líšia, určité dopravné priestupky súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky vedú k zákazom vedenia vozidla vo všetkých členských štátoch alebo vo väčšine z nich.

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Ústredným bodom iniciatívy na revíziu smernice 2006/126/ES²⁵ je aj naďalej stanovenie systému celoúnijného uplatňovania zákazu vedenia vozidla pre páchatel'ov priestupkov, ktorí nemajú bydlisko v danom členskom štáte.

V článku 11 ods. 4 danej smernice sa upravujú určité prvky zákazov vedenia vozidla. Revízia smernice 2006/126/ES vykonaná súbežne s touto iniciatívou z dôvodov právnej konzistentnosti a súdržnosti sa bude týkať vydávania vodičských preukazov vodičom, ktorým bol uložený zákaz vedenia vozidla, ako aj výnimiek zo vzájomného uznávania (platnosti) vodičských preukazov, ak sa na držiteľa vodičského preukazu vzťahuje zákaz vedenia vozidla v členskom štáte inom, ako je členský štát, ktorý vodičský preukaz vydal. Okrem toho bude zahŕňať ustanovenia na uľahčenie vymáhania čiastočných zákazov vedenia vozidla prostredníctvom možnosti záznamov vo vodičskom preukaze.

Ďalším cieľom Komisie, ktorý už bol uvedený, je aj navrhnutie osobitného právneho aktu, ktorým by sa stanovila celoúnijná platnosť zákazu vedenia vozidla prostredníctvom vzájomného uznávania rozhodnutí. V roku 2006 Komisia vo svojom oznámení „Uložené obmedzenia vyplývajúce z odsudzujúcich rozsudkov v trestných veciach“²⁶ uviedla, že zvažuje návrh právneho aktu, ktorý by nahradil Dohovor z roku 1998 o zákaze riadenia motorového vozidla²⁷. Pokiaľ ide o vzájomné uznávanie uložených obmedzení vo všeobecnosti, Komisia v rámci daného oznámenia vyhlásila, že uprednostňuje sektorový prístup, a to v sektoroch, v ktorých už medzi členskými štátmi existuje spoločný základ (ako napríklad zákazy vedenia vozidla).

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Návrh je takisto plne v súlade s hlavným *acquis* o bezpečnosti cestnej premávky.

Nemá významný vplyv na smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2561²⁸ ani na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144²⁹. Je takisto v súlade s *rámcom*

²⁵ Pozri úvodné posúdenie vplyvu iniciatívy na revíziu smernice o vodičských preukazoch: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12978-Revision-of-the-Directive-on-Driving-Licences_sk.

²⁶ KOM(2006) 73 v konečnom znení.

²⁷ Ú. v. ES C 16, 10.7.1998, s. 1.

²⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2561 zo 14. decembra 2022 o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy (kodifikované znenie) (Ú. v. EÚ L 330, 23.12.2022, s. 46).

²⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú

politiky EÚ pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2021 – 2030 – ďalšie kroky smerom k „vízií nulového počtu obetí“³⁰.

Ako už bolo uvedené, smernica (EÚ) 2015/413 sa reviduje súbežne s týmto návrhom, a to z dôvodu právnej konzistentnosti a súdržnosti. V tejto súvislosti treba pripomenúť, že sa očakáva, že smernica (EÚ) 2015/413 sa stane základom vyšetrovania, a preto nepriamo prispeje aj k presadzovaniu práva, a to najmä v prípadoch, keď bol páchateľ zaznamenaný na diaľku. Keďže cieľom revidovanej smernice (EÚ) 2015/413 je rozšíriť výmenu informácií a vzájomnú pomoc medzi členskými štátmi, možno predpokladať, že sa výrazne zvýši počet úspešne prešetrovaných priestupkov, výsledkom čoho bude aj zvýšený počet uložených zákazov vedenia vozidla.

Podobne je cieľom smernice (EÚ) 2015/413 poskytnúť vyššiu úroveň ochrany procesných a základných práv stíhaným a prichyteným páchateľom, ktorí v danom členskom štáte nemajú bydlisko, bez ohľadu na to, či sa priestupok zaznamenal na diaľku alebo bol páchateľ zaistený pred opustením členského štátu, v ktorom bol priestupok spáchaný.

Ako už bolo uvedené, revízia smernice 2006/126/ES a rámec Únie pre vodičské preukazy budú takisto dopĺňať pravidlá stanovené v navrhovanej smernici. Okrem toho revidovaná smernica o vodičských preukazoch pomôže pri praktickom presadzovaní čiastočných obmedzení udelených vodičovi a posilní sa ňou možnosť pre členský štát, v ktorom bol priestupok spáchaný, neuznať platnosť vodičského preukazu páchateľa v prípadoch, keď sa navrhovaná smernica neuplatňuje.

Pravidlá o ochrane osobných údajoch sa navyše uplatňujú aj na výmenu informácií súvisiacich s vodičskými preukazmi, a to najmä pravidlá:

- nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 (všeobecné nariadenie o ochrane údajov)³¹ a
- smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/680³².

Návrh je takisto v súlade s inými nástrojmi umožňujúcimi vzájomné uznávanie rozsudkov alebo súdnych rozhodnutí v trestných veciach. Zapĺňa medzeru, pokiaľ ide o zákazy vedenia vozidla vyplývajúce zo súdnych rozhodnutí v trestných veciach. S cieľom vyhnúť sa možnému prekryvaniu medzi navrhovanou smernicou a *acquis* Únie v oblasti spravodlivosti a vnútorných vecí sa spresňuje, že dané nástroje nie sú týmto návrhom dotknuté.

bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky (Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1).

³⁰ SWD(2019) 283 final.

³¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).

³² Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/680 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov príslušnými orgánmi na účely predchádzania trestným činom, ich vyšetrovania, odhaľovania alebo stíhania alebo na účely výkonu trestných sankcií a o voľnom pohybe takýchto údajov (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 89).

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právny základ

Hlavným cieľom návrhu je zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky a zabezpečiť vysokú úroveň ochrany pre všetkých účastníkov cestnej premávky v Únii, čo sa zdôraznilo aj vo výzve ministrov dopravy EÚ v rámci vyhlásenia z Valletty.

Podľa judikatúry Súdneho dvora Európskej únie má zákonodarca Únie širokú normatívnu právomoc, pokiaľ ide o prijímanie vhodných spoločných pravidiel na stanovenie spoločnej politiky v oblasti dopravy³³. Zlepšovanie bezpečnosti cestnej premávky je prvoradým cieľom dopravnej politiky Únie. Opatrenia sledujúce taký cieľ možno preto prijať na základe článku 91 ods. 1 písm. c) Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ)³⁴.

Vhodným právnym základom navrhovanej smernice je preto článok 91 ods. 1 písm. c) ZFEÚ.

• Výber nástroja

V článku 91 ods. 1 písm. c) ZFEÚ sa zákonodarcovi EÚ poskytuje možnosť prijímať nariadenia aj smernice.

Pre tento návrh je najvhodnejšou formou nástroja, ktorý sa má použiť, smernica, a to s cieľom zohľadniť rozdiely v uplatniteľných pravidlách o uložení a vymáhaní zákazov vedenia vozidla v rámci členských štátov.

• Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)

Podľa článku 5 ods. 3 ZEÚ Únia koná len vtedy, ak členské štáty nemôžu uspokojivo dosiahnuť ciele zamýšľané touto činnosťou samostatne. Podľa súčasného právneho rámca si vodiči, ktorí majú bydlisko v jednom z členských štátov a ktorí spáchajú hoci aj najtrestuhodnejšie dopravné priestupky, zachovávajú svoje oprávnenie viesť vozidlo vo všetkých členských štátoch, okrem členského štátu, v ktorom spáchali priestupok, dokonca aj vtedy, ak daný členský štát také práva obmedzuje. Zákaz vedenia vozidla má celoúijnú platnosť len v tom prípade, ak členský štát, ktorý uplatní zákaz vedenia vozidla, je rovnaký ako ten, ktorý páchatelovi vydal vodičský preukaz.

V záujme bezpečnosti cestnej premávky je nanajvýš dôležité, aby zákazy vedenia vozidla v rámci Európskej únie nadobudli celoúijnú platnosť. To možno dosiahnuť len prostredníctvom právneho nástroja EÚ. Rozhodnutie vydať vodičský preukaz alebo zbaviť osobu práva naň zrušením jeho platnosti je súčasťou suverenity členského štátu. Celoúijná platnosť zákazu vedenia vozidla bude ako taká vždy závisieť od opatrení členského štátu, ktorý daný vodičský preukaz vydal a ktorý nemá potrebné informácie, právne nástroje či motiváciu konať bez zásahu Únie.

• Proporcionalita

Opatrenia tejto iniciatívy nepresahujú rámec toho, čo je potrebné na dosiahnutie cieľa zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky prostredníctvom zavedenia celoúijnej platnosti zákazov vedenia vozidla vyplývajúcich zo spáchania istých priestupkov súvisiacich s bezpečnosťou

³³ Vec C-223/02, Španielsko a Fínsko/Parlament a Rada, ECLI:EU:C:2004:497, bod 29 a tam citovaná judikatúra.

³⁴ Vec C-43/12, Komisia/Parlament a Rada, ECLI:EU:C:2014:298, bod 43 a tam citovaná judikatúra.

cestnej premávky. V smernici sa stanovuje postúpenie zákazu vedenia vozidla členskému štátu, ktorý vydal vodičský preukaz, len pokiaľ ide o závažné dopravné priestupky súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky, ktoré sú hlavnými príčinami nehôd a úmrtí na cestách v rámci EÚ, konkrétne priestupky vedenia vozidla pod vplyvom alkoholu (vedenie vozidla s hladinou alkoholu v krvi, ktorá prevyšuje maximálnu hodnotu povolenú právnymi predpismi) a prekročenia najvyššej dovolenej rýchlosti (prekročenie rýchlostných limitov platných na určitých cestách alebo pre určité druhy vozidiel), ako aj priestupok vedenia vozidla pod vplyvom návykových látok. Zákaz vedenia vozidla možno postúpiť aj v prípade, že súvisí s dopravným priestupkom, pri ktorom došlo k usmrteniu alebo vážnej ujme na zdraví.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAJAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

• Hodnotenia ex post/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov

V roku 2012 Komisia v pozícii hlavného zodpovedného subjektu vykonala právnu štúdiu³⁵ o aktuálnom stave zákazov činností v EÚ v troch vopred vymedzených oblastiach vrátane zákazov vedenia vozidla. V štúdii sa analyzoval nielen príslušný právny rámec EÚ, ale aj existujúce nadnárodné a dvojstranné zmluvy a dohovory. Okrem iného sa v nej dospelo k záveru, že by sa mala prijať nová smernica s cieľom regulovať cezhraničné vymáhanie zákazov vedenia vozidla.

V roku 2022 Komisia uzatvorila zmluvy s konzorciom zloženým zo spoločností Ecorys, Wavestone a Grimaldi s cieľom podporiť³⁶ posúdenie vplyvu v rámci revízie smernice (EÚ) 2015/413. Ako súčasť danej štúdie sa vykonal rozsiahly výskum v oblasti regulačného rámca a judikatúry Súdneho dvora Európskej únie týkajúcej sa zákazov vedenia vozidla. V závere daného výskumu sa takisto podporilo vytvorenie nového právneho aktu na stanovenie celounijnej platnosti zákazov vedenia vozidla vzájomným uznávaním takých rozhodnutí.

