Dziennik Urzędowy
Unii Europejskiej

PL
Seria L

2026/2266

14.10.2026

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2026/2266

z dnia 13 października 2026 r.

ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące stosowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/2205 w odniesieniu do elektronicznych praw jazdy

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/2205 z dnia 22 października 2025 r. w sprawie praw jazdy, zmieniającą rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 oraz uchylającą dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Komisji (UE) nr 383/2012 ([1]), w szczególności jej art. 5 ust. 7,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Ramy techniczne i prawne niezbędne do wdrożenia i powszechnego stosowania elektronicznych praw jazdy, obejmujące w szczególności normy ISO/IEC 18013-5 i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014 ([2]), a także akty delegowane i wykonawcze przyjęte na podstawie tego rozporządzenia, są na bardzo zaawansowanym etapie rozwoju. W związku z tym środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu powinny wykorzystywać te ramy, opierać się na nich i być z nimi spójne.

(2) Do celów niniejszego rozporządzenia konieczne jest określenie dodatkowych definicji, uzupełniających definicje zawarte w dyrektywie (UE) 2025/2205, które zapewniają niezbędną jasność i pozwalają podmiotom wydającym prawa jazdy oraz ich posiadaczom rozróżnić procesy i działania niezbędne do administracyjnego zarządzania prawami jazdy, zgodnie z wymogami tej dyrektywy, od tych, które są niezbędne do przestrzegania zasad dotyczących technicznego i operacyjnego zarządzania elektronicznymi prawami jazdy, ustanowionych na mocy niniejszego rozporządzenia.

(3) Aby zapewnić interoperacyjność techniczną elektronicznych praw jazdy między organami wydającymi, europejskimi portfelami tożsamości cyfrowej („portfele") oraz stronami ufającymi, wszystkie elektroniczne prawa jazdy powinny być zgodne ze wspólnym zestawem specyfikacji technicznych. Specyfikacje te należy dostosować do obsługiwanych przez portfele protokołów wydawania i prezentacji oraz formatów poświadczeń, uregulowanych w szczególności w rozporządzeniu (UE) nr 910/2014 i rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2024/2982 ([3]).

(4) Spełnienie wymagań technicznych określonych w niniejszym rozporządzeniu nie powinno samo w sobie uprawniać osoby do posiadania elektronicznego prawa jazdy; prawa jazdy nie powinny być również wydawane przez nikogo innego niż właściwy organ wydający lub podmiot upoważniony do wydawania praw jazdy w jego imieniu, zgodnie z odpowiednimi obowiązującymi przepisami krajowymi oraz dyrektywą (UE) 2025/2205.

([1]) Dz.U. L, 2025/2205, 5.11.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj.

([2]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie identyfikacji elektronicznej i usług zaufania w odniesieniu do transakcji elektronicznych na rynku wewnętrznym oraz uchylające dyrektywę 1999/93/WE (Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj).

([3]) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/2982 z dnia 28 listopada 2024 r. ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014 w odniesieniu do protokołów i interfejsów, które mają być obsługiwane przez europejskie ramy tożsamości cyfrowej (Dz.U. L, 2024/2982, 4.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2982/oj).

(5) Oprócz zapewnienia zgodności z odpowiednimi specyfikacjami technicznymi mającymi zastosowanie do elektronicznych praw jazdy takie dokumenty powinny być wydawane zgodnie z wymogami mającymi zastosowanie do kwalifikowanych elektronicznych poświadczeń atrybutów, które służą jako najnowocześniejszy punkt odniesienia w zakresie wysokiego poziomu wiarygodności. Wymogi te obejmują między innymi środki organizacyjne i techniczne, ukierunkowane oceny ryzyka, polityki i praktyki w zakresie świadczenia usług oraz inne odpowiednie protokoły, których podmioty wydające elektroniczne prawa jazdy powinny przestrzegać w odniesieniu do wydawania i obsługi takich praw jazdy oraz zarządzania nimi. W przypadku kwalifikowanych dostawców usług zaufania spełnienie wymogów podlega regularnej ocenie przez niezależnych audytorów. W związku z tym elektroniczne prawa jazdy powinny być wydawane jako kwalifikowane elektroniczne poświadczenia atrybutów lub elektroniczne poświadczenia atrybutów wydane przez podmioty sektora publicznego odpowiedzialne za źródło autentyczne lub w ich imieniu zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 910/2014.

(6) Aby zapewnić wysoką jakość i wiarygodność informacji przedstawianych weryfikatorom za pośrednictwem elektronicznego prawa jazdy, należy nałożyć na organy wydające ogólny obowiązek zapewnienia, aby wszystkie dane zawarte w ważnym elektronicznym prawie jazdy były prawidłowe. Można tego dokonać w szczególności przez wydanie posiadaczowi nowego elektronicznego prawa jazdy po otrzymaniu informacji o wszelkich zmianach dotyczących danych, które mają zostać uwzględnione w istniejącym elektronicznym prawie jazdy, a także, w stosownych przypadkach, przez unieważnienie elektronicznego prawa jazdy, którego dane nie są już prawidłowe. Podobnie, zgodnie z art. 3 ust. 2 dyrektywy (UE) 2025/2205, organy wydające powinny również zapewnić, aby dane zawarte zarówno w fizycznym, jak i elektronicznym prawie jazdy wydanym tej samej osobie były w pełni równoważne w odniesieniu do uprawnień i warunków, na których osoba ta jest uprawniona do kierowania pojazdami, oraz w odniesieniu do ich ważności administracyjnej.

