



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 1 marca 2023 r.
(OR. pl)

6795/23

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0053 (COD)

TRANS 74
IA 29
CODEC 253

WNIOSEK

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Data otrzymania: 1 marca 2023 r.

Do: Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej

Nr dok. Kom.: COM(2023) 127 final

Dotyczy: Wniosek dotyczący DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie praw jazdy, zmieniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 oraz uchylająca dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Komisji (UE) nr 383/2012

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2023) 127 final.

Zał.: COM(2023) 127 final



Bruksela, dnia 1.3.2023 r.
COM(2023) 127 final

2023/0053 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie praw jazdy, zmieniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 oraz uchylająca dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Komisji (UE) nr 383/2012

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SEC(2023) 350 final} - {SWD(2023) 128 final} - {SWD(2023) 129 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy gruntownej rewizji przepisów Unii dotyczących praw jazdy. Stanowi on trzecią rewizję tych przepisów, wprowadzonych po raz pierwszy w 1980 r. dyrektywą 80/1263/EWG¹, a następnie drugą dyrektywą 91/439/EWG w sprawie praw jazdy² i trzecią dyrektywą 2006/126/WE w sprawie praw jazdy^{3,4}.

• Przyczyny i cele wniosku

W ciągu ostatnich 20 lat bezpieczeństwo ruchu drogowego w UE znacznie się poprawiło. Liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych spadła o 61,5 %, z około 51 400 w 2001 r. do około 19 800 w 2021 r. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego nie okazała się jednak tak duża, jak jest to konieczne. Spowolnienie spadku liczby ofiar śmiertelnych na drogach, które pojawiło się w 2014 r., skłoniło ministrów transportu w UE do wydania na nieformalnym posiedzeniu Rady ds. Transportu w Valletcie w marcu 2017 r. oświadczenia ministerialnego w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego⁵, w którym państwa członkowskie wezwały Komisję do zbadania możliwości wzmocnienia unijnych ram prawnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, aby zmniejszyć liczbę śmiertelnych ofiar wypadków drogowych.

W ramach trzeciego pakietu na rzecz mobilności z maja 2018 r., Komisja wydała „strategiczny plan działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego”⁶, w którym wezwała do przyjęcia nowego podejścia, aby przeciwdziałać stagnacji, jeśli chodzi o dane liczbowe dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE, i zbliżyć się do długoterminowego celu, którym jest brak śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w UE do 2050 r. („wizja zero”). W czerwcu 2019 r. Komisja opublikowała ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 – Kolejne kroki w kierunku realizacji „wizji zero”⁷. We wspomnianych ramach Komisja zaproponowała nowe cele przejściowe zakładające zmniejszenie o 50 % liczby ofiar śmiertelnych w latach 2020–2030 oraz ograniczenie w tym okresie liczby poważnych urazów również o 50 %, zgodnie z zaleceniami z oświadczenia z Valletty.

¹ Dz.U. L 375 z 31.12.1980, s. 1. [EUR-Lex - 31980L1263 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

² Dz.U. L 237 z 24.8.1991, s. 1. [EUR-Lex - 31991L0439 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³ Dz.U. L 403 z 30.12.2006, s. 18. [EUR-Lex - 02006L0126-20201101 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

⁴ W pierwszej dyrektywie w sprawie praw jazdy (dyrektywa 80/1263/EWG) wprowadzono pierwszy w UE zestaw przepisów dotyczących harmonizacji krajowych systemów praw jazdy, w szczególności w drodze wprowadzenia wspólnotowego wzoru prawa jazdy, wstępnego zdefiniowania kategorii pojazdów oraz określenia warunków, na jakich prawa jazdy mogą być wydawane lub wymieniane w całej UE. Przepisy te dopracowano i rozszerzono w drugiej dyrektywie w sprawie praw jazdy (dyrektywa 91/439/EWG). Co najważniejsze, ustanowiono wzajemne uznawanie praw jazdy wydawanych przez państwa członkowskie oraz wprowadzono wymogi w zakresie dolnej granicy wieku warunkującej możliwość uzyskania prawa jazdy. Trzecią dyrektywę w sprawie praw jazdy (dyrektywa 2006/126/WE) zatwierdzono w grudniu 2006 r., a w latach 2009–2020 była ona zmieniana jedenaście razy, głównie w celu poprawy harmonizacji wspólnych norm i wymogów, a także dostosowania jej do rozwoju technologicznego.

⁵ Zob.: https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; w czerwcu 2017 r. Rada przyjęła konkluzje w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego potwierdzające oświadczenie z Valletty (zob. dok. 9994/17).

⁶ Załącznik I do COM(2018) 293 final (Europa w ruchu. Zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, połączona i ekologiczna); [EUR-Lex - 52018DC0293 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

⁷ SWD(2019) 283 final. <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>

W przyjętej w 2020 r. kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności⁸ Komisja powtórzyła cel polegający na osiągnięciu zerowej liczby wypadków śmiertelnych we wszystkich rodzajach transportu w UE do 2050 r., a także zapowiedziała zmianę dyrektywy w sprawie praw jazdy, m.in. w celu uwzględnienia innowacji technologicznych, w tym mobilnych praw jazdy, w ramach inicjatywy przewodniej 10 – Poprawa bezpieczeństwa i ochrony transportu. W październiku 2021 r. Parlament Europejski przyjął rezolucję w sprawie ram polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030⁹, wzywając Komisję do dalszego promowania bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności dzięki wyższym standardom szkolenia kierowców.

Niniejszy wniosek zapowiedziano w programie prac Komisji na 2022 r. w załączniku II (inicjatywy w ramach programu REFIT) w ramach nagłówka „Nowy impuls dla demokracji europejskiej”¹⁰ i stanowi on realizację Programu lepszego stanowienia prawa¹¹, zapewniając, aby obowiązujące prawodawstwo było prostsze i jasne, nie powodowało niepotrzebnych obciążeń i dotrzymywało kroku zmianom politycznym, społecznym i technologicznym.

W UE i innych państwach członkowskich EOG obowiązują i są stosowane ramy dotyczące praw jazdy, które należą do najbardziej zaawansowanych na świecie. Obejmują one łącznie ponad 250 mln kierowców. Podstawą tych ram jest dyrektywa w sprawie praw jazdy, w której określono wspólne środki prawne w zakresie uznawania i wydawania praw jazdy w Unii Europejskiej. Ich celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i ułatwienie swobodnego przepływu obywateli na terenie UE. Wraz ze swobodą przemieszczania się ustanowioną dzięki jednolitemu rynkowi europejskiemu przepisy UE dotyczące praw jazdy przyczyniły się do ułatwienia podróży transgranicznych i uprościły zmianę miejsca zamieszkania obywatelom osiedlającym się w innym państwie członkowskim. Obywatele wciąż napotykają jednak na niespójności między podejściami krajowymi, co z kolei wpływa na ich uprawnienia do kierowania pojazdami. Muszą się również mierzyć z niedociągnięciami i trudnościami w wykonywaniu dyrektywy.

Podstawą niniejszej inicjatywy jest dyrektywa 2006/126/WE, której celem była poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i ułatwienie swobodnego przemieszczania się poprzez:

- wprowadzenie jednolitego unijnego wzoru prawa jazdy, obowiązkowego dla wszystkich kierowców od 2033 r., w celu zapewnienia większej ochrony przed oszustwami i fałszerstwami;
- określenie kategorii praw jazdy według typów pojazdów i dolnych granic wieku warunkujących możliwość ich prowadzenia;
- obowiązkowe administracyjne przedłużanie okresu ważności wszystkich nowych praw jazdy co 10 lat;
- uproszczenia obciążeń administracyjnych nakładanych na kierowców zmieniających miejsce zamieszkania na inne państwo członkowskie;
- stosowanie wspólnych minimalnych standardów dotyczących umiejętności, wiedzy oraz fizycznej i psychicznej zdolności kierowców do kierowania pojazdami;
- stopniowanie dostępu do motocykli o dużej mocy na podstawie dolnej granicy wieku i wcześniejszego doświadczenia w kierowaniu motocyklami o mniejszej mocy;

⁸ COM(2020) 789 final. [EUR-Lex - 52020DC0789 - PL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

⁹ P9_TA(2021)0407. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_EN.pdf

¹⁰ COM(2021) 645 final. [EUR-Lex - 52021DC0645 - PL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

¹¹ SWD(2021) 305 final. [Better regulation \[Lepsze stanowienie prawa\] \(europa.eu\)](#)

- utworzenie sieci wymiany informacji dotyczących praw jazdy pomiędzy organami krajowymi (RESPER).

W sprawozdaniu z oceny skutków¹² potwierdzono potrzebę aktualizacji przepisów Unii regulujących prawa jazdy w celu wsparcia działań na rzecz zmniejszenia liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych i poważnych urazów oraz dalszej redukcji obciążeń administracyjnych i przeszkód hamujących swobodny przepływ obywateli na terenie UE. W wielu poważnych kolizjach, których skutkiem są ofiary śmiertelne, znaczny uszczerbek na zdrowiu i obrażenia bez skutku śmiertelnego, ważną rolę odgrywają umiejętności, wiedza, zachowanie i kondycja zdrowotna kierowcy, a wciąż jest zbyt wielu posiadaczy praw jazdy, których obecność na drogach UE stanowi zagrożenie w związku z brakiem sprawności niezbędnej do kierowania pojazdami. Ocena *ex-post*¹³ wykazała, że obecna kontrola oparta na wieku nie jest już postrzegana jako najbardziej odpowiednia. Chociaż istnieją dowody na potencjalne pogorszenie stanu fizycznego w związku z wiekiem, w niektórych badaniach stwierdzono, że określone schorzenia, takie jak nadużywanie substancji, choroby psychiczne, padaczka i cukrzyca, choroby serca i bezdech senny, nie muszą być związane z wiekiem. Są one jednak czynnikami bardziej istotnymi niż wiek, jeżeli chodzi o kondycję zdrowotną niezbędną do kierowania pojazdami.

Umiejętności, wiedza, świadomość ryzyka i doświadczenie kierowców pozostają ograniczone, szczególnie w przypadku początkujących kierowców. Większa liczba wypadków i ofiar śmiertelnych z udziałem początkujących kierowców wskazuje na to, że wymogi dotyczące wydawania praw jazdy nie są w pełni dostosowane do celów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto stopniowe wprowadzanie nowych technologii, takich jak zaawansowane systemy wspierania kierowców, a w przyszłości pojazdy zautomatyzowane, będzie miało istotny wpływ na użytkowanie pojazdów. Chociaż takie technologie mają potencjał dotyczący poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i przyczynienia się do bardziej inkluzywnej mobilności, wiążą się również z nowymi wyzwaniem dla kierowców odnośnie do umiejętności i wiedzy na temat nowych funkcji, które to kwestie nie są objęte obecną dyrektywą.

Jeżeli chodzi o przeszkody dotyczące swobodnego przepływu osób, nadal obowiązują niepotrzebne lub nieuzasadnione procedury niezbędne do uzyskania prawa jazdy lub wykonywania lub utrzymania uprawnień do kierowania pojazdami w innym państwie UE, w przypadku gdy kierowcy uzyskują prawo jazdy, korzystają z niego, otrzymują wtórnik prawa jazdy, przedłużają okres ważności prawa jazdy lub wymieniają je. W ostatecznym rozrachunku utrudnia to ich przemieszczanie się w obrębie UE. Zgodnie z oceną niektóre środki przewidziane w dyrektywie (takie jak koncepcja stałego zamieszkania) okazały się trudne do zastosowania i mogły prowadzić do dużego obciążenia administracyjnego lub stanowiły przeszkodę dla realizacji zasady swobodnego przepływu. Obywatele posiadający dobrze udokumentowane uprawnienia do kierowania pojazdami, którzy napotykać na takie bariery, mogą w praktyce pozostawać bez prawa jazdy do sześciu miesięcy lub nawet dłużej. Obecna dyrektywa może ponadto w niektórych przypadkach uniemożliwić obywatelom Unii uzyskanie prawa jazdy w państwach UE, gdy ich znajomość języka lokalnego jest niewystarczająca, a w krajach tych podczas egzaminów nie można korzystać z usług tłumacza ustnego. Nie istnieją ponadto wspólne zasady dotyczące wymiany praw jazdy wydanych przez państwa trzecie, gdy posiadacz prawa jazdy ustanawia swoje miejsce zamieszkania w Unii Europejskiej, a unijne prawa jazdy uzyskane w jednym państwie członkowskim

¹² SWD(2023) 128 final.

¹³ SWD(2022) 17 final. [EUR-Lex - 52022SC0017 - PL - EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eur-lex.do?uri=CELEX:52022SC0017:PL)

w drodze wymiany prawa jazdy wydanego w państwie trzecim mogą stracić ważność w przypadku, gdy osoba ta przenosi swoje miejsce zamieszkania do innego państwa członkowskiego.

Szereg państw członkowskich wprowadziło ponadto lub planuje wprowadzić¹⁴ krajowe mobilne (cyfrowe) prawa jazdy, którym nie towarzyszy wydanie fizycznego dokumentu (tj. karty). Ponieważ w obecnej dyrektywie ustanowiono zasadę wzajemnego uznawania jedynie w odniesieniu do fizycznych praw jazdy, mobilne prawa jazdy pozostaną zatem ważne wyłącznie na terytorium państwa wydającego. W związku z powyższym obecne ramy stanowią przeszkodę w czerpaniu korzyści z transformacji cyfrowej transportu drogowego na poziomie europejskim i utrudniają realizację zasady swobodnego przepływu w całej Unii.

Nowy wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie praw jazdy bazuje na celach poprzedniej dyrektywy, a mianowicie poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ułatwieniu realizacji zasady swobodnego przepływu, ale odpowiada również na potrzebę wzmocnienia zrównoważonego charakteru i transformacji cyfrowej transportu drogowego. Wniosek ma również zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia celów zrównoważonego rozwoju¹⁵, przyczynia się bowiem do tego, aby do 2030 r. uczynić miasta i osiedla ludzkie bezpiecznymi, odpornymi i zrównoważonymi oraz sprzyjającymi włączeniu społecznemu oraz zapewnić wszystkim ludziom dostęp do bezpiecznych, przystępnych cenowo, spełniających kryteria dostępności i trwałych systemów transportu. Zwraca się w nim również szczególną uwagę na potrzeby w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich grup społecznych – zwłaszcza niechronionych uczestników ruchu drogowego, takich jak piesi, rowerzyści, użytkownicy dwukołowych pojazdów silnikowych, użytkownicy urządzeń transportu osobistego oraz osoby z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej możliwości poruszania się i orientacji¹⁶. Dzięki włączeniu nowych przepisów dotyczących automatycznych skrzyń biegów oraz zwiększeniu masy całkowitej większości pojazdów bezemisyjnych w kategorii B wniosek ułatwi upowszechnienie takich pojazdów, przyczyniając się w ten sposób do realizacji celów Europejskiego prawa o klimacie¹⁷ oraz ambicji Europejskiego Zielonego Ładu polegającej na zapewnieniu do 2050 r. środowiska wolnego od szkodliwych zanieczyszczeń¹⁸.

Nowy wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie praw jazdy jest spójny z rozporządzeniem w sprawie jednolitego portalu cyfrowego¹⁹, które zapewnia dostęp online do informacji, usług wsparcia i rozwiązywania problemów oraz procedur administracji elektronicznej za pośrednictwem portalu „Twoja Europa”. Informacje, które reguluje wniosek, są już zawarte w załączniku I do rozporządzenia w sprawie jednolitego portalu cyfrowego. Aby jeszcze

¹⁴ Już dostępne (Hiszpania, Dania, Grecja, Polska, Portugalia) i rozważane (Austria, Belgia, Cypr, Estonia, Finlandia, Niemcy, Irlandia, Włochy, Litwa, Luksemburg, Niderlandy, Szwecja) według informacji pochodzących z nieformalnego dokumentu EKG ONZ nr 10 z dnia 13 września 2022 r. i działań konsultacyjnych.

¹⁵ https://sdgs.un.org/#goal_section

¹⁶ Cel 11 i zadanie 11.2 Agendy ONZ na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030 (<https://sdgs.un.org/2030agenda>)

¹⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1) [EUR-Lex - 32018R1724 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eur-lex-content/summary/?uri=CELEX:32018R1724-EN-20210630-01-20210630)

¹⁸ COM(2021) 400 final. [EUR-Lex - 52021DC0400 - PL - EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eur-lex-content/summary/?uri=CELEX:52021DC0400-PL-20210630-01-20210630)

¹⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 z dnia 2 października 2018 r. w sprawie utworzenia jednolitego portalu cyfrowego w celu zapewnienia dostępu do informacji, procedur oraz usług wsparcia i rozwiązywania problemów, a także zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 1). [EUR-Lex - 32018R1724 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eur-lex-content/summary/?uri=CELEX:32018R1724-EN-20181002-01-20181002)

bardziej zmniejszyć obciążenia administracyjne, zmieniony zostanie załącznik II do dyrektywy w sprawie praw jazdy w celu zapewnienia, aby procedura administracyjna proponowana obywatelom danego państwa i osobom w nim zamieszkałym, była dostępna całkowicie przez internet.

Celem inicjatywy jest zatem poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i ułatwienie swobodnego przepływu osób w Unii Europejskiej, a jednocześnie przyczynienie się do zrównoważonego transportu drogowego i jego transformacji cyfrowej poprzez:

- *Podniesienie poziomu umiejętności, wiedzy i doświadczenia kierowców oraz ograniczenie i karanie niebezpiecznych zachowań.* Przepisy dotyczące szkolenia, egzaminowania i okresów próbnych dla kierowców zapewnią, aby zwłaszcza młodzi i początkujący kierowcy nabyli umiejętności, wiedzę, doświadczenie i świadomość ryzyka niezbędne do bezpiecznego kierowania pojazdami. Wszyscy kierowcy powinni ponadto czerpać korzyści z poprawy poziomu umiejętności i wiedzy na temat zaawansowanych technologii wykorzystujących potencjał innowacji w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska, jak również na temat zapewnienia bezpiecznego współlistnienia ruchu zmotoryzowanego i aktywnych rodzajów transportu. Kierowcy powinni ponosić odpowiedzialność we wszystkich państwach członkowskich za swoje niebezpieczne zachowanie za kierownicą, co ma przyczynić się do stworzenia środowiska sprzyjającego poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- *Zapewnienie w całej UE odpowiedniej fizycznej i psychicznej zdolności kierowców do kierowania pojazdami.* Przepisy dotyczące fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami przez osoby niebędące kierowcami zawodowymi zostaną udoskonalone i zaktualizowane z uwzględnieniem najnowszego rozwoju technologicznego oraz zgodnie z modelem niepełnosprawności opartym na prawach człowieka²⁰. Wzmocniony zostanie ponadto proces profilaktycznych badań medycznych w całej Unii, aby skuteczniej przyczynić się do realizacji celów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- *Usunięcie nieadekwatnych lub niepotrzebnych barier, jakie napotykają kandydaci ubiegający się o prawo jazdy i posiadacze praw jazdy.* Wciąż istnieje szereg barier w zakresie dostępu kierowców do uzyskania prawa jazdy i uznawania ich uprawnień do kierowania pojazdami, co z kolei utrudnia swobodne przemieszczanie się w UE: są to trudności z egzaminami na prawo jazdy wynikające z nieznajomości języków, odmienne przepisy dotyczące określania miejsca stałego zamieszkania osób zamieszkałych w UE lub nieciągłość niektórych uprawnień do kierowania pojazdami podczas podróży i zmiany miejsca zamieszkania w UE. Oczekuje się, że wyeliminowanie tych barier pomoże również rozwiązać problem obecnego niedoboru kierowców, w szczególności kierowców samochodów ciężarowych, bez uszczerbku dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Należy ponadto wprowadzić dalszą harmonizację w zakresie ważności praw jazdy, a także mobilne prawa jazdy.

Bardziej szczegółowe informacje na temat uwzględnienia powyższych celów i związanych z nimi problemów w inicjatywie przedstawiono w rozdziale 3 niniejszego uzasadnienia.

²⁰ Konwencja ONZ o prawach osób niepełnosprawnych z dnia 13 grudnia 2006 r., której UE jest stroną od 21 stycznia 2011 r.