Ako už bolo uvedené, situáciu, keď členský štát podľa svojich vnútroštátnych právnych predpisov a na základe protiprávneho konania na svojom území pozastaví držiteľovi vodičského preukazu vydaného iným členským štátom oprávnenie viesť vozidlo, v súčasnosti čiastočne upravuje smernica 2006/126/ES.

Európska komisia zverejnila v roku 2022 hodnotenie *ex-post*³⁷ danej smernice. Preukázalo sa v ňom, že výsledkom kombinovaných opatrení smernice 2006/126/ES a dvoch predchádzajúcich aktov týkajúcich sa vodičských preukazov bola spoločná úroveň bezpečnosti pre účastníkov cestnej premávky v Únii a uľahčenie voľného pohybu. Takisto z neho vyplynulo, že existuje priestor na ďalšie zvyšovanie úrovne bezpečnosti cestnej

³⁵ Vermeulen, Gert a Bondt, Wendy a Ryckman, Charlotte a Persak, Nina. (2012). *The disqualifications triad: approximating legislation, executing requests, ensuring equivalence* (Triáda zákazov činnosti: aproximácia právnych predpisov, vybavovanie žiadostí, zabezpečenie rovnocennosti).

³⁶ Podporná štúdia posúdenia vplyvu na účely revízie smernice (EÚ) 2015/413, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktach súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky, konzorcium ECORYS (2022), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 – odkaz sa doplní neskôr.

³⁷ Pracovný dokument útvarov Komisie – *Evaluation of the Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences* (Hodnotenie smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES z 20. decembra 2006 o vodičských preukazoch), SWD(2022) 17 final.

premávky v rámci Únie, ako aj efektívnosti a proporcionality niektorých regulačných požiadaviek.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Konzultácie so zainteresovanými stranami sa vykonali aj v súvislosti s týmto návrhom, a to v súlade s usmerneniami pre lepšiu právnu reguláciu³⁸ v rámci hodnotenia *ex post* smernice 2006/126/ES aj v súlade s posúdením vplyvu týkajúcim sa revízie danej smernice.

Počas prípravnej fázy hodnotenia *ex post* sa 16. októbra 2020 uskutočnil seminár pre zainteresované strany na účely zhromaždenia dôkazov, potvrdenia identifikovaných zistení, získania spätnej väzby o vyvođených zisteniach a zhromažďovania stanovísk.

Od 28. októbra 2020 do 20. januára 2021 sa uskutočnila otvorená verejná konzultácia, v rámci ktorej mohli zainteresovaná verejnosť a zainteresované strany vyjadriť svoje stanoviská k platným pravidlám.

Počas prípravnej fázy posúdenia vplyvu mali zainteresované strany možnosť poskytnúť spätnú väzbu k úvodnému posúdeniu vplyvu (druhý štvrtrok 2021). Následne sa vykonali tieto ciele konzultačné činnosti:

- dve kolá rozhovorov:
 - prieskumné rozhovory počas úvodnej fázy (prvý a druhý štvrtrok 2022),
 - hĺbkové rozhovory na vyplnenie informačných medzier a posúdenie očakávaných vplyvov politických opatrení (druhý a tretí štvrtrok 2021),
- dve kolá prieskumov:
 - prieskum s cieľom odôvodniť analýzu problému (druhý štvrtrok 2022),
 - prieskum s cieľom posúdiť vplyv politických opatrení (druhý a tretí štvrtrok 2022).

Napokon sa v treťom štvrtroku 2022 uskutočnila nová otvorená verejná konzultácia.

Európsky parlament podporuje posilnenie rámca pre bezpečnosť cestnej premávky, a to najmä zavedením nástroja na vzájomné uznávanie zákazov vedenia vozidla³⁹.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Počas fázy posúdenia vplyvu sa uskutočnil odborný seminár o následkoch dopravných priestupkov a zdravotnej spôsobilosti (druhý štvrtrok 2022).

Výbor pre vodičské preukazy zriadený podľa článku 9 smernice 2006/126/ES, ktorý tvoria najmä odborníci z členských štátov, bol počas prípravných fáz hodnotenia *ex post* aj posúdenia vplyvu neustále informovaný a viedli sa s ním konzultácie.

³⁸ https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation_sk.

³⁹ Uznesenie Európskeho parlamentu zo 6. októbra 2021 o rámci politiky EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky na obdobie rokov 2021 – 2030 – Odporúčania na ďalšie kroky smerom k naplneniu vízie nulovej úmrtnosti (Vision Zero) [2021/2014(INI)].

• Posúdenie vplyvu

V súvislosti s revíziou smernice 2006/126/ES vrátane prvkov týkajúcich sa zákazov vedenia vozidla sa vykonalo posúdenie vplyvu⁴⁰. Posúdenie vplyvu bolo schválené písomným postupom a výbor pre kontrolu regulácie k nemu 18. novembra 2022⁴¹ vyjadril pozitívne stanovisko bez pripomienok. Okrem toho sa v rámci prípravných prác k revízii smernice (EÚ) 2015/413 takisto zásadne riešila otázka stanovenia celoúnijnej platnosti zákazu vedenia vozidla prostredníctvom vzájomného uznávania rozhodnutí. Výsledok výskumných prác potvrdil, že zákaz vedenia vozidla by sa mal zahrnúť do revízie smernice 2006/126/ES, najmä z dôvodu, že by nepatril do rozsahu pôsobnosti smernice (EÚ) 2015/413. Komisia však počas vypracúvania možností politiky využila informácie získané počas fázy hodnotenia a posúdenia oboch smerníc⁴².

Záverečná správa k podpornej štúdii posúdenia vplyvu na účely iniciatívy na revíziu smernice 2006/126/ES, ktorá zahŕňa aj tento návrh, obsahuje komplexný opis a posúdenie pridanej hodnoty iniciatívy a jej prepojenia s ďalšími politickými iniciatívami. Uvádzajú sa v oddieloch 3.3 a 1.3 a 1.5 danej správy. Podrobný opis možností politiky je zahrnutý v oddieloch 5.2 a 8.1, zatiaľ čo komplexná analýza vplyvov všetkých možností sa uvádza v oddiele 6. Súhrn preskúmaných možností politiky sa uvádza v dôvodovej správe pripojenej k návrhu na revíziu smernice 2006/126/ES⁴³. Rámec EÚ na jednotné cezhraničné vymáhanie zákazov vedenia vozidla bol navrhnutý v Dohovore o zákaze riadenia motorového vozidla z roku 1998 (akt Rady zo 17. júna 1998)⁴⁴, ktorý nenadobudol účinnosť vzhľadom na nedostatočný počet ratifikácií členskými štátmi (ratifikovalo ho len sedem členských štátov⁴⁵). Z tohto dôvodu bol v roku 2016 zrušený⁴⁶.

Za krok k stanoveniu celoúnijnej platnosti zákazov vedenia vozidla možno podľa všetkého považovať prijatie smernice 2006/126/ES, v rámci ktorej sa čiastočne zmenili príslušné ustanovenia predchádzajúcej smernice o vodičských preukazoch (článok 8 smernice 91/439/EHS)⁴⁷, a to s cieľom zmierniť fenomén „turistiky vodičských preukazov“. Znenie nového ustanovenia, článku 11 ods. 4 smernice 2006/126/ES, však neposkytlo potrebnú jasnosť. Dotknuté ustanovenie už viackrát vykladal Súdny dvor Európskej únie⁴⁸, a to pre pochybnosti vyplývajúce z jeho znenia, ako aj rôzne situácie, ktoré sa uplatňujú na zákazy

⁴⁰ SWD(2023) 128 final.

⁴¹ RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617.

⁴² Posúdenie zavedenia celoúnijného režimu vzájomného uznávania zákazov vedenia vozidla uvedené v tejto kapitole z veľkej miery vychádza z informácií získaných v rámci podpornej štúdie posúdenia vplyvu na účely revízie smernice (EÚ) 2015/413, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktach súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky – záverečná správa [plánuje sa uverejniť].

⁴³ COM(2023) 127 final.

⁴⁴ Akt Rady zo 17. júna 1998 o vypracovaní Dohovoru o zákaze riadenia motorového vozidla (98/C 216/01).

⁴⁵ BG, CY, IE, RO, SK, ES a UK.

⁴⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/95 z 20. januára 2016, ktorým sa zrušujú určité akty v oblasti policajnej spolupráce a justičnej spolupráce v trestných veciach (Ú. v. EÚ L 26, 2.2.2016, s. 9).

⁴⁷ Smernica Rady 91/439/EHS z 29. júla 1991 o vodičských preukazoch (Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 1).

⁴⁸ Pozri najmä rozsudok z 20. novembra 2008, Weber, vec C-1/07, ECLI:EU:C:2008:640; rozsudok z 2. decembra 2010, Scheffler, vec 334-09, ECLI:EU:C:2010:731; rozsudok z 26. apríla 2012, Hofmann, C-419/10, ECLI:EU:C:2012:240, bod 71; rozsudok z 23. apríla 2015, Aykul, C-260/13, CECLI:EU:C:2015:257; rozsudok z 21. mája 2015, Wittmann, C-339/14, ECLI:EU:C:2015:333.

vedenia vozidla uložené osobám, ktoré v danom členskom štáte majú alebo nemajú bydlisko. Okrem toho, ako takisto zdôraznil Súdny dvor Európskej únie⁴⁹, takáto povinnosť nie je účinná ani vykonateľná, kým nie je zavedený systém na výmenu informácií o zákazoch vedenia vozidla medzi členskými štátmi, ktorý by všetkým členským štátom v skutočnosti umožnil overiť, či žiadateľovi o vodičský preukaz taký zákaz vedenia vozidla hrozí alebo mu bol uložený.

Výsledkom uvedených problémov je, že podľa súčasného rámca páchatelom, ktorí v danom členskom štáte nemajú bydlisko, je uložený zákaz vedenia vozidla len v krajine, v ktorej priestupok spáchali, pričom však naďalej môžu viesť vozidlo vo všetkých ďalších členských štátoch EÚ s výnimkou prípadov, keď zákaz vedenia vozidla uloží členský štát, ktorý im vodičský preukaz vydal. Toto možno považovať za veľký problém, ak sa vezme do úvahy závažné riziko pre bezpečnosť cestnej premávky, ktoré so sebou prinášajú vodiči cirkulujúci v EÚ, ktorých vodičský preukaz bol pozastavený, obmedzený alebo odobratý v jednom z členských štátov pre závažné a opakované porušenia pravidiel cestnej premávky.

Okrem toho aj napriek výslovnému zákazu v tomto zmysle (alebo ak nie sú ostatné členské štáty náležite informované o platnom zákaze) bude môcť vodič, ktorý v danom členskom štáte nemá bydlisko, požiadať o nový vodičský preukaz vo svojej domovskej krajine s cieľom opätovne získať oprávnenie viesť vozidlo kdekoľvek, keďže nové povolenie bude v zásade uznané dokonca aj v krajine, v ktorej bol priestupok spáchaný. To isté môže urobiť vodič, ktorému bol zákaz riadiť motorové vozidlo uložený v jeho domovskej krajine, a to tak, že si pred požiadaním o nové povolenie zmení bydlisko.

