



Bruksela, 30 września 2025 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0053 (COD)

8353/1/25
REV 1 ADD 1

TRANS 153
CODEC 493
PARLNAT

UZASADNIENIE RADY

Dotyczy: Stanowisko Rady w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia 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

- Uzasadnienie Rady
- Przyjęte przez Radę 29 września 2025 r.

I. WPROWADZENIE

1. 1 marca 2023 r. Komisja przedłożyła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek dotyczący pełnego przeglądu dyrektywy w sprawie praw jazdy – czwartej reformy tej dyrektywy. Wniosek stanowi część inicjatyw Komisji w ramach REFIT oraz pakietu dotyczącego bezpieczeństwa ruchu drogowego.
2. Rada przyjęła podejście ogólne 4 grudnia 2023 r¹.
3. 28 lutego 2024 r. Parlament Europejski przyjął swoje stanowisko w pierwszym czytaniu. Na 10. kadencję Parlamentu sprawozdawczynią została mianowana Jutta PAULUS (Zieloni/WSE, DE).
4. Negocjacje rozpoczęły się od pierwszych rozmów trójstronnych 22 października 2024 r.; rozmowy trójstronne były kontynuowane 11 grudnia 2024 r. i 18 lutego 2025 r. Podczas czwartej rundy rozmów trójstronnych 24 marca 2025 r. negocjatorzy osiągnęli porozumienie polityczne.
5. 30 kwietnia 2025 r. Coreper przeanalizował ostateczny tekst kompromisowy z myślą o osiągnięciu porozumienia i potwierdził je.
6. 14 maja 2025 r. przewodnicząca komisji TRAN przesłała do przewodniczącego Coreperu pismo potwierdzające, że jeżeli Rada zatwierdzi uzgodniony tekst w pierwszym czytaniu po ostatecznej redakcji prawno-językowej, Parlament zatwierdzi stanowisko Rady w swoim drugim czytaniu.

II. CEL

7. Generalnym celem wniosku jest dalsza poprawa bezpieczeństwa drogowego i ułatwienie swobodnego przemieszczania się obywateli w UE. Główne elementy reformy wspierającej realizację tych celów to:
 - a. wprowadzenie „elektronicznego” (tj. cyfrowego) prawa jazdy,
 - b. krok w kierunku harmonizacji procedur badań medycznych stosowanych w państwach członkowskich,

¹ Dok. 6345/23.

- c. model jazdy z osobą towarzyszącą dla osób, które ukończyły 17. rok życia i posiadają prawo jazdy,
- d. okres próbny dla początkujących kierowców,
- e. ustalenie maksymalnej dopuszczalnej masy własnej w pełni elektrycznych samochodów osobowych,
- f. łatwiejszy dostęp do praw jazdy dla obywateli przemieszczających się z jednego państwa członkowskiego do drugiego oraz scentralizowana ocena ram transportu drogowego państwa trzeciego w związku z wymianą praw jazdy w państwie członkowskim, oraz
- g. aktualizacja wymogów dotyczących egzaminów w celu uzyskania prawa jazdy oraz minimalnych wymogów dotyczących zdolności kierowcy do kierowania pojazdami.

III. ANALIZA STANOWISKA RADY W PIERWSZYM CZYTANIU

1. Kontekst proceduralny

- 8. Na podstawie wniosku Komisji Parlament i Rada przeprowadziły negocjacje w celu uzgodnienia stanowiska Rady w pierwszym czytaniu, co doprowadziło do wczesnego porozumienia w drugim czytaniu. Tekst projektu stanowiska Rady w pełni odzwierciedla kompromis osiągnięty przez dwóch współprawodawców.

2. Streszczenie najważniejszych zagadnień

- 9. Stanowisko Rady w pierwszym czytaniu w sprawie poszczególnych elementów reformy wymienionych w pkt 7, po osiągnięciu porozumienia między współprawodawcami, jest następujące:
- 10. W odniesieniu do stopniowego wprowadzania elektronicznego prawa jazdy (art. 3 i 5) obie instytucje osiągnęły kompromis w sprawie harmonogramu i zabezpieczeń dla obywateli, którzy wolą dokument fizyczny lub potrzebują go w innej sytuacji, na przykład do prowadzenia pojazdów w państwach trzecich. Rada uzgodniła również szczegółowe przepisy o ochronie danych.

