

Bruksela, 12 maja 2023 r.  
(OR. en)

9190/23

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2023/0053(COD)

---

TRANS 184  
CODEC 818

**NOTA**

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada

Nr dok. Kom.: 6795/23 + ADD 1

Dotyczy: **Przygotowania do posiedzenia Rady (Transport, Telekomunikacja i Energia) w dniu 1 czerwca 2023 r.**

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw jazdy, zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 oraz uchylającej dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Komisji (UE) nr 383/2012

– Debata orientacyjna

1. Na posiedzeniu Rady (ds. Transportu) w dniu 1 czerwca 2023 r. ministrowie zostaną poproszeni o przeprowadzenie debaty orientacyjnej na temat czwartej reformy dyrektywy w sprawie praw jazdy<sup>1</sup>. Prezydencja przygotowała dokument informacyjny (w załączniku) zawierający pytania mające ukierunkować dyskusję.

---

<sup>1</sup> Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw jazdy, zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 oraz uchylającej dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Komisji (UE) nr 383/2012 (ST 6795/23 + ADD 1).

2. Komitet Stałych Przedstawicieli jest proszony o przyjęcie do wiadomości dokumentu informacyjnego prezydencji przedstawionego w załączniku do niniejszej noty oraz o przekazanie go Radzie, by mogła przeprowadzić wyżej wspomnianą debatę orientacyjną.
-

**Czwarta reforma dyrektywy w sprawie praw jazdy  
Debata orientacyjna ministrów transportu na posiedzeniu Rady (TTE)  
w dniu 1 czerwca 2023 r.**

***Kontekst***

Przepisy dotyczące praw jazdy są dziedziną stopniowej harmonizacji na szczeblu UE, która rozpoczęła się w 1980 r. wraz z pierwszą dyrektywą w sprawie praw jazdy. Ostatni gruntowny przegląd – trzecia reforma w 2006 r. – miała zostać wdrożona w państwach członkowskich w drodze transpozycji do przepisów krajowych do stycznia 2013 r. Wniosek dotyczący zastąpienia dyrektywy w drodze czwartej reformy został przyjęty przez Komisję w dniu 1 marca 2023 r. w ramach „pakietu na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego” po przeprowadzeniu oceny<sup>2</sup> i oceny skutków<sup>3</sup>.

Ogólnym celem interwencji UE jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i ułatwienie swobodnego przepływu osób. Konkretnie interwencje dotyczą praktycznie wszystkich zagadnień obecnej dyrektywy, w szczególności poprawy umiejętności, wiedzy i doświadczenia w zakresie prowadzenia pojazdu, ograniczenia niebezpiecznych zachowań, sprawdzania odpowiedniej sprawności fizycznej i psychicznej kierowców, środków przeciwdziałających fałszerstwom i zakupom praw jazdy, ram współpracy administracyjnej oraz usuwania barier w swobodnym przepływie, w tym poprzez uproszczenie procedur i wymogów administracyjnych.

Organy przygotowawcze Rady rozpoczęły analizę wniosku w dniu 8 marca 2023 r. Prezydencja rozpoczęła prace nad propozycjami kompromisowymi<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup> Ocena dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy, SWD(2022) 17 final, poparta badaniem zewnętrznym z czerwca 2021 r.

<sup>3</sup> Dok. ST 6795/23 ADD 2 i 3.

<sup>4</sup> Skupiając się na „blokach 3 i 4”, które obejmują art. 8 i 10–18 oraz powiązane załączniki.

## ***Bezpieczeństwo ruchu drogowego***

W konkluzjach Rady z 2017 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego<sup>5</sup>, w których zatwierdzono tzw. deklarację z Valletty, sformułowano zobowiązania państw członkowskich w różnych obszarach działalności na rzecz dalszej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i ułatwiono realizację ram polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego Komisji na lata 2021–2030<sup>6</sup>, w których Komisja ponownie zobowiązała się do osiągnięcia średniookresowego celu UE, jakim jest zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń o 50 % do 2030 r. w porównaniu z 2020 r., oraz potwierdziła swój ambitny cel, jakim jest osiągnięcie do 2050 r. niemal zerowej liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń na drogach UE („wizja zero”).

Dyrektywa w sprawie praw jazdy jest ważnym filarem tej strategii, który w największym stopniu przekłada się na życie obywateli UE.