Aby zapewnić spójne podejście pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego w odniesieniu do transgranicznego egzekwowania przepisów ruchu drogowego, ustanawia się pakiet negocjacyjny obejmujący trzy inicjatywy: oprócz niniejszego wniosku obejmuje on również wniosek dotyczący dyrektywy zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego (dyrektywa w sprawie transgranicznego egzekwowania przepisów)^{21,22} oraz wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie ogólnounijnych skutków niektórych zakazów prowadzenia pojazdów²³.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Proponowana zmiana jest spójna z innymi przepisami UE dotyczącymi bezpieczeństwa ruchu drogowego: dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób^{24,25}; dyrektywą (UE) 2015/413²⁶; oraz z tzw. „rozporządzeniem w sprawie bezpieczeństwa ogólnego”^{27,28}. Jest również zgodna z ramami polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 – Kolejne kroki w kierunku realizacji „wizji zero”²⁹.

Inicjatywa jest również zgodna z dyrektywą w sprawie transgranicznego egzekwowania przepisów. W kontekście wzajemnej pomocy (art. 15) dyrektywa w sprawie praw jazdy przewiduje również utworzenie sieci wymiany informacji na temat praw jazdy (RESPER), która może być wykorzystywana do wdrażania – i kontroli przestrzegania – dyrektywy w sprawie praw jazdy, dyrektywy w sprawie kwalifikacji i szkolenia kierowców zawodowych oraz dyrektywy w sprawie transgranicznego egzekwowania przepisów. Z powodu brzmienia art. 15 dyrektywy w sprawie praw jazdy brak jest obecnie pewności prawa w kwestii tego, czy sieć RESPER może być wykorzystywana do celów dyrektywy w sprawie transgranicznego egzekwowania przepisów (bazującej na systemie EUCARIS), która w jej art. 4 ust. 4 zawiera poza tym wymóg, aby państwa członkowskie zapewniły, by wymiana informacji dokonywana na jej podstawie była prowadzona „bez wymiany danych z udziałem innych baz danych, które nie są wykorzystywane do celów niniejszej dyrektywy”. W związku z tym zdecydowana większość organów ścigania nie wykorzystuje sieci RESPER do celów kontroli.

²¹ COM(2023) 126 final.

²² Dz.U. L 68 z 13.3.2015, s. 9. [EUR-Lex - 32015L0413 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

²³ COM(2023) 128 final.

²⁴ Dz.U. L 330 z 23.12.2022, s. 46. [EUR-Lex - 32022L2561 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

²⁵ W której ustanawia się szczególnie przepisy dotyczące kwalifikacji i szkolenia kierowców zawodowych tych pojazdów.

²⁶ Zapewniającą ułatwienia w zakresie wymiany informacji między państwami członkowskimi w przypadku przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego popełnionych przez kierujących pojazdami zarejestrowanymi w innym państwie członkowskim.

²⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego (Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1). [EUR-Lex - 02019R2144-20220905 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

²⁸ W którym przewiduje się obowiązkowe wyposażenie nowych pojazdów w zaawansowane funkcje bezpieczeństwa.

²⁹ SWD(2019) 283 final. <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>

Rewizja dyrektywy w sprawie transgranicznego egzekwowania przepisów dokonywana jest równolegle z rewizją dyrektywy w sprawie praw jazdy, zarówno z przyczyn prawnych, jak i ze względu na spójność. Rozważa się w tym kontekście zniesienie ograniczeń dotyczących wykorzystywania innych baz danych. Uzyskanie dostępu do sieci RESPER na potrzeby egzekwowania przepisów będzie możliwe na warunkach określonych w dyrektywie w sprawie praw jazdy, w wyniku czego oczekuje się skutecznych dochodzeń dotyczących większej liczby przestępstw i wykroczeń. Rewizja dyrektywy w sprawie praw jazdy zapewni ponadto wyjaśnienie wszystkich przypadków użycia, które wymagają dostępu do sieci RESPER w kontekście egzekwowania prawa, w celu całkowitego wyeliminowania niepewności prawa.

Proponuje się ujęcie w oddzielnym akcie przepisów dotyczących ogólnounijnych skutków niektórych zakazów prowadzenia pojazdów. Obejmie on transgraniczne egzekwowanie takich decyzji, konsekwencje wydawania pozostaną natomiast przedmiotem niniejszej inicjatywy.

Niniejszy wniosek jest również częścią Europejskiego Roku Umiejętności, którego celem jest promowanie uczenia się przez całe życie, wzmocnienie konkurencyjności unijnych przedsiębiorstw oraz wspieranie w sposób sprawiedliwy społecznie transformacji ekologicznej i cyfrowej.

• **Spójność z innymi politykami Unii**

Dyrektywa w sprawie praw jazdy reguluje uprawnienia do kierowania pojazdami według kategorii pojazdów. Niektóre kategorie definiuje się przez odniesienie do przepisów UE:

- dyrektywy Rady 96/53/WE ustanawiającej maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym³⁰, umożliwiającej ustalenie typów pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym;
- rozporządzenia (UE) nr 168/2013 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców³¹, umożliwiającego ustalenie typów motorowerów, motocykli, trzykołowych pojazdów silnikowych i czterokołowców.

W niniejszej dyrektywie określa się dolne granice wieku warunkujące możliwość uzyskania prawa jazdy przez przyszłych kierowców zawodowych, którzy podlegają dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób³².

Ponadto do wymiany informacji dotyczących praw jazdy mają zastosowanie również przepisy dotyczące ochrony danych osobowych – w szczególności rozporządzenie (UE) 2016/679 w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych (ogólne rozporządzenie o ochronie danych)³³.

Komisja przyjęła 3 czerwca 2021 r. wniosek³⁴ dotyczący zmiany rozporządzenia (UE) nr 910/2014³⁵ w odniesieniu do ustanowienia europejskich ram tożsamości cyfrowej. Te nowe

³⁰ Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59. [EUR-Lex - 01996L0053-20190814 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³¹ Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52. [EUR-Lex - 02013R0168-20201114 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³² Dz.U. L 330 z 23.12.2022, s. 46. [EUR-Lex - 32022L2561 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³³ Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1. [EUR-Lex - 32016R0679 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³⁴ COM(2021) 281 final. [EUR-Lex - 52021PC0281 - PL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

ramy zawierają moduły istotne dla mobilnych praw jazdy. W szczególności funkcje tożsamości elektronicznej oraz – potencjalnie – funkcje cyfrowego portfela można wykorzystać na potrzeby opracowania interoperacyjnego rozwiązania dla mobilnych praw jazdy UE.

Niniejszy wniosek jest zgodny z celem UE w zakresie neutralności klimatycznej do 2050 r., określonym w art. 2 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119, w którym ustanawia się unijne ramy na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej, i przyczynia się do jego realizacji.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Podstawę prawną niniejszego wniosku stanowi art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE)³⁶. Art. 91 ust. 1 lit. c) TFUE stanowi, że Unia Europejska posiada kompetencje w dziedzinie transportu do ustanawiania środków pozwalających polepszyć bezpieczeństwo transportu, w tym bezpieczeństwo ruchu drogowego.

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

Unia posiada już kompetencje w dziedzinie praw jazdy na mocy dyrektywy 2006/126/WE. Kwestie związane z prawami jazdy mają aspekty transnarodowe, które nie mogą być uregulowane samodzielnie przez poszczególne państwa członkowskie. Chociaż dyrektywa w sprawie praw jazdy stanowi ważny etap w procesie harmonizacji przepisów dotyczących praw jazdy i przyczynia się do realizacji polityk Unii, była ona dotychczas zmieniana jedenaście razy w celu zharmonizowania wspólnych norm i wymogów, a także dostosowania przepisów do postępu naukowego i technicznego, który nastąpił od 2006 r. Nowe przepisy, które mają zostać wprowadzone niniejszym wnioskiem, pozostają w zakresie kompetencji przyznanych Unii w drodze zastosowania art. 91 ust. 1 TFUE, a ze względu na ich związek z już istniejącymi ramami w zakresie praw jazdy, mogą być osiągnięte w odpowiedni sposób jedynie na poziomie Unii.

Uwzględniając cele UE dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego i oczekiwany niewystarczający postęp w zakresie ograniczania liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych i poważnych urazów, konieczne są dalsze działania UE, aby osiągnąć wyznaczone cele. Przykładowo zwalczanie niebezpiecznych zachowań na drogach może przynieść pełne efekty tylko wtedy, gdy sprawcy przestępstw lub wykroczeń w ruchu drogowym niemający miejsca pobytu w danym kraju poniosą konsekwencje swojego zachowania na takich samych warunkach jak mieszkańcy. Cele te nie mogą być w wystarczającym stopniu osiągnięte samodzielnie przez państwa członkowskie ze względu na wymiar transgraniczny tych kwestii.

Niezbędne jest również podjęcie dalszych działań na szczeblu UE, aby usunąć niepotrzebne i nieuzasadnione bariery w swobodnym przepływie osób, wynikające z nieoptymalnych procedur wydawania i przedłużania ważności praw jazdy. Problemy te należy rozwiązać na szczeblu UE, ponieważ mają one również wymiar transgraniczny. Jeżeli chodzi o szczególny przypadek mobilnych praw jazdy, mogą one być wzajemnie uznawane w całej UE tylko

³⁵ 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, Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 73. [EUR-Lex - 32014R0910 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³⁶ Dz.U. C 115 z 9.5.2008, s. 85. [EUR-Lex - 12008E091 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

wtedy, gdy rozwiązania stosowane przez państwa członkowskie są zharmonizowane i interoperacyjne.

W sytuacji braku interwencji UE współpraca między państwami członkowskimi dotycząca praw jazdy byłaby kontynuowana w ramach umów dwu- lub wielostronnych, co z kolei skutkowałoby bardziej skomplikowanym systemem wydawania praw jazdy oraz większym obciążeniem administracyjnym posiadaczy praw jazdy i organów administracji. Kierowcy mogli również napotkać problemy administracyjne, podróżując do państw członkowskich³⁷, które nie są umawiającymi się stronami Konwencji o ruchu drogowym³⁸, na przykład wymóg posiadania międzynarodowego prawa jazdy. Przy zmianie miejsca zamieszkania w Unii posiadacze praw jazdy UE musieliby uzyskać – w drodze wymiany administracyjnej albo zdając egzamin na prawo jazdy jak każdy inny kandydat – nowe prawo jazdy wydane przez ich nowy kraj zamieszkania. W przypadku braku interwencji UE włączenie zagranicznych kierowców zawodowych do unijnego sektora transportu drogowego pozostanie ograniczone ze względu na trudności administracyjne związane z utrzymaniem przez zagranicznych kierowców uprawnień do kierowania pojazdami. Usunięcie tej bariery mogłoby – wraz z innymi działaniami, wykraczającymi poza ten środek, na przykład dotyczącymi kwalifikacji kierowców, poprawy warunków pracy i wyzwań strukturalnych – przyczynić się do rozwiązania problemu niedoboru kierowców w UE.

- **Proporcjonalność**

Wniosek jest konieczny i proporcjonalny do celu, jakim jest ułatwienie realizacji zasady swobodnego przepływu dzięki zharmonizowanym dodatkowym przepisom dotyczącym praw jazdy, ponieważ państwa członkowskie nie są w stanie samodzielnie zapewnić bezproblemowego uznawania uprawnień do kierowania pojazdami wynikających z prawa jazdy wydanego przez inne państwo członkowskie.

Wniosek nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia celów zapewnienia lepszego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i ułatwienia swobodnego przemieszczania się, ponieważ przyjęte warianty strategiczne nadal zapewniają państwom członkowskim odpowiedni poziom elastyczności. W odniesieniu do mobilnych praw jazdy przewidziano jedynie minimalne wymogi dotyczące harmonizacji, przepisy dotyczące okresów próbnych umożliwiają państwom członkowskim stosowanie dodatkowych warunków lub ograniczeń krajowych wobec początkujących kierowców, a przepisy dotyczące wymiany praw jazdy z państwami trzecimi są wąsko zdefiniowane.

Potrzebne jest zatem przejrzyste, skuteczne i skoordynowane podejście zapewniające równe traktowanie uczestników ruchu drogowego na drogach UE, w szczególności jako warunek podstawowy wprowadzenia zasady wzajemnego uznawania praw jazdy, a rozważany wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności.

- **Wybór instrumentu**

W kontekście zapewnienia jasnego i spójnego obrazu techniki prawodawczej za najbardziej odpowiednie rozwiązanie prawne uznaje się całkowitą rewizję dyrektywy.

³⁷ Hiszpania, Malta, Cypr i Irlandia.

³⁸ Konwencja o ruchu drogowym, sporządzona w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r.

3. WYNIKI OCEN EX POST, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

W 2022 r. Komisja Europejska opublikowała zgodnie z zasadami lepszego stanowienia prawa ocenę *ex-post*³⁹ dyrektywy 2006/126/WE. Ocena wykazała, że połączone działanie dyrektywy 2006/126/WE i dwóch poprzedzających ją dyrektyw doprowadziło do zwiększenia poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego w Unii i ułatwiło realizację zasady swobodnego przepływu. W ocenie stwierdzono również pozytywny wpływ dyrektywy w sprawie praw jazdy na zmniejszenie liczby oszustw związanych z prawem jazdy i zjawiska „turystyki praw jazdy”. Doprowadziło to do zmniejszenia obciążeń administracyjnych, w szczególności dotyczących posiadaczy praw jazdy. Ocena wykazała również, że istnieje możliwość dalszej poprawy poziomu bezpieczeństwa oraz efektywności i proporcjonalności niektórych wymogów regulacyjnych. W ramach oceny uznano, że system transportowy UE ulega szybkim zmianom ze względu na wpływ cyfryzacji, rosnący nacisk na aktywne rodzaje transportu miejskiego, pojawienie się nowych form mobilności, zmiany dotyczące jakości sieci połączeń i automatyzacji oraz rosnącą rolę sztucznej inteligencji, a także upowszechnienie pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych. Stwierdzono, że obecne ramy legislacyjne należy dostosować nie tylko do obecnych potrzeb, ale również do przyszłych wyzwań.

W ocenie stwierdzono ponadto, że rozwiązania cyfrowe, w tym mobilne prawa jazdy i sieć RESPER, nie zostały wystarczająco zbadane. Ustalono również, że przepisy dotyczące umiejętności i wiedzy z zakresu kierowania pojazdami nie odzwierciedlają w wystarczającym stopniu nowych rozwiązań technologicznych, takich jak zaawansowane systemy wspomagania kierowcy, jazda półautomatyczna i zautomatyzowana, wykorzystanie symulatorów, jak również upowszechnienie rozwiązań w zakresie mikromobilności oraz pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych z automatyczną skrzynią biegów.

Ponadto niektóre przepisy nie są optymalne pod względem ułatwiania swobodnego przepływu osób, na przykład przepisy dotyczące ustanowienia miejsca stałego zamieszkania, uznawania zagranicznych praw jazdy, a także okresów ważności. Co więcej, dyrektywa nie stanowi pełnego uzupełnienia dyrektywy (UE) 2015/413⁴⁰ w zakresie egzekwowania kar za takie przestępstwa i wykroczenia. Dyrektywa wymaga również pełniejszego dostosowania do rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego⁴¹.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Zgodnie z wytycznymi w sprawie lepszego stanowienia prawa na etapie oceny *ex post* i na etapie oceny skutków przeprowadzono konsultacje z zainteresowanymi stronami.

Podczas oceny *ex post* przeprowadzono 16 października 2020 r. warsztaty dla zainteresowanych stron w celu zgromadzenia dowodów, potwierdzenia poczynionych ustaleń, uzyskania informacji zwrotnych na temat nowych ustaleń oraz zebrania opinii.

W okresie od 28 października 2020 r. do 20 stycznia 2021 r. przeprowadzono otwarte konsultacje publiczne umożliwiające osobom zainteresowanym oraz zainteresowanym stronom wyrażenie opinii na temat obowiązujących przepisów.

³⁹ SWD(2022) 17 final.

⁴⁰ Dz.U. L 68 z 13.3.2015, s. 9. [EUR-Lex - 32015L0413 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

⁴¹ Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1 [EUR-Lex-32019R2144 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

Podczas etapu przygotowawczego oceny skutków zainteresowane strony miały możliwość przekazania informacji zwrotnych na temat wstępnej oceny skutków (II kw. 2021 r.). Następnie przeprowadzono następujące działania w ramach ukierunkowanych konsultacji:

- dwie tury wywiadów:
 - wywiady rozpoznawcze w fazie wstępnej (I kw. i II kw. 2022 r.),
 - wywiady pogłębione w celu wypełnienia luk informacyjnych i oceny oczekiwanych skutków środków z zakresu polityki (II kw. i III kw. 2021 r.);
- dwie tury ankiet:
 - ankietę wspierającą analizę problemu (II kw. 2022 r.),
 - ankietę na potrzeby oceny skutków środków z zakresu polityki (II kw. i III kw. 2022 r.).

Wreszcie w III kwartale 2022 r. odbyły się nowe otwarte konsultacje publiczne.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Podczas oceny skutków odbyły się trzy warsztaty z udziałem ekspertów:

- szkolenie, egzaminowanie i kategorie pojazdów, I kwartał 2022 r.,
- wydawanie i wzajemne uznawanie praw jazdy, II kwartał 2022 r.,
- konsekwencje przestępstw i wykroczeń w ruchu drogowym oraz kwestie kondycji zdrowotnej, II kwartał 2022 r.

Własne prace służb Komisji nad oceną skutków dopełniło zewnętrzne badanie wspierające przeprowadzone przez niezależne konsorcjum, w którego skład weszły COWI, Ecorys i NTUA.

W fazie przygotowawczej oceny *ex post* i oceny skutków regularnie przekazywano informacje komitetowi ds. praw jazdy ustanowionemu na podstawie art. 9 obecnej dyrektywy, złożonemu głównie z ekspertów z państw członkowskich, i konsultowano się z nim.

- **Ocena skutków**

Niniejszemu wnioskowi dotyczącemu rewizji dyrektywy w sprawie praw jazdy towarzyszy sprawozdanie z oceny skutków,⁴² którego projekt przedłożono Radzie ds. Kontroli Regulacyjnej 12 października 2022 r. 18 listopada 2022 r. Rada ds. Kontroli Regulacyjnej wydała pozytywną opinię⁴³. Sprawozdanie z oceny skutków zmieniono zgodnie z zaleceniami Rady ds. Kontroli Regulacyjnej. Uwzględniono również jej bardziej szczegółowe uwagi techniczne. W sprawozdaniu z oceny skutków szczegółowy opis wariantów strategicznych zawarto w sekcji 5, natomiast kompleksową analizę skutków wszystkich wariantów przedstawiono w sekcji 6. Poniżej przedstawiono podsumowanie przeanalizowanych wariantów strategicznych.

Wariant strategiczny A

Wariant strategiczny A obejmuje środki z zakresu polityki, które są wspólne dla wszystkich trzech wariantów strategicznych. Środki w ramach wariantu strategicznego A mają na celu

⁴² SWD(2023) 128 final.

⁴³ RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617

dostosowanie dyrektywy w sprawie praw jazdy do rozwoju technologicznego, naukowego i społecznego w UE w drodze udoskonalenia podstawowych przepisów tej dyrektywy i uwzględnienia potrzeb i możliwości rynku.

Jeśli chodzi o bezpieczeństwo ruchu drogowego, w wariantcie tym zwiększono zakres zagadnień objętych egzaminem. Przewidziano w nim również udoskonalenie środków technicznych (RESPER) wspierających współpracę między właściwymi organami w kontekście zwalczania oszustw i fałszerstw. Omawiany wariant obejmuje dostosowanie przepisów w celu uwzględnienia wzrostu liczby pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym we flocie pojazdów UE. Ponadto zaktualizowano w nim również wymogi dotyczące fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami oraz ustanowiono nową specjalną platformę wymiany informacji, aby umożliwić szersze udostępnianie wiedzy między organami.

Jeśli chodzi o swobodę przemieszczania się, wprowadza się jednakowy administracyjny okres ważności praw jazdy kategorii A i B, który ma być stosowany we wszystkich państwach członkowskich, oraz wyjaśnia przypadki, w których okres ważności może zostać skrócony lub przedłużony. Ustanawia się również wzajemne uznawanie fakultatywnych równoważności⁴⁴, wyjaśnia niektóre aspekty związane z wdrażaniem pojęcia „miejsca stałego zamieszkania” i wprowadza dodatkowe równoważności. Wprowadza on wreszcie mobilne prawo jazdy UE, a także możliwość umieszczania kodu QR na fizycznym prawie jazdy.

Wariant strategiczny B

Wariant strategiczny B oznacza zwiększenie interwencji politycznej w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także zmniejszenie obciążeń administracyjnych nakładanych na określone kategorie kierowców.

Jeśli chodzi o bezpieczeństwo ruchu drogowego, to oprócz środków zawartych w wariantcie strategicznym A, wprowadza on nowe przepisy dotyczące szkolenia i okresów próbnych. Uzupełnia on przepisy dotyczące fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami o niewiążące wytyczne dotyczące badania wzroku kandydatów oraz o obowiązkowe badanie przesiewowe oparte na samoocenie. Zostanie opracowany program szkoleniowy dla lekarzy podstawowej opieki zdrowotnej.

