

|  |
| --- |
| **Streszczenie oceny skutków** |
| **Ocena skutków wniosku ustawodawczego dotyczącego rewizji dyrektywy w sprawie praw jazdy oraz wniosku ustawodawczego dotyczącego dyrektywy w sprawie ogólnounijnych skutków niektórych zakazów prowadzenia pojazdów,** który miał stanowić integralną część dyrektywy w sprawie praw jazdy, ale ze względów prawnych został oddzielony i przedstawiony jako integralny, odrębny wniosek ustawodawczy dotyczący nowej dyrektywy. |
| **A. Zasadność działań** |
| **Na czym polega problem i dlaczego jest to problem na szczeblu UE?** |
| W zakończonej w 2022 r. ocenie *ex post* (SWD(2022) 17 final) dyrektywy 2006/126/WE stwierdzono, że dyrektywa nie zapewnia pełnej skuteczności w osiąganiu określonych w niej celów.  Dzięki wdrożeniu dyrektywy nastąpiła poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, co z kolei przyczyniło się do realizacji ambitnych celów UE (wizja zero i oświadczenie z Valletty). Aby osiągnąć te cele, konieczne są jednak dalsze starania.  W ocenie stwierdzono, że dyrektywa miała korzystny wpływ na swobodny przepływ obywateli w UE, ale że niektóre jej przepisy nadal powodują w określonych przypadkach obciążenia administracyjne lub utrudnienia dla swobodnego przepływu osób. Co więcej, stwierdzono również, że obszarem, w którym można by dokonać dalszych uproszczeń, jest cyfryzacja. |
| **Co należy osiągnąć?** |
| Ogólnym celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i ułatwienie swobodnego przepływu osób.  Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego powinna zostać osiągnięta poprzez podniesienie umiejętności i wiedzy kierowców, zmianę zachowań kierowców oraz zmniejszenie liczby kierowców fizycznie lub psychicznie niezdolnych do kierowania pojazdami na drogach Unii. Jednocześnie należy zlikwidować niepotrzebne bariery utrudniające swobodny przepływ osób wynikające z procedur administracyjnych. |
| **Na czym polega wartość dodana podjęcia działań na poziomie UE (zasada pomocniczości)?** |
| W sytuacji braku interwencji UE współpraca między państwami członkowskimi dotycząca praw jazdy byłaby zapewniona za pomocą umów dwu- lub wielostronnych, co skutkowałoby bardziej skomplikowanym systemem wydawania praw jazdy oraz większym obciążeniem administracyjnym posiadaczy praw jazdy. Co więcej, warunki uzyskania prawa jazdy byłyby różne, co skutkowałoby nierównym traktowaniem obywateli UE i mniejszą skutecznością w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. |
| **B. Rozwiązania** |
| **Jakie są poszczególne warianty działań służących osiągnięciu celów?** **Czy wskazano preferowany wariant? Jeżeli nie, dlaczego?** |
| Zachowane środki z zakresu polityki pogrupowano w ramach trzech wariantów strategicznych (WS-A, WS-B i WS-C).  W ramach WS-A przewiduje się uaktualnienie dyrektywy na podstawie wyciągniętych wniosków i uwzględnienie zmian społecznych, technologicznych i naukowych. Wariant ten nie ma na celu zmiany zakresu dyrektywy i obejmuje środki, które przewidziano również w WS-B i WS-C.  W ramach WS-B określono dodatkowe działania na rzecz osiągnięcia celów UE w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, ukierunkowane na wszystkich kierujących pojazdami (w tym początkujących kierowców) w zakresie umiejętności i wiedzy, kondycji zdrowotnej oraz niebezpiecznych zachowań. W ramach tego wariantu przewiduje się również zlikwidowanie niektórych barier utrudniających realizację swobodnego przepływu, jakie napotykają posiadacze zagranicznych praw jazdy i kandydaci ubiegający się o prawo jazdy.  