Nowe lub zharmonizowane elementy obejmują:

- co najmniej dwuletni okres próbny dla początkujących kierowców obejmujący wszystkie kategorie praw jazdy, powiązany ze wzmożoną kontrolą (w szczególności w odniesieniu do jazdy pod wpływem alkoholu);
- prowadzenie samochodów osobowych i ciężarowych przez osoby w wieku 17 lat w towarzystwie innego kierowcy w celu zdobycia doświadczenia w prowadzeniu pojazdów;
- przedłużenie regularnego okresu odnowienia dla motocykli i samochodów osobowych do 15 lat, ale z przerwą w wieku 70 lat w celu umożliwienia częstszej oceny zdolności do kierowania pojazdami;
- skoncentrowanie zasobów służby zdrowia poprzez wprowadzenie wymogu samooceny stanu zdrowia jako środka umożliwiającego ustalenie konieczności przeprowadzenia badania lekarskiego poprzedzającego wydanie prawa jazdy na samochody osobowe i motocykle;
- decyzja na szczeblu UE (Komisja) w sprawie równoważnego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w państwie trzecim, co prowadzi do w pełni uznanej wymiany ich praw jazdy.

---

<sup>5</sup> Dok. ST 8666/1/17 REV 1 przyjęty w dniu 8 czerwca 2017 r.

<sup>6</sup> Kolejne kroki w kierunku realizacji „wizji zero” (SWD(2019) 283 final).

## *Aktualizacja technologiczna i cyfryzacja*

Podobnie jak w przypadku poprzednich reform obecne przepisy należy zaktualizować w odniesieniu do rozwoju technologicznego. Częścią tego celu są następujące elementy:

- prawo jazdy samochodu osobowego staje się po dwóch latach automatycznie ważne dla cięższych samochodów napędzanych paliwami alternatywnymi;
- łatwiejszy dostęp do samochodów z ręczną skrzynią biegów, jeżeli szkolenie odbywa się w pojeździe automatycznym;
- rozszerzenie egzaminu teoretycznego na postawy wobec niechronionych uczestników ruchu drogowego, przewidywanie zagrożeń, ryzyko związane z prowadzeniem pojazdów za pomocą zaawansowanych systemów wspomagania jazdy, znajomość aspektów bezpieczeństwa pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi oraz zachowanie kierowców w celu ograniczenia emisji;
- stosowanie symulatorów do praktycznego badania reakcji na sytuacje niebezpieczne.

Głównym elementem modernizacji wniosku jest obowiązkowe wprowadzenie cyfrowego prawa jazdy<sup>7</sup>, które powinno być oparte na systemach komputerowych i weryfikowane elektronicznie. Właściwości takiego prawa jazdy należy opracować wraz z europejskim portfelem tożsamości cyfrowej na potrzeby weryfikacji unijnej identyfikacji cyfrowej we wszystkich państwach członkowskich, którego celem jest uwzględnienie usług online, mobilności i praw jazdy, zdrowia, edukacji, finansów cyfrowych i poświadczeń podróży. Oczekuje się, że odnośne wnioski zostaną przedstawione pod koniec 2023 r. Posiadacz cyfrowego prawa jazdy powinien mieć możliwość jego odnowienia lub wymiany w Unii za pośrednictwem portalu usług cyfrowych udostępnianego przez państwa członkowskie. Cyfrowe prawo jazdy ma być domyślnym rodzajem wydawanego prawa jazdy, pozostawiając obywatelom możliwość ubiegania się o fizyczne prawo jazdy lub oba te dokumenty.

---

<sup>7</sup> Zwane „mobilnym prawem jazdy” zgodnie z odpowiednią normą ISO.

***Pytania:***

1. W jaki sposób Państwa zdaniem dyrektywa w sprawie praw jazdy może przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w Unii?
  2. Jakie są Państwa opinie na temat wymogu przeprowadzenia samooceny stanu zdrowia przed wydaniem lub przedłużeniem prawa jazdy?
  3. Czy wniosek zawiera właściwe elementy w zakresie cyfryzacji i dostosowania do rozwoju technologicznego? Co Państwa zdaniem w odniesieniu do cyfrowych praw jazdy należy uznać za kluczowe elementy ich projektowania i wdrażania (np. w odniesieniu do norm UE, możliwości kontroli, stopniowego wprowadzania i stopniowego zastępowania fizycznych praw jazdy)?
-