Jeżeli chodzi o swobodę przemieszczania się, to – oprócz środków zawartych w wariantcie strategicznym A – uproszczono zasady wydawania praw jazdy, dając obywatelom UE możliwość – w przypadku napotkania przeszkód związanych z językiem egzaminu – uzyskania pierwszego prawa jazdy w państwie obywatelstwa. W celu zmniejszenia niedoboru zawodowych kierowców upraszcza się również obowiązujące przepisy dotyczące kierowców autobusów i pojazdów ciężarowych oraz wprowadza przepisy dotyczące wymiany praw jazdy wydanych przez państwa trzecie. Ponadto, aby rozwiązać problemy związane z mobilnością w regionach oddalonych, państwa członkowskie będą mogły rozszerzyć uprawnienia do kierowania pojazdami posiadaczom prawa jazdy kategorii B1, zezwalając im na kierowanie pojazdami o większej masie o maksymalnej prędkości do 45 km/h, ale tylko na terytorium danego państwa członkowskiego.

Wariant strategiczny C

Wariant strategiczny C oznacza dalsze zwiększenie harmonizacji i zakresu działań w porównaniu z wariantem strategicznym B.

⁴⁴ Jeżeli dana osoba jest na przykład uprawniona do kierowania lekkim motocyklem, posiadając prawo jazdy kategorii B w swoim kraju zamieszkania, będzie mogła kierować takim pojazdem w każdym innym państwie członkowskim, które zastosowało tę samą fakultatywną równoważność.

W odniesieniu do bezpieczeństwa ruchu drogowego – poza środkami zawartymi w wariantach strategicznych A i B – wprowadzono zmiany dotyczące kategorii pojazdów, dla których wymagane jest prawo jazdy, w celu 1) uwzględnienia nowych pojazdów umożliwiających mikromobilność o maksymalnej prędkości 25–45 km/h, 2) umożliwienia wzajemnego uznawania krajowych praw jazdy wymaganych do kierowania pojazdami rolniczymi oraz 3) lepszego dostosowania do możliwości i potrzeb rynku w przypadku autobusów kategorii D1. Przepisy dotyczące fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami stałyby się bardziej rygorystyczne.

Jeżeli chodzi o swobodę przemieszczania się, w wariantcie tym uwzględnia się – oprócz środków zawartych w wariantach strategicznych A i B – wzajemne uznawanie oceny fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami, a ponadto byli posiadacze zagranicznych praw jazdy mogą nadal kierować pojazdami po zmianie miejsca zamieszkania na inne państwo członkowskie, pod warunkiem że mają pozytywną historię w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w okresie co najmniej pięciu lat.

Ocena środków i wariantów strategicznych

Środki w ramach poszczególnych wariantów strategicznych poddano ilościowej i jakościowej ocenie w odniesieniu do ich skutków ekonomicznych i społecznych (bezpieczeństwo ruchu drogowego) oraz skutków dla praw podstawowych. Do oceny skutków wybrano horyzont czasowy 2025–2050, zgodnie z prognozami bazowymi. Jeżeli chodzi o bezpieczeństwo ruchu drogowego, oczekuje się, że wariant strategiczny A nie będzie optymalnym rozwiązaniem służącym osiągnięciu odpowiednich celów UE. Wprowadzenie wariantu strategicznego B poprawi w większym stopniu bezpieczeństwo ruchu drogowego, natomiast wariant strategiczny C zakłada pójście o jeden znaczący krok dalej, lecz oczekiwany stosunek kosztów do korzyści w wariantcie strategicznym C będzie mniej korzystny niż w wariantcie strategicznym B. Jeżeli chodzi o kwestię swobodnego przepływu i skutki gospodarcze, oczekuje się, że podstawowy wkład będzie wynikał z wprowadzenia cyfrowych praw jazdy i harmonizacji administracyjnego okresu ważności praw jazdy kierowców należących do grupy 1, który wyniesie 15 lat (oba elementy są już zawarte w wariantcie strategicznym A). Dodatkowe środki wprowadzone w ramach wariantów strategicznych B i C usuną przeszkody dotyczące niektórych określonych grup kierowców, ale ich skutki będą znacznie słabsze. Jeżeli chodzi o prawa podstawowe, utrzymana zostanie kontrola skutków w drodze rygorystycznego wdrażania zasad ochrony danych, w szczególności w sieci RESPER.

Wszystkie warianty strategiczne w pełni uwzględniały zasadę „domyślnej cyfrowości”, odzwierciedlając komunikat w sprawie cyfrowego kompasu na 2030 r.⁴⁵

• Sprawność regulacyjna i uproszczenie

Niniejsza inicjatywa stanowi część programu prac Komisji na 2022 r. w ramach załącznika II (inicjatywy w ramach programu REFIT), uwzględnioną w części pod nagłówkiem „Nowy impuls dla demokracji europejskiej”⁴⁶. Ma ona istotny wymiar w ramach programu REFIT pod względem uproszczenia i dostosowania procedur stosowanych przez państwa członkowskie w odniesieniu do praw jazdy.

Procedury wydawania i wytwarzania fizycznych praw jazdy stanowią, ze względu na dużą liczbę zainteresowanych mieszkańców UE, istotne obciążenie kosztowe wynikające z dyrektywy 2006/126/WE. Ważnym elementem uproszczenia i związanego z nim zmniejszenia obciążeń będzie wprowadzenie mobilnego prawa jazdy UE. W szczególności

⁴⁵ COM (2021) 118 final. [EUR-Lex - 52021DC0118 - PL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

⁴⁶ COM (2021) 645 final. [EUR-Lex - 52021DC0645 - PL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

ułatwi to uzyskanie prawa jazdy, otrzymanie wtórnika, przedłużenie okresu ważności prawa jazdy lub jego wymianę, ponieważ całą procedurę będzie można przeprowadzić przez internet. Harmonizacja administracyjnego okresu ważności praw jazdy dla kierowców pojazdów kategorii A, A1, A2, AM, B, B1 i BE skutkowałaby ponadto również mniejszą liczbą kontaktów z administracją ze względu na rzadziej występującą konieczność przedłużenia okresu ważności prawa jazdy (co 15 lat zamiast co 10 lat w państwach członkowskich, które obecnie stosują tę zasadę).

- **Prawa podstawowe**

Przepisy dotyczące praw jazdy są dostosowane do obowiązującego prawodawstwa UE dotyczącego ochrony danych. Proponuje się bardziej przejrzystą definicję przypadków, w których można stosować sieć RESPER, eliminując istniejące niejasności prawne, które stanowią zagrożenie dla ochrony danych osobowych kierowców. Wykorzystanie elementów eIDAS w odniesieniu do prawa jazdy UE, w szczególności tożsamości elektronicznej w celu rejestracji, jak również unijnego portfela do przechowywania i wymiany danych, zapewni wysoki poziom bezpieczeństwa i prywatności przetwarzanych informacji.

Nie oczekuje się, aby przejście na cyfrowe prawo jazdy UE spowodowało wykluczenie określonych kategorii ludności. Gdy bowiem prawo jazdy zacznie być wydawane domyślnie w postaci cyfrowej, każdy będzie mógł bowiem nadal – na zasadzie wyboru – uzyskać fizyczne prawo jazdy.

Jeżeli chodzi o swobodę przemieszczania się, wyjaśnienie pojęcia „miejsca stałego zamieszkania” powinno rozwiązać problem dotyczący ustalenia organu wydającego bezpośrednio po zmianie miejsca zamieszkania. Uproszczenie przepisów dotyczących administracyjnego okresu ważności sprawi, że posiadacze praw jazdy UE będą mieli równe prawa, niezależnie od tego, w jakim kraju ubiegają się o wydanie prawa jazdy lub przedłużenie okresu jego ważności. Wzajemne uznawanie fakultatywnych równoważności umożliwi posiadaczom praw jazdy korzystanie z uprawnień wynikających z fakultatywnej równoważności również w innych państwach członkowskich stosujących te same zasady.

Dyrektywa, której dotyczy wnioski, będzie miała również pozytywne skutki w zakresie prawa do niedyskryminacji, jako że zapewni – w przypadku ograniczeń związanych ze znajomością języków – elastyczność przy pierwszym wydaniu prawa jazdy, umożliwiając kandydatom wybór miejsca zdawania egzaminów.

Dyrektywa, której dotyczy wnioski, zapewni poszanowanie praw osób z niepełnosprawnościami, zgodnie z Kartą praw podstawowych i Konwencją ONZ o prawach osób niepełnosprawnych, których UE i wszystkie państwa członkowskie są stronami.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wpływ na budżet Unii – w kwocie 0,7–1,1 mln EUR – ma głównie związek z utworzeniem platformy informacyjnej dla organów na potrzeby wymiany informacji dotyczących fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami oraz opracowaniem programu szkolenia (online) dla lekarzy podstawowej opieki zdrowotnej.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

W przypadku zatwierdzenia wniosku państwa członkowskie będą przekazywać co roku Komisji informacje liczbowe dotyczące wydania, przedłużenia okresu ważności, wydania

wtórników, cofnięcia i wymiany praw jazdy w odniesieniu do poszczególnych kategorii, łącznie z danymi na temat wydawania i używania mobilnych praw jazdy.

- **Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

Wniosek nie wymaga dokumentów wyjaśniających w związku z jego transpozycją.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Poniżej wymieniono najważniejsze przepisy wprowadzające istotne zmiany w dyrektywie 2006/126/WE lub nowe elementy.

- W art. 1 zdefiniowano przedmiot dyrektywy i jej zakres stosowania, określając dziedziny, w odniesieniu do których ustanowiono w niej wspólne przepisy.
- Art. 2 zawiera definicje mające na celu uwzględnienie nowych pojęć, które wprowadzono w celu zwiększenia jasności prawa.
- Art. 3 wprowadza podstawowe przepisy mające zastosowanie do fizycznych i mobilnych praw jazdy, w szczególności w zakresie ich wzajemnego uznawania. Szczegółowe wymogi dotyczące fizycznych praw jazdy określono w art. 4, a te dotyczące mobilnych praw jazdy – w art. 5.
- Art. 6 i 7 zastępują dawny art. 4 dyrektywy 2006/126/WE, rozdzielając na dwa szczegółowe artykuły przepisy mające zastosowanie do 1) kategorii prawa jazdy i 2) dolnych granic wieku.
- Art. 8 odpowiada dawnemu art. 5 dyrektywy 2006/126/WE – wyjaśniono w nim związek między kodami unijnymi a ewentualnymi warunkami i ograniczeniami uprawnień do kierowania pojazdami.
- Art. 9 zastępuje dawny art. 6 dyrektywy 2006/126/WE z następującymi zmianami:
 - zniesienie wymogu posiadania prawa jazdy kategorii C lub D w celu uzyskania prawa jazdy kategorii CE lub DE;
 - zniesienie fakultatywnego charakteru dawnej równoważności ustanowionej na mocy dawnego art. 6 ust. 4 lit. c);
 - wprowadzenie uprawnień do kierowania pojazdami kategorii D1E dla posiadaczy praw jazdy kategorii D1 i C1E lub D1 i CE;
 - wprowadzenie fakultatywnej równoważności umożliwiającej kierowanie pewnymi pojazdami w przypadku posiadania prawa jazdy kategorii B1; oraz
 - wprowadzenie wzajemnego uznawania fakultatywnych równoważności.
- Art. 10 odpowiada dawnemu art. 7 dyrektywy 2006/126/WE z następującymi zmianami:
 - administracyjny okres ważności wynoszący 15 lat staje się ogólną zasadą dla grup kategorii A i B;
 - Komisja i państwa członkowskie mogą w wyjątkowych okolicznościach przedłużyć administracyjny okres ważności praw jazdy;
 - administracyjny okres ważności praw jazdy może zostać skrócony w celu dostosowania go do okresu ważności zezwoleń na pobyt czasowy;
 - administracyjny okres ważności praw jazdy może zostać skrócony ze względu na wiek posiadacza dopiero od 70. roku życia.

- Art. 11 odpowiada ust. 1, 2, 3 i 5 dawnego art. 11 dyrektywy 2006/126/WE.
- Art. 12 wprowadza nowe, szczególne zasady wymiany praw jazdy wydanych przez państwo trzecie posiadaczom, którzy ustanawiają swoje miejsce stałego zamieszkania na terytorium jednego z państw członkowskich.
- Art. 13 obejmuje dawny art. 11 ust. 4 dyrektywy 2006/126/WE oraz wprowadza pewne przepisy dotyczące skutków ograniczenia, zawieszenia, cofnięcia lub unieważnienia prawa jazdy przez państwo członkowskie.
- Art. 14 wprowadza nową zasadę jazdy w towarzystwie innego kierowcy dla kierowców w wieku 17–18 lat.
- Art. 15 wprowadza co najmniej dwuletni okres próbny, podczas którego początkujący kierowcy podlegają surowym przepisom dotyczącym kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środków odurzających i ewentualnym dodatkowym warunkom krajowym.
- Art. 16 odpowiada dawnemu art. 10 dyrektywy 2006/126/WE.
- Art. 17 obejmuje dawny art. 12 dyrektywy 2006/126/WE. Wprowadzono nim również pewne odstępstwa w przypadku, gdy posiadacz prawa jazdy nie jest w stanie udowodnić ustanowienia miejsca stałego zamieszkania lub przy pierwszorazowym wydaniu prawa jazdy kategorii B obywatelom UE, gdy nie znają oni języka swojego państwa członkowskiego zamieszkania.
- Art. 18 odpowiada dawnemu art. 13 dyrektywy 2006/126/WE z uwzględnieniem informacji opublikowanych przez Komisję na temat wzorów prawa jazdy niezgodnych z normami UE.
- Art. 19 odpowiada dawnemu art. 15 dyrektywy 2006/126/WE i wyjaśniono w nim w szczególności przypadki, w których państwa członkowskie powinny świadczyć sobie wzajemną pomoc.
- Art. 20 opiera się na art. 14 dyrektywy 2006/126/WE i umożliwia gromadzenie informacji zgodnie z zasadami lepszego stanowienia prawa.
- Art. 21 zawiera standardowy przepis umożliwiający Komisji przyjmowanie aktów delegowanych na podstawie niektórych przepisów dyrektywy.
- Art. 22 odpowiada dawnemu art. 9 dyrektywy 2006/126/WE ustanawiającemu komitet ds. praw jazdy i został zaktualizowany o odniesienia do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającego przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję⁴⁷, co umożliwia przyjmowanie w razie potrzeby aktów wykonawczych.
- Art. 23 dodaje lit. c) do art. 5 ust. 2 dyrektywy (UE) 2022/2561, aby umożliwić jazdę w towarzystwie innego kierowcy kierowcom posiadającym prawo jazdy kategorii C, którzy ukończyli 17 lat.
- Art. 24 zmienia załącznik II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724⁴⁸.

⁴⁷ Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

⁴⁸ Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 1.

- Art. 25 zawiera przepis dotyczący transpozycji, uwzględniając w szczególności wspólną deklarację polityczną z dnia 28 września 2011 r. państw członkowskich i Komisji dotyczącą dokumentów wyjaśniających⁴⁹.
- Art. 26 zawiera standardowy przepis określający warunki uchylenia dyrektywy 2006/126/WE.
- Art. 27 zawiera standardowy przepis określający wejście przedmiotowej dyrektywy w życie.
- Art. 28 zawiera standardowy przepis określający, że dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.
- Załącznik I odpowiada dawnemu załącznikowi I do dyrektywy 2006/126/WE. Zaktualizowano go z uwzględnieniem wymogów wprowadzonych rozporządzeniem Komisji (UE) nr 383/2012 z dnia 4 maja 2012 r. określającym wymagania techniczne wobec praw jazdy zawierających elektroniczny nośnik informacji (mikroprocesor)⁵⁰ (część B), specyfikacji technicznych mobilnych praw jazdy (część C) oraz wprowadzenia nowych kodów unijnych, które obecnie wyszczególniono w części E.
- Załącznik II odpowiada dawnemu załącznikowi II do dyrektywy 2006/126/WE. Zaktualizowano go w celu uwzględnienia:
 - potrzeby zdawania przez nowych kandydatów na kierowców egzaminu dotyczącego dostrzegania zagrożeń;
 - wymogu dotyczącego oceny wiedzy na temat czynników ryzyka związanych ze środkami mikromobilności, bezpieczeństwa pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym, umiejętności związanych z zaawansowanymi systemami wspomagania jazdy i innymi aspektami automatyzacji pojazdu;
 - złagodzenia wymagań wobec kierowców, którzy zdali egzamin na prawo jazdy w pojeździe z automatyczną skrzynią biegów, gdy ubiegają się o zniesienie związanego z tym ograniczenia odnotowanego w prawie jazdy.
- Załącznik III odpowiada dawnemu załącznikowi III do dyrektywy 2006/126/WE. Zaktualizowano go poprzez:
 - wprowadzenie obowiązkowego badania przesiewowego w formie samooceny dla kierowców z grupy 1;
 - zmniejszenie częstotliwości badań wymaganych w przypadku występowania u kierowcy dolegliwości związanej z cukrzycą;
- W załącznikach IV, V i VI powielono treść odpowiednich załączników do dyrektywy 2006/126/WE bez istotnych zmian.
- Załącznik VIII zawiera standardowe informacje dotyczące uchylenia i transpozycji.

⁴⁹ Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.

⁵⁰ Dz.U. L 120 z 5.5.2012, s. 1.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A32012R0383>

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie praw jazdy, zmieniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 oraz uchylająca dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Komisji (UE) nr 383/2012

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zasady dotyczące praw jazdy stanowią zasadnicze elementy wspólnej polityki transportowej, przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i usprawniają swobodny przepływ osób osiedlających się w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie, w którym wydano prawo jazdy. Wobec znaczenia, jakie osiągnęły indywidualne środki transportu, posiadanie prawa jazdy należyście uznawanego przez przyjmujące państwo członkowskie wspiera i ułatwia swobodny przepływ osób i realizację swobody przedsiębiorczości. Podobnie każde bezprawne uzyskanie takiego dokumentu lub uprawnień do kierowania pojazdami lub utrata uzyskanego zgodnie z prawem prawa jazdy w wyniku bezprawnego zachowania ma wpływ nie tylko na państwo członkowskie, w którym popełniono takie naruszenia, ale także na bezpieczeństwo ruchu drogowego w całej Unii.
- (2) Obecne ramy należy zaktualizować, aby dostosować je do nowej ery i uczynić je zrównoważonymi, sprzyjającymi włączeniu społecznemu, inteligentnymi i odpornymi. Powinny one uwzględniać konieczność ograniczenia emisji pochodzących z transportu, cyfryzację, tendencje demograficzne i rozwój technologiczny w celu wzmocnienia konkurencyjności gospodarki europejskiej. Ważnymi celami są uproszczenie i cyfryzacja procedur administracyjnych służące wyeliminowaniu pozostałych barier, takich jak obciążenia administracyjne, utrudniających realizację

¹ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

zasady swobodnego przepływu w przypadku kierowców osiedlających się w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie, w którym wydano prawo jazdy. Zharmonizowane ramy standardowego unijnego prawa jazdy powinny obejmować prawa jazdy zarówno fizyczne prawa jazdy, jak i mobilne prawa jazdy, oraz zapewniać ich wzajemne uznawanie, jeżeli zostały prawidłowo wydane zgodnie z niniejszą dyrektywą.