Právny základ pre výmenu informácií o zákazoch vedenia vozidla v celej EÚ je už nesporne stanovený v smernici 2006/126/ES⁵⁰, v ktorej sa výslovne žiada, aby si členské štáty navzájom pomáhali pri vykonávaní opatrení tejto smernice a vymieňali si informácie o vodičských preukazoch, ktoré vydali, vymenili, nahradili, obnovili alebo zrušili, a aby na tieto účely využívali sieť vodičských preukazov EÚ (t. j. RESPER). Okrem toho by sa smernicou (EÚ) 2015/413 takisto mohlo uľahčiť vymáhanie, a to tým, že by sa od členského štátu, na ktorého území bol priestupok spáchaný, vyžadovalo, aby informoval páchatel'a o akomkoľvek zákaze vedenia vozidla, ktorý vyplýva z údajne spáchaného priestupku.

Posúdenie opatrení a možností politiky

Opatrenia v rámci rôznych možností politiky boli predmetom kvantitatívneho a kvalitatívneho posúdenia vplyvov na hospodárske, sociálne (bezpečnosť cestnej premávky) a základné práva. Na posúdenie vplyvov v súlade so základnými prognózami bol zvolený časový horizont 2025 až 2050. Pokiaľ ide o základné práva, vplyvy na ne sa budú aj naďalej kontrolovať prísnyim vykonávaním pravidiel o ochrane údajov, najmä v rámci siete RESPER.

Celkovo sa v súvislosti so stanovením celounijnej platnosti zákazov vedenia vozidla očakáva pozitívny hospodársky a sociálny vplyv uprednostňovanej možnosti, pričom by sa iniciatívou mala zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky vo všetkých členských štátoch. Zvýšením pravdepodobnosti účinného vykonávania zákazu vedenia vozidla vydaného v cezhraničnom kontexte sa takisto zvyšuje odrádzajúci účinok, pokiaľ ide o spáchanie trestného činu

⁴⁹ Vec C-419/10, Hofmann, ECLI:EU:C:2012:240, bod 82.

⁵⁰ Článok 15, článok 7 ods. 5 a podľa judikatúry aj článok 11 ods. 4 danej smernice.

súvisiaceho s bezpečnosťou cestnej premávky bez ohľadu na hranice členských štátov. Spoločenský vplyv by bol celkovo veľmi pozitívny, keďže obeť by mali záruky, že opatrenia súvisiace s dopravnými priestupkami spáchanými cudzincom neostanú nevykonané.

Ciele iniciatívy povedú k obmedzeného nárastu prevádzkových nákladov siete RESPER. Mali by ich však prevážiť výhody súvisiace so záchranou ľudských životov vďaka zvýšenej bezpečnosti cestnej premávky.

Priamy vplyv tohto legislatívneho návrhu na podniky, MSP a mikropodniky sa neočakáva.

• **Základné práva**

Zavedenie celounijnej platnosti opatrení zákazu vedenia vozidla môže zasahovať do základných práv chránených Chartou základných práv Európskej únie⁵¹ (ďalej len „charta“) a Európskym dohovorom o ľudských právach⁵².

Rozhodnutím členského štátu vydania zaviesť celounijnú platnosť zákazov vedenia vozidla sa ďalej obmedzí možnosť páchatel'a viesť v Únii poháňané vozidlo. V závislosti od osobnej situácie páchatel'a to môže mať vplyv na vykonávanie jeho profesionálnej činnosti, na jeho rodinný život a možnosť využívať svoje motorové vozidlá. Návrh by teda mohol mať vplyv na niekoľko základných práv, právo na prácu alebo slobodu podnikania, právo na rodinný život, právo vlastníť majetok. Okrem toho plánované postupy môžu ovplyvniť aj právo osoby na spravodlivý proces, právo tejto osoby na obhajobu alebo ochranu osobných údajov, ktoré sa jej týkajú.

Obmedzenia základných práv páchatel'a môžu vzniknúť, ak sú potrebné a skutočne zodpovedajú cieľom všeobecného záujmu, ktoré sú uznané Úniou. O taký prípad ide vtedy, ak je cieľom všeobecného záujmu, ktorý je uznaný Úniou, zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky. Obmedzenia neprekračujú rámec nevyhnutý na dosiahnutie tohto cieľa. Vodič, ktorý spáchal takéto dopravné priestupky v inom členskom štáte, než je členský štát, v ktorom mu bol vydaný vodičský preukaz, a zároveň využíva právo na voľný pohyb, by mal pri zadržaní vodičského preukazu čeliť rovnakým následkom ako vodič z členského štátu, v ktorom bol priestupok spáchaný. Takým vodičom by mal byť odobraný vodičský preukaz alebo oprávnenie viesť vozidlo v celej Únii. Inak by bezpečnosť cestnej premávky bola chránená len v členskom štáte, v ktorom bol priestupok spáchaný, čo by znamenalo, že výsledok je čiastočný a neefektívny.

V navrhovanej smernici sú okrem toho zahrnuté aj niektoré významné záruky. V návrhu sa stanovujú dôvody na výnimky v prípade, že existujú podstatné dôvody domnievať sa, a to na základe špecifických a objektívnych dôkazov, že vykonaním zákazu vedenia vozidla by sa za konkrétnych okolností danej veci porušili základné práva stanovené v charte. Ďalší dôvod na výnimku sa uplatňuje v prípade, že v konaniach v neprítomnosti nie sú dodržané procesné záruky. Tie sú podobné ako záruky, ktoré sa uplatňujú na iné nástroje vzájomného uznávania od nadobudnutia účinnosti rámcového rozhodnutia 2009/299/SVV o posilnení procesných

⁵¹ Ú. v. EÚ C 326, 26.10.2012, s. 391.

⁵² Rada Európy, Európsky dohovor o ochrane ľudských práv a základných slobôd, zmenený protokolmi č. 11, 14 a 15, 4. november 1950, ETS 5.

práv osôb a podpore uplatňovania zásady vzájomného uznávania na rozhodnutia vydané v neprítomnosti dotknutej osoby na konaní⁵³.

Okrem toho členské štáty zaručia, že právne prostriedky nápravy rovnocenné s tými, ktoré sú k dispozícii v podobnom vnútroštátnom prípade, sú k dispozícii v členskom štáte, v ktorom bol priestupok spáchaný, a že páchateľ sa takisto môže odvolať proti rozhodnutiu, ktorým sa zaistí celouňijná platnosť zákazu vedenia vozidla, čím sa v prípade úspechu taká platnosť zruší a zákaz vedenia vozidla sa obmedzí na zákaz v členskom štáte, v ktorom bol priestupok spáchaný. Orgány budú musieť navyše poskytovať informácie o možnostiach uplatnenia takýchto právnych prostriedkov nápravy podľa vnútroštátneho práva, keď sa stanú uplatniteľnými, a to včas v snahe zabezpečiť ich účinné vykonávanie.

Ak sa opatrenia v tomto návrhu budú uplatňovať v súlade so zásadou proporcionality a doplnia sa o účinné procesné záruky, ako už bolo uvedené, možno ich považovať za zlučiteľné s požiadavkami na základné práva.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Pokiaľ ide o prenos informácií a komunikáciu medzi orgánmi, predpokladá sa použitie už existujúcich technických riešení (ako je RESPER – sieť na výmenu informácií súvisiacich s vodičskými preukazmi).

Potrebné by boli isté technické úpravy, aby sa zabezpečilo, že sieť RESPER umožňuje výmenu dodatočných prvkov súvisiacich so zákazmi vedenia vozidla. Treba však poznamenať, že vo všeobecnosti tieto náklady pravdepodobne nebudú značné. Očakáva sa, že členské štáty budú kryť svoje vlastné náklady, ktoré vyplynú z uplatňovania navrhovanej smernice. Súvisiace náklady sú spojené s dodatočným časom stráveným vyšetrovaním a nákladmi spojenými s oznámeniami, ktoré sa týkajú páchateľov zo zahraničia.

Napokon treba uviesť, že hoci sú zákazy vedenia vozidla často spájané s peňažnými pokutami, v tomto návrhu sa také pokuty z jeho rozsahu pôsobnosti zámerne vylučujú a návrh ako taký nebude prispievať k ich vymáhaniu.

5. OSTATNÉ PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

V návrhu sa Komisii ukladá povinnosť podávať Európskemu parlamentu a Rade správy, ktoré sa týkajú vykonávania navrhovanej smernice, a najmä jej vplyvu na bezpečnosť cestnej premávky. Termín Komisie na podanie správy je päť rokov po transpozícii navrhovanej smernice členskými štátmi.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Článok 1: Cieľ a predmet úpravy

⁵³ Rámcové rozhodnutie Rady 2009/299/SVV z 26. februára 2009 o zmene a doplnení rámcových rozhodnutí 2002/584/SVV, 2005/214/SVV, 2006/783/SVV, 2008/909/SVV a 2008/947/SVV a o posilnení procesných práv osôb, podpore uplatňovania zásady vzájomného uznávania, pokiaľ ide o rozhodnutia vydané v neprítomnosti dotknutej osoby na konaní (Ú. v. EÚ L 81, 27.3.2009, s. 24).

Cieľom návrhu je zabezpečiť vysokú úroveň ochrany účastníkov cestnej premávky v Únii stanovením pravidiel celoúnijnej platnosti zákazov vedenia vozidla za závažné priestupky súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky spáchané v inom členskom štáte, než je členský štát, ktorý páchatelovi vydal vodičský preukaz.

Článok 2: Vymedzenie pojmov

V článku 2 sa vymedzujú určité kľúčové pojmy použité v tomto návrhu.

Obsahuje vymedzenie pojmov ako „zákaz vedenia vozidla“, „členský štát priestupku“ (v ktorom bol spáchaný priestupok), „členský štát vydania“ (v ktorom bol vydaný vodičský preukaz) a „dotknutá osoba“.

Vymedzenie pojmu „zákaz vedenia vozidla“ zahŕňa každé konečné rozhodnutie uložiť zákaz vedenia vozidla súvisiaci so spáchaním dopravného priestupku, ktorého výsledkom je akékoľvek opatrenie zahŕňajúce odobratie, obmedzenie alebo pozastavenie vodičského preukazu alebo oprávnenia viesť vozidlo bez ohľadu na to, či sa to kvalifikuje ako bezpečnostné opatrenie, pokuta alebo ako administratívna či trestná sankcia. Vymedzené sú aj pojmy odobratie, obmedzenie a pozastavenie. Smernica je uplatniteľná na obmedzené množstvo jasne vymedzených „závažných dopravných priestupkov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky“, konkrétne na vedenie vozidla pod vplyvom alkoholu, prekročenie najvyššej dovolenej rýchlosti, vedenie vozidla pod vplyvom návykových látok a porušovanie pravidiel cestnej premávky a spôsobenie smrti alebo vážnej ujmy na zdraví, ktoré sú výsledkom týchto priestupkov. Takisto sa vymedzujú „ďalšie podmienky“ ako podmienky, ktoré osoba, na ktorú sa vzťahuje zákaz vedenia vozidla, musí spĺňať, aby opätovne získala svoj vodičský preukaz alebo oprávnenie viesť vozidlo.