WS-C dotyczy głównie wzmocnienia środków bezpieczeństwa ruchu drogowego wprowadzonych w ramach WS-B, dotyczących kondycji zdrowotnej oraz niebezpiecznych zachowań. W wariancie tym przewidziano również rozszerzenie zakresu dyrektywy w celu uwzględnienia nowych pojazdów takich jak ciągniki.  Jako preferowany wariant strategiczny wybrano WS-B, ponieważ zapewnia on większą skuteczność w realizacji celów polityki niż WS-A i WS-C. WS-B oferuje najwyższe korzyści netto i jest bardziej efektywny niż WS-C, również ze względu na znacznie niższe koszty dostosowania dla obywateli. Pod względem prawnym łatwiej jest również wdrożyć WS-B niż WS-C, biorąc pod uwagę przepisy i procedury państw członkowskich. |
| **Jakie są opinie poszczególnych zainteresowanych stron? Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów?** |
| Wszystkie zainteresowane strony wyrażają szerokie poparcie wobec konieczności podjęcia dalszych działań na poziomie UE w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.  Organy publiczne ogólnie opowiadają się za zwiększeniem skuteczności dyrektywy i jej rozszerzeniem w celu uwzględnienia kwestii związanych z początkującymi kierowcami. Często podkreślają również wyzwania prawne, którym należy sprostać w związku z wprowadzeniem środków dotyczących niebezpiecznych zachowań kierowców.  Przedstawiciele sektora prywatnego, a mówiąc dokładniej uczestnicy ruchu drogowego, postulują zasadniczo uproszczenie przepisów. |
| **C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu** |
| **Jakie korzyści przyniesie wdrożenie preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?** |
| W ramach WS-B przewiduje się pozytywne skutki społeczne pod względem wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego i na swobodny przepływ osób.  Szacuje się, że w okresie 2025–2050 uda się uratować 1 153 osoby i uniknąć 11 020 poważnych urazów w stosunku do scenariusza bazowego, co w ujęciu pieniężnym daje kwotę około 7,1 mld EUR, wyrażoną jako zmniejszenie kosztów zewnętrznych związanych z wypadkami.  Ponadto oczekuje się, że środki te usuną nieuzasadnione lub niepotrzebne przeszkody w zdobywaniu, uzyskiwaniu uznania lub przedłużenia okresu ważności uprawnień do kierowania pojazdami. Dotyczy to w szczególności mieszkańców Unii Europejskiej i posiadaczy zagranicznych praw jazdy uzyskanych w państwie członkowskim innym niż ich państwo obywatelstwa, kierowców samochodów dostawczych i samochodów kempingowych napędzanych paliwem alternatywnym, osób chorujących na cukrzycę oraz kierowców zawodowych.  Ponadto przewiduje się pozytywne skutki dla administracji publicznej (4,8 mld EUR oszczędności kosztów), dla sektora prywatnego (1,5 mld EUR oszczędności kosztów) i dla obywateli (6,6 mld EUR oszczędności kosztów) w stosunku do scenariusza bazowego, wyrażone jako wartość bieżąca w okresie 2025–2050, w szczególności dzięki proponowanym uproszczeniom. |
| **Jakie są koszty wdrożenia preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?** |
| Oczekuje się, że zmiany procedur dotyczących określania kondycji zdrowotnej niezbędnej do kierowania pojazdami spowodują koszty dostosowania dla obywateli w wieku do 50 lat w wysokości od 716,2 do 1 159,1 mln EUR w stosunku do scenariusza bazowego, wyrażone jako wartość bieżąca w okresie 2025–2050.  W przypadku sektora prywatnego koszty dostosowania dla lekarzy podstawowej opieki zdrowotnej związane ze szkoleniami (online) szacuje się na 57,7 mln EUR w stosunku do scenariusza bazowego, wyrażone jako wartość bieżąca w okresie 2025–2050.  Koszty dostosowania dla Komisji Europejskiej szacuje się na 0,7 do 1,1 mln EUR w stosunku do scenariusza bazowego, natomiast dla administracji państw członkowskich – na 63,2 mln EUR. Oczekuje się ponadto, że w związku z transgranicznym egzekwowaniem zakazów prowadzenia pojazdów administracje państw członkowskich poniosą koszty egzekwowania w wysokości 26,3 mln EUR w stosunku do scenariusza bazowego, wyrażone jako wartość bieżąca w okresie 2025–2050. |