(7) Wszelkie przetwarzanie danych osobowych w celu wdrożenia niniejszego rozporządzenia powinno być zgodne z ramami ochrony danych w Unii, w szczególności z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 ([4]). Ponadto, w celu wzmocnienia gwarancji już ustanowionych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2555 ([5]) oraz w celu zapewnienia, by wszystkie zainteresowane strony były w odpowiednim czasie informowane o incydentach bezpieczeństwa mających wpływ na ważność lub wydawanie elektronicznych praw jazdy, należy wprowadzić dodatkowy obowiązek powiadamiania Komisji o takich incydentach we wszystkich przypadkach. Ponadto, biorąc pod uwagę, że zgodnie z niniejszym rozporządzeniem elektroniczne prawa jazdy powinny być wydawane jako kwalifikowane elektroniczne poświadczenia atrybutów lub elektroniczne poświadczenia atrybutów wydane przez podmioty sektora publicznego lub w ich imieniu, nie jest konieczne ustanawianie dalszych przepisów dotyczących organizacyjnej ochrony danych ani ogólnych środków bezpieczeństwa oprócz tych, które wynikają z samej specyfikacji. Wynika to z faktu, że ramy ustanowione dla tego rodzaju elektronicznych poświadczeń atrybutów zapewniają już pożądany poziom ochrony danych osobowych i ogólnego bezpieczeństwa, na przykład wymagając od podmiotów wydających elektroniczne prawa jazdy zagwarantowania autentyczności, integralności, ważności i niezmienności atrybutów, stosowania w swojej działalności odpowiednich środków organizacyjnych, zapewnienia identyfikowalności danych w trakcie ich cyklu życia oraz utrzymania systemu bezpieczeństwa zgodnego ze wszystkimi obowiązującymi normami.

(8) Aby w pełni wykorzystać nieodłączną wiarygodność elektronicznego prawa jazdy jako dokumentu elektronicznego, weryfikatorzy nie powinni opierać się na wskazówkach wizualnych podczas sprawdzania informacji przedstawionych przez posiadacza. W związku z tym należy nałożyć na weryfikatorów elektronicznych praw jazdy ogólny obowiązek weryfikowania autentyczności i ważności tych praw jazdy za pomocą technicznych środków weryfikacji przewidzianych w rozporządzeniu (UE) nr 910/2014. Ponadto państwa członkowskie powinny również mieć możliwość korzystania z Europejskiej Sieci Praw Jazdy utworzonej na mocy art. 15 ust. 1 dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([6]) w celu weryfikacji autentyczności i ważności elektronicznych praw jazdy, w pełni wykorzystując tę sieć, której wyraźnym celem jest ułatwienie uznawania i weryfikacji tych dokumentów niezależnie od ich formatu.

([4]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([5]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2555 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie środków na rzecz wysokiego wspólnego poziomu cyberbezpieczeństwa na terytorium Unii, zmieniająca rozporządzenie (UE) nr 910/2014 i dyrektywę (UE) 2018/1972 oraz uchylająca dyrektywę (UE) 2016/1148 (dyrektywa NIS 2) (Dz.U. L 333 z 27.12.2022, s. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

([6]) Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (Dz.U. L 403 z 30.12.2006, s. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

(9) Mając na uwadze, że sama weryfikacja techniczna zapewnia autentyczność i integralność elektronicznych praw jazdy, projektowanie elementów wizualnych powinno pozostać w gestii projektantów portfeli. Niezależnie od tego państwa członkowskie ustanawiające własne zestawy narzędzi, elementy projektu, wytyczne lub wymogi dotyczące wyglądu ich elektronicznych praw jazdy powinny powiadomić Komisję o ich treści, aby ułatwić interoperacyjność i wzajemne uznawanie takich dokumentów. Komisja powinna udostępnić te zestawy narzędzi i wytyczne innym państwom członkowskim. Komisja powinna również publikować przekazane jej przez państwa członkowskie informacje dotyczące wyglądu elektronicznych praw jazdy, tak aby ułatwić ogółowi społeczeństwa zapoznanie się z nim.

(10) Aby ułatwić weryfikację oraz zapewnić interoperacyjność i bezpieczeństwo elektronicznych praw jazdy, należy ustanowić określone przepisy dotyczące walidacji takich praw jazdy, ponieważ walidacja elektronicznego prawa jazdy umożliwia weryfikatorowi sprawdzenie, czy prawo jazdy jest autentyczne, ważne i należy do osoby, która je okazuje. Organom wydającym należy zatem zapewnić odpowiednie ramy techniczne i operacyjne, które pozwolą im dopilnować, aby elektroniczne prawa jazdy oraz zawarte w nich informacje pozostawały ważne i aktualne. Takie ramy powinny obejmować przepisy dotyczące ważności administracyjnej i technicznej elektronicznych praw jazdy, utraty przez nie ważności oraz, w przypadku gdy elektroniczne prawo jazdy zostało wydane na okres ważności technicznej dłuższy niż godzina, możliwości jego unieważnienia. Elektroniczne prawo jazdy, którego okres ważności technicznej upłynął, nie powinno z tego tylko powodu tracić ważności administracyjnej, jak określono w art. 10 ust. 2 dyrektywy (UE) 2025/2205.

