



Брюксел, 30 септември 2025 г.
(OR. en)

8353/1/25
REV 1 ADD 1

Междуетноститутуционално досие:
2023/0053 (COD)

TRANS 153
CODEC 493
PARLNAT

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ НА СЪВЕТА

Относно: Позиция на Съвета на първо четене с оглед на приемането на
ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА относно
свидетелствата за управление, за изменение на Регламент (ЕС)
2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета и на Директива
(ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета, и за отмяна
на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и
на Регламент (ЕС) № 383/2012 на Комисията

– Изложение на мотивите на Съвета

– Прието от Съвета на 29 септември 2025 г.

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 1 март 2023 г. Комисията представи на Европейския парламент и на Съвета предложение за цялостно преразглеждане на Директивата относно свидетелствата за управление на превозни средства — четвъртата реформа на тази директива. Предложението беше част от инициативите на Комисията по REFIT и от „Пакета за пътната безопасност“.
2. Съветът постигна споразумение по общ подход на 4 декември 2023 г.¹
3. Европейският парламент прие позицията си на първо четене на 28 февруари 2024 г. За докладчик в рамките на 10-ия мандат на Парламента беше определена г-жа Jutta PAULUS (Greens/EFA, DE).
4. Преговорите започнаха с първа тристранна среща на 22 октомври 2024 г., последвана от тристранни срещи на 11 декември 2024 г. и 18 февруари 2025 г. По време на четвъртата тристранна среща на 24 март 2025 г. преговарящите постигнаха политическо споразумение.
5. На 30 април 2025 г. Корепер анализира окончателния компромисен текст с оглед на постигането на споразумение и го потвърди.
6. На 14 май 2025 г. председателят на Комисията по транспорт и туризъм изпрати писмо до председателя на Корепер, в което потвърди, че ако Съветът одобри на първо четене договорения текст след редакция от юрист-лингвистите, Парламентът ще одобри позицията на Съвета на второто си четене.

II. ЦЕЛ

7. Общите цели на предложението са да се подобри допълнително пътната безопасност и да се улесни свободното движение на гражданите в рамките на ЕС. Основните компоненти на реформата в подкрепа на тези цели са:
 - а) въвеждането на „мобилно“ (т.е. цифрово) свидетелство за управление,
 - б) напредък към хармонизирането на процедурите за здравен скрининг, прилагани в държавите членки,

¹ Док. 6345/23.

- в) схема за управление с придружител, със свидетелство за управление от 17-годишна възраст,
- г) изпитателен срок за нови водачи,
- д) допустимо отклонение по отношение на максималната маса в натоварено състояние на изцяло електрически леки пътнически автомобили,
- е) по-лесен достъп до свидетелствата за управление на граждани, които се преместват от една държава членка в друга, както и централизирана оценка на рамката за автомобилния транспорт на трета държава с оглед на подмяната на свидетелствата за управление на превозни средства в дадена държава членка, и
- ж) актуализиране на изискванията за изпита за получаване на свидетелство за управление и на минималните изисквания за годност на водача за управление.

III. АНАЛИЗ НА ПОЗИЦИЯТА НА СЪВЕТА НА ПЪРВО ЧЕТЕНЕ

1. Процедурен контекст

- 8. Въз основа на предложението на Комисията Парламентът и Съветът проведоха преговори с цел постигане на споразумение по позицията на Съвета на първо четене, което доведе до бързо споразумение на второ четене. Текстът на проектопозицията на Съвета отразява напълно компромиса, постигнат между двата съзаконодателя.

2. Обобщение на основните въпроси

- 9. Позицията на Съвета на първо четене по различните елементи на реформата, изброени в точка 7, след постигането на споразумение между съзаконодателите, е следната:
- 10. За постепенното въвеждане на мобилното свидетелство за управление (членове 3 и 5) двете институции постигнаха компромис относно графика и гаранциите за гражданите, които предпочитат физическия документ или се нуждаят от такъв по-късно, например за управление в трети държави. Съветът постигна съгласие и по конкретни разпоредби за защита на данните.