Pokiaľ ide o niektoré pojmy, ako sú „závažné dopravné priestupky súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky“, „poháňané vozidlo“, „vodičský preukaz“ a „obvyklé bydlisko“, krížovo sa pri nich odkazuje na vymedzenia v iných nástrojoch Únie.

Článok 3: Celoúnijná platnosť zákazov vedenia vozidla

V tomto článku sa stanovuje zásada, že zákaz vedenia vozidla vydaný členským štátom osobe, ktorá nemá obvyklé bydlisko v danom členskom štáte a ktorá je držiteľom vodičského preukazu vydaného iným členským štátom, by mal mať celoúnijnú platnosť.

Článok 4: Povinnosť oznamovať zákaz vedenia vozidla

Členský štát priestupku musí členskému štátu vydania oznámiť uloženie každého zákazu vedenia vozidla, ktorý trvá minimálne jeden mesiac. Oznámenie by sa malo podať prostredníctvom štandardného osvedčenia, ktoré sa odovzdáva medzi národnými kontaktnými miestami dvoch dotknutých členských štátov.

Článok 5: Štandardné osvedčenie a prostriedky odovzdania

Týmto ustanovením sa Komisia splnomocňuje prijať vykonávací akt na stanovenie formy a obsahu štandardného osvedčenia pred dátumom transpozície smernice. Najdôležitejšie prvky, ktoré by malo osvedčenie obsahovať, sú uvedené v tomto ustanovení.

V tomto článku sa takisto stanovujú pravidlá, pokiaľ ide o jazyky, v ktorých sa osvedčenie môže odovzdať, a špecifikuje sa, že osvedčenie by sa malo odovzdávať prostredníctvom siete RESPER.

Článok 6: Zabezpečenie celoúnijnej platnosti zákazov vedenia vozidla

Členský štát vydania by mal prijať vhodné opatrenia na zabezpečenie toho, že zákaz vedenia vozidla má celoúnijnú platnosť, pokiaľ sa neuplatňuje dôvod na výnimku stanovený v článku 8.

V prípadoch, keď zákaz vedenia vozidla zahŕňa odobratie vodičského preukazu alebo oprávnenia viesť vozidlo, by členský štát vydania mal vodičský preukaz odobrať. Dotknutá osoba by mala opätovne získať vodičský preukaz alebo oprávnenie viesť vozidlo v súlade s pravidlami uplatniteľnými za podobných okolností v danom členskom štáte. Daný členský štát by takisto mal v čo najväčšej možnej miere vziať do úvahy akúkoľvek časť podmienok, ktoré dotknutá osoba už v členskom štáte priestupku splnila s cieľom opätovne získať vodičský preukaz alebo oprávnenie viesť vozidlo.

V prípadoch, keď zákaz vedenia vozidla zahŕňa pozastavenie alebo obmedzenie vodičského preukazu alebo oprávnenia viesť vozidlo, by sa opatrenie prijaté členským štátom vydania malo obmedziť na zaistenie toho, že celoúnijný zákaz vedenia vozidla má rovnaké trvanie, ako má zákaz uložený členským štátom priestupku, a to bez ohľadu na to, či daný členský štát dotknutej osobe stanovil podmienky na opätovné získanie vodičského preukazu alebo oprávnenia na vedenie vozidla.

Článok 7: Platnosť zákazov vedenia vozidla v členskom štáte priestupku

V tomto článku sa objasňuje, že smernicou, a najmä uplatňovaním akýchkoľvek dôvodov na výnimku stanovených v článku 8 zo strany členského štátu vydania, sa nebráni výkonu zákazu vedenia vozidla uloženého členským štátom priestupku na jeho území.

Okrem toho sa v ňom objasňuje, že ak zákaz vedenia vozidla uložený členským štátom priestupku zahŕňa podmienky, ktoré musí dotknutá osoba splniť, aby opätovne získala vodičský preukaz alebo oprávnenie viesť vozidlo, daný členský štát môže aj naďalej na svojom území uplatňovať zákaz vedenia vozidla, kým tieto podmienky nie sú splnené.

Článok 8: Dôvody na výnimku

V článku 8 sa stanovuje úplný zoznam dôvodov na výnimky, na základe ktorých musí členský štát vydania zamietnuť celoúnijné uplatňovanie zákazu vedenia vozidla, ako aj zoznam dodatočných dôvodov na výnimky, na základe ktorých môže zamietnuť takéto celoúnijné uplatňovanie zákazu vedenia vozidla.

Zoznam zahŕňa také dôvody na výnimku, ako je neúplnosť osvedčenia, vekový limit dotknutej osoby, imunita alebo výsada, alebo skutočnosť, že zostávajúce obdobie zákazu vedenia vozidla predstavuje menej ako jeden mesiac.

Pred odvolaním sa na ktorýkoľvek dôvod na výnimku by mal členský štát vydania uskutočniť konzultáciu s členským štátom priestupku.

Článok 9: Lehoty

V tomto článku sa stanovuje, že členský štát vydania musí prijať opatrenie na uplatnenie celounijného zákazu vedenia vozidla najneskôr 15 dní od doručenia osvedčenia.

V osobitných prípadoch, keď členský štát vydania nemôže splniť lehotu stanovenú pre fázu uznávania, musí o tom informovať členský štát priestupku a konzultovať s ním, pričom však má naďalej povinnosť bezodkladne uplatniť celounijný zákaz vedenia vozidla.

Článok 10: Konzultácie medzi členskými štátmi

V tomto článku sa stanovuje, že členské štáty by mali náležitými prostriedkami a bezodkladne uskutočňovať vzájomné konzultácie s cieľom zabezpečiť účinné uplatňovanie tejto smernice.

Článok 11: Informácie, ktoré má poskytnúť členský štát vydania

V tomto článku sa stanovuje, že členský štát vydania povinne oznamuje informácie členskému štátu priestupku, pokiaľ ide o rôzne aspekty a kroky v rámci daného postupu.

Článok 12: Informácie, ktoré má poskytnúť členský štát priestupku

Podľa tohto článku musí členský štát priestupku informovať členský štát vydania o okolnostiach, ktoré môžu ovplyvniť pôvodné rozhodnutie uložiť zákaz vedenia vozidla, a o skončení zákazu vedenia vozidla na svojom území.

Článok 13: Povinnosť informovať dotknutú osobu

Členský štát vydania musí upovedomiť dotknutú osobu o rozhodnutí alebo prijatom opatrení v súvislosti so zákazom vedenia vozidla. Osobitne sa odkazuje na informácie, ktoré sa majú poskytnúť v súvislosti s dostupnými právnymi prostriedkami nápravy podľa právnych predpisov členského štátu vydania.

Článok 14: Právne prostriedky nápravy

V tomto článku sa stanovuje, že členské štáty by mali zabezpečiť zavedenie primeraných právnych prostriedkov nápravy voči rozhodnutiam prijatým v súlade s touto smernicou. Objasňuje sa v ňom, že zákaz vedenia vozidla, ktorý oznámil členský štát priestupku, možno napadnúť len žalobou podanou v členskom štáte priestupku.

Článok 15: Národné kontaktné miesta

Členské štáty musia zriadiť národné kontaktné miesta. V súlade s článkom 4 tieto národné kontaktné miesta slúžia na odovzdávanie osvedčení. Mali by takisto spolupracovať s orgánmi zapojenými do vymáhania zákazov vedenia vozidla.

Článok 16: Štatistiky

Podľa tohto článku musia členské štáty pravidelne zbierať údaje od príslušných orgánov a viesť komplexné štatistiky týkajúce sa zákazov vedenia vozidla. Tieto zozbierané štatistiky sa každý rok majú poslať Komisii. Zber komplexných údajov týkajúcich sa zákazov vedenia vozidla je potrebný, aby sa umožnilo dôkladné posúdenie fungovania mechanizmu stanoveného v tejto smernici.

Článok 17: Postup výboru

V tomto článku sa stanovuje postup na prijatie vykonávacieho aktu uvedeného v článku 5.

Článok 18: Vzťah k iným právnym aktom

V tomto článku sa stanovuje, že táto smernica nemá vplyv na práva a povinnosti vyplývajúce z právnych predpisov Únie týkajúcich sa justičnej spolupráce a práv podozrivých a obvinených osôb.

Článok 19: Transpozícia

Členské štáty musia ustanovenia smernice transponovať v stanovenej lehote a tieto vnútroštátne opatrenia musia oznámiť Komisii.

Článok 20: Správa o uplatňovaní

Stanovuje sa a Komisii sa ukladá povinnosť podávať správy o vykonávaní navrhovanej smernice.

Článok 21: Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

Ide o štandardné ustanovenie, v ktorom sa stanovuje, že smernica má nadobudnúť účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v úradnom vestníku.

Článok 22: Adresáti

Ide o štandardné ustanovenie, v ktorom sa stanovuje, že smernica je určená členským štátom.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY**o celoúnijnej platnosti určitých zákazov vedenia vozidla**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1 písm. c),

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Zlepšovanie bezpečnosti cestnej premávky je prvoradým cieľom dopravnej politiky Únie. Komisia v rámci politiky EÚ pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2021 – 2030³ opätovne potvrdila svoj ambiciózny cieľ priblížiť sa do roku 2050 nulovému počtu smrteľných a vážnych zranení na cestách v Únii („vizia nulového počtu obetí“) a v strednodobom horizonte znížiť do roku 2030 počet smrteľných a vážnych zranení o 50 %.
- (2) Na účely dosiahnutia cieľa, ktorým je zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky, ministri dopravy členských štátov vo Vyhlásení z Valletty o bezpečnosti cestnej premávky z 29. marca 2017 vyzvali na posilnenie právneho rámca Únie v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, pričom sa zamerali najmä na potrebu spolupráce medzi členskými štátmi v otázke zákazov vedenia vozidla v prípade vodičov, ktorí nemajú v danom členskom štáte bydlisko.
- (3) Výsledkom voľného pohybu osôb a zvyšujúcej sa medzinárodnej dopravy je, že zákaz vedenia vozidla udeľujú často iné členské štáty, než je členský štát, v ktorom má vodič obvyklé bydlisko a ktorý vydal vodičský preukaz.
- (4) Momentálne môže členský štát iný ako členský štát, v ktorom má vodič obvyklé bydlisko, prijať opatrenia v súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi a ako následok protiprávneho konania na svojom území zo strany držiteľa vodičského preukazu získaného v inom členskom štáte, čoho následkom je zamietnutie uznania platnosti vodičských preukazov vydaných inými členskými štátmi, a preto aj obmedzenie oprávnenia dotknutej osoby viesť vozidlo. Rozsah daných opatrení je

¹ Ú. v. EÚ C , , s. .² Ú. v. EÚ C , , s. .³ SWD(2019) 283 final.

však obmedzený na územie členského štátu, v ktorom sa protiprávne konanie uskutočnilo, a ich platnosť sa obmedzuje na odmietnutie uznať platnosť daného vodičského preukazu v rámci daného územia. Ak členský štát, ktorý vodičský preukaz vydal, v danej veci nič nepodnikne, daný vodičský preukaz sa aj naďalej uznáva vo všetkých ostatných členských štátoch. Takýto scenár však bráni dosiahnutiu vyššej úrovne bezpečnosti cestnej premávky v Únii. Vodiči, ktorým bol uložený zákaz viesť vozidlo v inom členskom štáte, než je štát, ktorý vodičský preukaz vydal, by nemali uniknúť účinkom takého opatrenia, ak sa nachádzajú v inom členskom štáte, než je štát, v ktorom bol priestupok spáchaný.