- (3) Unia Europejska wprowadziła pierwszy „wspólnotowy wzór” fizycznego prawa jazdy 4 grudnia 1980 r. Od tego czasu zasady dotyczące wspólnotowego wzoru stały się podstawą dla utworzenia najbardziej zaawansowanych na świecie struktur wydawania prawa jazdy, obejmujących ponad 250 mln kierowców. Niniejsza dyrektywa powinna zatem opierać się na zgromadzonych doświadczeniach i praktyce oraz ustanawiać zharmonizowane zasady dotyczące unijnych norm dla fizycznych praw jazdy. Wydawane w Unii fizyczne prawa jazdy powinny w szczególności zapewniać wysoki poziom ochrony przed oszustwami i fałszerstwami za pomocą dzięki środkom zapobiegającym fałszerstwom, a także możliwość uwzględnienia w tych dokumentach mikroczipów i kodów QR.
- (4) Należy zapewnić, aby przetwarzanie danych osobowych w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy było zgodne z ramami ochrony danych w Unii, w szczególności z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679³.
- (5) Niniejsza dyrektywa ustanawia podstawę prawną dla przechowywania obowiązkowego zbioru danych osobowych w fizycznych prawach jazdy i ich mikroczipach lub kodach QR oraz w mobilnych prawach jazdy w celu zagwarantowania wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej Unii oraz zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. e) i, w stosownych przypadkach, art. 9 ust. 2 lit. g) rozporządzenia (UE) 2016/679. Dane te powinny być ograniczone do tego, co jest niezbędne w celu wykazania uprawnień danej osoby do kierowania pojazdami, identyfikacji tej osoby oraz weryfikacji jej uprawnień do kierowania pojazdami i tożsamości. W niniejszej dyrektywie przewidziano również dodatkowe zabezpieczenia w celu zapewnienia ochrony danych osobowych ujawnionych podczas procesu weryfikacji.
- (6) Aby zapewnić jasność prawa i zagwarantować płynne przejście między dyrektywą 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw jazdy⁴ a niniejszą dyrektywą, państwa członkowskie powinny mieć możliwość przechowywania dodatkowych danych osobowych w mikroczipie, jeżeli taką możliwość przewiduje prawo krajowe zgodne z rozporządzeniem (UE) 2016/679. Niniejsza dyrektywa nie stanowi jednak podstawy prawnej do umieszczania takich dodatkowych danych.
- (7) W przeciwieństwie do tego kod QR ustanowiony niniejszą dyrektywą, który umożliwia weryfikację autentyczności informacji wydrukowanych na fizycznym prawie jazdy, nie powinien pozwalać na przechowywanie większej ilości informacji niż ta, która jest podana na fizycznym prawie jazdy.
- (8) Niniejsza dyrektywa nie stanowi podstawy prawnej do ustanowienia lub prowadzenia na szczeblu krajowym baz danych do celów przechowywania danych biometrycznych

³ 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 (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

⁴ 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).

w państwach członkowskich, gdyż podstawę taką powinno stanowić prawo krajowe, które musi być zgodne z prawem Unii dotyczącym ochrony danych. Niniejsza dyrektywa nie stanowi ponadto podstawy prawnej do utworzenia lub utrzymywania scentralizowanej bazy danych biometrycznych na szczeblu Unii.

- (9) Aby przyspieszyć zwalczanie fałszerstw i oszustw dotyczących praw jazdy konieczne jest podjęcie dalszych zobowiązań. Dlatego pożądane jest przesunięcie terminu spełnienia wszystkich wymogów określonych w prawie Unii – pierwotnie wyznaczonego w dyrektywie 2006/126/WE – przez wszystkie fizyczne prawa jazdy wydane lub znajdujące się w obiegu.
- (10) Transformacja cyfrowa jest jednym z priorytetów Unii. W przypadku transportu drogowego przyczyni się ona do usunięcia pozostałych barier administracyjnych utrudniających swobodny przepływ osób, na przykład związanych z czasem trwania procesu wydawania fizycznych praw jazdy. W związku z tym należy ustanowić odrębną unijną normę dla mobilnych praw jazdy wydawanych w Unii. W celu ułatwienia transformacji cyfrowej mobilne prawa jazdy powinny być wydawane domyślnie od dnia [data przyjęcia + 4 lata], bez uszczerbku dla prawa wnioskodawcy do otrzymania prawa jazdy w postaci fizycznej lub jednocześnie w obu postaciach.
- (11) Mobilne prawo jazdy powinno zawierać nie tylko informacje odnotowane na fizycznym prawie jazdy, ale także informacje pozwalające na weryfikację autentyczności danych oraz wskaźnik jednorazowego użytku. Należy jednak zapewnić, aby nawet w takich przypadkach ilość udostępnianych danych osobowych ograniczała się do tego, co byłoby odnotowane na fizycznym prawie jazdy i co jest ściśle niezbędne na potrzeby weryfikacji autentyczności takich danych. Te dodatkowe dane powinny być różne w przypadku, gdy dana osoba posiada kilka mobilnych praw jazdy, co jest możliwe, o ile są one wydane przez to samo państwo członkowskie.
- (12) W kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności przedstawiono wizję istotnej poprawy zrównoważoności mobilności i transportu w UE. Emisje z sektora transportu drogowego obejmują emisje gazów cieplarnianych, zanieczyszczenie powietrza, hałas oraz mikrodrobiny plastiku powstałe w wyniku zużywania opon i dróg. Styl jazdy wywiera wpływ na te emisje i może mieć negatywny wpływ na środowisko i zdrowie ludzi. Dlatego szkolenie w zakresie kierowania pojazdami powinno zapewnić kierowcom wiedzę na temat ograniczania wpływu ich stylu jazdy na emisje, a także przygotować ich do kierowania pojazdami bezemisyjnymi.
- (13) Aby umożliwić obywatelom i mieszkańcom bezpośrednie korzystanie z dobrodziejstw rynku wewnętrznego bez zbędnych dodatkowych obciążeń administracyjnych, w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724⁵ przewidziano dostęp online do procedur istotnych dla funkcjonowania rynku wewnętrznego, w tym na rzecz użytkowników transgranicznych. Informacje objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy są już ujęte w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2018/1724. Należy zmienić załącznik II do tego rozporządzenia, aby zapewnić wszystkim wnioskodawcom możliwość korzystania z procedur dostępnych w pełni online.

⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 z dnia 2 października 2018 r. w sprawie utworzenia jednolitego portalu cyfrowego w celu zapewnienia dostępu do informacji, procedur oraz usług wsparcia i rozwiązywania problemów, a także zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 1).

- (14) Prawa jazdy powinny być podzielone na kategorie według typów pojazdów, do kierowania którymi uprawniają. Należy to zrobić w sposób jasny, spójny oraz z pełnym uwzględnieniem warunków technicznych odnośnych pojazdów oraz umiejętności niezbędnych do kierowania nimi.
- (15) Zgodnie z Konwencją ONZ o prawach osób niepełnosprawnych z dnia 13 grudnia 2006 r., której UE jest stroną od 21 stycznia 2011 r., należy przyjąć przepisy szczegółowe, aby ułatwić osobom z niepełnosprawnościami kierowanie pojazdami. W związku z tym, za uprzednią zgodą Komisji, państwa członkowskie powinny mieć możliwość wyłączenia z zakresu stosowania art. 6 niektórych określonych typów pojazdów mechanicznych.
- (16) Dolne granice wieku dla kandydatów ubiegających się o poszczególne kategorie praw jazdy należy ustalić na poziomie Unii. Niemniej jednak państwa członkowskie powinny mieć prawo do podwyższenia dolnej granicy wieku dla kierowania pewnymi kategoriami pojazdów w celu dalszego zwiększania bezpieczeństwa ruchu drogowego. W wyjątkowych przypadkach państwa członkowskie powinny mieć prawo do obniżenia dolnej granicy wieku, w celu uwzględnienia uwarunkowań krajowych. W szczególności w celu umożliwienia prowadzenia pojazdów związanych ze strażą pożarną i utrzymaniem porządku publicznego lub projektów pilotażowych związanych z nowymi technologiami pojazdów.
- (17) Należy wprowadzić system kolejności przyznawania uprawnień (przewidujący konieczność posiadania prawa jazdy kategorii B jako warunku wstępnego umożliwiającego uzyskanie przez wnioskodawcę określonych innych kategorii prawa jazdy) oraz równoważności kategorii. Taki system powinien być częściowo wiążący dla wszystkich państw członkowskich, ale należy również przewidzieć możliwość jego stosowania na zasadzie wzajemności między poszczególnymi państwami członkowskimi na ich odpowiednich terytoriach. Państwa członkowskie powinny mieć również możliwość ustanowienia pewnych równoważności ograniczonych wyłącznie do ich własnego terytorium.
- (18) Z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego niezbędne jest ustanowienie minimalnych wymogów, jakim podlega wydawanie praw jazdy. Należy podjąć harmonizację wymagań dotyczących egzaminów na prawo jazdy oraz wydawania praw jazdy. W tym celu powinien zostać określony zakres wiedzy, umiejętności i zachowań związanych z kierowaniem pojazdami mechanicznymi, a egzamin na prawo jazdy powinien opierać się na tym zakresie, oraz należy doprecyzować minimalne standardy dotyczące fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania takimi pojazdami.
- (19) Dowód spełniania minimalnych standardów dotyczących fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania przez kierowców pojazdami używanymi do przewozu osób lub rzeczy powinien być przedstawiany w momencie wydawania prawa jazdy, a później w określonych przedziałach czasowych. Taka regularna kontrola przeprowadzana zgodnie z przepisami krajowymi dotyczącymi zgodności z minimalnymi standardami będzie wspierać swobodny przepływ osób, pozwoli na uniknięcie zakłóceń konkurencji oraz uwzględni w pełniejszy sposób specyficzne obowiązki kierowców takich pojazdów. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość wprowadzenia obowiązkowych badań lekarskich jako gwarancji przestrzegania minimalnych standardów dotyczących fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania innymi pojazdami mechanicznymi. W celu zachowania

przejrzystości termin takich badań powinien zbiegać się z terminem przedłużenia okresu ważności praw jazdy.

- (20) W celu zapewnienia jednolitych praw w całej Unii, uwzględniając również względy bezpieczeństwa ruchu drogowego, administracyjny okres ważności praw jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1 i B powinien wynosić 15 lat, natomiast administracyjny okres ważności praw jazdy kategorii C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 i D1E powinien wynosić pięć lat. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość określenia krótszych okresów obowiązujących w wyjątkowych przypadkach określonych w niniejszej dyrektywie.
- (21) Aby państwa członkowskie i, w należycie uzasadnionych przypadkach Unia jako całość, mogły reagować na kryzysy uniemożliwiające organom krajowym przedłużenie okresu ważności praw jazdy, które w przeciwnym razie straciłyby ważność, należy przewidzieć możliwość przedłużenia administracyjnego okresu ważności takich praw jazdy na ściśle niezbędny okres.
- (22) Obowiązywanie zasady „jeden posiadacz – jedno prawo jazdy” powinno zapobiec sytuacjom, w których jedna osoba jest posiadaczem więcej niż jednego fizycznego prawa jazdy. Zasadę tę należy jednak rozszerzyć i uwzględnić w jej ramach również techniczne właściwości mobilnych praw jazdy.
- (23) W trosce o bezpieczeństwo ruchu drogowego państwa członkowskie powinny mieć możliwość stosowania własnych przepisów krajowych w zakresie cofnięcia, zawieszenia, przedłużenia okresu ważności i unieważnienia praw jazdy w stosunku do wszystkich posiadaczy praw jazdy, którzy mają miejsce stałego zamieszkania na ich terytorium.
- (24) Kierowcy posiadający prawo jazdy wydane przez państwo członkowskie, w którym mają miejsce zamieszkania, w wyniku wymiany prawa jazdy wydanego przez państwo trzecie powinni być uprawnieni do kierowania pojazdami na terytorium Unii tak, jakby początkowo otrzymali prawo jazdy w Unii. Wpływ takiej wymiany na bezpieczeństwo ruchu drogowego i swobodny przepływ osób może być zróżnicowany.
- (25) Komisja powinna być uprawniona do przyjęcia decyzji wskazującej państwa trzecie, które zapewniają bezpieczeństwo ruchu drogowego na poziomie porównywalnym z poziomem zapewnianym w Unii, oraz umożliwiającej posiadaczom praw jazdy wydanych przez te państwa wymianę praw jazdy na podobnych warunkach, jakie obowiązują w przypadku praw jazdy wydawanych w danym państwie członkowskim. Warunki te należy szczegółowo i prawidłowo określić w odniesieniu do wszystkich stosownych kategorii prawa jazdy.
- (26) Jeżeli chodzi o prawa jazdy wydane przez państwa trzecie, które nie są objęte taką decyzją Komisji lub w przypadku których w takiej decyzji nie przewidziano w sposób wyraźny możliwości wymiany ani zakazu wymiany, państwa członkowskie powinny mieć możliwość dokonywania wymiany prawa jazdy zgodnie z przepisami krajowymi, pod warunkiem że opatrzą wymienione prawo jazdy odpowiednim kodem unijnym. Jeżeli posiadacz takiego prawa jazdy zmienia miejsce zamieszkania i przeprowadza się do innego państwa członkowskiego, takie państwo członkowskie nie powinno być zobowiązane do stosowania zasady wzajemnego uznawania wobec takiego prawa jazdy.
- (27) Powszechnie obserwuje się zjawisko „turystyki praw jazdy” – czyli praktykę polegającą na zmianie miejsca zamieszkania w celu uzyskania nowego prawa jazdy i tym samym obejścia zakazu prowadzenia pojazdów wydanego w innym państwie

członkowskim – wywierające niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zmiana miejsca zamieszkania nie może skutkować zwolnieniem kierowców z nałożonych na nich wymogów i umożliwieniem przywrócenia im uprawnień do kierowania pojazdami lub odzyskania przez nich prawa jazdy. Jednocześnie należy wyjaśnić, że wszelkie zachowanie obywateli powinno skutkować bezterminowym zakazem prowadzenia pojazdów wyłącznie w należycie uzasadnionych przypadkach, a obszar obowiązywania takiej decyzji powinien ograniczać się do terytorium państwa członkowskiego, które ją wydało.

- (28) Aby zwiększyć bezpieczeństwo ruchu drogowego, w przypadku określonych kategorii prawa jazdy należy wprowadzić ogólnounijny model jazdy w towarzystwie innego kierowcy. Zasady regulujące działanie takiego modelu powinny przewidywać możliwość uzyskania prawa jazdy na określone kategorie pojazdów przed osiągnięciem przez wnioskodawcę wymaganej dolnej granicy wieku. Warunkiem korzystania z takich praw jazdy powinno być jednak prowadzenie pojazdu w towarzystwie doświadczonego kierowcy. W takich sytuacjach przez wzgląd na bezpieczeństwo ruchu drogowego państwa członkowskie powinny mieć możliwość określenia bardziej rygorystycznych warunków i zasad obowiązujących na ich terytorium w odniesieniu do wydanych przez nie praw jazdy.
- (29) Model jazdy w towarzystwie innego kierowcy powinien skutkować większą dostępnością i atrakcyjnością zawodu kierowcy samochodów ciężarowych dla przedstawicieli młodszego pokolenia – bez uszczerbku dla ogólnego celu tego systemu, jakim jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego – i tym samym przyczynić się do zwiększenia szans na zatrudnienie takich osób i ograniczenia niedoborów kierowców w Unii. Model ten powinien zatem obejmować prawa jazdy kategorii C i potrzebne do ich uzyskania prawa jazdy kategorii B.
- (30) Należy zapewnić, aby kierowcy, którzy dopiero co uzyskali prawo jazdy w danej kategorii, nie zagrażali bezpieczeństwu ruchu drogowego z powodu braku doświadczenia. W odniesieniu do takich początkujących kierowców należy ustanowić dwuletni okres próbny, w trakcie którego będą oni podlegać bardziej rygorystycznym ogólnounijnym zasadom i karom za ich złamanie w wyniku jazdy pod wpływem alkoholu. Kary za takie zachowanie muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstrasżające oraz niedyskryminujące i powinny być na tyle dotkliwe, aby w jak największym stopniu przyczyniały się do osiągnięcia unijnych celów średnio- i długoterminowych polegających na obniżeniu o połowę przypadków zgonów i poważnych urazów, a następnie ich niemal całkowitym wyeliminowaniu. Jeżeli chodzi o wszelkie inne ograniczenia dotyczące początkujących kierowców, państwa członkowskie powinny móc swobodnie stosować dodatkowe zasady na swoim terytorium.
- (31) Powinny zostać określone minimalne standardy dotyczące dostępu do zawodu egzaminatora oraz wymaganych szkoleń dla egzaminatorów w celu zwiększenia ich wiedzy i umiejętności, a przez to zapewnienia bardziej obiektywnej oceny kandydatów ubiegających się o prawo jazdy i osiągnięcia większej harmonizacji w zakresie egzaminów na prawo jazdy. Komisja powinna ponadto być uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zmieniających takie minimalne standardy i dostosowujących je do wszelkich technicznych, operacyjnych lub naukowych zmian mających miejsce w tej dziedzinie, gdy zachodzi taka konieczność.
- (32) Należy zdefiniować pojęcie „miejsca stałego zamieszkania” w sposób umożliwiający rozwiązanie problemów, które pojawiają się, gdy ustalenie miejsca stałego

zamieszkania na podstawie więzi zawodowych lub więzi rodzinnych jest niemożliwe. Należy również umożliwić kandydatom podchodzenie do egzaminów teoretycznych lub egzaminów praktycznych w państwie członkowskim ich obywatelstwa w sytuacjach, w których państwo członkowskie ich miejsca stałego zamieszkania nie zapewnia możliwości podchodzenia to takich egzaminów w języku urzędowym państwa członkowskiego, którego kandydat jest obywatelem. Należy określić przepisy szczegółowe dotyczące dyplomatów i ich rodzin, jeżeli ze względu na pełnioną misję osoby te muszą przez długi okres mieszkać za granicą.

- (33) Państwa członkowskie powinny wspierać się nawzajem w wykonywaniu niniejszej dyrektywy. W miarę możliwości państwa członkowskie powinny udzielać takiej pomocy za pośrednictwem Europejskiej Sieci Praw Jazdy. Europejska Sieć Praw Jazdy, powszechnie zwana „RESPER”, to centrum prowadzące wymianę informacji między organami krajowymi odpowiedzialnymi za wydawanie praw jazdy oraz ułatwianie wykonywania niniejszej dyrektywy.
- (34) Europejska Sieć Praw Jazdy ma na celu zagwarantowanie uznawania dokumentów i praw uzyskanych w państwach członkowskich, zwalczanie przestępstw przeciwko wiarygodności dokumentów, zapobieganie wydawaniu wielu równoczesnych praw jazdy oraz ułatwienie egzekwowania zakazów prowadzenia pojazdów. Państwa członkowskie powinny w szczególności móc sprawdzić, czy ustały powody wcześniejszego nałożenia ograniczeń, zawieszenia, cofnięcia lub unieważnienia prawa jazdy lub uprawnień do kierowania pojazdami. Korzystanie z RESPER w celu wykonania innych aktów unijnych powinno być dopuszczalne wyłącznie w przypadkach wyraźnie przewidzianych w niniejszej dyrektywie.
- (35) Aby możliwe było sporządzanie istotnych sprawozdań z wykonania niniejszej dyrektywy, Komisja powinna co roku otrzymywać informacje liczbowe dotyczące wydania, przedłużenia okresu ważności, wydania wtórników, cofnięcia i wymiany praw jazdy w odniesieniu do poszczególnych kategorii, łącznie z danymi na temat wydawania i używania mobilnych praw jazdy.
- (36) Aby osiągnąć cele niniejszej dyrektywy, w szczególności aby dostosować jej załączniki do wszelkich zmian technicznych, operacyjnych lub naukowych, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do: zmiany części A, B i D załącznika I, w których określono specyfikację fizycznych praw jazdy; zmiany części C załącznika I, w której określono specyfikację mobilnych praw jazdy; zmiany części E załącznika I, w której określono zasady dotyczące mających zastosowanie kodów krajowych i unijnych; zmiany załączników II, III V i VI zawierających określone minimalne wymagania dotyczące wydawania, ważności i przedłużania okresu ważności praw jazdy; oraz zmiany załącznika IV określającego minimalne standardy obowiązujące egzaminatorów. Takie uprawnienia należy przekazać na okres pięciu lat ze względu na częste występowanie zmian technicznych, operacyjnych i naukowych w kwestiach regulowanych w tych załącznikach. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa⁶. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów

⁶ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

- (37) W kontekście postępującej cyfryzacji i automatyzacji oraz coraz bardziej surowych wymogów w zakresie redukcji emisji pochodzących z transportu drogowego, jak również stałego postępu technologicznego w sektorze pojazdów mechanicznych, należy zadbać o to, aby wszyscy kierowcy posiadali aktualną wiedzę na temat kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego i zrównoważonego rozwoju. Propagowanie uczenia się przez całe życie może mieć kluczowe znaczenie w kontekście zapewnienia, aby doświadczeni kierowcy na bieżąco aktualizowali swoje umiejętności, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo ruchu drogowego, nowe technologie, ekologiczny styl jazdy, który przyczynia się do zwiększenia efektywności paliwowej i redukcji emisji, oraz lepsze dostosowywanie prędkości.
- (38) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do określania: elementów interoperacyjności i środków bezpieczeństwa mających zastosowanie do kodów QR umieszczanych na fizycznych prawach jazdy; przepisów dotyczących interoperacyjności, bezpieczeństwa i testowania mobilnych praw jazdy; przedłużenia administracyjnego okresu ważności praw jazdy w Unii w przypadku wystąpienia kryzysu; treści samooceny fizycznej i psychicznej zdolności, którą to samoocenę przeprowadzają kierowcy należący do grupy 1; warunków wymiany praw jazdy wydanych przez państwa trzecie na prawa jazdy wydane przez państwa członkowskie bez rejestracji faktu wymiany prawa jazdy; a także interoperacyjności między systemami krajowymi połączonymi z Europejską Siecią Praw Jazdy oraz ochrony danych osobowych wymienianych w tym kontekście. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁷.
- (39) Na potrzeby zachowania spójności należy zmienić dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561⁸, która reguluje niektóre kwestie objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, oraz rozporządzenie (UE) 2018/1724.
- (40) Należy uchylić dyrektywę 2006/126/WE i rozporządzenie Komisji (UE) nr 383/2012⁹.
- (41) Państwa członkowskie nie są w stanie w wystarczającym stopniu osiągnąć celów niniejszej dyrektywy, ponieważ poziom zróżnicowania wymogów wynikających z przepisów regulujących wydawanie, przedłużanie okresu ważności, wydawanie wtórników i wymianę praw jazdy byłby tak wysoki, że nie byłoby możliwe osiągnięcie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i swobodnego przepływu obywateli zapewnianego w ramach przepisów zharmonizowanych, w związku z czym lepszym sposobem na osiągnięcie tych celów jest określenie minimalnych wymogów

⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób (Dz.U. L 330 z 23.12.2022, s. 46).