(11) Unieważnienie elektronicznego prawa jazdy może być wymagane, jeżeli jest to konieczne do zapewnienia skutecznego wdrożenia takich praw jazdy. W niektórych przypadkach organy wydające powinny zatem mieć możliwość unieważnienia wydanych przez siebie elektronicznych praw jazdy, których okres ważności technicznej przekracza jedną godzinę, w tym w sytuacji, gdy unieważniono poświadczenie jednostki portfela, do której wydano elektroniczne prawo jazdy, gdy prawo jazdy zostało wymienione lub zastąpione wtórnikiem przez inne państwo członkowskie lub gdy prawo do kierowania pojazdami związane z tym prawem jazdy zostało unieważnione, cofnięte, zawieszone lub ograniczone. Cały proces unieważnienia, w tym aktualizacja wykazu unieważnionych praw jazdy lub wykazu statusów, który mają pobrać weryfikatorzy, powinien zostać zakończony jak najszybciej, a najlepiej natychmiast i automatycznie, zwłaszcza w przypadku, gdy aktualne elektroniczne prawo jazdy posiadacza nie odzwierciedla już prawidłowo jego uprawnień do kierowania pojazdami, na przykład z powodu trwającej procedury wymiany lub zatrzymania tego dokumentu. Unieważnienie samo w sobie nie powinno mieć wpływu na ważność administracyjną prawa jazdy ani na warunki, na jakich jego posiadacz jest uprawniony do kierowania pojazdami.

(12) W części C załącznika I do dyrektywy (UE) 2025/2205 wymaga się, aby informacje przekazane bezpośrednio z elektronicznego prawa jazdy przechowywanego w portfelu umożliwiały właściwym organom ustalenie uprawnień posiadacza do kierowania pojazdami, w tym wszelkich ograniczeń mających zastosowanie w Unii lub na terytorium państwa członkowskiego. W sytuacjach dotyczących kilku państw członkowskich, w których prawo jazdy powinno zostać niezwłocznie zatrzymane, przestrzeganie tego przepisu może okazać się trudne bez uregulowanej współpracy administracyjnej między odpowiednimi państwami członkowskimi. W szczególności, ponieważ urządzenia elektronicznego służącego do wyświetlania elektronicznego prawa jazdy nie można odebrać jego posiadaczowi na takich samych zasadach jak fizycznego prawa jazdy, skutki zatrzymania prawa jazdy nie mogą w przypadku elektronicznego prawa jazdy zostać skutecznie wywołane bez przepisów ustanawiających szczegółowe zasady w tym zakresie. Z uwagi na fakt, że mogłoby to poważnie utrudnić skuteczne wdrożenie dyrektywy (UE) 2025/2205 oraz interoperacyjność operacyjną elektronicznych praw jazdy, a także mogłoby negatywnie wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu drogowego, należy ustanowić specjalną procedurę umożliwiającą państwu członkowskiemu, które zamierza – na podstawie swoich przepisów krajowych – zatrzymać prawo jazdy, zwrócenie się do państwa członkowskiego wydania o umieszczenie informacji o takim zatrzymaniu w elektronicznym prawie jazdy na okres obowiązywania tego zatrzymania na terytorium państwa członkowskiego występującego z wnioskiem. Po zakończeniu okresu zatrzymania prawa jazdy państwo członkowskie wydania powinno zapewnić posiadaczowi elektroniczne prawo jazdy, które nie zawiera już informacji o zatrzymaniu.

(13) Państwa członkowskie powinny przekazywać Komisji informacje na temat swoich organów wydających elektroniczne prawa jazdy, tak aby Komisja mogła sporządzić wykaz zaufanych podmiotów wydających, zgodnie z wymogami dyrektywy (UE) 2025/2205, który umożliwia weryfikatorom automatyczne zweryfikowanie, czy elektroniczne prawo jazdy zostało wydane przez upoważniony organ wydający. Treść, którą należy zgłosić Komisji, powinna zawierać minimalny zestaw istotnych informacji. Ponadto należy również niezwłocznie informować Komisję o wszelkich zmianach takich informacji.

(14) W celu przygotowania ram wymiany praw jazdy pod kątem wprowadzenia elektronicznego prawa jazdy konieczne jest ustanowienie norm dotyczących wymiany elektronicznych praw jazdy, które zapewnią interoperacyjność operacyjną, bezproblemowe funkcjonowanie techniczne oraz bezpieczeństwo proceduralne. Przepisy te powinny zapewnić równowagę między koniecznością przestrzegania zasady „jeden posiadacz – jedno prawo jazdy", określonej w art. 10 ust. 5 dyrektywy (UE) 2025/2205 – która gwarantuje, że wymienione prawo jazdy nie może być dostępne ani wykorzystywane równocześnie z nowo uzyskanym prawem jazdy – a uzasadnionymi oczekiwaniami posiadaczy praw jazdy dotyczącymi jak najszybszego uzyskania nowego prawa jazdy. Należy zatem wprowadzić szczegółową procedurę obejmującą wszystkie możliwe scenariusze dotyczące formatów, w jakich posiadacz może posiadać i wymieniać prawo jazdy, oraz zapewniającą płynną i sprawną współpracę między państwem członkowskim dokonującym wymiany a poprzednim państwem członkowskim wydania.

(15) Podobnie elektroniczne prawa jazdy wydane przez państwa trzecie mogą również podlegać wymianie przez państwa członkowskie. Konieczne jest zatem określenie procedur, których należy przestrzegać, gdy posiadacze takich elektronicznych praw jazdy chcą je wymienić w Unii; procedury te powinny, w miarę możliwości technicznych, umożliwiać bezpieczną wymianę tych elektronicznych praw jazdy, zwiększając w ten sposób bezpieczeństwo proceduralne takich wymian oraz ogólną interoperacyjność elektronicznych praw jazdy. Procedury te powinny nie tylko ułatwiać transgraniczne korzystanie z elektronicznych praw jazdy, ale również zapewniać, by elektroniczne prawa jazdy odpowiadały ich fizycznym odpowiednikom. Powinny one również zapewniać, by posiadacze praw jazdy wydanych przez państwa trzecie nie naruszali zasady „jeden posiadacz – jedno prawo jazdy", niezależnie od formatu posiadanego prawa jazdy.