- (5) Aby sa zabezpečila vysoká úroveň ochrany všetkých účastníkov cestnej premávky v Únii, treba stanoviť osobitné pravidlá celoúijného uplatňovania zákazov vedenia vozidla, ktoré za závažné dopravné priestupky súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky uloží iný členský štát než ten, ktorý páchatel'ovi vydal vodičský preukaz.
- (6) Na vykonávanie tejto smernice by sa však nemala vyžadovať harmonizácia vnútroštátnych pravidiel týkajúcich sa vymedzenia dopravných priestupkov, ich právnej povahy a uplatniteľných sankcií za také priestupky. O celoúijnú platnosť zákazov vedenia vozidla by sa malo usilovať bez ohľadu na to, či sa vnútroštátne opatrenia v členskom štáte, v ktorom sa priestupok vykonal, kvalifikujú ako administratívne alebo trestné.
- (7) Touto smernicou by nemali byť dotknuté pravidlá policajnej a justičnej spolupráce v trestných veciach ani pravidlá vzájomného uznávania súvisiacich súdnych rozhodnutí. Takisto by ňou nemala byť dotknutá možnosť súdnych orgánov členských štátov vykonávať rozhodnutia, ktoré vydali, a to najmä rozhodnutia trestnej povahy.
- (8) Presným zámerom tejto smernice je umožniť Únii dosiahnuť cieľ, ktorým je zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky v celej Únii. Ako uviedol Súdny dvor, opatrenia, ktorých cieľom je zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky, tvoria súčasť dopravnej politiky a možno ich prijať na základe článku 91 ods. 1 písm. c) zmluvy⁴, pokiaľ sú „opatreniami na zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky“ v zmysle daného ustanovenia⁵.
- (9) Zákazy vedenia vozidla vyplývajúce zo závažných dopravných priestupkov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky môžu pre páchatel'a znamenať odobratie, obmedzenie alebo pozastavenie vodičského preukazu alebo oprávnenia viesť vozidlo. Ak bol priestupok spáchaný v členskom štáte, ktorý vodičský preukaz vydal, zákaz môže znamenať aj jeho zrušenie. Z toho dôvodu by sa celoúijná platnosť zákazov vedenia vozidla mala dosiahnuť uplatňovaním všetkých týchto opatrení členským štátom, ktorý vodičský preukaz vydal.
- (10) Keďže vedenie vozidla pod vplyvom alkoholu (konkrétne vedenie vozidla s hladinou alkoholu v krvi, ktorá prevyšuje maximálnu hodnotu povolenú právnymi predpismi), prekročenie najvyššej dovolenej rýchlosti (t. j. prekročenie rýchlostných limitov platných na určitých cestách alebo pre určité druhy vozidiel) a vedenie vozidla pod vplyvom návykových látok sú hlavnými príčinami dopravných nehôd a smrteľných zranení v rámci Únie, mala by sa maximálna pozornosť venovať prípadom súvisiacim s týmito priestupkami, ktoré by sa preto na účely tejto smernice mali považovať za

⁴ Ú. v. EÚ C 202, 7.6.2016.

⁵ Rozsudok Súdneho dvora (veľká komora) zo 6. mája 2014, Komisia/Parlament a Rada, C-43/12, EU:C:2014:298, bod 43.

„závažné dopravné priestupky súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky“. Okrem toho by sa dopravné priestupky, ktoré majú za následok smrť alebo vážnu ujmu na zdraví obete, mali vzhľadom na svoju závažnosť takisto považovať za závažné priestupky.

- (11) Zákazy vedenia vozidla, ktoré uložil členský štát osobe, ktorá v ňom nemá obvyklé bydlisko v zmysle článku 17 [NOVEJ SMERNICE O VODIČSKÝCH PREUKAZOCH] a ktorá je držiteľom vodičského preukazu vydaného iným členským štátom, by mali byť platné na celom území Únie, a to za podobných podmienok, aké už platia v súvislosti so zákazmi vedenia vozidla udelenými osobám, ktoré sú držiteľmi vodičských preukazov vydaných daným členským štátom. Aj vzhľadom na zásadu procesnej autonómie by mali mať členské štáty možnosť slobodne rozhodnúť, ako najlepšie daný výsledok dosiahnuť v súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi. Malo by sa však zohľadniť, že ak členský štát uloží zákaz vedenia vozidla osobe, ktorá má v danom členskom štáte obvyklé bydlisko, ale je držiteľom vodičského preukazu vydaného iným členským štátom, členský štát, ktorý zákaz uložil, je oprávnený tento vodičský preukaz vymeniť na účely uplatnenia daného zákazu vedenia vozidla v súlade článkom 11 ods. 2 [NOVEJ SMERNICE O VODIČSKÝCH PREUKAZOCH].
- (12) Členský štát, ktorý uložil zákaz vedenia vozidla („členský štát priestupku“), by mal členskému štátu, ktorý dotknutej osobe vydal vodičský preukaz („členský štát vydania“), oznámiť každý zákaz vedenia vozidla uložený tejto osobe na obdobie jedného mesiaca alebo na dlhšie obdobie s cieľom začať postupy potrebné na zaistenie celounijnej platnosti zákazu vedenia vozidla. Takéto oznámenie by sa malo odovzdávať prostredníctvom štandardného osvedčenia, aby sa zaistila plynulá, spoľahlivá a účinná výmena informácií medzi členskými štátmi.
- (13) Štandardné osvedčenie by malo obsahovať minimálny súbor údajov umožňujúci riadne vykonávanie tejto smernice, čiže údaje o orgáne členského štátu priestupku, ktorý uložil zákaz vedenia vozidla, o spáchanom závažnom dopravnom priestupku súvisiacom s bezpečnosťou cestnej premávky, o vyplývajúcom zákaze vedenia vozidla, o dotknutej osobe a o postupoch vykonaných na účely uloženia zákazu vedenia vozidla. Toto osvedčenie by malo byť takisto preložené do úradného jazyka členského štátu vydania alebo do akéhokoľvek iného jazyka, ktorý členský štát vydania uznáva, aby adresát mohol osvedčenie rýchlo spracovať. Poskytovaním len týchto informácií možno štandardným osvedčením zabezpečiť účinnosť bez toho, aby boli členské štáty povinné poskytovať neprimerané alebo nadmerné množstvo informácií.
- (14) Uložením zákazov vedenia vozidla na základe protiprávneho konania sa prispieva k zaručeniu vysokej úrovne bezpečnosti cestnej premávky v Únii. Na základe zásady vzájomného uznávania vodičských preukazov vydaných v členských štátoch sa opatrenia týkajúce sa odobratia, zrušenia, pozastavenia alebo obmedzenia vodičského preukazu vydaného členským štátom vydania automaticky uznávajú vo všetkých ostatných členských štátoch. V súlade s tým by sa od členského štátu vydania malo vyžadovať, aby zabezpečil, že zákazy vedenia vozidla uložené inými členskými štátmi uznávajú všetky členské štáty. Členský štát vydania by preto po oznámení uloženého zákazu vedenia vozidla mal prijať vhodné opatrenia na rozšírenie platnosti tohto zákazu na Úniu, pokiaľ sa neuplatňuje dôvod na výnimku ani sa naň nik neodvoláva.
- (15) Opatrenie prijaté členským štátom vydania by sa malo líšiť v závislosti od konkrétnej povahy zákazu vedenia vozidla. Keďže odobratie, pozastavenie alebo obmedzenie

vodičského preukazu alebo oprávnenia na vedenie vozidla majú rôzne následky, vyžadujú si uplatňovanie rôznych postupov v súlade s právomocami zapojených členských štátov. Konkrétne, najmä ak ide o odobratie vodičského preukazu, by dotknutá osoba mala mať možnosť opätovne získať vodičský preukaz alebo oprávnenie na vedenie vozidla v súlade s pravidlami, ktoré sa uplatňujú na podobné okolnosti v členskom štáte vydania. Pokiaľ ide o pozastavenie alebo obmedzenie vodičského preukazu, malo by sa zabezpečiť, že celouinná platnosť sa vzťahuje len na trvanie takýchto opatrení, a to aj v prípade, že zákazom vedenia vozidla sa stanovujú ďalšie podmienky, pretože primárnym cieľom týchto opatrení je dočasne alebo čiastočne zabrániť dotknutej osobe viesť vozidlo, a nie určiť, ako by daná osoba mala opätovne získať svoje oprávnenie na vedenie vozidla v členskom štáte vydania.

- (16) Možnosť členských štátov uplatňovať zákaz vedenia vozidla v rámci svojho územia by sa v zásade nemala touto smernicou obmedzovať. V súlade s tým by členský štát priestupku mal mať možnosť v súlade so svojimi vnútroštátnymi pravidlami a účinkami obmedzenými na svoje územie naďalej uplatňovať zákaz vedenia vozidla, ako aj akékoľvek ďalšie podmienky stanovené v rámci tohto zákazu, kým ich dotknutá osoba nesplní.
- (17) Je však takisto dôležité vziať do úvahy, že hodnotenie súladu s požiadavkami stanovenými v práve Únie na získanie vodičského preukazu je právomocou členského štátu vydania. Výsledkom uplatňovania ďalších podmienok v členskom štáte vydania by nemala byť ani duplikácia požiadaviek, ktoré dotknutá osoba musí splniť, aby dokázala, že opätovným získaním vodičského preukazu alebo oprávnenia na vedenie vozidla nebude ohrozená bezpečnosť cestnej premávky v Únii. Z tohto hľadiska by sa teda v prípade, že členský štát vydania prijme opatrenia na zaistenie celouinnej platnosti zákazu vedenia vozidla a následne opätovne posúdi, či je dotknutá osoba vhodným kandidátom na opätovné získanie vodičského preukazu alebo oprávnenia na vedenie vozidla, malo toto posúdenie uznať v rámci celej Únie, a teda aj v členskom štáte priestupku.
- (18) Uplatňovanie opatrení členským štátom vydania by malo slúžiť na účely zabezpečenia celouinnej platnosti zákazu vedenia vozidla a nemalo by sa na základe toho vyžadovať nové posúdenie skutočností, ktoré viedli k tomuto zakazu. Aby sa však zaručilo, že celouinná platnosť nie je v rozpore so zásadou proporcionality, základnými právami alebo s výnimkami stanovenými v právnych predpisoch členského štátu vydania, je vhodné stanoviť určité dôvody, keď sa členský štát vydania vodičského preukazu vyníma z povinnosti prijať opatrenia.
- (19) V záujme bezpečnosti cestnej premávky a s cieľom poskytnúť právnu istotu dotknutej osobe a členskému štátu priestupku by mal členský štát vydania zabezpečiť celouinnú platnosť zákazu vedenia vozidla, alebo by mal v čo najkratšom čase uplatniť dôvod na výnimku, najneskôr však do 15 dní po tom, čo bol o tomto zakaze informovaný. Tým by nemali byť dotknuté situácie, v ktorých dodržaniu lehoty bránia výnimočné okolnosti. Aj v takýchto výnimočných prípadoch by však členský štát vydania mal konať bezodkladne a informovať členský štát priestupku o trvaní a dôvode oneskorenia.
- (20) Predpokladom riadneho vykonávania tejto smernice je úzka, rýchla a účinná komunikácia medzi zapojenými príslušnými vnútroštátnymi orgánmi. Príslušné vnútroštátne orgány členských štátov by preto mali v prípade potreby uskutočniť náležitými prostriedkami vzájomné konzultácie. Okrem toho v špecifických a jasne vymedzených prípadoch by si členský štát vydania a členský štát priestupku mali

navzájom bezodkladne poskytovať dôležité informácie súvisiace s uplatňovaním tejto smernice. Toto by malo platiť, pokiaľ ide o prijímanie opatrení, ktorými sa stanovuje celounijná platnosť zákazov vedenia vozidla, rozhodnutia prijaté na základe dôvodov na výnimku, ukončenie zákazov vedenia vozidla a akékoľvek okolnosti, ktoré majú vplyv na pôvodne uložené zákazy vedenia vozidla.