⁹ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 383/2012 z dnia 4 maja 2012 r. określające wymagania techniczne wobec praw jazdy zawierających elektroniczny nośnik informacji (mikroprocesor) (Dz.U. L 120 z 5.5.2012, s. 1).

na szczeblu unijnym. W związku z powyższym Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

- (42) Zgodnie z art. 42 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1725 skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, który wydał opinię dnia [DD/MM/RRRR] r.
- (43) Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną państw członkowskich i Komisji z dnia 28 września 2011 r. dotyczącą dokumentów wyjaśniających¹⁰ państwa członkowskie zobowiązały się do złożenia, w uzasadnionych przypadkach, wraz z powiadomieniem o transpozycji, jednego lub większej liczby dokumentów wyjaśniających związku między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów transpozycyjnych. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy prawodawca uznaje, że przekazanie takich dokumentów jest uzasadnione,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsza dyrektywa ustanawia wspólne przepisy dotyczące:
 - a) wzorów, standardów i kategorii praw jazdy;
 - b) wydawania, ważności, przedłużania okresu ważności i wzajemnego uznawania praw jazdy;
 - c) określonych aspektów dotyczących wymiany, wydawania wtórników, cofania, ograniczania, zawieszania i unieważniania praw jazdy;
 - d) określonych aspektów mających zastosowanie do początkujących kierowców.
2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do pojazdów mechanicznych poruszających się na kołach lub gąsienicach, mających co najmniej dwie osie, których główną funkcję stanowi siła ciągnąca i które są specjalnie zaprojektowane do ciągnięcia, pchania lub przenoszenia pewnych narzędzi, maszyn lub przyczep używanych w związku z czynnościami rolniczymi i leśnymi lub do manewrowania takimi narzędziami, maszynami lub przyczepami, i których używanie do przewozu drogowego osób lub rzeczy lub do ciągnięcia po drodze pojazdów używanych do przewozu osób lub rzeczy jest tylko funkcją drugorzędą.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- 1) „prawo jazdy” oznacza elektroniczny lub fizyczny dokument potwierdzający uprawnienia do kierowania pojazdami mechanicznymi i określający warunki, według których jego posiadacz jest uprawniony do kierowania pojazdem;

¹⁰ Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.

- 2) „fizyczne prawo jazdy” oznacza prawo jazdy w postaci fizycznej wydane zgodnie z art. 4;
- 3) „mobilne prawo jazdy” oznacza prawo jazdy w postaci cyfrowej wydane zgodnie z art. 5;
- 4) „pojazd mechaniczny” oznacza wszelkie pojazdy samobieżne poruszające się po drodze posiadające własny napęd, oprócz pojazdów szynowych;
- 5) „pojazd dwukołowy” oznacza pojazd, o którym mowa w art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013¹¹;
- 6) „pojazd trzykołowy” oznacza pojazd, o którym mowa w art. 4 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 168/2013;
- 7) „lekki czterokołowiec” oznacza pojazd, o którym mowa w art. 4 ust. 2 lit. f) rozporządzenia (UE) nr 168/2013;
- 8) „motocykl” oznacza pojazd dwukołowy z bocznym wózkiem lub bez, o którym to pojeździe mowa w art. 4 ust. 2 lit. c) i d) rozporządzenia (UE) nr 168/2013;
- 9) „trzykołowy pojazd silnikowy” oznacza pojazd posiadający trzy koła umieszczone symetrycznie, o którym mowa w art. 4 ust. 2 lit. e) rozporządzenia (UE) nr 168/2013;
- 10) „pojazd silnikowy” oznacza wszelkie pojazdy mechaniczne, zwykle używane do przewozu drogowego osób lub rzeczy lub do ciągnięcia po drodze pojazdów używanych do przewozu osób lub rzeczy. Określenie to obejmuje trolejbusy, tj. pojazdy podłączone do przewodu elektrycznego, ale nie poruszające się po szynach;
- 11) „ciężki czterokołowiec” oznacza pojazd, o którym mowa w art. 4 ust. 2 lit. g) rozporządzenia (UE) nr 168/2013;
- 12) „zakaz prowadzenia pojazdów” oznacza każdą decyzję skutkującą cofnięciem, unieważnieniem, ograniczeniem lub zawieszeniem prawa jazdy lub uprawnień do kierowania pojazdami w odniesieniu do kierowcy pojazdu mechanicznego, od której to decyzji nie przysługuje już prawo do odwołania. Taki środek może stanowić główną, dodatkową lub uzupełniającą karę albo środek bezpieczeństwa.

Artykuł 3

Unijna standardowa specyfikacja prawa jazdy oraz wzajemne uznawanie

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby krajowe prawa jazdy były wydawane zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy i były zgodne z unijną standardową specyfikacją i pozostałymi kryteriami na podstawie:
 - a) art. 4 w przypadku fizycznych praw jazdy;
 - b) art. 5 w przypadku mobilnych praw jazdy.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby fizyczne prawo jazdy i mobilne prawo jazdy wydane tej samej osobie były w pełni równoważne i określały dokładnie taki sam

¹¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52).

zestaw uprawnień i warunków, według których dana osoba jest uprawniona do kierowania pojazdami.

3. Państwa członkowskie nie mogą stosować wymogu posiadania przez wnioskodawcę fizycznego prawa jazdy albo mobilnego prawa jazdy jako warunku wstępnego przy wydawaniu, przedłużaniu okresu ważności, wydawaniu wtórnika lub wymianie prawa jazdy w jego drugiej postaci.
4. W terminie do [data przyjęcia + 4 lata] państwa członkowskie zapewnią, aby domyślnie wydawano wyłącznie mobilne prawa jazdy. Do tego czasu państwa członkowskie mają możliwość decydowania odnośnie do kwestii wydawania mobilnych praw jazdy.
5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 4, na życzenie wnioskodawcy, państwa członkowskie zapewniają możliwość wydania fizycznego prawa jazdy zamiast mobilnego prawa jazdy lub łącznie z mobilnym prawem jazdy.
6. Prawa jazdy wydawane przez państwa członkowskie są wzajemnie uznawane.
7. Na zasadzie odstępstwa od ust. 6 państwa członkowskie wzajemnie uznają wyłącznie mobilne prawa jazdy wydane po [data przyjęcia + 3 lata] zgodnie z art. 5. Mobilne prawa jazdy, które zostały wydane przed tą datą, ale spełniają wymogi określone w art. 5, są wzajemnie uznawane po tej dacie.

Artykuł 4

Fizyczne prawa jazdy

1. Państwa członkowskie wydają fizyczne prawa jazdy na podstawie unijnej standardowej specyfikacji określonej w załączniku I część A1.
2. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki w celu uniknięcia ryzyka fałszerstw praw jazdy, w tym w odniesieniu do wzorów praw jazdy wydanych przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy. Informują one o tym Komisję.

Fizyczne prawo jazdy musi być zabezpieczone przed fałszerstwami za pomocą unijnej standardowej specyfikacji określonej w załączniku I część A2. Państwa członkowskie mogą stosować dodatkowe zabezpieczenia.
3. Jeżeli posiadacz ważnego fizycznego prawa jazdy bez administracyjnego okresu ważności ustanawia miejsce stałego zamieszkania w państwie członkowskim innym niż państwo, które wydało prawo jazdy, to przyjmujące państwo członkowskie może stosować do tego prawa jazdy administracyjne okresy ważności, o których mowa w art. 10 ust. 2, w drodze przedłużenia okresu ważności prawa jazdy, po upływie dwóch lat od dnia, od którego posiadacz prawa jazdy ustanowił miejsce stałego zamieszkania na jego terytorium.
4. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 19 stycznia 2030 r., wszystkie fizyczne prawa jazdy wydawane lub znajdujące się w obiegu spełniały wszystkie wymogi niniejszej dyrektywy.
5. Państwa członkowskie mogą zdecydować o wprowadzeniu nośnika danych (mikroczipa) jako elementu fizycznego prawa jazdy. W przypadku gdy państwo członkowskie decyduje się na zastosowanie mikroczipa jako elementu krajowego fizycznego prawa jazdy, wówczas może również zdecydować o przechowywaniu na mikroczipie danych dodatkowych względem danych określonych w załączniku I

część D, jeżeli taką możliwość przewidziano w jego przepisach krajowych dotyczących praw jazdy.

Jeżeli państwa członkowskie przewidują wykorzystanie mikroczipa jako elementu fizycznego prawa jazdy, stosują wówczas wymagania techniczne określone w załączniku I część B. Państwa członkowskie mogą stosować dodatkowe zabezpieczenia.

Państwa członkowskie informują Komisję o podjęciu decyzji o zastosowaniu mikroczipa w fizycznych prawach jazdy, bądź o każdej zmianie dotyczącej takiej decyzji, w terminie trzech miesięcy od jej przyjęcia. Państwa członkowskie, które już stosują mikroczip jako element fizycznych praw jazdy, informują o tym fakcie Komisję w terminie trzech miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

6. Jeżeli mikroczipa nie stosuje się jako elementu fizycznego prawa jazdy, państwa członkowskie mogą również zdecydować o umieszczeniu nadruku kodu QR w przeznaczonym do tego celu miejscu na wydawanych przez nie fizycznych prawach jazdy. Kod QR musi pozwalać na weryfikację autentyczności informacji zawartych w fizycznym prawie jazdy.
7. Państwa członkowskie zapewniają, aby dane osobowe niezbędne do weryfikacji informacji zawartych w fizycznym prawie jazdy nie były zatrzymywane przez sprawdzającego, a organ wydający prawo jazdy nie był informowany o tym procesie weryfikacji.

Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające szczegółowe przepisy dotyczące elementów interoperacyjności i środków bezpieczeństwa, które należy stosować w przypadku kodów QR nadrukowywanych na fizycznych prawach jazdy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22 ust. 2.

Państwa członkowskie informują Komisję o każdym środku służącym umieszczeniu kodu QR na wydanych przez nie prawach jazdy, bądź o każdej zmianie takiego środka, w terminie trzech miesięcy od przyjęcia takiego środka lub jego zmiany.

8. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 21, aby dokonać zmiany części A, B i D załącznika I, jeżeli jest to konieczne w celu uwzględnienia zmian technicznych, operacyjnych lub naukowych.

Artykuł 5

Mobilne prawa jazdy

1. Państwa członkowskie wydają mobilne prawa jazdy na podstawie unijnej standardowej specyfikacji określonej w załączniku I część C.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby aplikacje elektroniczne utworzone na potrzeby mobilnych praw jazdy w celu umożliwienia weryfikacji, czy posiadacz prawa jazdy ma uprawnienia do kierowania pojazdami, były nieodpłatnie dostępne dla osób mających miejsce stałego zamieszkania na ich terytorium lub dla osób, które z innego względu mają prawo uzyskać wydane przez nie mobilne prawo jazdy.

Aplikacje te muszą się opierać na europejskich portfelach tożsamości cyfrowej wydawanych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014¹².

3. Państwa członkowskie publikują i regularnie aktualizują wykaz dostępnych aplikacji elektronicznych utworzonych i obsługiwanych na potrzeby niniejszego artykułu.

Państwa członkowskie zapewniają, aby te aplikacje elektroniczne nie zawierały ani – w przypadku stosowania wskaźnika – nie udostępniały danych wykraczających poza dane, o których mowa w załączniku I część D.

4. Państwa członkowskie udostępniają informacje wymagane do uzyskania dostępu do krajowych systemów, o których mowa w załączniku I część C, służących do weryfikacji mobilnych praw jazdy i wzajemnie regularnie informują się o zmianach takich informacji.

Państwa członkowskie zapewniają, aby dane osobowe niezbędne do weryfikacji uprawnień do kierowania pojazdami posiadanych przez posiadacza mobilnego prawa jazdy nie były zatrzymywane przez sprawdzającego, a organ wydający prawo jazdy przetwarzał informacje otrzymane w drodze powiadomienia wyłącznie do celów odpowiedzi na żądanie weryfikacji.

5. Państwa członkowskie przekazują Komisji wykaz odpowiednich systemów krajowych uprawnionych do przekazywania danych i wskaźników na potrzeby mobilnych praw jazdy. Komisja podaje do wiadomości publicznej wykaz takich krajowych systemów państw członkowskich w elektronicznie podpisanej lub opatrzonej pieczęcią elektroniczną postaci dostosowanej do automatycznego przetwarzania, używając w tym celu zabezpieczonego kanału komunikacji.
6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 21, aby dokonać zmiany części C załącznika I, jeżeli jest to konieczne w celu uwzględnienia zmian technicznych, operacyjnych lub naukowych.
7. Do [data przyjęcia + 18 miesięcy] Komisja przyjmie akty wykonawcze określające szczegółowe przepisy dotyczące interoperacyjności, bezpieczeństwa i testowania mobilnych praw jazdy, w tym elementów weryfikacji i interfejsu z systemami krajowymi. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22 ust. 2.

Artykuł 6

Kategorie prawa jazdy

1. Prawo jazdy uprawnia do kierowania pojazdami mechanicznymi należącymi do poniższych kategorii:
 - a) motorowery:
kategoria AM:

¹² 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 (Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 73).

- pojazdy dwu- lub trzykołowe o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej do 45 km/h (z wyjątkiem pojazdów, których maksymalna prędkość konstrukcyjna nie przekracza lub wynosi 25 km/h);
 - lekkie czterokołowce;
- b) motocykle i trzykołowe pojazdy silnikowe:
- (i) kategoria A1:
 - motocykle o pojemności skokowej silnika nieprzekraczającej 125 cm³, mocy nieprzekraczającej 11 kW i stosunku mocy do masy nieprzekraczającym 0,1 kW/kg;
 - trzykołowe pojazdy silnikowe o mocy nieprzekraczającej 15 kW;
 - (ii) kategoria A2:
 - motocykle o mocy nieprzekraczającej 35 kW i stosunku mocy do masy nieprzekraczającym 0,2 kW/kg oraz nie pochodzące od pojazdów o mocy powyżej 70 kW;
 - (iii) kategoria A:
 - motocykle;
 - trzykołowe pojazdy silnikowe o mocy powyżej 15 kW;
- c) pojazdy silnikowe:
- (i) kategoria B1:
 - ciężkie czterokołowce.

Kategoria B1 jest fakultatywna. W państwach członkowskich, które nie wprowadzają tej kategorii prawa jazdy, do kierowania tymi pojazdami wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii B;

Państwa członkowskie mogą również zdecydować o wprowadzeniu tej kategorii wyłącznie w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w art. 9 ust. 4 akapit pierwszy lit. c), i zgodnie z warunkami określonymi w tymże ustępie. W przypadku podjęcia takiej decyzji państwo członkowskie oznacza ten fakt w prawie jazdy za pomocą kodu unijnego 60.03;
 - (ii) kategoria B:
 - pojazdy silnikowe o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3 500 kg i konstrukcyjnie przeznaczone do przewozu nie więcej niż ośmiu pasażerów oprócz kierowcy;
 - pojazdy silnikowe tej kategorii mogą być łączone z przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 750 kg.

Bez uszczerbku dla przepisów dotyczących zasad przyznawania przedmiotowym pojazdom homologacji typu, pojazdy silnikowe należące do tej kategorii mogą być łączone z przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 750 kg, pod warunkiem że dopuszczalna masa całkowita takiego zespołu pojazdów nie przekracza 4 250 kg. W przypadku gdy masa takiego zespołu pojazdów przekracza 3 500 kg, państwa członkowskie, zgodnie z przepisami załącznika V, stosują wymóg, aby takim zespołem pojazdów można było kierować wyłącznie po:

- ukończeniu szkolenia lub
- zdaniu egzaminu umiejętności i zachowań.

Państwa członkowskie mogą także wymagać zarówno ukończenia takiego szkolenia, jak i zdania egzaminu umiejętności i zachowań.

Państwa członkowskie umieszczają na prawie jazdy odpowiedni kod unijny, zgodnie z częścią E załącznika I, informujący o nadaniu uprawnień do kierowania takim zespołem pojazdów;

(iii) kategoria BE:

- bez uszczerbku dla przepisów dotyczących zasad przyznawania przedmiotowym pojazdom homologacji typu, zespół pojazdów złożony z pojazdu ciągnącego kategorii B oraz przyczepy lub naczepy, przy czym dopuszczalna masa całkowita przyczepy lub naczepy nie przekracza 3 500 kg;

(iv) kategoria C1:

- pojazdy silnikowe nieujęte w kategoriach D1 lub D, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3 500 kg, lecz nieprzekraczającej 7 500 kg, i konstrukcyjnie przeznaczone do przewozu nie więcej niż ośmiu pasażerów oprócz kierowcy;
- pojazdy silnikowe tej kategorii mogą być łączone z przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 750 kg;

(v) kategoria C1E:

- bez uszczerbku dla przepisów dotyczących zasad przyznawania przedmiotowym pojazdom homologacji typu, zespoły pojazdów złożone z pojazdu ciągnącego kategorii C1 oraz przyczepy lub naczepy, której dopuszczalna masa całkowita przekracza 750 kg, pod warunkiem że dopuszczalna masa takiego zespołu pojazdów nie przekracza 12 000 kg;
- bez uszczerbku dla przepisów dotyczących zasad przyznawania przedmiotowym pojazdom homologacji typu, zespoły pojazdów złożone z pojazdu ciągnącego kategorii B oraz przyczepy lub naczepy, której dopuszczalna masa całkowita przekracza 3 500 kg, pod warunkiem że dopuszczalna masa takiego zespołu pojazdów nie przekracza 12 000 kg;

(vi) kategoria C:

- pojazdy silnikowe nieujęte w kategoriach D1 lub D, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 3 500 kg i które są konstrukcyjnie przeznaczone do przewozu nie więcej niż ośmiu pasażerów oprócz kierowcy;
- pojazdy silnikowe tej kategorii mogą być łączone z przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 750 kg;

(vii) kategoria CE:

- bez uszczerbku dla przepisów dotyczących zasad przyznawania przedmiotowym pojazdom homologacji typu, zespoły pojazdów złożone z pojazdu ciągnącego kategorii C oraz przyczepy lub naczepy, której dopuszczalna masa całkowita przekracza 750 kg;

(viii) kategoria D1:

- pojazdy silnikowe konstrukcyjnie przeznaczone do przewozu nie więcej niż 16 pasażerów oprócz kierowcy i maksymalnej długości do 8 m;
 - pojazdy silnikowe tej kategorii mogą być łączone z przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 750 kg;
 - (ix) kategoria D1E:
 - bez uszczerbku dla przepisów dotyczących zasad przyznawania przedmiotowym pojazdom homologacji typu, zespoły pojazdów złożone z pojazdu ciągnącego kategorii D1 oraz przyczepy, której dopuszczalna masa całkowita przekracza 750 kg;
 - (x) kategoria D:
 - pojazdy silnikowe konstrukcyjnie przeznaczone do przewozu nie więcej niż ośmiu pasażerów oprócz kierowcy; pojazdy silnikowe, którymi można kierować na podstawie prawa jazdy kategorii D, mogą być łączone z przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej do 750 kg;
 - (xi) kategoria DE:
 - bez uszczerbku dla przepisów dotyczących zasad przyznawania przedmiotowym pojazdom homologacji typu, zespoły pojazdów złożone z pojazdu ciągnącego kategorii D oraz przyczepy, której dopuszczalna masa całkowita przekracza 750 kg.
2. Za wcześniejszą zgodą Komisji, która przeprowadza ocenę wpływu proponowanego środka na bezpieczeństwo ruchu drogowego, państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego artykułu niektóre określone typy pojazdów mechanicznych, takie jak pojazdy specjalne dla osób z niepełnosprawnościami.
- Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy typy pojazdów pozostające w użyciu lub pod kontrolą sił zbrojnych i obrony cywilnej. Informują one o tym Komisję.