11. Rada w dużej mierze podtrzymała swoje stanowisko wynikające z podejścia ogólnego w zakresie minimalnych standardów dotyczących badań fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami przed wydaniem i przedłużeniem ważności praw jazdy, w oparciu o różne systemy opracowane w państwach członkowskich (art. 11). Przy pierwszym wydaniu prawa jazdy kandydat musi przejść badanie lekarskie lub, w przypadku kategorii motocykli i samochodów osobowych, przeprowadzić samoocenę. Alternatywną opcją monitorowania sprawności po pierwszym wydaniu prawa jazdy dla motocykli lub samochodów osobowych jest posiadanie przez państwa członkowskie krajowego systemu zapewniającego reakcję na istotne zmiany w sprawności fizycznej lub psychicznej. Rada zaakceptowała kilka uzupełnień Parlamentu, które są zgodne z tym podejściem.
12. Negocjacje w sprawie modelu jazdy z osobą towarzyszącą dla kierowców w wieku 17 lat były powiązane z szerszą dyskusją na temat dolnej granicy wieku i zawodowego kierowania pojazdami. Rada, z jednej strony, podtrzymała swoje stanowisko wyrażone w podejściu ogólnym, zgodnie z którym model jazdy z osobą towarzyszącą w przypadku pojazdów ciężkich powinien pozostać dobrowolny, i powinien być automatycznie wzajemnie uznawany w wymiarze transgranicznym. Z drugiej strony Rada zaakceptowała bardziej spójny wykaz obowiązujących wymogów dotyczących dolnej granicy wieku w art. 7 oraz dostosowanie jej w przypadku kategorii większych autobusów po uzyskaniu świadectwa kompetencji zawodowych, z zastrzeżeniem zabezpieczenia dotyczącego kierowców w wieku od 21 do 23 lat (art. 27 dyrektywy).
13. Jeżeli chodzi o okres próbny dla początkujących kierowców (art. 18), Rada zaakceptowała szereg przepisów określających środki państw członkowskich mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w tej grupie, a także odniesienie do polityki zerowej tolerancji stosowanej przez państwa członkowskie. Rada podtrzymała swoje stanowisko, zgodnie z którym zharmonizowane warunki dotyczące początkujących kierowców nie powinny skutkować uregulowaniami na poziomie Unii dotyczącymi zachowania kierowców, co należy do kompetencji państw członkowskich.
14. W odniesieniu do ograniczeń masy w podziale na kategorie prawa jazdy dla pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi (art. 9 ust. 2 lit. j)) Rada podtrzymała swoje stanowisko, dostosowane do wniosku Komisji, ale zaakceptowała możliwość dodania przyczepy (z zastrzeżeniem przeprowadzenia szkolenia, jeżeli masa całkowita przekracza 4 250 kg) oraz równowagę dla samochodów osobowych zasilanych paliwami alternatywnymi połączonych z ciężką przyczepą (kategoria BE; art. 9 ust. 2 lit. j), oraz krótszy okres transpozycji wynoszący dwa lata (art. 29 ust. 2). Komisja zgodziła się na dokonanie przeglądu przepisów stosownie do postępów technologicznych.

