

Bruksela, 22 września 2025 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0053 (COD)

12678/25
ADD 1

CODEC 1237
TRANS 372

NOTA DO PUNKTU I/A

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada

Dotyczy: Projekt DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie praw jazdy, zmieniającej rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 oraz uchylającej dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Komisji (UE) nr 383/2012 (**pierwsze czytanie**)
– Przyjęcie stanowiska Rady w pierwszym czytaniu i uzasadnienia Rady
= Oświadczenia

Oświadczenie Chorwacji

Republika Chorwacji ponownie podkreśla znaczenie trzech głównych elementów, które dyrektywa ma uwzględniać, Są to: poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, prostota stosowania i ogólne ramy.

Jednocześnie należy rozważyć uwarunkowania krajowe i utrzymać obecne dobre praktyki na szczeblu krajowym przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Republika Chorwacji nie mogła poprzeć następujących elementów proponowanego tekstu:

1. Art. 17 nakładający na państwa członkowskie obowiązek wydawania praw jazdy kategorii B i C (oznaczonych kodem unijnym 98.02) wnioskodawcom w wieku 17 lat w ramach modelu jazdy z osobą towarzyszącą.

Prowadzenie pojazdu w wieku 17 lat, nawet pod nadzorem, obniża próg minimalnego wieku stosowany obecnie w Chorwacji i stwarza poważne wyzwania w odniesieniu do egzekwowania prawa, kontroli i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wprowadzenie takiego modelu powinno zatem pozostać opcjonalne, ponieważ jest on ściśle powiązany z krajowymi warunkami ruchu drogowego, istniejącymi politykami w zakresie bezpieczeństwa i zdolnościami w zakresie egzekwowania przepisów.

Wdrożenie tego systemu – oprócz obaw dotyczących bezpieczeństwa – nakładałoby na właściwe organy znaczne obciążenia administracyjne i finansowe. Nadzorowanie przestrzegania warunków dotyczących modelu jazdy z osobą towarzyszącą (kwalifikowalność osób towarzyszących, ograniczenia w prowadzeniu pojazdów, procedury identyfikacji) byłoby złożone, wymagałoby dużej ilości zasobów oraz byłoby trudne do skutecznego egzekwowania w praktyce.

W związku z tym niepokoi nas, że obowiązkowe wdrożenie modelu jazdy z osobą towarzyszącą mogłoby negatywnie wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu drogowego, spowodować nieproporcjonalne obciążenia administracyjne i wywołać nieprzewidywalne konsekwencje.

2. Przepis wprowadzający obowiązkowy trzytygodniowy termin wydania fizycznego prawa jazdy (motyw 11).

Na mocy obecnie obowiązujących przepisów krajowych prawo jazdy w Chorwacji jest wydawane w ciągu 30 dni w ramach zwykłej procedury. Krótsze terminy obowiązują jedynie w przypadku przyspieszonych i pilnych procedur, które są droższe i w związku z tym rzadko stosowane.

Wprowadzenie na szczeblu UE prawnie wiążącego trzytygodniowego terminu spowodowałoby skrócenie obowiązującej w Chorwacji zwykłej procedury i wymagałoby systemowego dostosowania procesów administracyjnych. Stworzyłoby to dodatkowe obciążenia organizacyjne i finansowe dla właściwych organów oraz zwiększyłoby ogólne koszty procedur, które ostatecznie byłyby ponoszone przez obywateli.

Z tych powodów Chorwacja wyraża przekonanie, że określenie terminu wydawania fizycznych praw jazdy powinno pozostać w kompetencji państw członkowskich, co pozwoli na elastyczność w dostosowywaniu się do krajowych zdolności administracyjnych i struktury kosztów.

Ponieważ ostateczny tekst nie uwzględnia w wystarczającym stopniu powyższych obaw, Republika Chorwacji nie może go poprzeć.

Republika Chorwacji podtrzymuje swoje zobowiązanie do wdrażania ogólnounijnych zharmonizowanych ram prawnych, zapewniających egzekwowanie najwyższych standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Oświadczenie Malty

Malta z zadowoleniem przyjęła wnioski Komisji w sprawie pakietu dotyczącego bezpieczeństwa ruchu drogowego, uznając ich znaczenie dla zwiększania bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej UE oraz wspierania bezpieczniejszych i inteligentniejszych systemów transportu. Te cele, określone w przedmiotowym pakiecie, są zgodne z krajową wizją i zobowiązaniami Malty.

Malta przyznaje, że wypracowany z Parlamentem Europejskim ostateczny kompromis zawiera pewne konstruktywne poprawki mające na celu znaczną poprawę i istotne wzmocnienie tekstu, w szczególności z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Dobrze przyjęta została elastyczność państw członkowskich w zakresie zlecenia kontroli stanu zdrowia w przypadku wnioskodawców ubiegających się po raz pierwszy o prawo jazdy oraz starszych kierowców w momencie odnawiania przez nich prawa jazdy. Ponadto Malta popiera przewidziane w art. 7 utrzymanie minimalnego wieku 18 lat dla posiadaczy prawa jazdy kategorii B w odniesieniu do pełnych uprawnień do kierowania pojazdami. Malta nie jest jednakże w stanie wyrazić podobnego poparcia dla modelu jazdy z osobą towarzyszącą. Chociaż Malta z zadowoleniem przyjmuje dobrowolny charakter tego modelu w odniesieniu do prawa jazdy kategorii C, podtrzymujemy nasze poważne zastrzeżenia co do jego obowiązkowego stosowania w odniesieniu do prawa jazdy kategorii B, w szczególności dlatego, że nie jest on zgodny ze szczególnymi realiami i wyzwaniem związanymi z infrastrukturą drogową Malty. Zważywszy na naszą ograniczoną i silnie zurbanizowaną sieć drogową, wydawanie praw jazdy kategorii B grupie docelowej objętej modelem jazdy z osobą towarzyszącą nie jest zgodne z naszym celem, jakim jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. Taki model wywrze dodatkową presję na sieć drogową Malty, hamując jednocześnie wysiłki rządu na rzecz zachęcania do przesunięcia międzygałęziowego w tej grupie docelowej.

W związku z powyższym, podczas gdy Malta pozostaje w pełni zaangażowana w poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i w realizację naszych celów wizji zero, nie możemy poprzeć wstępnego porozumienia osiągniętego przez Radę i Parlament w dniu 24 marca 2025 r.