Artykuł 7

Dolne granice wieku

1. Dolna granica wieku, od której wydawane jest prawo jazdy, jest następująca:
 - a) 16 lat w przypadku praw jazdy kategorii AM, A1 i B1;
 - b) 18 lat w przypadku praw jazdy kategorii A2, B, BE, C1 i C1E;
 - c) w odniesieniu do praw jazdy kategorii A:
 - (i) 20 lat w przypadku motocykli. Uzyskanie uprawnienia do kierowania motocyklami tej kategorii uzależnione jest jednak od posiadania co najmniej dwuletniego doświadczenia w kierowaniu motocyklami na podstawie prawa jazdy kategorii A2. Od wymogu wcześniejszego dwuletniego doświadczenia można odstąpić, jeżeli kandydat ma przynajmniej 24 lata;
 - (ii) 21 lat w przypadku trzykołowych pojazdów silnikowych o mocy przekraczającej 15 kW;
 - d) 21 lat w przypadku praw jazdy kategorii C, CE, D1 i D1E;
 - e) 24 lata w przypadku praw jazdy kategorii D i DE.

2. Państwa członkowskie mogą podwyższyć lub obniżyć dolną granicę wieku, od której wydawane jest prawo jazdy:
 - a) dla kategorii AM — obniżyć do 14 lat lub podwyższyć do 18 lat;
 - b) dla kategorii B1 — podwyższyć do 18 lat;
 - c) dla kategorii A1 — podwyższyć do 18 lat, jeżeli spełnione są oba poniższe warunki:
 - (i) pomiędzy dolną granicą wieku ustaloną dla kategorii A1 a dolną granicą wieku ustaloną dla kategorii A2 są dwa lata różnicy;
 - (ii) uzyskanie uprawnienia do kierowania motocyklami kategorii A uzależnione jest od posiadania co najmniej dwuletniego doświadczenia w kierowaniu motocyklami kategorii A2, o którym mowa w ust. 1 lit. c) ppkt (i);
 - d) dla kategorii B i BE — obniżyć do 17 lat.
3. Państwa członkowskie mogą obniżyć dolną granicę wieku dla kategorii C do 18 lat, a dla kategorii D — do 21 lat w odniesieniu do:
 - a) pojazdów używanych przez służby przeciwpożarowe i pojazdów używanych do utrzymywania porządku publicznego;
 - b) pojazdów poddawanych testom drogowym w celu naprawy lub konserwacji.
4. Prawa jazdy wydane zgodnie z ust. 2 i 3 są ważne jedynie na terytorium państwa członkowskiego, które je wydało, do czasu osiągnięcia przez posiadacza prawa jazdy dolnej granicy wieku określonej w ust. 1.

Państwa członkowskie mogą uznać na swoim terytorium ważność praw jazdy wydanych kierowcom poniżej dolnych granic wieku określonych w ust. 1.
5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 lit. d) i e) niniejszego artykułu, jeżeli kandydat posiada świadectwo kwalifikacji zawodowej, o którym mowa w art. 6 dyrektywy (UE) 2022/2561, dolna granica wieku, od której wydawane jest prawo jazdy, jest następująca:
 - a) w przypadku kategorii C i CE, dolne granice wieku przewidziane w art. 5 ust. 2 lit. a) ppkt (i) dyrektywy (UE) 2022/2561;
 - b) w przypadku kategorii D1 i D1E, dolna granica wieku przewidziana w art. 5 ust. 3 lit. a) ppkt (i) akapit drugi tejże dyrektywy;
 - c) w przypadku kategorii D i DE, dolne granice wieku przewidziane w art. 5 ust. 3 lit. a) ppkt (i) akapit pierwszy, art. 5 ust. 3 lit. a) ppkt (ii) akapit pierwszy i art. 5 ust. 3 lit. b) tejże dyrektywy.

W przypadku gdy zgodnie z art. 5 ust. 3 lit. a) ppkt (i) akapit drugi lub art. 5 ust. 3 lit. a) ppkt (ii) akapit drugi dyrektywy (UE) 2022/2561 państwo członkowskie zezwala na prowadzenie pojazdów na swoim terytorium od wcześniejszego wieku, ważność prawa jazdy jest ograniczona jedynie do terytorium wydającego państwa członkowskiego do czasu, aż jego posiadacz osiągnie odpowiednią dolną granicę wieku, o której mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, oraz uzyska świadectwo kwalifikacji zawodowej.

Artykuł 8

Warunki i ograniczenia

1. Państwa członkowskie oznaczają prawa jazdy wydane danej osobie z zastrzeżeniem warunku lub warunków, według których jest ona uprawniona do kierowania pojazdem. W tym celu państwa członkowskie stosują odpowiednie kody unijne przewidziane w załączniku I część E. W odniesieniu do warunków, które nie są objęte zakresem załącznika I część E, mogą również stosować kody krajowe.

Jeżeli ze względu na niezdolność fizyczną dopuszcza się kierowanie pojazdami tylko pewnych typów lub pojazdami specjalnie przystosowanymi w celu kompensacji takiej niezdolności, egzamin umiejętności i zachowań przewidziany w art. 10 ust. 1 przeprowadza się takim pojazdem.
2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 21, aby dokonać zmiany części E załącznika I, jeżeli jest to konieczne w celu uwzględnienia zmian technicznych, operacyjnych lub naukowych.

Artykuł 9

Kolejność przyznawania i równoważność kategorii

1. Prawa jazdy kategorii BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D i DE wydaje się tylko kierowcom uprawnionym już do kierowania pojazdami kategorii B.
2. Ważność praw jazdy określa się w następujący sposób:
 - a) prawa jazdy kategorii C1E, CE, D1E lub DE uprawniają do kierowania zespołami pojazdów kategorii BE;
 - b) prawa jazdy kategorii CE uprawniają do kierowania pojazdami kategorii DE, o ile posiadacze takich praw jazdy mają uprawnienia do kierowania pojazdami kategorii D;
 - c) prawa jazdy kategorii C1E lub CE uprawniają do kierowania pojazdami kategorii D1E, o ile posiadacze takich praw jazdy mają uprawnienia do kierowania pojazdami kategorii D1;
 - d) prawa jazdy kategorii CE i DE uprawniają do kierowania zespołami pojazdów kategorii, odpowiednio, C1E i D1E;
 - e) prawa jazdy wszystkich kategorii uprawniają do kierowania pojazdami kategorii AM. Jednak państwo członkowskie może w odniesieniu do praw jazdy wydawanych na swoim terytorium ograniczyć równoważność kategorii AM do kategorii A1, A2 i A, jeśli państwo to uzna, że warunkiem nabycia uprawnień kategorii AM jest zdanie egzaminu praktycznego;
 - f) prawa jazdy kategorii A2 uprawniają także do kierowania pojazdami kategorii A1;
 - g) prawa jazdy kategorii A, B, C lub D uprawniają do kierowania pojazdami odpowiednio kategorii: A1, A2, B1, C1 lub D1;
 - h) prawo jazdy kategorii B, dwa lata po wydaniu go po raz pierwszy, uprawnia do kierowania pojazdami napędzanymi paliwem alternatywnym, o których mowa

w art. 2 dyrektywy Rady 96/53/WE¹³, o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3 500 kg, ale nieprzekraczającej 4 250 kg bez przyczepy.

3. W odniesieniu do kierowania pojazdami na ich terytorium państwa członkowskie mogą przyznawać następujące równoważności:
- a) uprawnienie do kierowania trzykołowymi pojazdami silnikowymi na podstawie prawa jazdy kategorii B, przy czym w odniesieniu do trzykołowych pojazdów silnikowych o mocy ponad 15 kW pod warunkiem osiągnięcia przez posiadacza prawa jazdy kategorii B wieku co najmniej 21 lat;
 - b) uprawnienie do kierowania motocyklami kategorii A1 na podstawie prawa jazdy kategorii B.

Równoważności przewidziane w akapicie pierwszym są wzajemnie uznawane przez państwa członkowskie, które je przyznały.

Państwa członkowskie nie umieszczają na prawie jazdy adnotacji o uprawnieniach jego posiadacza do kierowania pojazdami, o których mowa w akapicie pierwszym, chyba że stosują odpowiednie kody unijne określone w załączniku I część E.

Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję o równoważnościach wymienionych w akapicie pierwszym, przyznawanych na ich terytorium, w tym o kodach krajowych, które mogły być stosowane przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy. Komisja udostępnia te informacje państwom członkowskim w celu ułatwienia stosowania niniejszego ustępu.

4. Państwa członkowskie mogą zezwolić na kierowanie na ich terytorium pojazdami następujących kategorii:
- a) pojazdami kategorii D1 o dopuszczalnej masie całkowitej do 3 500 kg, wyłączając wszelkie specjalne wyposażenie przeznaczone do przewozu osób z niepełnosprawnościami, przez kierowców w wieku powyżej 21 lat posiadających prawo jazdy kategorii B, najwcześniej dwa lata po wydaniu takiego prawa jazdy po raz pierwszy, pod warunkiem że pojazdy te są używane przez podmioty niekomercyjne do celów społecznych, a kierowca świadczy swoje usługi ochotniczo;
 - b) pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3 500 kg, przez kierowców w wieku powyżej 21 lat posiadających prawo jazdy kategorii B, najwcześniej dwa lata po wydaniu takiego prawa jazdy po raz pierwszy, o ile spełnione są wszystkie poniższe warunki:
 - (i) pojazdy te są przeznaczone do wykorzystywania podczas postoju jedynie do celów instruktażowych lub rekreacyjnych;
 - (ii) są używane przez podmioty niekomercyjne do celów społecznych;
 - (iii) przebudowano je tak, że nie mogą być wykorzystywane ani do przewozu więcej niż dziewięciu osób ani do przewozu jakichkolwiek rzeczy innych niż te, które są ściśle niezbędne do celów, w jakich są wykorzystywane;

¹³ Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59).

- c) pojazdów kategorii B o dopuszczalnej masie całkowitej 2 500 kg i maksymalnej prędkości ograniczonej fizycznie do 45 km/h, przez kierowców w wieku poniżej 21 lat posiadających prawo jazdy kategorii B1.

Państwa członkowskie nie umieszczają na prawie jazdy adnotacji o uprawnieniach jego posiadacza do kierowania pojazdami, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a) i b), chyba że stosują odpowiednie kody unijne.

Państwa członkowskie informują Komisję o wszelkich zezwoleniach przyznawanych zgodnie z niniejszym ustępem.

Artykuł 10

Wydawanie, ważność oraz przedłużanie terminu ważności

1. Prawa jazdy wydaje się tylko tym wnioskodawcom, którzy spełniają następujące warunki:
 - a) zdali egzamin umiejętności i zachowań oraz egzamin teoretyczny i spełniają minimalne standardy dotyczące fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami zgodnie z przepisami załączników II i III;
 - b) w odniesieniu do kategorii AM zdali tylko egzamin teoretyczny; państwa członkowskie mogą wymagać, aby kandydaci ubiegający się o uprawnienia tej kategorii zdali egzamin umiejętności i zachowań oraz przeszli badanie lekarskie.

Państwa członkowskie mogą nałożyć obowiązek zdania odrębnego egzaminu umiejętności i zachowań w odniesieniu do kierowania pojazdami trzykołowymi i czterokołowcami objętymi tą kategorią. Do celów rozróżnienia pojazdów w ramach kategorii AM można na prawie jazdy umieszczać kod krajowy;
 - c) w odniesieniu do kategorii A2 lub kategorii A i pod warunkiem posiadania co najmniej dwuletniego doświadczenia w kierowaniu motocyklami odpowiednio kategorii A1 lub kategorii A2:
 - (i) zdali tylko egzamin umiejętności i zachowań albo
 - (ii) odbyli szkolenie zgodnie załącznikiem VI;
 - d) odbyli szkolenie lub zdali egzamin umiejętności i zachowań bądź odbyli szkolenie i zdali egzamin umiejętności i zachowań zgodnie z załącznikiem V odnośnie do kategorii B uprawniającej do kierowania zespołem pojazdów, o którym mowa w art. 6 ust. 1 lit. c) ppkt (ii) akapit trzeci;
 - e) mają miejsce stałego zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego wydającego prawo jazdy lub mogą przedstawić dowód potwierdzający, że uczą się w tym kraju od co najmniej sześciu miesięcy.
2. Administracyjny okres ważności praw jazdy wydanych przez państwa członkowskie wynosi:
 - a) 15 lat w przypadku praw jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B, B1 i BE;
 - b) pięć lat w przypadku praw jazdy kategorii C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 i D1E.

Przedłużenie okresu ważności prawa jazdy może powodować rozpoczęcie nowego administracyjnego okresu ważności uprawnień innej (innych) kategorii posiadanych przez kierowcę, o ile jest to zgodne z warunkami określonymi w niniejszej dyrektywie.

Obecność mikroczipa lub kodu QR, o których mowa odpowiednio w art. 4 ust. 5 i art. 4 ust. 6, nie jest warunkiem ważności prawa jazdy. Utrata mikroczipa lub kodu QR, niemożność odczytania zawartych w nich danych ani żadne inne ich uszkodzenie nie mają wpływu na ważność prawa jazdy.

Państwa członkowskie mogą skrócić administracyjny okres ważności w przypadku praw jazdy dowolnej kategorii wydawanych początkującym kierowcom w rozumieniu art. 15 ust. 1 w celu zastosowania wobec takich kierowców środków specjalnych w trosce o poprawę ich bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Państwa członkowskie mogą skrócić administracyjny okres ważności w indywidualnych przypadkach odnoszących się do praw jazdy dowolnej kategorii; takie skrócenie może być podyktowane koniecznością częstszego przeprowadzania kontroli stanu zdrowia lub zastosowania innych środków specjalnych, takich jak ograniczenia wobec sprawców przestępstw lub wykroczeń w ruchu drogowym.

Państwa członkowskie skracają administracyjne okresy ważności określone w akapicie pierwszym do pięciu lat lub mniej w przypadku praw jazdy, których posiadacze mają miejsce zamieszkania na ich terytorium i ukończyli 70 lat, gdy występuje konieczność częstszego przeprowadzania kontroli stanu zdrowia lub zastosowania innych środków specjalnych, takich jak kursy odświeżające wiedzę i umiejętności. Takie skrócenie administracyjnego okresu ważności można zastosować jedynie przy przedłużaniu okresu ważności prawa jazdy.

Państwa członkowskie mogą skrócić administracyjny okres ważności określony w niniejszym ustępie w przypadku praw jazdy, których posiadacze uzyskali zezwolenie na pobyt czasowy lub korzystają z tymczasowej ochrony lub odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych obowiązujących na ich terytorium. W tym celu taki skrócony administracyjny okres ważności jest taki sam jak lub krótszy niż administracyjny okres ważności zezwolenia na pobyt czasowy lub tymczasowej ochrony lub odpowiedniej ochrony.

3. Przedłużenie okresu ważności praw jazdy po upływie administracyjnego okresu ich ważności jest uzależnione od spełnienia obu następujących warunków:
 - a) kontynuacji spełniania minimalnych standardów dotyczących fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami określone w załączniku III;
 - b) posiadania miejsca stałego zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego wydającego prawo jazdy lub przedłożenia dowodu potwierdzającego, że w chwili składania wniosku wnioskodawca pobiera naukę w tym państwie członkowskim od co najmniej sześciu miesięcy.
4. W przypadku wystąpienia kryzysu państwa członkowskie mogą przedłużyć maksymalnie o sześć miesięcy administracyjny okres ważności praw jazdy, które w przeciwnym wypadku utraciłyby ważność. W razie utrzymywania się kryzysu istnieje możliwość kolejnego przedłużenia okresu ważności.

Każde takie przedłużenie musi być odpowiednio uzasadnione i niezwłocznie zgłoszone Komisji. Komisja niezwłocznie publikuje te informacje w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Państwa członkowskie uznają ważność praw jazdy,

których administracyjny okres ważności przedłużono na podstawie niniejszego ustępu.

Jeżeli kryzys dotyka kilku państw członkowskich, Komisja może przyjąć akty wykonawcze w celu przedłużenia administracyjnego okresu ważności praw jazdy wszystkich lub niektórych kategorii, które w przeciwnym wypadku straciłyby ważność. Okres takiego przedłużenia nie może przekraczać sześciu miesięcy, a w razie utrzymywania się kryzysu może zostać ponownie przedłużony. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22 ust. 3.

Jeżeli państwo członkowskie nie napotyka i prawdopodobnie nie napotka trudności uniemożliwiających przedłużenie okresu ważności praw jazdy w wyniku kryzysu, o którym mowa w akapicie trzecim, lub wprowadziło odpowiednie środki krajowe w celu złagodzenia skutków tego kryzysu, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu przedłużenia okresu ważności wprowadzonego aktem wykonawczym, o którym mowa w akapicie trzecim, po uprzednim poinformowaniu o tym Komisji. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Do celów niniejszego ustępu „kryzys” oznacza wyjątkowe, niespodziewane i nagłe zdarzenie naturalne lub spowodowane przez człowieka, o nadzwyczajnym charakterze i skali, które ma miejsce w Unii lub poza nią, wywierające znaczące bezpośrednie lub pośrednie skutki w obszarze transportu drogowego, i które ponadto uniemożliwia lub znacznie utrudnia posiadaczom praw jazdy lub odpowiednim organom krajowym przeprowadzenie procedur niezbędnych do przedłużenia okresu ważności praw jazdy.

5. Bez uszczerbku dla krajowego prawa karnego i przepisów prawnych dotyczących policji państwa członkowskie mogą przy wydawaniu prawa jazdy stosować własne przepisy krajowe dotyczące warunków innych niż te, o których mowa w niniejszej dyrektywie. Informują one o tym Komisję.
6. Państwa członkowskie mogą uzależnić wydanie lub przedłużenie ważności prawa jazdy kategorii AM, A, A1, A2, B, B1 i BE od wyników badania stwierdzającego spełnianie minimalnych standardów dotyczących fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami, określonych w załączniku III, zamiast od samooceny przewidzianej w pkt 3 tego załącznika. W takim przypadku badanie lekarskie obejmuje wszystkie rodzaje niezdolności z przyczyn medycznych wymienione w załączniku III.

Do dnia [data przyjęcia + 18 miesięcy] Komisja przyjmie akty wykonawcze określające zawartość samooceny, o której mowa w załączniku III pkt 3, i obejmujące wszystkie rodzaje niezdolności z przyczyn medycznych wymienione w tym załączniku. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22 ust. 2.

7. Jedna osoba nie może posiadać więcej niż jednego fizycznego prawa jazdy. Jedna osoba może jednak posiadać kilka mobilnych praw jazdy, pod warunkiem że są one wydane przez to samo państwo członkowskie.

Jedna osoba nie może posiadać praw jazdy wydanych przez więcej niż jedno państwo członkowskie.

Państwo członkowskie odmawia wydania prawa jazdy, jeśli stwierdzi, że wnioskodawca posiada już prawo jazdy wydane przez inne państwo członkowskie.

Państwa członkowskie wprowadzają środki niezbędne do stosowania akapitu trzeciego. Jeśli przy wydawaniu, przedłużaniu okresu ważności, wydawaniu wtórnika lub wymianie prawa jazdy zachodzi uzasadnione podejrzenie, że wnioskodawca jest już posiadaczem innego prawa jazdy, niezbędne środki polegają na przeprowadzeniu weryfikacji takiego podejrzenia z innymi państwami członkowskimi. W tym celu państwa członkowskie korzystają z Europejskiej Sieci Praw Jazdy, o której mowa w art. 19.

Bez uszczerbku dla art. 3 ust. 6 państwo członkowskie wydające prawo jazdy zachowuje należytą staranność w celu upewnienia się, że dana osoba spełnia wymogi określone w ust. 1 niniejszego artykułu, oraz stosuje własne przepisy krajowe w zakresie unieważnienia lub cofnięcia prawa jazdy lub uprawnień do kierowania pojazdami w razie stwierdzenia, że prawo jazdy zostało wydane pomimo niespełnienia przedmiotowych wymogów.

8. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 21, aby dokonać zmiany załączników II, III, V i VI, jeżeli jest to konieczne w celu uwzględnienia zmian technicznych, operacyjnych lub naukowych.