(16) Zgodnie z art. 42 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 ([7]) skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, który wydał opinię w dniu 13 lipca 2026 r.

(17) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 26 ust. 1 dyrektywy (UE) 2025/2205,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zakres stosowania

Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wydawania przez państwa członkowskie elektronicznych praw jazdy zgodnie z dyrektywą (UE) 2025/2205 i zarządzania nimi oraz, w przypadku art. 9, do wymiany elektronicznych praw jazdy wydawanych przez państwa trzecie.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

1) „obiekt bezpieczeństwa mobilnego" oznacza strukturę danych w ramach elektronicznego prawa jazdy, która służy do ochrony integralności i pochodzenia elementów danych tego elektronicznego prawa jazdy;

2) „organ wydający" oznacza organ administracji publicznej państwa członkowskiego wydania, który odpowiada za wydanie elektronicznego prawa jazdy;

3) „okres ważności technicznej" oznacza okres ważności obiektu bezpieczeństwa mobilnego;

4) „unieważnić" oznacza zakończenie ważności obiektu bezpieczeństwa mobilnego elektronicznego prawa jazdy.

([7]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 z dnia 23 października 2018 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii i swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 45/2001 i decyzji nr 1247/2002/WE (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 39, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).

Artykuł 3

Wydawanie elektronicznych praw jazdy i ich prawdziwość

1. Organy wydające zapewniają, aby wydawane przez nie elektroniczne prawa jazdy były zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w załączniku I.

2. Elektroniczne prawa jazdy wydaje się jako kwalifikowane elektroniczne poświadczenia atrybutów lub jako elektroniczne poświadczenia atrybutów wydane przez podmioty sektora publicznego odpowiedzialne za źródło autentyczne lub w ich imieniu zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 910/2014. Organy wydające zapewniają, aby do wydawania elektronicznych praw jazdy do europejskich portfeli tożsamości cyfrowej wykorzystywano protokoły i interfejsy, o których mowa w art. 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2024/2982.

3. Organy wydające zapewniają, aby informacje zawarte w ważnym elektronicznym prawie jazdy były prawidłowe.

Artykuł 4

Bezpieczeństwo i weryfikacja elektronicznych praw jazdy

1. W przypadku gdy organy wydające lub podmioty działające w ich imieniu są zobowiązane do zgłaszania incydentów bezpieczeństwa zgodnie z art. 24 ust. 2 akapit pierwszy lit. fb) rozporządzenia (UE) nr 910/2014 lub art. 23 dyrektywy (UE) 2022/2555, powiadamiają one również Komisję o tych incydentach bezpieczeństwa, jeżeli spełnione są oba następujące warunki:

a) incydent bezpieczeństwa ma wpływ na wydawanie lub ważność elektronicznych praw jazdy;

b) na podstawie tych aktów ustawodawczych Komisja nie zostałaby w innym przypadku poinformowana o tym incydencie bezpieczeństwa.

2. Weryfikację autentyczności i ważności elektronicznych praw jazdy przeprowadza się przy użyciu technicznych środków weryfikacji określonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 910/2014.

Państwa członkowskie mogą również korzystać z Europejskiej Sieci Praw Jazdy w celu weryfikacji ważności i autentyczności praw jazdy, jak określono w art. 22 ust. 1 i 2 dyrektywy (UE) 2025/2205.

Artykuł 5

Wygląd elektronicznych praw jazdy

1. Państwa członkowskie informują Komisję o wszelkich elementach graficznych, wytycznych lub wymogach, które ustanawiają w odniesieniu do wyglądu wydawanych przez nie elektronicznych praw jazdy. Komisja udostępnia te informacje pozostałym państwom członkowskim.

2. Komisja publikuje na swojej stronie internetowej wygląd elektronicznych praw jazdy w formie przekazanej jej przez państwa członkowskie.

Artykuł 6

Ważność techniczna i zarządzanie ważnością elektronicznych praw jazdy

1. Organy wydające mogą wydawać elektroniczne prawa jazdy z dowolnym okresem ważności technicznej.

Bez uszczerbku dla ważności administracyjnej prawa jazdy po upływie okresu jego ważności technicznej elektroniczne prawo jazdy traci ważność.

2. Organy wydające unieważniają wydane przez siebie elektroniczne prawo jazdy o okresie ważności technicznej przekraczającym jedną godzinę co najmniej w następujących okolicznościach:

a) gdy unieważniono poświadczenie jednostki portfela, do której wydano elektroniczne prawo jazdy;

b) gdy inne państwo członkowskie lub państwo trzecie poinformowało państwo członkowskie wydania, że posiadacz prawa jazdy złożył wniosek o wymianę swojego prawa jazdy albo został zobowiązany do jego wymiany, a to państwo członkowskie lub państwo trzecie podjęło decyzję o wymianie prawa jazdy;

c) gdy inne państwo członkowskie poinformowało państwo członkowskie wydania, że posiadacz elektronicznego prawa jazdy złożył wniosek o wydanie wtórnika swojego prawa jazdy, a to państwo członkowskie podjęło decyzję o wydaniu wtórnika prawa jazdy;

d) gdy państwo członkowskie wydania posiada informację, że prawo jazdy, uznanie jego ważności lub uprawnienie do kierowania pojazdami zostało unieważnione, cofnięte, zawieszone lub ograniczone;

e) gdy państwo członkowskie wydania zostało powiadomione przez inne państwo członkowskie o zatrzymaniu zgodnie z ust. 3 akapit pierwszy.