- (21) Po tom, čo bol členský štát vydania informovaný o zákaze vedenia vozidla a stanovil jeho celounijnú platnosť, mal by o tom bezodkladne informovať dotknutú osobu, aby jej umožnil uplatniť základné práva, ako je právo na vypočutie a na napadnutie rozhodnutia pred príslušnými vnútroštátnymi súdmi a tribunálmi.
- (22) Členské štáty by mali zabezpečiť, aby boli zavedené primerané právne prostriedky nápravy voči opatreniam prijatým podľa tejto smernice, ktoré sú rovnocenné s tými, ktoré sú dostupné v podobných vnútroštátnych prípadoch, a aby informácie o takýchto prostriedkoch nápravy boli poskytnuté, keď sa stanú uplatniteľnými, a včas v snahe zabezpečiť ich účinné vykonávanie. Malo by sa však spresniť, že zákaz vedenia vozidla oznámený v súlade s článkom 4 ods. 1 možno napadnúť len žalobou podanou v členskom štáte priestupku.
- (23) Ochrana fyzických osôb v súvislosti so spracúvaním ich osobných údajov patrí medzi základné práva. V súlade s článkom 8 ods. 1 Charty základných práv Európskej únie⁶ a článkom 16 ods. 1 zmluvy má každý právo na ochranu osobných údajov, ktoré sa ho týkajú. Na spracovanie osobných údajov v kontexte tejto smernice by sa mali uplatňovať príslušné právne predpisy Únie, konkrétne nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679⁷ a smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/680⁸, a to v súlade s ich príslušným rozsahom pôsobnosti.
- (24) Touto smernicou sa stanovuje právny základ na výmenu osobných údajov na účely uplatňovania zákazov vedenia vozidla uložených iným členským štátom, než je členský štát vydania. Tento právny základ je v súlade s článkom 6 ods. 1 písm. c), prípadne článkom 10 nariadenia 2016/679 a článkom 8 smernice 2016/680. Osobné údaje, ktoré sa majú vymieňať s členským štátom vydania, by sa mali obmedzovať na to, čo sa považuje za potrebné v záujme splnenia povinností stanovených v tejto smernici.
- (25) S cieľom zabezpečiť plynulú, spoľahlivú a účinnú výmenu informácií by mal každý členský štát na účely tejto smernice určiť národné kontaktné miesto. Ďalej by členské štáty mali zabezpečiť, aby ich príslušné národné kontaktné miesta spolupracovali s príslušnými orgánmi zapojenými do vymáhania zákazov vedenia vozidla, na ktoré sa vzťahuje táto smernica, najmä s cieľom zabezpečiť, aby boli všetky potrebné informácie poskytnuté včas.
- (26) Členské štáty by mali pravidelne zhromažďovať komplexné štatistiky o uplatňovaní tejto smernice a mali by ich každý rok posilať Komisii. Na základe týchto a iných

⁶ Ú. v. EÚ C 202, 7.6.2016, s. 391.

⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/680 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov príslušnými orgánmi na účely predchádzania trestným činom, ich vyšetrovania, odhaľovania alebo stíhania alebo na účely výkonu trestných sankcií a o voľnom pohybe takýchto údajov a o zrušení rámcového rozhodnutia Rady 2008/977/SVV (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 89).

informácií by Komisia mala hodnotiť vplyv vykonávania tejto smernice na bezpečnosť cestnej premávky a každých päť rokov by mala Európskemu parlamentu a Rade predložiť správu o výsledkoch tohto hodnotenia, v prípade potreby aj spolu s legislatívnymi návrhmi na zmenu tejto smernice.

- (27) Touto smernicou by nemali byť dotknuté práva a povinnosti vyplývajúce z iných uplatniteľných právnych predpisov Únie, a to najmä z rámcového rozhodnutia Rady 2008/947/SVV⁹ a rámcového rozhodnutia Rady 2005/214/SVV¹⁰, ani práva podozrivých a obvinených osôb, ako sa stanovujú v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2010/64/EÚ¹¹, smernici 2012/13/EÚ¹², smernici 2013/48/EÚ¹³, smernici (EÚ) 2016/343¹⁴, smernici (EÚ) 2016/800¹⁵ a smernici (EÚ) 2016/1919¹⁶.
- (28) Členské štáty by mali mať možnosť uzatvárať s inými členskými štátmi dvojstranné alebo mnohostranné zmluvy či dohody s cieľom dopĺňať a zjednodušovať systém zriadený touto smernicou. Takto by však mali postupovať, len pokiaľ takéto zmluvy či dohody umožňujú, aby boli ustanovenia tejto smernice rozšírené alebo prehĺbené, a pomáhajú ďalej zjednodušiť či uľahčiť postupy na stanovenie celoúnijnej platnosti zákazov vedenia vozidla, a teda len pokiaľ umožňujú dosiahnuť vyššiu úroveň bezpečnosti cestnej premávky.
- (29) V snahe zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci s cieľom stanoviť formu a obsah štandardného osvedčenia na oznamovanie zákazu vedenia vozidla. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011¹⁷.
- (30) Keďže ciele tejto smernice, a to zabezpečiť celoúnijnú platnosť rozhodnutí o uložení zákazov vedenia vozidla vyplývajúcich zo závažných dopravných priestupkov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky v záujme zlepšenia úrovne bezpečnosti cestnej premávky v celej Únii, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni samotných

⁹ Rámcové rozhodnutie Rady 2008/947/SVV z 27. novembra 2008 o uplatňovaní zásady vzájomného uznávania na rozsudky a probačné rozhodnutia na účely dohľadu nad probačnými opatreniami a alternatívnymi sankciami (Ú. v. EÚ L 337, 16.12.2008, s. 102).

¹⁰ Rámcové rozhodnutie Rady 2005/214/SVV z 24. februára 2005 o uplatňovaní zásady vzájomného uznávania na peňažné sankcie (Ú. v. EÚ L 76, 22.3.2005, s. 16).

¹¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/64/EÚ z 20. októbra 2010 o práve na tlmočenie a preklad v trestnom konaní (Ú. v. EÚ L 280, 26.10.2010, s. 1).

¹² Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/13/EÚ z 22. mája 2012 o práve na informácie v trestnom konaní (Ú. v. EÚ L 142, 1.6.2012, s. 1).

¹³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2013/48/EÚ z 22. októbra 2013 o práve na prístup k obhajcovi v trestnom konaní a v konaní o európskom zatykači a o práve na informovanie tretej osoby po pozbavení osobnej slobody a na komunikáciu s tretími osobami a s konzulárnymi úradmi po pozbavení osobnej slobody (Ú. v. EÚ L 294, 6.11.2013, s. 1).

¹⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/343 z 9. marca 2016 o posilnení určitých aspektov prezumpcie nevinoty a práva byť prítomný na konaní pred súdom v trestnom konaní (Ú. v. EÚ L 65, 11.3.2016, s. 1).

¹⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/800 z 11. mája 2016 o procesných zárukách pre deti, ktoré sú podozrivými alebo obvinenými osobami v trestnom konaní (Ú. v. EÚ L 132, 21.5.2016, s. 1).

¹⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1919 z 26. októbra 2016 o právnej pomoci pre podozrivé a obvinené osoby v trestnom konaní a pre vyžiadané osoby v konaní o európskom zatykači (Ú. v. EÚ L 297, 4.11.2016, s. 1).

¹⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

členských štátov, ale z dôvodu rozsahu a dôsledkov tejto smernice ich skôr možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii¹⁸. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

- (31) V súlade s článkom 42 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725¹⁹ sa uskutočnili konzultácie s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov, ktorý vydal svoje stanovisko [DD/MM/RRRR],

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Cieľ a predmet úpravy

Cieľom tejto smernice je zabezpečiť vysokú úroveň ochrany všetkým účastníkom cestnej premávky v Únii. Na tento účel sa v nej stanovujú pravidlá, pokiaľ ide o celoúniijnú platnosť zákazov vedenia vozidla za závažné dopravné priestupky súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky spáchané v inom členskom štáte, než je členský štát, ktorý dotknutej osobe vydal vodičský preukaz.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „zákaz vedenia vozidla“ je každé rozhodnutie týkajúce sa spáchania závažného dopravného priestupku súvisiaceho s bezpečnosťou cestnej premávky, ktorého následkom je odobratie, obmedzenie alebo pozastavenie vodičského preukazu alebo oprávnenia viesť vozidlo vodičovi poháňaného vozidla, pričom na toto rozhodnutie sa už nevzťahuje právo na odvolanie, bez ohľadu na to, či ide o primárnu, sekundárnu alebo doplnkovú sankciu, alebo bezpečnostné opatrenie, a bez ohľadu na to, či sa kvalifikuje ako administratívne alebo trestné opatrenie;
2. „odobratie“ je odňatie vodičského preukazu alebo oprávnenia viesť vozidlo, prípadne zrušenie ich uznávania;
3. „pozastavenie“ je dočasné obmedzenie platnosti vodičského preukazu alebo oprávnenia viesť vozidlo, prípadne obmedzenie ich uznávania, a to na stanovený čas alebo na stanovený čas v kombinácii so splnením ďalších podmienok;
4. „obmedzenie“ je čiastočné obmedzenie platnosti vodičského preukazu alebo oprávnenia viesť vozidlo, prípadne obmedzenie ich uznávania, buď na stanovený čas, alebo kým nie sú splnené ďalšie podmienky, alebo v kombinácii oboch možností;

¹⁸ Ú. v. EÚ C 202, 7.6.2016, s. 13.

¹⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725 z 23. októbra 2018 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov inštitúciami, orgánmi, úradmi a agentúrami Únie a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 45/2001 a rozhodnutie č. 1247/2002/ES (Ú. v. EÚ L 295, 21.11.2018, s. 39).