Artykuł 11

Wymiana i wydawanie wtórników praw jazdy wydanych przez państwa członkowskie

1. Posiadacz ważnego prawa jazdy wydanego przez jedno państwo członkowskie, który ustanowił miejsce stałego zamieszkania w innym państwie członkowskim, może złożyć wniosek o wymianę swojego prawa jazdy na równoważne prawo jazdy. Państwo członkowskie dokonujące wymiany sprawdza, jakiej kategorii uprawnienia faktycznie zachowują ważność na mocy przedstawionego prawa jazdy.
2. Przy zachowaniu zasady terytorialności prawa karnego i przepisów prawnych dotyczących policji państwo członkowskie miejsca stałego zamieszkania posiadacza prawa jazdy wydanego przez inne państwo członkowskie może stosować wobec niego własne przepisy krajowe w zakresie ograniczania, zawieszania, cofania lub unieważniania uprawnień do kierowania pojazdami i w razie konieczności dokonać w tym celu wymiany jego prawa jazdy.
3. Państwo członkowskie dokonujące wymiany zwraca stare prawo jazdy władzom państwa członkowskiego, które je wydało, wraz z podaniem uzasadnienia.
4. Wtórnik prawa jazdy, które zostało zagubione lub skradzione, może zostać wydany jedynie przez właściwe organy państwa członkowskiego, w którym posiadacz prawa jazdy ma miejsce stałego zamieszkania. Organy te wydają wtórnik na podstawie informacji, jakimi dysponują, lub, w stosownych okolicznościach, na podstawie poświadczenia ze strony właściwych organów państwa członkowskiego, które wydało oryginał prawa jazdy.

Artykuł 12

Wymiana praw jazdy wydanych przez państwa trzecie

1. Jeżeli państwo członkowskie przewiduje wymianę prawa jazdy wydanego przez państwo trzecie posiadaczowi, który ustanowił miejsce stałego zamieszkania na jego

terytorium, wówczas to państwo członkowskie dokonuje wymiany tego prawa jazdy zgodnie z przepisami niniejszego artykułu.

2. W przypadku gdy państwo członkowskie dokonuje wymiany prawa jazdy wydanego przez państwo trzecie nieobjęte decyzją wykonawczą, o której mowa w ust. 7, odnotowuje w prawie jazdy, które wydaje, taką wymianę, jak również każde kolejne przedłużenie okresu jego ważności lub wydanie wtórnika, oznaczając je odpowiednim kodem określonym w załączniku I część E. Jeżeli posiadacz takiego prawa jazdy przenosi swoje miejsce stałego zamieszkania do innego państwa członkowskiego, państwo to nie musi stosować zasady wzajemnego uznawania określonej w art. 3 ust. 6.

W odniesieniu do takiej wymiany państwa członkowskie stosują przepisy ustawodawstwa krajowego zgodnie z warunkami przewidzianymi w niniejszym ustępie.

3. W przypadku gdy prawo jazdy jest wydane w kategorii i przez państwo trzecie objęte decyzją wykonawczą, o której mowa w ust. 7, tego rodzaju wymiany nie odnotowuje się w prawie jazdy wydawanym przez dane państwo członkowskie. W takich przypadkach państwa członkowskie dokonują wymiany prawa jazdy zgodnie z warunkami określonymi w odpowiedniej decyzji wykonawczej.
4. Jeżeli prawo jazdy wydane przez państwo członkowskie zostało wymienione na prawo jazdy wydane przez państwo trzecie, państwa członkowskie nie wymagają spełnienia żadnych dodatkowych warunków innych niż warunki określone w art. 10 ust. 3 lit. a) ani nie odnotowują dodatkowych informacji dotyczących wymiany tego prawa jazdy na prawo jazdy wydawane przez nie w odniesieniu do kategorii pierwotnego prawa jazdy.

W sytuacji, o której mowa w akapicie pierwszym, gdy wnioskodawca składa wniosek o wymianę prawa jazdy ważnego również dla kategorii, w odniesieniu do których nabył uprawnienia do kierowania pojazdami w państwie trzecim, stosuje się następujące przepisy:

- a) jeżeli prawo jazdy zostało wydane w kategorii i przez państwo trzecie objęte decyzją wykonawczą, o której mowa w ust. 7, zastosowanie ma ust. 3;
 - b) w przypadku braku takiej decyzji wykonawczej zastosowanie ma ust. 2.
5. Wymiany, o których mowa w ust. 2, 3 i 4, mogą nastąpić tylko wówczas, gdy prawo jazdy wydane przez państwo trzecie zostało zwrócone właściwym organom państwa członkowskiego dokonującego wymiany.
 6. Komisja może stwierdzić, że obowiązujące w państwie trzecim ramy transportu drogowego gwarantują w całości lub w części poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego porównywalny z poziomem w Unii, co umożliwia wymianę praw jazdy wydanych przez to państwo trzecie bez odnotowywania takiej wymiany w prawach jazdy wydawanych przez państwa członkowskie, w stosownych przypadkach po spełnieniu konkretnych, wcześniej określonych warunków.

Jeżeli Komisja zidentyfikuje takie państwo trzecie, może ocenić ramy transportu drogowego tego państwa trzeciego we współpracy z państwami członkowskimi. Państwa członkowskie mają sześć miesięcy na przedstawienie swojej opinii na temat ram transportu drogowego obowiązujących w zidentyfikowanym państwie trzecim. Komisja przystępuje do przeprowadzenia oceny po otrzymaniu opinii od wszystkich

państw członkowskich lub po upływie terminu na przesłanie opinii, w zależności od tego, które z tych zdarzeń nastąpi później.

Przeprowadzając ocenę ram transportu drogowego obowiązujących w państwie trzecim, Komisja bierze pod uwagę co najmniej następujące elementy:

- a) obowiązujące wymogi w zakresie wydawania praw jazdy, takie jak klasyfikacja kategorii prawa jazdy, wymogi co do dolnej granicy wieku, wymogi i warunki szkolenia oraz egzaminów na prawo jazdy, a także standardy dotyczące stanu zdrowia na potrzeby wydania prawa jazdy;
- b) kwestię, czy państwo trzecie wydaje mobilne prawa jazdy, a jeśli tak, to mające zastosowanie techniczne i strukturalne szczegóły funkcjonowania systemu;
- c) poziom występowania w obiegu sfałszowanych praw jazdy oraz środki stosowane w celu zapobiegania fałszerstwom praw jazdy;
- d) administracyjny okres ważności praw jazdy wydanych przez państwo trzecie;
- e) warunki ruchu drogowego w państwie trzecim oraz kwestię, czy są one porównywalne z warunkami ruchu drogowego w sieciach drogowych w Unii;
- f) poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w państwie trzecim.

7. Po przeprowadzeniu oceny, o której mowa w ust. 6, i w drodze decyzji wykonawczej Komisja może uznać, że w danym państwie trzecim obowiązują ramy transportu drogowego, które w całości lub w części gwarantują poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego na tyle porównywalny z poziomem w Unii, aby umożliwić wymianę praw jazdy wydanych przez to państwo trzecie bez odnotowywania takiej wymiany w prawie jazdy wydawanym przez państwo członkowskie.

Decyzja wykonawcza zawiera co najmniej:

- a) kategorie prawa jazdy, o których mowa w art. 6, w przypadku których można dokonać wymiany bez odnotowywania jej w prawie jazdy wydawanym przez państwo członkowskie;
- b) daty wydania praw jazdy państwa trzeciego, od których można dokonywać ich wymiany bez adnotacji w prawie jazdy wydawanym przez państwo członkowskie;
- c) wszelkie ogólne warunki, których należy przestrzegać w celu weryfikacji autentyczności dokumentu urzędowego podlegającego wymianie;
- d) wszelkie ogólne warunki, jakie wnioskodawca musi spełnić – przed dokonaniem wymiany – w celu wykazania zgodności ze standardami dotyczącymi stanu zdrowia określonymi w załączniku III.

W przypadku gdy prawo jazdy wnioskodawcy nie umożliwia zachowania zgodności z akapitem drugim lit. a) lub b) niniejszego ustępu, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o wymianie prawa jazdy zgodnie z ust. 2. Jeżeli wnioskodawca nie jest w stanie spełnić warunków wynikających z akapitu drugiego lit. c) lub d) niniejszego ustępu, państwa członkowskie odmawiają dokonania wymiany prawa jazdy. Wszelkie dodatkowe warunki, jakie może zawierać decyzja wykonawcza, przewidują albo możliwość zastosowania przepisów krajowych państwa członkowskiego zgodnie z ust. 2, albo odmowę dokonania wymiany prawa jazdy, jeżeli wnioskodawca nie spełnia takich warunków.

Decyzje wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22 ust. 2.

8. Decyzja wykonawcza, o której mowa w ust. 7, przewiduje okresowy przegląd sytuacji bezpieczeństwa ruchu drogowego w danym państwie trzecim przeprowadzany co najmniej raz na cztery lata. W zależności od wyników przeglądu Komisja utrzymuje w mocy, zmienia lub zawiesza – w niezbędnym zakresie – bądź uchyla decyzję wykonawczą, o której mowa w ust. 7.
9. Komisja publikuje w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* i na swojej stronie internetowej wykaz państw trzecich, które są objęte decyzją wykonawczą zgodnie z ust. 7, a także publikuje odpowiednio wszelkie istotne zmiany dokonane zgodnie z ust. 9.
10. Komisja ustanawia sieć wiedzy w celu gromadzenia, przetwarzania i rozpowszechniania wiedzy i informacji na temat najlepszych praktyk dotyczących integracji zagranicznych kierowców zawodowych na rynku wewnętrznym. Do sieci tej należą odpowiednie organy państw członkowskich, centra doskonałości, uniwersytety i naukowcy, odpowiedni partnerzy społeczni i inne odpowiednie podmioty z sektora transportu drogowego.

Artykuł 13

Skutki ograniczenia, zawieszenia, cofnięcia lub unieważnienia uprawnień do kierowania pojazdami lub prawa jazdy

1. Państwo członkowskie odmawia wydania prawa jazdy wnioskodawcy, którego prawo jazdy podlega ograniczeniu, zawieszeniu, cofnięciu lub unieważnieniu w innym państwie członkowskim.
2. Państwo członkowskie odmawia osobie, której prawo jazdy lub uprawnienia do kierowania pojazdami podlegają ograniczeniu, zawieszeniu, cofnięciu lub unieważnieniu na jego terytorium, uznania ważności jakiegokolwiek prawa jazdy wydanego przez inne państwo członkowskie.
3. Prawo jazdy lub uprawnienia do kierowania pojazdami uznaje się za podlegające ograniczeniu, zawieszeniu, cofnięciu lub unieważnieniu do celów niniejszego artykułu, jeżeli dana osoba nie spełniła jeszcze jakichkolwiek warunków nałożonych przez państwo członkowskie, które musi spełnić, aby móc odzyskać swoje uprawnienia do kierowania pojazdami lub prawo jazdy bądź aby móc ubiegać się o wydanie nowych uprawnień lub nowego prawa jazdy.

Państwa członkowskie zapewniają, aby wszelkie warunki, jakie nakładają w celu umożliwienia posiadaczowi odzyskania uprawnień do kierowania pojazdami lub prawa jazdy lub ubiegania się o wydanie nowych uprawnień lub nowego prawa jazdy, były proporcjonalne, niedyskryminacyjne wobec posiadaczy praw jazdy wydanych przez wszelkie inne państwa członkowskie oraz aby same w sobie nie prowadziły do bezterminowej odmowy dotyczącej wydania prawa jazdy lub uznania prawa jazdy wydanego przez inne państwo członkowskie.

4. Żaden z przepisów niniejszego artykułu nie może być rozumiany jako uniemożliwiający państwom członkowskim bezterminowe zakazanie danej osobie kierowania pojazdami na ich terytorium bez zapewnienia jej możliwości odzyskania uprawnień do kierowania pojazdami lub prawa jazdy bądź ubiegania się o wydanie

nowych uprawnień lub nowego prawa jazdy, w przypadku gdy jest to uzasadnione postępowaniem tej osoby.

Jeżeli państwo członkowskie, zgodnie z niniejszym ustępem, nałożyło bezterminowy zakaz dotyczący kierowania pojazdami, takie państwo członkowskie może bezterminowo odmawiać uznania na swoim odnośnym terytorium ważności prawa jazdy wydanego przez inne państwo członkowskie. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 inne państwa członkowskie mogą, po konsultacji z państwem członkowskim, które nałożyło bezterminowy zakaz dotyczący kierowania pojazdami, wydać takiej osobie prawo jazdy.

Artykuł 14

Model jazdy w towarzystwie innego kierowcy

1. Na zasadzie odstępstwa od art. 7 ust. 1 odpowiednio lit. b) i d) państwa członkowskie wydają, zgodnie z art. 10 ust. 1, prawa jazdy kategorii B i C oznaczone kodem unijnym 98.02 określonym w załączniku I część E kandydatom, którzy ukończyli 17 lat.
2. Posiadacze prawa jazdy oznaczonego kodem unijnym 98.02, którzy nie ukończyli 18 lat, mogą kierować pojazdami wyłącznie w towarzystwie osoby, która spełnia następujące warunki:
 - a) osiągnęła dolną granicę wieku wynoszącą 25 lat;
 - b) posiada prawo jazdy odpowiedniej kategorii wydane ponad pięć lat wcześniej;
 - c) nie podlegała zakazowi prowadzenia pojazdów w ciągu ostatnich pięciu lat;
 - d) nie podlegała orzeczeniu w dziedzinie prawa karnego wydanemu w następstwie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego;
 - e) w przypadku pojazdu kategorii C posiada kwalifikacje i odbyła szkolenie przewidziane w dyrektywie (UE) 2022/2561.
3. Państwa członkowskie mogą wymagać identyfikacji osób towarzyszących, o których mowa w ust. 2, w celu zapewnienia zgodności z niniejszym artykułem. Państwa członkowskie mogą ograniczyć liczbę potencjalnych osób towarzyszących.
4. Państwa członkowskie mogą stosować dodatkowe warunki wydawania prawa jazdy oznaczonego kodem unijnym 98.02 kandydatom, którzy nie ukończyli 18 lat. Informują one o tym Komisję. Komisja podaje te informacje do wiadomości publicznej.

Artykuł 15

Okres próbny

1. Posiadacz prawa jazdy danej kategorii wydanego po raz pierwszy jest uznawany za początkującego kierowcę i podlega okresowi próbnemu wynoszącemu co najmniej dwa lata.
2. Państwa członkowskie określają przepisy dotyczące kar dla początkujących kierowców, którzy kierują pojazdem z poziomem alkoholu we krwi przekraczającym

0,0 g/ml, i stosują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonania. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające oraz niedyskryminujące.

3. Państwa członkowskie mogą ustanowić dodatkowe przepisy obowiązujące na ich terytorium początkujących kierowców w okresie próbnym, aby zwiększyć bezpieczeństwo ruchu drogowego. Informują one o tym Komisję.
4. Państwa członkowskie oznaczają prawa jazdy wydane w okresie próbnym kodem unijnym 98.01 określonym w załączniku I część E.
5. Okres próbny nie ma zastosowania do kierowców uzyskujących prawo jazdy kategorii A2 lub A zgodnie z art. 10 ust. 1 lit. c).

Artykuł 16

Egzaminatorzy

1. Egzaminatorzy prawa jazdy muszą spełniać minimalne standardy określone w załączniku IV.
Egzaminatorzy prawa jazdy pracujący już w tej roli przed 19 stycznia 2013 r. podlegają jedynie wymogom dotyczącym zapewnienia jakości oraz regularnym szkoleniom okresowym.
2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 21, aby dokonać zmiany załącznika IV, jeżeli jest to konieczne w celu uwzględnienia zmian technicznych, operacyjnych lub naukowych.

Artykuł 17

Miejsce stałego zamieszkania

1. Do celów niniejszej dyrektywy „miejsce stałego zamieszkania” oznacza miejsce, w którym osoba fizyczna przebywa zwykle, to znaczy przez co najmniej 185 dni w każdym roku kalendarzowym, ze względu na swoje więzi osobiste i zawodowe lub – w przypadku osoby niezwiązanej z danym miejscem zawodowo – ze względu na więzi osobiste, które wskazują na istnienie ścisłych powiązań między tą osobą a miejscem, w którym mieszka.
Jednak w przypadku osoby związanej zawodowo z miejscem innym niż miejsce, z którym łączy ją więzi osobiste, i z tego względu mieszkającej kolejno w różnych miejscach w co najmniej dwu państwach członkowskich, za miejsce stałego zamieszkania uważa się miejsce, z którym łączy ją więzi osobiste, pod warunkiem że regularnie do niego powraca. Ten ostatni warunek nie musi być spełniony, jeśli osoba ta mieszka w państwie członkowskim w celu wypełnienia zadania o określonym czasie trwania. Wyjazd na studia uniwersyteckie bądź na naukę w szkole nie musi oznaczać zmiany miejsca stałego zamieszkania.
2. Do celów art. 10 ust. 3 lit. b) i art. 11 ust. 4 uznaje się, że w przypadku pracowników służb dyplomatycznych Unii lub jej państw członkowskich lub członków ich rodzin wchodzących w skład ich gospodarstw domowych miejsce stałego zamieszkania – na potrzeby przedłużenia okresu ważności oraz wydania wtórnika – znajduje się na terytorium państwa członkowskiego, które wydało przedmiotowe prawo jazdy.

Do celów niniejszego artykułu „służby dyplomatyczne Unii” obejmują urzędników odpowiednich służb Sekretariatu Generalnego Rady i Komisji, jak również personel delegowany przez krajowe służby dyplomatyczne państw członkowskich oraz wszelkich innych pracowników lub wykonawców pracujących dla instytucji, organów, urzędów i agencji Unii w dziedzinie reprezentacji zewnętrznej, którzy, aby móc wykonywać swoje obowiązki wynikające z umowy, muszą mieszkać przez co najmniej 181 dni w roku kalendarzowym na terytorium państwa trzeciego lub kilku państw trzecich.

3. Jeżeli posiadacz prawa jazdy nie może udowodnić ustanowienia swojego miejsca stałego zamieszkania w danym państwie członkowskim zgodnie z ust. 1, może w ostateczności uzyskać przedłużenie okresu ważności prawa jazdy w państwie członkowskim, które pierwotnie je wydało.
4. Na zasadzie odstępstwa od art. 10 ust. 1 lit. e) i w konkretnym celu pierwszego wydania prawa jazdy kategorii B wnioskodawcy, którego państwo członkowskie miejsca stałego zamieszkania jest inne niż państwo członkowskie obywatelstwa, prawo jazdy może zostać wydane przez to drugie z wymienionych państw, jeżeli państwo członkowskie miejsca stałego zamieszkania nie przewiduje możliwości zdawania egzaminu teoretycznego lub egzaminu praktycznego w jednym z języków urzędowych państwa członkowskiego obywatelstwa lub z udziałem tłumacza ustnego.

Artykuł 18

Równoważność praw jazdy nieodpowiadających standardowemu wzorowi unijnemu

1. Państwa członkowskie stosują równoważności ustanowione decyzją Komisji (UE) 2016/1945¹⁴ między uprawnieniami uzyskanymi przed dniem 19 stycznia 2013 r. a kategoriami określonymi w art. 6 niniejszej dyrektywy.
2. Wszelkie uprawnienia do kierowania pojazdami przyznane przed 19 stycznia 2013 r. dyrektywy nie podlegają ograniczeniu lub unieważnieniu przez przepisy niniejszej dyrektywy.

Artykuł 19

Wzajemna pomoc

1. Państwa członkowskie wspierają się nawzajem w wykonywaniu niniejszej dyrektywy. Wymieniają one informacje o prawach jazdy, które wydały, wymieniły, zastąpiły wtórnikiem, przedłużyły pod względem okresu ważności, ograniczyły, zawiesiły, cofnęły, unieważniły lub anulowały, oraz o zakazach prowadzenia pojazdów, które nałożyły lub planują nałożyć, a także konsultują się ze sobą w celu sprawdzenia, czy wnioskodawca ubiegający się o prawo jazdy nie podlega zakazowi prowadzenia pojazdów w jednym z państw członkowskich. Korzystają one z ustanowionej w tym celu Europejskiej Sieci Praw Jazdy.

¹⁴ Decyzja Komisji (UE) 2016/1945 z dnia 14 października 2016 r. w sprawie równoważności kategorii praw jazdy (Dz.U. L 302 z 9.11.2016, s. 62).