3. Europejska Sieć Praw Jazdy umożliwia zarządzanie elektronicznymi prawami jazdy w sytuacjach, w których prawo jazdy ma zostać zatrzymane przez właściwe organy państwa członkowskiego zgodnie z jego przepisami krajowymi. Europejska Sieć Praw Jazdy zapewnia użytkownikom, wyraźnie upoważnionym przez państwo członkowskie, w którym ma nastąpić zatrzymanie prawa jazdy, możliwość powiadomienia państwa członkowskiego wydania o takich zatrzymaniach.

Po otrzymaniu powiadomienia, o którym mowa w akapicie pierwszym, państwo członkowskie wydania:

a) niezwłocznie podejmuje działania zgodnie z procedurami określonymi w lit. b), c) i d), w tym przez jak najszybsze unieważnienie aktualnego elektronicznego prawa jazdy, jeżeli zostało ono wydane z okresem ważności technicznej przekraczającym jedną godzinę;

b) informuje użytkownika posiadającego aktualne elektroniczne prawo jazdy, że – w stosownych przypadkach – jego aktualne elektroniczne prawo jazdy zostało unieważnione lub wkrótce zostanie unieważnione oraz że do wydania dostępne jest nowe elektroniczne prawo jazdy;

c) na wniosek posiadacza wydaje mu nowe elektroniczne prawo jazdy;

d) w przestrzeni nazw zawierającej informacje niezbędne do wypełnienia pola 14 nowego elektronicznego prawa jazdy, zgodnie z częścią D pkt 5 załącznika I do dyrektywy (UE) 2025/2205, oraz wszystkich kolejnych elektronicznych praw jazdy wydawanych posiadaczowi, umieszcza następujące zdanie w swoim języku urzędowym lub w języku angielskim:

„W dniu [data zatrzymania] r. zostało zatrzymane na terytorium [znak wyróżniający UE państwa członkowskiego, które dokonało zatrzymania]. Zatrzymanie obowiązuje do dnia [zgodnie z informacją przekazaną przez państwo członkowskie, które dokonało zatrzymania, za pośrednictwem Europejskiej Sieci Praw Jazdy] r.”.

Zdanie to zamieszcza się do czasu upływu wskazanego w nim okresu.

4. Procedura określona w ust. 3 niniejszego artykułu pozostaje bez uszczerbku dla przepisów krajowych państw członkowskich dotyczących zatrzymywania praw jazdy, w szczególności w odniesieniu do możliwości zatrzymania fizycznego prawa jazdy zamiast procedur określonych w tym ustępie lub równolegle z nimi, a także bez uszczerbku dla procedur określonych w art. 15a–15 g dyrektywy (UE) 2025/2205.

Artykuł 7

Powiadomienia przekazywane Komisji

1. Do dnia 3 listopada 2027 r. państwa członkowskie przekażą Komisji informacje dotyczące organów wydających elektroniczne prawa jazdy określone w załączniku II. Informacje te przekazuje się za pośrednictwem bezpiecznego kanału elektronicznego udostępnionego przez Komisję.

2. Państwa członkowskie niezwłocznie powiadamiają Komisję o wszelkich zmianach w informacjach przekazanych zgodnie z ust. 1.

Artykuł 8

Normy dotyczące interoperacyjności technicznej, interoperacyjności w zakresie bezpieczeństwa i interoperacyjności operacyjnej w zakresie wymiany lub transgranicznego wydawania wtórników elektronicznych praw jazdy

1. W ramach krajowych procedur wymiany prawa jazdy wydanego przez inne państwo członkowskie państwo członkowskie dokonujące wymiany ma obowiązek:

a) sprawdzić, w jakich formatach wnioskodawca posiada prawo jazdy, w ramach procedur określonych w art. 13 ust. 1 dyrektywy (UE) 2025/2205;

b) po pomyślnym sprawdzeniu, o którym mowa w lit. a), powiadomić państwo członkowskie, które wydało prawo jazdy, o wymianie za pośrednictwem Europejskiej Sieci Praw Jazdy;

c) w stosownych przypadkach zażądać zwrotu fizycznego prawa jazdy wnioskodawcy w celu wymiany.

Do celów sprawdzenia, o którym mowa w akapicie pierwszym lit. a), państwo członkowskie, do którego skierowano wniosek, korzysta z informacji udostępnionych za pośrednictwem Europejskiej Sieci Praw Jazdy.

2. Po otrzymaniu powiadomienia, o którym mowa w ust. 1 akapit pierwszy lit. b), państwo członkowskie, które wydało prawo jazdy podlegające wymianie, ma obowiązek:

a) w przypadku gdy posiadacz prawa jazdy podlegającego wymianie posiada elektroniczne prawo jazdy, podjąć wszystkie poniższe działania:

   (i) ocenić, w najkrótszym możliwym terminie i zgodnie ze swoimi procedurami krajowymi, czy wniosek jest prawidłowy i czy nie zawiera oczywistych błędów;

   (ii) po pomyślnym zakończeniu oceny zgodnie z pkt (i) lub po rozwiązaniu wszelkich kwestii związanych z powiadomieniem:

      — jak najszybciej unieważnić elektroniczne prawo jazdy, jeżeli zostało ono wydane z okresem ważności technicznej przekraczającym jedną godzinę;

      — w stosownych przypadkach niezwłocznie poinformować użytkownika, że jego aktualne elektroniczne prawo jazdy zostało unieważnione lub zostanie wkrótce unieważnione;

      — niezwłocznie zobowiązać się do niewydawania ponownie elektronicznego prawa jazdy podlegającego wymianie;

   (iii) niezwłocznie poinformować państwo członkowskie dokonujące wymiany o działaniach podjętych zgodnie z pkt (ii);

b) w przypadku gdy posiadacz prawa jazdy podlegającego wymianie nie posiada elektronicznego prawa jazdy, niezwłocznie i automatycznie poinformować państwo członkowskie dokonujące wymiany o otrzymaniu powiadomienia.