15. Negocjacje w sprawie ograniczeń masy obejmowały dodatkowe aspekty, na których skupił się Parlament, by zwiększyć elastyczność w szczególnych przypadkach (art. 6, 7, 9). Rada, która w swoim podejściu ogólnym przewidziała już elastyczność w odniesieniu do samochodów kempingowych, zgodziła się na dopuszczenie, w kategorii B, połączenia z przyczepą o masie całkowitej do 5 000 kg, z zastrzeżeniem dodatkowego szkoleń lub egzaminów dla kierowców. Zaproponowana przez Radę dopuszczalna masa w kategorii B w odniesieniu do karetek pogotowia została włączona do szerszego zestawu przepisów dotyczących pojazdów uprzywilejowanych. Chociaż Rada zaakceptowała większą elastyczność w odniesieniu do masy maksymalnej (do 5 000 kg) i dolnej granicy wieku w kategoriach B i C, Parlament zgodził się, że prowadzenie pojazdów z dodatkową masą wymaga egzaminów lub szkoleń oraz że przepisy te to środki krajowe, które podlegają wzajemnemu uznawaniu. Rada zaakceptowała również elastyczność w zakresie kierowania pustymi autobusami przez posiadaczy prawa jazdy kategorii C w celu przeprowadzenia jazdy próbnej w okolicy stacji kontroli zdatości do ruchu drogowego i warsztatów naprawy (art. 9 ust. 5).
16. Rada zbliżyła się do stanowiska Parlamentu i Komisji, dopuszczając większą elastyczność w odniesieniu do wyboru miejsca egzaminu przez osoby podchodzące do egzaminu z kierowania samochodami osobowymi, aby zlikwidować barierę językową w przypadku przeprowadzki do innego państwa członkowskiego (art. 20 ust. 4). W odniesieniu do swobodnego przepływu obywateli przez granice Rada zgodziła się również, by nowy artykuł (art. 14) gwarantował, że podczas wymiany lub wydawania wtórnika prawa jazdy obywatele zawsze będą mogli udowodnić swoje uprawnienia do kierowania pojazdami w całej Unii. Jeśli chodzi o prawa jazdy państw trzecich, Rada i Parlament od samego początku miały bardzo podobne stanowiska, zgadzając się z nową koncepcją oceny na szczeblu Unii ram transportu drogowego państwa trzeciego w kontekście wymiany praw jazdy w państwie członkowskim (art. 15). W tym kontekście Rada nie mogła zaakceptować podobnego podejścia do kompetencji kierowców zawodowych w państwach trzecich, ale zgodziła się, by Komisja przeprowadziła ocenę ewentualnego ułatwienia uznawania świadectw kompetencji zawodowych wydawanych przez państwa trzecie.

17. Zarówno Parlament, jak i Rada utrzymały kilka poprawek w załączniku II dotyczących egzaminów na prawo jazdy oraz wymaganej wiedzy i umiejętności. Dotyczy to na przykład postępu technologicznego (zaawansowane systemy wspomagania kierowcy, układy hamulcowe o długotrwałym działaniu, dobrowolne stosowanie symulatorów, motocykle elektryczne), dodatkowego nacisku na najbardziej zagrożonych uczestników ruchu drogowego (martwe punkty, wysiadanie z pojazdu od strony ulicy, zwrócenie uwagi na pasy rowerowe) oraz uproszczenia procesu (udowodnienie prawidłowego użytkowania pojazdów z przekładnią manualną). W załączniku III dotyczącym minimalnych standardów dotyczących zdolności do kierowania pojazdami Parlament w większości zaakceptował uzupełnienia Rady, a Rada przyjęła kilka uzupełnień Parlamentu.
18. Ponadto Rada zaakceptowała, ale w bardziej ograniczony sposób, wymogi dotyczące sprawozdawczości dla państw członkowskich, za którymi opowiadały się Komisja lub Parlament (art. 23). Rada podtrzymała swoje stanowisko w sprawie ogólnego okresu transpozycji wynoszącego cztery lata (art. 29).

IV. PODSUMOWANIE

19. Stanowisko Rady zachowuje cel wniosku Komisji i w pełni odzwierciedla kompromis osiągnięty podczas nieformalnych negocjacji między Radą a Parlamentem Europejskim przy wsparciu Komisji.
20. Rada uważa zatem, że jej stanowisko w pierwszym czytaniu odzwierciedla w wyważony sposób wynik negocjacji oraz że po przyjęciu nowa dyrektywa w sprawie praw jazdy będzie stanowiła ważny wkład w poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i swobodnego przepływu obywateli w UE.