11. Съветът до голяма степен поддържа позицията си от общия подход относно определянето на минималните изисквания за проверка на физическата и психическата годност за управление преди издаването и подновяването на свидетелства за управление въз основа на различни системи, разработени в държавите членки (член 11). При първото издаване на свидетелство за управление кандидатът трябва да премине медицински преглед или, за категориите „мотоциклети“ и „леки пътнически автомобили“, да извърши самооценка. За наблюдението на годността след първото издаване на свидетелство за управление на мотоциклети или леки пътнически автомобили алтернативна възможност е държавите членки да въведат национална система, която да гарантира реакция при значителни промени във физическата или психическата годност. Съветът прие няколко допълнения от Парламента, които са съвместими с този подход.
12. Преговорите по схемата за шофиране с придружител за 17-годишни водачи бяха свързани с по-широко обсъждане на минималната възраст и професионалното шофиране. Съветът, от една страна, запази позицията си от общия подход, че схемата за шофиране с придружител за тежкотоварни превозни средства следва да остане доброволна, с автоматично трансгранично взаимно признаване. От друга страна, Съветът прие по-съгласувано изброяване на съществуващите минимални възрасти в член 7 и привеждане в съответствие на минималните възрасти за по-големите категории автобуси след получаване на удостоверение за професионална компетентност, при спазване на предпазна клауза по отношение на водачите на превозни средства на възраст между 21 и 23 години (член 27 от директивата).
13. По отношение на изпитателния срок за нови водачи (член 18) Съветът прие няколко разпоредби, в които се очертават мерките на държавите членки за подобряване на пътната безопасност в тази група, както и позоваване на политиките на нулева толерантност, прилагани от държавите членки. Съветът поддържа позицията си, че хармонизираните условия за новите водачи не следва да водят до регулиране на равнището на Съюза на поведението на водачите, което е от компетентността на държавите членки.
14. По отношение на ограниченията за теглото по категории свидетелства за превозни средства с алтернативно гориво (член 9, параграф 2, буква й), Съветът запази позицията си, приведена в съответствие с предложението на Комисията, но прие възможността за добавяне на ремарке (при условие че се проведе съответно обучение, ако общото тегло надвишава 4 250 kg) и еквивалентност за леките автомобили с алтернативно гориво, образуващи състав с тежко ремарке (категория BE; член 9, параграф 2, буква й), както и по-кратък срок за транспониране, а именно две години (член 29, параграф 2). Комисията прие да преразгледа разпоредбите в съответствие с технологичния напредък.

15. Преговорите относно ограниченията на теглото обхващат допълнителни аспекти, върху които Парламентът беше поставил акцент с цел увеличаване на гъвкавостта в специални случаи (членове 6, 7, 9). Съветът, който в общия си подход вече предвиди гъвкавост по отношение на караваните, постигна съгласие да позволи, в категория В, да бъде включен състав с ремарке с общо тегло до 5 000 kg, при условие че се проведе допълнително обучение на водача. В позицията на Съвета допустимото тегло в категория В за линейки беше обединено в по-широк набор от правила за превозните средства за спешна помощ. Въпреки че Съветът прие по-голяма гъвкавост по отношение на максималното тегло (до 5 000 kg) и минималната възраст в категории В и С, Парламентът прие, че управлението на превозно средство с допълнително тегло подлежи на изпит или обучение и че правилата са национални мерки, които подлежат на взаимно признаване. Съветът също така прие гъвкавостта за управление на празни автобуси със свидетелство за категория С с цел извършване на пробни пробези за проверка на техническата изправност около центрове за изпитвания и сервиси (член 9, параграф 5).
16. Съветът се доближи до позицията на Парламента и Комисията, като позволи по-голяма гъвкавост за полагащите изпити за управление на леки автомобили при избора на място за полагане на изпита, за да се преодолее езиковата бариера след преместване в друга държава членка (член 20, параграф 4). За безпрепятственото движение на граждани през границите Съветът прие също така да се гарантира, посредством нов член (член 14), че по време на замяна или подмяна на свидетелства за управление на МПС гражданите винаги могат да докажат правата си на управление в целия Съюз. По отношение на свидетелствата за управление на превозни средства от трети държави Съветът и Парламентът имаха много сходни позиции от самото начало, като и двете институции се съгласиха с новата концепция за оценка на равнището на Съюза на рамката на трета държава в областта на автомобилния транспорт с оглед на замяната на свидетелствата за управление в държава членка (член 15). По този въпрос Съветът не бе в състояние да приеме подобен подход по отношение на професионалната компетентност на водачите на превозни средства от трети държави, но постигна съгласие, че на Комисията ще бъде възложено да оцени евентуалното улесняване на признаването на удостоверенията за професионална компетентност, издадени от трети държави.

17. Както Парламентът, така и Съветът запазиха няколко изменения в приложение II относно изпитите за управление на превозно средство и необходимите знания и умения. Това се отнася например до технологичния напредък (усъвършенствани системи за подпомагане на водача, допълнителни спирачни системи, доброволно използване на симулатори, електрически мотоциклети), допълнителен акцент върху уязвимите участници в пътното движение (мъртви зони, слизане от страната на улицата, внимание към велосипедните алеи) и опростяване на процеса (доказване на правилното боравене с превозни средства с ръчна предавателна кутия). В приложение III относно минималните стандарти за годност за управление Парламентът прие повечето допълнения на Съвета, а Съветът прие няколко допълнения на Парламента.
18. И накрая, Съветът прие, но с някои ограничения, изискванията за докладване за държавите членки, за които пледираха Комисията или Парламентът (член 23). Съветът запази позицията си относно общ четиригодишен срок за транспониране (член 29).

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

19. Позицията на Съвета подкрепя целта на предложението на Комисията и напълно отразява компромиса, постигнат при неформалните преговори между Съвета и Европейския парламент с подкрепата на Комисията.
20. Ето защо Съветът смята, че позицията му на първо четене представлява балансирано представяне на резултатите от преговорите и че след като бъде приета, новата директива относно свидетелствата за управление на превозни средства ще бъде важен принос за подобряване на пътната безопасност и свободното движение на гражданите в ЕС.