3. Po otrzymaniu informacji, o których mowa w ust. 2 lit. a) pkt (iii) lub w ust. 2 lit. b) niniejszego artykułu, a także – w stosownych przypadkach – po zwrocie fizycznego prawa jazdy, państwo członkowskie dokonujące wymiany podejmuje co najmniej jedno z następujących działań:

a) udostępnia posiadaczowi wymienione elektroniczne prawo jazdy w celu jego wydania;

b) niezwłocznie wydaje fizyczne prawo jazdy zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi.

4. Zgodnie z art. 13 ust. 4 dyrektywy (UE) 2025/2205, w przypadku gdy wniosek o wydanie wtórnika prawa jazdy został złożony w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie wydania, państwo członkowskie wydające wtórnik stosuje odpowiednio procedury określone w ust. 1–3 niniejszego artykułu.

Artykuł 9

Minimalne specyfikacje w zakresie interoperacyjności technicznej, interoperacyjności w zakresie bezpieczeństwa i interoperacyjności operacyjnej na potrzeby wymiany elektronicznych praw jazdy wydawanych przez państwa trzecie

1. Niezależnie od przepisów regulujących uznawanie i wymianę praw jazdy wydanych przez państwa trzecie, w przypadku gdy państwo członkowskie przewiduje wymianę fizycznego prawa jazdy wydanego przez państwo trzecie, państwo to ustala również, czy posiadacz fizycznego prawa jazdy posiada również prawo jazdy w formacie elektronicznym.

W przypadku gdy posiadacz fizycznego prawa jazdy wydanego przez państwo trzecie posiada również prawo jazdy w formacie elektronicznym, państwo członkowskie dokonujące wymiany podejmuje oba poniższe kroki:

a) zwraca się do państwa trzeciego o unieważnienie wymienianego elektronicznego prawa jazdy oraz o niewydawanie wymienionego elektronicznego prawa jazdy ponownie jego posiadaczowi;

b) rejestruje fakt, że wymieniane prawo jazdy było dostępne w formacie elektronicznym, w krajowym rejestrze praw jazdy państwa członkowskiego dokonującego wymiany, w celu udostępnienia tej informacji za pośrednictwem Europejskiej Sieci Praw Jazdy.

2. Niezależnie od przepisów regulujących uznawanie i wymianę praw jazdy wydanych przez państwa trzecie, w przypadku gdy państwo członkowskie przewiduje wymianę elektronicznego prawa jazdy wydanego przez państwo trzecie, które nie występuje w formacie fizycznym, państwo członkowskie może uznać to elektroniczne prawo jazdy za zwrócone w rozumieniu art. 15 ust. 5 dyrektywy (UE) 2025/2205, jeżeli spełnione są wszystkie poniższe kryteria:

a) państwo trzecie, które wydało elektroniczne prawo jazdy, zobowiązuje się do zapewnienia stabilnego i wiarygodnego sposobu komunikacji z państwem członkowskim dokonującym wymiany;

b) państwo trzecie, które wydało elektroniczne prawo jazdy, przekazuje państwu członkowskiemu dokonującemu wymiany wiarygodne i możliwe do zweryfikowania informacje o formatach, w jakich posiadacz posiada prawo jazdy;

c) państwo trzecie, które wydało elektroniczne prawo jazdy, zapewnia państwu członkowskiemu dokonującemu wymiany możliwość powiadomienia tego państwa trzeciego o wymianie elektronicznego prawa jazdy w sposób wiarygodny i możliwy do zweryfikowania, o ile państwo członkowskie zdecyduje się przekazać mu te informacje;

d) państwo trzecie, które wydało elektroniczne prawo jazdy, zobowiązuje się, na wniosek państwa członkowskiego dokonującego wymiany, do niewydawania wymienionego elektronicznego prawa jazdy ponownie jego posiadaczowi oraz do jego unieważnienia w rozsądnym terminie, w sposób możliwy do zweryfikowania i nieodwołalny.

Artykuł 10

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 13 października 2026 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK I

Specyfikacje techniczne, o których mowa w art. 3

1. Format elektronicznego prawa jazdy

Organy wydające zapewniają, aby elektroniczne prawa jazdy były wydawane w formacie ISO/IEC-mdoc zgodnie ze specyfikacjami technicznymi, o których mowa w załączniku II do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2024/2979 ([1]).

2. Model danych elektronicznego prawa jazdy

Pkt 7 normy ISO/IEC 18013-5:2021 stosuje się z następującymi dostosowaniami:

1) pkt 7.2.1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Elementy danych elektronicznego prawa jazdy (mDL) są zgodne z definicjami zawartymi w tabeli 5 i należą do wskazanych przestrzeni nazw.";

2) w tabeli 5 dodaje się nową kolumnę „Przestrzeń nazw". W odniesieniu do elementów danych zawartych w normie w kolumnie „Przestrzeń nazw" dodaje się wartość „org.iso.18013.5.1";

3) dostosowuje się następujące pozycje w tabeli 5, a wszystkie pozostałe pozycje pozostają niezmienione:

Identyfikator	Dostosowana właściwość	Wartość określona w normie	Wartość, którą należy stosować zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i częścią D załącznika I do dyrektywy (UE) 2025/2205
`family_name`	Definicja	Nazwisko lub główny identyfikator posiadacza mDL. Wartość ta zawiera wyłącznie znaki z zestawu latin1[b] i ma maksymalnie 150 znaków.	Pole 1 – nazwisko posiadacza Wartość ta zawiera wyłącznie znaki z zestawu latin1[b] i ma maksymalnie 150 znaków.
`family_name`	Występowanie	M	M
`given_name`	Definicja	Imię (imiona), inne imię (imiona) lub drugorzędny identyfikator posiadacza mDL. Wartość ta zawiera wyłącznie znaki z zestawu latin1[b] i ma maksymalnie 150 znaków.	Pole 2 – inne imię/imiona posiadacza Wartość ta zawiera wyłącznie znaki z zestawu latin1[b] i ma maksymalnie 150 znaków.