5. „ďalšie podmienky“ sú iné podmienky, než je uplynutie stanovenej lehoty, ktoré musí dotknutá osoba so zákazom vedenia vozidla splňať, aby opätovne získala svoje oprávnenie na vedenie vozidla alebo vodičský preukaz;
6. „členský štát priestupku“ je členský štát, v ktorom bol uložený zákaz vedenia vozidla;
7. „členský štát vydania“ je členský štát, ktorý dotknutej osobe vydal vodičský preukaz a ktorému sa v súlade s ustanoveniami tejto smernice odovzdá informácia o zákaze vedenia vozidla;
8. „poháňané vozidlo“ je poháňané vozidlo v zmysle článku 2 bodu 4 [NOVEJ SMERNICE O VODIČSKÝCH PREUKAZOCH];
9. „vodičský preukaz“ je vodičský preukaz v zmysle článku 2 bodu 1 [NOVEJ SMERNICE O VODIČSKÝCH PREUKAZOCH];
10. „dotknutá osoba“ je fyzická osoba, ktorej bol uložený zákaz vedenia vozidla;
11. „závažný dopravný priestupok súvisiaci s bezpečnosťou cestnej premávky“ je:
 - a) vedenie vozidla pod vplyvom alkoholu v zmysle článku 3 písm. g) smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/413²⁰;
 - b) prekročenie najvyššej dovolenej rýchlosti v zmysle článku 3 písm. d) smernice (EÚ) 2015/413;
 - c) vedenie vozidla pod vplyvom návykových látok v zmysle článku 3 písm. h) smernice (EÚ) 2015/413;
 - d) konanie, ktorým sa porušujú pravidlá cestnej premávky a ktoré spôsobilo úmrtie alebo vážnu ujmu na zdraví;
12. „obvyklé bydlisko“ je obvyklé bydlisko v súlade s článkom 17 [NOVEJ SMERNICE O VODIČSKÝCH PREUKAZOCH].

Článok 3

Celoúnijná platnosť zákazov vedenia vozidla

Členské štáty zabezpečia, aby zákaz vedenia vozidla uložený členským štátom osobe, ktorá v danom členskom štáte nemá obvyklé bydlisko a ktorá je držiteľom vodičského preukazu vydaného iným členským štátom, bol v súlade s touto smernicou platný na celom území Únie.

Článok 4

Povinnosť oznamovať zákaz vedenia vozidla

1. Členský štát priestupku oznámi členskému štátu vydania uloženie každého zákazu vedenia vozidla na obdobie jedného mesiaca alebo na dlhšie obdobie osobe, ktorá nemá obvyklé bydlisko v členskom štáte priestupku a ktorá je držiteľom vodičského preukazu vydaného členským štátom vydania.

²⁰ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/413 z 11. marca 2015, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktach súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky (Ú. v. EÚ L 68, 13.3.2015, s. 9).

2. Oznámenie uvedené v odseku 1 sa vykoná prostredníctvom štandardného osvedčenia, ako sa stanovuje v článku 5 a v súlade s postupom stanoveným v odseku 3.
3. Národné kontaktné miesto členského štátu priestupku vyplní, podpíše a zašle osvedčenie priamo národnému kontaktnému miestu členského štátu vydania, ktoré ho postúpi orgánu zodpovednému za zaistenie celounijnej platnosti zákazu vedenia vozidla. Národné kontaktné miesto členského štátu priestupku postúpi národnému kontaktnému miestu členského štátu vydania aj vodičský preukaz dotknutej osoby v prípade, že bol zadržaný, a originál rozhodnutia o uložení zákazu vedenia vozidla alebo overenú kópiu uvedeného rozhodnutia. Členský štát priestupku nemá povinnosť prekladať originál rozhodnutia ani jeho overenú kópiu.

Článok 5

Štandardné osvedčenie a prostriedky odovzdania

1. Pred [dátum transpozície stanovený v článku 19] Komisia vykonávacím aktom stanoví formu a obsah štandardného osvedčenia na oznamovanie zákazu vedenia vozidla. Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 17 ods. 2.
2. Osvedčenie obsahuje tieto údaje:
 - a) informácie o orgáne, ktorý uložil zákaz vedenia vozidla v členskom štáte priestupku;
 - b) opis závažného dopravného priestupku súvisiaceho s bezpečnosťou cestnej premávky a skutočností vedúcich k uloženiu zákazu vedenia vozidla;
 - c) meno a adresu dotknutej osoby a číslo vodičského preukazu a v prípade potreby vnútroštátnych identifikačných dokladov dotknutej osoby, ak sú k dispozícii;
 - d) uplatniteľné právne ustanovenia členského štátu priestupku;
 - e) vykonané postupy a presný rozsah a obsah zákazu vedenia vozidla, prípadne aj dátumu, ku ktorému pozastavenie alebo obmedzenie vodičského preukazu prestáva byť účinné, ako aj akékoľvek ďalšie podmienky stanovené členskými štátmi priestupku;
 - f) obdobie (vyjadrené v počte dní) zákazu vedenia vozidla uloženého členským štátom priestupku, ktoré už prípadne bolo v danom členskom štáte vykonané.
3. Členský štát priestupku poskytne členskému štátu vydania preklad osvedčenia v úradnom jazyku členského štátu vydania alebo v akomkoľvek inom jazyku, ktorý tento členský štát vydania akceptuje v súlade s odsekom 4.
4. Ktorýkoľvek členský štát môže kedykoľvek uviesť vo vyhlásení oznámenom Komisii, že bude akceptovať preklady osvedčení do jedného alebo viacerých úradných jazykov Únie iných ako úradný jazyk alebo úradné jazyky tohto členského štátu. Takéto vyhlásenie možno vziať kedykoľvek späť. Komisia sprístupní vyhlásenia a ich prípadné späťvzatia všetkým členským štátom.

5. Národné kontaktné miesto členského štátu priestupku postúpi osvedčenie národnému kontaktnému miestu členského štátu vydania prostredníctvom siete vodičských preukazov EÚ, ako sa uvádza v článku 19 ods. 1 [NOVEJ SMERNICE O VODIČSKÝCH PREUKAZOCH] (ďalej len „siet’ RESPER“).

Článok 6

Zabezpečenie celounijnej platnosti zákazov vedenia vozidla

1. Po oznámení zákazu vedenia vozidla v súlade s článkom 4 ods. 1 a pokiaľ sa neuplatňuje dôvod na výnimku stanovený v článku 8, členský štát vydania prijme vhodné opatrenia na zabezpečenie celounijnej platnosti zákazu vedenia vozidla.
2. Ak zákaz vedenia vozidla zahŕňa odobratie vodičského preukazu, opatrenia prijaté členským štátom vydania musia spĺňať tieto podmienky:
 - a) členský štát vydania odoberie dotknutej osobe vodičský preukaz alebo oprávnenie na vedenie vozidla;
 - b) dotknutá osoba môže vodičský preukaz alebo oprávnenie viesť vozidlo opätovne získať v súlade s vnútroštátnymi pravidlami členského štátu vydania;
 - c) členský štát vydania v čo najväčšej možnej miere vezme do úvahy ktorúkoľvek časť ďalších podmienok, ktoré musí dotknutá osoba splniť, aby opätovne získala oprávnenie viesť vozidlo, a ktoré už boli splnené v členskom štáte priestupku.
3. Ak zákaz vedenia vozidla zahŕňa pozastavenie alebo obmedzenie vodičského preukazu, opatrenia prijaté členským štátom vydania musia spĺňať tieto podmienky:
 - a) členský štát vydania pozastaví alebo obmedzí platnosť vodičského preukazu alebo oprávnenia viesť vozidlo dotknutej osoby do dátumu, kedy takéto pozastavenie alebo obmedzenie uložené a oznámené členským štátom priestupku prestane byť účinné;
 - b) ak sa na pozastavenie alebo obmedzenie, ktoré uložil a oznámil členský štát priestupku, vzťahuje uplynutie stanovenej lehoty a splnenie ďalších podmienok, členský štát vydania vezme do úvahy len stanovenú lehotu;
 - c) ak obmedzenie uloží a oznámi členský štát priestupku, vezme sa do úvahy, ak je jeho povaha a trvanie v súlade s právnymi predpismi členského štátu vydania.
4. Bez toho, aby bol dotknutý dôvod na výnimku stanovený v článku 8 ods. 1 písm. a), členský štát vydania je pri prijímaní opatrení podľa tohto článku viazaný informáciami a skutočnosťami poskytnutými členským štátom priestupku v súlade s článkom 5 a z týchto informácií a skutočností vychádza.

Článok 7

Platnosť zákazov vedenia vozidla v členskom štáte priestupku

1. Touto smernicou sa nebráni členskému štátu priestupku vykonávať zákaz vedenia vozidla na jeho území a v súlade s jeho vnútroštátnymi právnymi predpismi.
2. Ak bol o zákaze vedenia vozidla, ktorý zahŕňa ďalšie podmienky, informovaný členský štát vydania v súlade s článkom 4 ods. 1, členský štát priestupku môže aj

naďalej uplatňovať takýto zákaz vedenia vozidla na svojom území, kým dotknutá osoba nesplní dané podmienky.

3. Ďalšie podmienky priložené k zakazu vedenia vozidla oznámené v súlade s článkom 4 ods. 1 sa však považujú za splnené členským štátom priestupku, ak členský štát vydania kladne posúdil, že dotknutá osoba spĺňa podmienky uplatniteľné v členskom štáte vydania na opätovné získanie oprávnenia viesť vozidlo alebo vodičského preukazu alebo na možnosť požiadať o nové oprávnenie viesť vozidlo alebo nový vodičský preukaz.

Článok 8

Dôvody na výnimku

1. Členský štát vydania neprijme opatrenia uvedené v článku 6 ods. 1, ak:
 - a) osvedčenie uvedené v článku 5 je neúplné alebo zjavne nesprávne a chýbajúce alebo správne informácie neboli poskytnuté v súlade s odsekom 3 tohto článku;
 - b) zákaz vedenia vozidla už bol v plnej miere vykonaný v členskom štáte priestupku;
 - c) zákaz vedenia vozidla je premlčaný v súlade s právnymi predpismi členského štátu vydania;
 - d) podľa právnych predpisov členského štátu vydania existuje výsada alebo imunita, ktorá bráni vykonaniu zakazu vedenia vozidla;
 - e) v čase prijímania opatrení uvedených v článku 6 ods. 3 je zostávajúce obdobie pozastavenia alebo obmedzenia v zmysle daného zakazu vedenia vozidla kratšie ako jeden mesiac;
 - f) prebehlo súdne konanie a podľa osvedčenia sa dotknutá osoba na toto konanie, ktorého výsledkom bolo prijatie zakazu vedenia vozidla, osobne nedostavila, pokiaľ sa v osvedčení neuvádza, že v súlade s ďalšími procedurálnymi požiadavkami vymedzenými v právnych predpisoch členského štátu priestupku nastala niektorá z týchto okolností:
 - i) dotknutá osoba bola osobne včas predvolaná, a bola teda informovaná o stanovenom termíne a mieste súdneho konania, ktorého výsledkom bol zákaz vedenia vozidla, alebo bola inými prostriedkami skutočne oficiálne informovaná o stanovenom termíne a mieste súdneho konania takým spôsobom, že bolo jednoznačne preukázané, že táto osoba vedela o plánovanom súdnom konaní a bola informovaná včas o tom, že takýto zákaz vedenia vozidla môže byť vydaný aj v prípade, ak sa táto osoba na súdne konanie nedostaví;
 - ii) dotknutá osoba vedomá si plánovaného súdneho konania splnomocnila obhajcu, ktorý bol buď vymenovaný dotknutou osobou, alebo ustanovený štátom, aby ju obhajoval v súdnom konaní, a tento obhajca ju v súdnom konaní skutočne obhajoval, alebo
 - iii) dotknutá osoba po tom, ako jej bol doručený zákaz vedenia vozidla a bola výslovne poučená o práve na obnovu súdneho konania alebo na odvolacie konanie, na ktorých by mala právo zúčastniť sa a ktoré by umožnili opätovné preskúmanie veci samej vrátane preskúmania nových dôkazov a ktoré by mohli viesť k zrušeniu pôvodného zakazu vedenia vozidla, táto osoba výslovne

uviedla, že proti zákazu vedenia vozidla nepodáva opravný prostriedok, alebo nepodala v príslušnej lehote návrh na obnovu súdneho konania ani odvolanie;

- g) vo výnimočných prípadoch existujú podstatné dôvody domnievať sa, a to na základe špecifických a objektívnych dôkazov, že vykonaním zákazu vedenia vozidla by sa za konkrétnych okolností danej veci porušili základné práva stanovené v charte.