| **Jakie są skutki dla MŚP i konkurencyjności?** |
| Oczekuje się, że wpływ na MŚP będzie pozytywny.  Oczekuje się, że na złagodzeniu przepisów skorzystają przewoźnicy drogowi, głównie MŚP. Oszczędności w zakresie kosztów związanych z utrudnieniami i oszczędności pod względem kosztów administracyjnych, wyrażone jako wartość bieżąca w okresie 2025–2050, szacuje się odpowiednio na 600 i 900 mln EUR w stosunku do scenariusza bazowego.  Oczekuje się, że dzięki zastosowaniu preferowanego wariantu strategicznego w 2030 r. lekarze podstawowej opieki zdrowotnej będą mogli odbyć 4 515 dodatkowych kursów szkoleniowych (online), a w 2050 r. – 5 057, w porównaniu ze scenariuszem bazowym. Koszty dostosowania dla lekarzy podstawowej opieki zdrowotnej szacuje się na 57,7 mln EUR w stosunku do scenariusza bazowego, wyrażone jako wartość bieżąca w okresie 2025–2050.  Inicjatywa będzie miała ponadto wpływ na inne MŚP, takie jak szkoły jazdy, w związku z dalszą harmonizacją poszczególnych kategorii praw jazdy i aktualizacją przepisów dotyczących pojazdów bezemisyjnych. |
| **Czy przewiduje się znaczące skutki** **dla budżetów i administracji krajowych?** |
| Oczekuje się, że preferowany wariant strategiczny spowoduje koszty dostosowania dla Komisji wyrażone jako wartość bieżąca w okresie 2025–2050 w wysokości 0,7–1,1 mln EUR w stosunku do scenariusza bazowego, związane z utworzeniem platformy informacyjnej na potrzeby wymiany informacji dotyczących fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami oraz opracowaniem programu szkolenia (online) dla lekarzy podstawowej opieki zdrowotnej.  Szacuje się, że koszty dostosowania dla organów administracji państw członkowskich związane z mobilnymi prawami jazdy oraz aktualizacją egzaminów na prawo jazdy, wyrażone jako wartość bieżąca w okresie 2025–2050, wyniosą 48,9 mln EUR w stosunku do scenariusza bazowego. Oczekuje się dodatkowych jednorazowych kosztów dostosowania w wysokości 14,3 mln EUR w związku z mobilnymi prawami jazdy oraz udoskonaleniem sieci RESPER na potrzeby egzekwowania przepisów. Oczekuje się ponadto, że w związku z transgranicznym egzekwowaniem zakazów prowadzenia pojazdów koszty egzekwowania wyniosą 26,3 mln EUR w stosunku do scenariusza bazowego, wyrażone jako wartość bieżąca w okresie 2025–2050. |
| **Czy wystąpią inne znaczące skutki?** |
| Oczekuje się, że wprowadzenie mobilnego prawa jazdy UE będzie miało korzystny wpływ na środowisko, a wartość tego wpływu szacuje się na około 130 ton tworzywa sztucznego (poliwęglanu) zaoszczędzonych rocznie.  Oczekuje się, że zaktualizowana definicja pojazdów kategorii B oraz nowe przepisy dotyczące automatycznych skrzyń biegów ułatwią przejście na pojazdy bezemisyjne.  Zwiększona harmonizacja i wzajemne uznawanie zakazów prowadzenia pojazdów powinny zapewnić równiejsze traktowanie mieszkańców UE w kwestii praw jazdy. |
| **Proporcjonalność** |
| Preferowany wariant strategiczny nie wykracza poza to, co jest potrzebne do osiągnięcia wyznaczonych celów i rozwiązania stwierdzonych problemów. |
| **D. Działania następcze** |
| **Kiedy nastąpi przegląd przyjętej polityki?** |
| Na obecnym etapie nie planuje się przeglądu. |