([1]) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/2979 z dnia 28 listopada 2024 r. ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014 w odniesieniu do integralności i podstawowych funkcji europejskich portfeli tożsamości cyfrowej (Dz.U. L, 2024/2979, 4.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2979/oj).

Identyfikator	Dostosowana właściwość	Wartość określona w normie	Wartość, którą należy stosować zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i częścią D załącznika I do dyrektywy (UE) 2025/2205
given_name	Występowanie	M	M
birth_date	Definicja	Dzień, miesiąc i rok urodzenia posiadacza mDL. Jeśli nieznana, przybliżona data urodzenia.	Pierwsza część pola 3 – data urodzenia
birth_date	Występowanie	M	M
birth_place	Definicja	Kraj i gmina lub stan/prowincja, w której urodził się posiadacz mDL. Wartość ta zawiera wyłącznie znaki z zestawu latin1[b] i ma maksymalnie 150 znaków.	Druga część pola 3 – miejsce urodzenia Znak wyróżniający państwa członkowskiego określony w części D pkt 1 załącznika I do dyrektywy (UE) 2025/2205 lub stan, prowincja, dystrykt lub obszar lokalny lub gmina, miasto, miejscowość lub wieś, w której(-ym) urodził się użytkownik, którego dotyczą dane identyfikujące osobę, lub, jeżeli nie została jeszcze uwzględniona, jakakolwiek inna wartość znajdująca się w fizycznym prawie jazdy. Wartość ta zawiera wyłącznie znaki z zestawu latin1[b] i ma maksymalnie 150 znaków.
birth_place	Występowanie	O	M
issue_date	Definicja	Data wydania mDL	Pole 4a – data wydania prawa jazdy
issue_date	Format kodowania	tdate lub fulldate	fulldate
issue_date	Występowanie	M	M
expiry_date	Definicja	Data wygaśnięcia mDL	Pole 4b – data ważności prawa jazdy
expiry_date	Format kodowania	tdate lub fulldate	fulldate
expiry_date	Występowanie	M	M

Identyfikator	Dostosowana właściwość	Wartość określona w normie	Wartość, którą należy stosować zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i częścią D załącznika I do dyrektywy (UE) 2025/2205
issuing_authority	Definicja	Nazwa organu wydającego. Wartość ta zawiera wyłącznie znaki z zestawu latin1[b] i ma maksymalnie 150 znaków.	Pole 4c – nazwa organu wydającego Wartość ta zawiera wyłącznie znaki z zestawu latin1[b] i ma maksymalnie 150 znaków.
issuing_authority	Występowanie	M	M
administrative_number	Definicja	Numer kontrolny audytu nadany przez organ wydający. Wartość ta zawiera wyłącznie znaki z zestawu latin1[b] i ma maksymalnie 150 znaków.	Pole 4d – numer inny niż w polu 5, do celów administracyjnych Wartość ta zawiera wyłącznie znaki z zestawu latin1[b] i ma maksymalnie 150 znaków.
administrative_number	Występowanie	O	O
document_number	Definicja	Numer nadany lub obliczony przez organ wydający. Wartość ta zawiera wyłącznie znaki z zestawu latin1[b] i ma maksymalnie 150 znaków.	Pole 5 – numer prawa jazdy Wartość ta zawiera wyłącznie znaki z zestawu latin1[b], w tym litery, i ma maksymalnie 150 znaków.
document_number	Występowanie	M	M
Portrait	Definicja	Reprodukcja portretu posiadacza mDL. Zob. 7.2.2.	Pole 6 – zdjęcie posiadacza Zob. 7.2.2.
Portrait	Występowanie	M	M
signature_usual_mark	Definicja	Obraz podpisu lub skrótu podpisu posiadacza mDL, zob. 7.2.7.	Pole 7 – podpis posiadacza Zob. 7.2.7.
signature_usual_mark	Występowanie	O	O

Identyfikator	Dostosowana właściwość	Wartość określona w normie	Wartość, którą należy stosować zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i częścią D załącznika I do dyrektywy (UE) 2025/2205
resident_address	Definicja	Miejsce zamieszkania posiadacza mDL lub miejsce, w którym można się z nim skontaktować (ulica/numer domu, gmina itp.). Wartość ta zawiera wyłącznie znaki z zestawu latin1[b] i ma maksymalnie 150 znaków.	Pole 8 – miejsce stałego zamieszkania lub adres korespondencyjny posiadacza Wartość ta zawiera wyłącznie znaki z zestawu latin1[b] i ma maksymalnie 150 znaków.
resident_address	Występowanie	O	O

4) w tabeli 5 dodaje się następujące wiersze:

Przestrzeń nazw	Identyfikator	Znaczenie	Definicja	Występowanie	Format kodowania
org.iso.18013.5.1.EU	driving_privileges_eu	Kategorie pojazdów i ograniczenia/warunki	Pole 9 – kategorie pojazdów, do kierowania którymi posiadacz jest uprawniony Pole 10 – data pierwszego wydania w odniesieniu do każdej kategorii, o ile jest dostępna Pole 11 – data ważności każdej kategorii Pole 12 – dodatkowe informacje lub ograniczenia w formie kodu, zgodnie ze specyfikacją w części E załącznika I do dyrektywy (UE) 2025/2205.	M	DrivingPrivilegesEU Zob. 7.2.4.
org.iso.18013.5.1.EU	administrative_information	Pole 14, zgodnie z częścią D załącznika I do dyrektywy (UE) 2025/2205	Pole 14 – wpis państwa członkowskiego wydania dotyczący informacji istotnych dla administrowania prawem jazdy lub dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego.	O	tstr