2. Členský štát vydania môže rozhodnúť, že uplatní aj tieto dôvody na výnimku:

- a) zákaz vedenia vozidla súvisí so závažným dopravným priestupkom súvisiacim s bezpečnosťou cestnej premávky, za ktorý by na základe informácií oznámených podľa článku 4 ods. 1 nebola v súlade s právnymi predpismi členského štátu vydania uložená sankcia zákazu vedenia vozidla;
- b) zákaz vedenia vozidla bol uložený len na základe prekročenia najvyššej dovolenej rýchlosti, pričom platné obmedzenia rýchlosti v členskom štáte priestupku boli prekročené o menej ako 50 km/h;
- c) podľa právnych predpisov členského štátu vydania nemôže dotknutá osoba pre svoj vek niesť zodpovednosť za závažný dopravný priestupok súvisiaci s bezpečnosťou cestnej premávky, za ktorý bol zákaz vedenia vozidla uložený.

3. Vždy keď členský štát vydania plánuje v konkrétnej veci uplatniť dôvod na výnimku podľa odseku 1 alebo 2, bezodkladne o tom informuje členský štát priestupku a v prípade potreby si vyžiada všetky potrebné informácie na účely preskúmania, či sa dôvod na výnimku na tento prípad uplatňuje. Členský štát priestupku bezodkladne poskytne požadované informácie a môže poskytnúť aj akékoľvek dodatočné informácie alebo pripomienky, ktoré považuje za relevantné.

Informácie poskytnuté v súlade s týmto odsekom neobsahujú iné osobné údaje než tie, ktoré sú nevyhnutne potrebné na uplatňovanie odsekov 1 a 2, a použijú sa výlučne na účely uplatňovania uvedených odsekov.

Článok 9

Lehoty

- 1. Členský štát vydania prijme opatrenia uvedené v článku 6 ods. 1 alebo rozhodnutie, že sa uplatňuje dôvod na výnimku podľa článku 8, bezodkladne a bez toho, aby bol dotknutý odsek 3, do 15 dní od doručenia osvedčenia v súlade s článkom 5 ods. 1.
- 2. Národné kontaktné miesto členského štátu vydania prostredníctvom siete RESPER bezodkladne informuje národné kontaktné miesto členského štátu priestupku o opatreniach prijatých podľa článku 6 ods. 1 alebo o rozhodnutí, že sa uplatňuje dôvod na výnimku podľa článku 8.
- 3. Ak v osobitnom prípade nemožno splniť lehotu stanovenú v odseku 1, národné kontaktné miesto členského štátu vydania o tom bezodkladne akýmkoľvek prostriedkami informuje národné kontaktné miesto členského štátu priestupku, pričom uvedie dôvody, pre ktoré nebolo možné túto lehotu splniť.

Uplynutím lehoty stanovenej v odseku 1 sa členský štát vydania nezabavuje svojej povinnosti bezodkladne prijať opatrenia uvedené v článku 6 ods. 1.

Článok 10

Konzultácie medzi členskými štátmi

V prípade potreby členské štáty náležitými prostriedkami a bezodkladne uskutočňujú vzájomné konzultácie s cieľom zabezpečiť účinné uplatňovanie tejto smernice.

Článok 11

Informácie, ktoré má poskytnúť členský štát vydania

Národné kontaktné miesto členského štátu vydania bezodkladne informuje národné kontaktné miesto členského štátu priestupku:

- a) o doručení oznámenia o zákaze vedenia vozidla v súlade s článkom 4 ods. 1;
- b) o opatreniach prijatých podľa článku 6, hneď ako sa stanú právne záväznými;
- c) o každom rozhodnutí, že sa uplatňuje dôvod na výnimku podľa článku 8, spolu s odôvodnením tohto rozhodnutia;
- d) o každom opatrení, ktorým sa pozastavuje alebo ukončuje celounijná platnosť zákazu vedenia vozidla, a o jeho základných dôvodoch, a to aj pokiaľ ide o úspešnú námietku dotknutej osoby.

Článok 12

Informácie, ktoré má poskytnúť členský štát priestupku

Národné kontaktné miesto členského štátu priestupku bezodkladne informuje národné kontaktné miesto členského štátu vydania:

- a) o akejkoľvek okolnosti, ktorá má vplyv na rozhodnutie o uložení zákazu vedenia vozidla;
- b) o vykonaní zákazu vedenia vozidla v členskom štáte priestupku.

Článok 13

Povinnosť informovať dotknutú osobu

1. Po doručení oznámenia podľa článku 4 ods. 1 a prijatí opatrení podľa článku 6 ods. 1 o tom členský štát vydania bezodkladne informuje dotknutú osobu v súlade s postupmi podľa svojich vnútroštátnych právnych predpisov.
2. V rámci informácií, ktoré sa majú poskytnúť v súlade s odsekom 1, sa musí prinajmenšom uviesť:
 - a) ak sa informácie poskytujú po doručení oznámenia podľa článku 4 ods. 1:
 - i) názov príslušných orgánov členského štátu vydania aj členského štátu priestupku zodpovedných za vymáhanie zákazu vedenia vozidla a
 - ii) právne prostriedky nápravy dostupné podľa právnych predpisov členského štátu vydania vrátane práva na vypočutie;

- b) ak sa informácie poskytujú po prijatí opatrení podľa článku 6 ods. 1:
- i) podrobnosti o opatreniach prijatých členským štátom vydania;
 - ii) právne prostriedky nápravy dostupné podľa právnych predpisov členského štátu vydania s cieľom napadnúť prijaté opatrenia.

Článok 14

Právne prostriedky nápravy

1. Členské štáty zabezpečia primerané právne prostriedky nápravy voči rozhodnutiam alebo opatreniam prijatým podľa tejto smernice, ktoré sú rovnocenné s tými, ktoré sú dostupné v podobných vnútroštátnych prípadoch. Prijmú vhodné opatrenia na zaistenie toho, že informácie o takýchto prostriedkoch nápravy sú poskytnuté včas s cieľom zabezpečiť ich účinné vykonávanie.
2. Zákaz vedenia vozidla oznámený podľa článku 4 ods. 1 možno napadnúť len žalobou podanou v členskom štáte priestupku.
3. Členský štát priestupku a členský štát vydania sa navzájom informujú o právnych prostriedkoch nápravy uplatnených voči rozhodnutiam alebo opatreniam prijatým podľa tejto smernice.

Článok 15

Národné kontaktné miesta

1. Každý členský štát určí do [dátum transpozície tejto smernice] národné kontaktné miesto na účely tejto smernice.
2. Členské štáty zabezpečia, aby ich príslušné národné kontaktné miesta spolupracovali s príslušnými orgánmi zodpovednými za vymáhanie zákazov vedenia vozidla uložených za spáchanie závažných dopravných priestupkov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky, najmä s cieľom zaistiť, aby boli všetky potrebné informácie poskytnuté včas a aby sa dodržiavali lehoty stanovené v článku 9.
3. Členské štáty zašlú Komisii informácie o národných kontaktných miestach určených na účely tejto smernice. Komisia sprístupní informácie doručené podľa tohto článku všetkým členským štátom na svojom webovom sídle.

Článok 16

Štatistiky

Členské štáty pravidelne zhromažďujú komplexné štatistiky o uplatňovaní tejto smernice a každý rok ich posielajú Komisii. Tieto štatistiky obsahujú:

- a) počet oznámení podaných podľa článku 4 ods. 1 rozdelených podľa členského štátu určenia;
- b) počet odvolaní sa na dôvod na výnimku vrátane uplatnených dôvodov na výnimku rozdelených podľa oznamujúceho členského štátu;
- c) čas potrebný na zaslanie informácií o rozhodnutí týkajúcom sa dôvodu na výnimku;

- d) počet právnych prostriedkov nápravy, ktoré sa podali voči opatreniam prijatým podľa článku 6 ods. 1.

Článok 17

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor pre vodičské preukazy zriadený článkom 22 [NOVEJ SMERNICE O VODIČSKÝCH PREUKAZOCH]. Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Ak sa má stanovisko výboru získať písomným postupom, uvedený postup sa ukončí bez výsledku, ak tak v rámci lehoty na vydanie stanoviska rozhodne predseda výboru, alebo ak o to požiada jednoduchá väčšina členov výboru.

Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme vykonávací akt a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 18

Vzťah k iným právnym aktom

1. Touto smernicou nie sú dotknuté práva a povinnosti vyplývajúce z týchto právnych aktov:
 - a) rámcové rozhodnutie Rady 2008/947/SVV;
 - b) rámcové rozhodnutie Rady 2005/214/SVV;
 - c) práva podozrivých a obvinených osôb, ako sa stanovujú v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2010/64/EÚ, smernici 2012/13/EÚ, smernici 2013/48/EÚ, smernici (EÚ) 2016/343, smernici (EÚ) 2016/800 a smernici (EÚ) 2016/1919.
2. Členské štáty môžu po [DD/MM/RRRR] uzatvárať s inými členskými štátmi dvojstranné alebo mnohostranné zmluvy či dohody, pokiaľ takéto zmluvy alebo dohody umožňujú rozšírenie ustanovení tejto smernice a pomáhajú ďalej zjednodušiť či uľahčiť postupy vymáhania zákazov vedenia vozidla uložených za spáchanie priestupkov v inom členskom štáte, než je štát, ktorý dotknutej osobe vydal vodičský preukaz.

Článok 19

Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do [DD/MM/RRRR]. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.
2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátneho práva, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice, do [DD/MM/RRRR].

Článok 20

Správa o uplatňovaní

Komisia do [nadobudnutie účinnosti + päť rokov] a následne každých päť rokov predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní tejto smernice, ako aj o jej vplyve na bezpečnosť cestnej premávky. K správe sa v prípade potreby pripoja návrhy na zmeny tejto smernice.

Článok 21

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 22

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda/predsedička*

*Za Radu
predseda/predsedička*