Przestrzeń nazw	Identyfikator	Znaczenie	Definicja	Występowanie	Format kodowania
			Informacje te mogą w szczególności opierać się na danych otrzymanych od innego państwa członkowskiego i mogą obejmować unieważnienie, cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie uprawnień kierowcy pojazdu mechanicznego do kierowania pojazdami lub jego prawa jazdy, takie jak ograniczenia odnoszące się do określonych kategorii lub do terytorium określonych państw członkowskich. W przypadku specjalnej pisemnej zgody posiadacza można zamieścić w tym polu również informację niezwiązaną z administrowaniem prawem jazdy lub bezpieczeństwem ruchu drogowego; zamieszczenie takiej dodatkowej informacji nie ma w żaden sposób wpływu na wykorzystanie takiego dokumentu jako prawa jazdy.		

5) w pkt 7.2.4 dodaje się tekst w brzmieniu:
„Struktura uprawnień do kierowania pojazdami w Unii Europejskiej zawiera informacje opisujące uprawnienia posiadacza do kierowania pojazdami zgodnie z dyrektywą (UE) 2025/2205.
Strukturę uprawnień do kierowania pojazdami w Unii Europejskiej koduje się w formacie CBOR i formatuje następująco:

```
DrivingPrivilegesEU = [
    * DrivingPrivilegeEU
]


DrivingPrivilegeEU = {
    „vehicle_category_code”: tstr   ;  Kod kategorii prawa jazdy
                                       zgodnie z art. 6
                                       dyrektywy (UE) 2025/2205
```

```
    ? „issue_date”: full-date        ; Data pierwszego wydania prawa jazdy
                                       danej kategorii
                                           [obowiązkowa, chyba że
                                           niedostępna]
    „expiry_date”: full-date         ; Data ważności prawa jazdy danej
                                       kategorii
    ? „codes”: [+ CodeEU]
}


CodeEU = {
    „code”: tstr                     ; Kod zgodnie z częścią E załącznika I do
                                           dyrektywy (UE) 2025/2205
    ? „sign”: tstr                   ; Znak zgodnie z załącznikiem A do normy
                                       ISO/IEC 18013-2
    ? „value”: tstr                  ; Wartość zgodnie z załącznikiem A do
                                       normy ISO/IEC 18013-2
}
```

Para »sign«, jeżeli występuje, ma wartość »<«, »=«, »>« lub prawidłową kombinację tych znaków. Jeżeli występuje para »sign«, musi również występować para »value«. Wartość musi być liczbą dziesiętną zakodowaną jako ciąg tekstowy. Jednostkę, w której wyraża się wartość, podaje się w definicji podkategorii pojazdu albo w opisie kodu.

UWAGA 3 Struktura `DrivingPrivilegesEU` może być pustą tablicą.

Jeżeli wśród kategorii pojazdów, do kierowania którymi posiadacz jest uprawniony, znajduje się kategoria niewymieniona w art. 6 dyrektywy (UE) 2025/2205, kategoria ta może zostać uwzględniona w przestrzeni nazw właściwej dla danego państwa członkowskiego, zgodnie z wymogami dotyczącymi krajowych przestrzeni nazw określonymi w pkt 7.2.8.”.

ZAŁĄCZNIK II

Powiadomienia dotyczące informacji na temat organów wydających elektroniczne prawa jazdy oraz mechanizmów umożliwiających uwierzytelnianie i walidację elektronicznych praw jazdy

Państwa członkowskie przekazują Komisji następujące informacje dotyczące każdego organu wydającego elektroniczne prawa jazdy:

a) nazwę organu wydającego;

b) w stosownych przypadkach – numer rejestracyjny organu wydającego;

c) kod kraju państwa członkowskiego, w którym ma siedzibę organ wydający;

d) adres e-mail oraz numer telefonu kontaktowego organu wydającego w sprawach związanych z wydawanymi przez niego elektronicznymi prawami jazdy;

e) adres URL strony internetowej zawierającej zasady i warunki organu wydającego, mające zastosowanie do udostępniania wydawanych przez niego elektronicznych praw jazdy i korzystania z nich;

f) w stosownych przypadkach – adres URL strony internetowej zawierającej dodatkowe informacje na temat organu wydającego;

g) wyniki testów interoperacyjności, zgodnie ze wzorem, który ma zostać udostępniony przez Komisję;

h) jeden lub więcej certyfikatów z kodem kraju odpowiadającym kodowi kraju państwa członkowskiego, o którym mowa w lit. c), oraz zgodnych z pkt 7 lub 8 normy ETSI TS 119 412-6 w wersji 1.2.1 (2026-04) [1], które mogą być wykorzystane do weryfikacji podpisu lub pieczęci umieszczonych przez organ wydający na wydawanych przez niego elektronicznych prawach jazdy, a których poświadczone dane identyfikacyjne obejmują nazwę oraz, w stosownych przypadkach, numer rejestracyjny organu wydającego, określone odpowiednio w lit. a) i b).

[1] Podpisy elektroniczne i infrastruktura zaufania (ESI); Profile certyfikatów; Część 6: Wymagania dotyczące profili certyfikatów dla dostawców PID, portfela, EAA, QEAA i PSBEAA.