2. Państwa członkowskie mogą korzystać z Europejskiej Sieci Praw Jazdy również do wymiany informacji w następujących celach:
 - a) umożliwienie swoim organom weryfikacji ważności i autentyczności prawa jazdy podczas kontroli drogowych lub w ramach środków zapobiegających fałszerstwom;
 - b) ułatwienie dochodzeń mających na celu identyfikację osoby odpowiedzialnej za przestępstwo lub wykroczenie przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego, zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413¹⁵;
 - c) zapobieganie przestępstwom, wykrywanie ich i prowadzenie dochodzeń w ich sprawie, jak określono w [ODNIESIENIE DO PRŮM II];
 - d) egzekwowanie przepisów dyrektywy (UE) 2022/2561;
 - e) wdrożenie i egzekwowanie przepisów [NOWA DYREKTYWA W SPRAWIE OGÓLNOUNIJNYCH SKUTKÓW NIEKTÓRYCH ZAKAZÓW PROWADZENIA POJAZDÓW].
3. Dostęp do sieci musi być zabezpieczony. Sieć zapewnia zarówno synchroniczną (w czasie rzeczywistym), jak i asynchroniczną wymianę informacji, a także wysyłanie i odbieranie zabezpieczonych komunikatów, powiadomień i załączników.

Państwa członkowskie podejmują wszelkie kroki niezbędne do zapewnienia, aby informacje wymieniane za pomocą sieci były aktualne.

Państwa członkowskie mogą udzielić dostępu do sieci jedynie organom właściwym do celów, o których mowa w ust. 1 i 2.
4. Państwa członkowskie udzielają sobie również wzajemnej pomocy przy wdrażaniu mobilnego prawa jazdy, w szczególności w celu zagwarantowania sprawnej interoperacyjności między aplikacjami i funkcjami weryfikacji, o których mowa w załączniku I część C.
5. Aby zapewnić interoperacyjność między systemami krajowymi połączonymi z Europejską Siecią Praw Jazdy oraz ochronę danych osobowych wymienianych w tym kontekście, Komisja przyjmie do dnia 6 czerwca 2026 r. akty wykonawcze określające szczegółowe wymagania operacyjne, interfejsowe i techniczne dotyczące Europejskiej Sieci Praw Jazdy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22 ust. 2.
6. Państwa członkowskie mogą współpracować w zakresie egzekwowania częściowego ograniczenia, zawieszenia, cofnięcia lub unieważnienia uprawnień do kierowania pojazdami lub praw jazdy, zwłaszcza gdy odpowiednie środki ograniczają się do określonych kategorii prawa jazdy lub do terytoriów określonych państw członkowskich, w szczególności za pomocą wpisów w wydanych przez nie prawach jazdy.

Artykuł 20

Przegląd

¹⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego (Dz.U. L 68 z 13.3.2015, s. 9).

Państwa członkowskie przekazują co roku Komisji informacje liczbowe dotyczące wydania, przedłużenia okresu ważności, wydania wtórników, cofnięcia i wymiany praw jazdy w odniesieniu do poszczególnych kategorii, łącznie z danymi na temat wydawania i używania mobilnych praw jazdy.

W terminie do dnia [wejście w życie + 5 lat], a następnie co pięć lat, Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat wykonania niniejszej dyrektywy, w tym jej wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Artykuł 21

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 8, art. 5 ust. 6, art. 8 ust. 2, art. 10 ust. 8 i art. 16 ust. 2, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia [*data wejścia w życie niniejszej dyrektywy*]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4 ust. 8, art. 5 ust. 6, art. 8 ust. 2, art. 10 ust. 8 i art. 16 ust. 2, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4 ust. 8, art. 5 ust. 6, art. 8 ust. 2, art. 10 ust. 8 i art. 16 ust. 2 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 22

Procedura komitetowa

1. Komisja jest wspierana przez komitet ds. praw jazdy. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
W przypadku gdy opinia komitetu ma zostać uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu, gdy – przed upływem terminu na wydanie opinii – zdecyduje o tym przewodniczący komitetu lub wniesie o to zwykła większość członków komitetu.
W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 8 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 23

Zmiany w dyrektywie (UE) 2022/2561

W art. 5 ust. 2 dyrektywy (UE) 2022/2561 dodaje się literę c) w brzmieniu:

„c) od 17 roku życia pojazd, dla którego wymaga się prawa jazdy kategorii C, o ile posiadają ŚKZ określone w art. 6 ust. 1, i wyłącznie na warunkach przewidzianych w art. 14 ust. 2 dyrektywy [ODNIESIENIE DO NINIEJSZEJ DYREKTYWY];”.

Artykuł 24

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2018/1724

W załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1724 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w drugiej kolumnie, należącej do wiersza „Przeprowadzka”, dodaje się komórkę w brzmieniu: „Uzyskanie i przedłużenie ważności prawa jazdy”;
- b) w trzeciej kolumnie, należącej do wiersza „Przeprowadzka”, dodaje się komórkę w brzmieniu: „Wydanie, wymiana i wydanie wtórnika prawa jazdy UE”.

Artykuł 25

Transpozycja

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia [data przyjęcia + 2 lata], przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia [data przyjęcia + 3 lata].

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 26

Uchylenie

1. Dyrektywa 2006/126/WE traci moc ze skutkiem od dnia [data przyjęcia + 3 lata].
Odniesienia do dyrektywy 2006/126/WE interpretowane są jako odniesienia to niniejszej dyrektywy i odczytywane są zgodnie z tabelą korelacji w załączniku VII.
2. Rozporządzenie (UE) nr 383/2012 traci moc ze skutkiem od dnia [data przyjęcia + 3 lata].
3. Odniesienia do rozporządzenia (UE) nr 383/2012 interpretowane są jako odniesienia do części B załącznika I do niniejszej dyrektywy i odczytywane są zgodnie z tabelą korelacji w załączniku VII.

Artykuł 27

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 28

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca

W imieniu Rady
Przewodniczący

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

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

1.2. Obszary polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa

Transport, bezpieczeństwo ruchu drogowego

1.3. Wniosek/inicjatywa dotyczy:

- nowego działania
- nowego działania, będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego⁶⁶
- przedłużenia bieżącego działania
- połączenia lub przekształcenia co najmniej jednego działania pod kątem innego/nowego działania

1.4. Cel(e)

1.4.1. Cel(e) ogólny(e)

Ogólnym celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i ułatwienie swobodnego przepływu osób.

1.4.2. Cel(e) szczegółowy(e)

- Podniesienie poziomu umiejętności, wiedzy i doświadczenia kierowców oraz ograniczenie i karanie niebezpiecznych zachowań.
- Zapewnienie w całej UE odpowiedniej fizycznej i psychicznej zdolności kierowców do kierowania pojazdami.
- Usunięcie nieadekwatnych lub niepotrzebnych barier, jakie napotykają kandydaci ubiegający się o prawo jazdy i posiadacze praw jazdy.

1.4.3. Oczekiwane wyniki i wpływ

Przewiduje się pozytywne skutki społeczne pod względem wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego i na swobodny przepływ osób. Szacuje się, że w latach 2025–2050 uda się uratować 1 153 osoby i uniknąć 11 020 poważnych urazów w porównaniu ze scenariuszem bazowym dzięki podniesieniu poziomu umiejętności i wiedzy kierowców oraz zmniejszeniu na drogach Unii liczby kierowców przejawiających niebezpieczne zachowania lub niezdolnych do

⁶⁶ O którym mowa w art. 58 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

kierowania pojazdami ze względów medycznych. W ujęciu pieniężnym redukcję kosztów zewnętrznych związanych z wypadkami, wyrażoną jako wartość bieżąca w latach 2025–2050 w odniesieniu do scenariusza bazowego, szacuje się na około 7,1 mld EUR. Ponadto oczekuje się, że środki te usuną nieuzasadnione lub niepotrzebne przeszkody w zdobywaniu, uzyskiwaniu uznania lub przedłużaniu 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 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 ze względu na całkowitą harmonizację administracyjnego okresu ważności i wprowadzenie mobilnego prawa jazdy UE.

1.4.4. *Wskaźniki dotyczące realizacji celów*

Ponieważ celem ogólnym jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, podstawowym wskaźnikiem pomiaru skuteczności inicjatywy byłoby zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych oraz liczby osób, które doznały poważnych urazów w wypadkach, w przypadku których za jedną z przyczyn uznaje się kierowcę. W tym celu liczba wypadków będzie rozpatrywana łącznie i po spełnieniu określonych warunków (np. wypadki z udziałem tylko jednego pojazdu lub wypadki, w których kierujący pojazdem był początkującym kierowcą lub osobą fizycznie/psychicznie niezdolną do kierowania pojazdami). Wskaźnik ten będzie musiał obejmować również ogólny rozwój w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmiany w ruchu drogowym i liczbie praw jazdy w każdym państwie członkowskim (w celu uwzględnienia innych możliwych czynników).

W odniesieniu do drugiego celu ogólnego, jakim jest ułatwienie swobodnego przepływu osób, podstawowym wskaźnikiem pomiaru skuteczności inicjatywy byłoby zmniejszenie liczby skarg i spraw sądowych związanych z procedurami dotyczącymi praw jazdy.

Wskaźniki odnoszące się do obu celów nadal jednak będą stosunkowo trudne do oceny ze względu na wiele przyczyn wypadków, niedostępność danych oraz niewielką liczbę skarg i spraw sądowych związanych z procedurami dotyczącymi praw jazdy.

Jeżeli chodzi o cel „Podnoszenie poziomu umiejętności, wiedzy i doświadczenia kierowców oraz ograniczenie i karanie niebezpiecznych zachowań”, miarą skuteczności będzie fakt zharmonizowania wymogów dotyczących umiejętności, wiedzy i okresów próbnych, które muszą zostać spełnione przy pierwszym wydaniu prawa jazdy, oraz karania niebezpiecznych zachowań niezależnie od miejsca zamieszkania sprawcy.

W przypadku „zdolności do kierowania pojazdami” miarą skuteczności będzie odsetek kierowców regularnie poddawanych profilaktycznym badaniom medycznym w zależności od stanu zdrowia i wieku. Jeżeli chodzi o usunięcie barier mających wpływ na kandydatów ubiegających się o prawo jazdy i posiadaczy praw jazdy,

miarą skuteczności będzie liczba państw członkowskich wydających mobilne prawa jazdy lub uznających mobilne prawa jazdy UE, a także niewielka liczba skarg i spraw sądowych dotyczących sytuacji, w których miejsce stałego zamieszkania jest przeszkodą dla uznania istniejących uprawnień do kierowania pojazdami.

Komisja będzie monitorować wdrażanie i skuteczność niniejszej inicjatywy za pomocą szeregu działań i zestawu podstawowych wskaźników, które posłużą do pomiaru postępów w osiąganiu celów operacyjnych. Pięć lat po zakończeniu okresu transpozycji aktu ustawodawczego służby Komisji powinny przeprowadzić ocenę w celu sprawdzenia, w jakim stopniu osiągnięto cele inicjatywy.

Do monitorowania korelacji między wypadkami drogowymi a prawami jazdy wykorzystywane będą ustanowione instrumenty monitorowania (np. baza danych Wspólnoty o wypadkach drogowych (CARE)). Sprawozdania będą zawierały informacje o liczbie wypadków, w których doszło do urazów lub utraty życia, a także o uczestniczących w nich kierowcach, takie jak ich wiek, data ważności i wydania ich praw jazdy oraz wyniki badań na obecność środków odurzających/alkoholu. Aby umożliwić, w jak największym stopniu, oddzielenie skutków zmienionej dyrektywy od innych czynników, dane statystyczne dotyczące liczby wydanych praw jazdy będą pozyskiwane od państw członkowskich. Powinno to umożliwić ocenę względnego wzrostu bezpieczeństwa ruchu drogowego w odniesieniu do głównych grup kierowców, których dotyczy rewizja przepisów (np. początkujący kierowcy, kierowcy z problemami zdrowotnymi).

Ponadto Komisja nadal będzie opracowywać dane statystyczne dotyczące wykorzystania sieci RESPER, ustanowionej na mocy art. 15 dyrektywy 2006/126/WE, do wymiany informacji o prawach jazdy. Komisja może również zbadać możliwość uzupełnienia tych informacji danymi statystycznymi uzyskiwanymi z EUCARIS, aplikacji stosowanej przez kilka państw członkowskich do łączenia się z RESPER.

W odniesieniu do interoperacyjności mobilnego prawa jazdy UE specjalna grupa robocza w ramach komitetu ustanowionego na mocy art. 21 dyrektywy będzie monitorować postępy w celu identyfikowania i rozwiązywania ewentualnych problemów.

Komisja będzie także zwracać się do państw członkowskich o udostępnianie danych statystycznych pozyskanych z rejestrów krajowych, jak miało to miejsce w ramach badania uzupełniającego niniejszą ocenę skutków, dotyczących liczby wydanych praw jazdy w podziale na kategorie, płeć i grupę wiekową.

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy

Niniejsza inicjatywa UE zawiera czwarty w kolejności zestaw unijnych przepisów regulujących kwestię praw jazdy (po raz pierwszy wprowadzonych w 1980 r. dyrektywą 80/1263/EWG)⁶⁷. Przepisy te przyczyniły się do zmniejszenia liczby

⁶⁷ W pierwszej dyrektywie w sprawie praw jazdy (dyrektywa 80/1263/EWG) wprowadzono pierwszy w UE zestaw przepisów dotyczących harmonizacji krajowych systemów praw jazdy, w szczególności w drodze wprowadzenia wspólnotowego wzoru prawa jazdy, wstępnego zdefiniowania kategorii pojazdów oraz określenia warunków, na jakich prawa jazdy mogą być wydawane lub wymieniane w całej UE. Przepisy te dopracowano i rozszerzono w drugiej dyrektywie w sprawie praw jazdy

śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o 61,5 %, z około 51 400 w 2001 r. do około 19 800 w 2021 r. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego nie okazała się jednak tak duża, jak jest to konieczne.

Aby jeszcze bardziej zmniejszyć liczbę ofiar śmiertelnych i urazów na drogach UE, we wniosku uwzględniono szereg środków, np. zwiększenie cyfryzacji, w tym wprowadzenie cyfrowych praw jazdy, aktualizację z uwzględnieniem postępu technologicznego, takiego jak systemy zautomatyzowanej jazdy, i kwestii zrównoważonego rozwoju. Jedną ze zmian spowodowanych elektryfikacją obecnej floty samochodów w Europie jest fakt, że automatyczne skrzynie biegów staną się standardem w szkoleniach i egzaminach na prawo jazdy, w związku z czym dojdzie do przekształcenia ograniczenia wynikającego z kodu 78.

Zaktualizowano również wymogi dotyczące szkolenia, w tym wykorzystywania środków cyfrowych, a także metody weryfikacji i gwarantowania odpowiedniej zdolności do kierowania pojazdami. Rozważane jest również wprowadzenie programu szkoleniowego opartego na jeździe w towarzystwie innego kierowcy, tak aby początkujący kierowcy przed uzyskaniem prawa jazdy przejeżdżali większą liczbę kilometrów pod okiem innej osoby. Nie miałyby to wpływu na dolną granicę wieku, od którego można kierować pojazdami bez obecności innej osoby, ale odzwierciedlałyby najlepszą praktykę stosowaną przez kilka państw członkowskich.

Wniosek opiera się również na doświadczeniach zdobytych przez kilka państw członkowskich w zakresie okresów próbnych, wprowadzając dwuletnie ramy czasowe, w których początkujący kierowcy podlegają bardziej rygorystycznym przepisom. Wniosek przyczynia się także do zwiększenia bezpiecznego dostępu do praw jazdy dla wszystkich obywateli Unii i obywateli państw trzecich, a także uwzględnia rozwiązania mające na celu dalsze wzmocnienie działań państw członkowskich prowadzących do zmniejszenia liczby niebezpiecznych kierowców na drogach UE.

1.5.2. *Wartość dodana*

W sytuacji braku niniejszej interwencji UE współpraca między państwami członkowskimi w obszarze 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. Ponadto część z utrzymujących się obecnie problemów wynika z różnego wdrożenia dyrektywy w państwach członkowskich.

Kierowcy mogli również napotkać problemy administracyjne, podróżując do państw członkowskich, które nie są umawiającymi się stronami Konwencji o ruchu drogowym, na przykład wymóg posiadania międzynarodowego prawa jazdy. Przy zmianie miejsca zamieszkania w Unii posiadacze praw jazdy UE musieliby uzyskać – w drodze wymiany administracyjnej albo zdając egzamin na prawo jazdy jak każdy inny kandydat – nowe prawo jazdy wydane przez ich nowy kraj zamieszkania.

(dyrektywa 91/439/EWG). Co najważniejsze, ustanowiono wzajemne uznawanie praw jazdy wydawanych przez państwa członkowskie oraz wprowadzono wymogi w zakresie dolnej granicy wieku warunkującej możliwość uzyskania prawa jazdy. Dyrektywę 2006/126/WE zatwierdzono w grudniu 2006 r., a w latach 2009–2020 była ona zmieniana jedenaście razy, głównie w celu poprawy harmonizacji wspólnych norm i wymogów, a także dostosowania jej do rozwoju technologicznego.

Co więcej, warunki uzyskania prawa jazdy byłyby różne, co skutkowałoby nierównym traktowaniem obywateli UE i mniejszą skutecznością w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

1.5.3. *Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań*

Jak wspomniano w punkcie 1.5.1, rewizja dyrektywy w sprawie praw jazdy doprowadzi do przyjęcia czwartego aktu prawnego dotyczącego tej kwestii. Pierwsze trzy dyrektywy przyczyniły się już w znacznym stopniu do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i swobodnego przepływu osób, dzięki czemu kierowcy mają lepsze umiejętności i wiedzę oraz większą zdolność do kierowania pojazdami. Ponadto bezkarność sprawców przestępstw lub wykroczeń w ruchu drogowym została zmniejszona za sprawą wprowadzenia jednolitego prawa jazdy w UE oraz ustanowienia sieci RESPER.

1.5.4. *Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami*

Proponowana rewizja dyrektywy w sprawie praw jazdy jest zgodna z innymi unijnymi instrumentami i odpowiednimi strategiami politycznymi UE, a także ze zobowiązaniami międzynarodowymi (konwencjami EKG ONZ o ruchu drogowym – podpisanymi w Genewie w 1949 r. i w Wiedniu w 1968 r.). Dyrektywa reguluje uprawnienia do kierowania pojazdami według kategorii pojazdów. Niektóre kategorie definiuje się przez odniesienie do przepisów UE, mianowicie:

- rozporządzenia (UE) nr 168/2013 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców⁶⁸, umożliwiającego ustalenie typów motorowerów, motocykli, trzykołowych pojazdów silnikowych i czterokołowców;
- dyrektywy Rady 96/53/WE ustanawiającej maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym⁶⁹, umożliwiającej ustalenie typów pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym.

W niniejszej dyrektywie określa się również dolne granice wieku warunkujące możliwość uzyskania prawa jazdy przez (przyszłych) kierowców zawodowych, którzy podlegają dyrektywie (UE) 2022/2561 w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób⁷⁰.

Ponadto do wymiany informacji dotyczących praw jazdy mają zastosowanie również przepisy dotyczące ochrony danych osobowych, w szczególności:

- rozporządzenie (UE) 2018/1725 w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii i swobodnego przepływu takich danych⁷¹;

⁶⁸ Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52.

⁶⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:01996L0053-20190814>; Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59.

⁷⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:02003L0059-20190726>; Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4.

⁷¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/pl/TXT/?uri=CELEX:32018R1725>; Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 39.

- rozporządzenie (UE) 2016/679 w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych (ogólne rozporządzenie o ochronie danych)⁷² oraz dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/680⁷³.

Co więcej, Komisja przyjęła 3 czerwca 2021 r. wniosek⁷⁴ dotyczący zmiany rozporządzenia (UE) nr 910/2014⁷⁵ w odniesieniu do ustanowienia europejskich ram tożsamości cyfrowej. Te nowe ramy zawierają moduły istotne dla mobilnych praw jazdy. W szczególności funkcje tożsamości elektronicznej oraz – potencjalnie – funkcje cyfrowego portfela można wykorzystać na potrzeby opracowania interoperacyjnego rozwiązania dla mobilnych praw jazdy UE.

Aby zapewnić spójność dyrektywy w sprawie praw jazdy z pozostałymi instrumentami prawnymi odnoszącymi się do aspektów egzekwowania przepisów ruchu drogowego, ustanawia się pakiet negocjacyjny obejmujący trzy inicjatywy – oprócz niniejszego wniosku dotyczącego nowej dyrektywy w sprawie praw jazdy obejmuje on również wniosek dotyczący dyrektywy zmieniającej dyrektywę (UE) 2015/413 w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie ogólnounijnych skutków niektórych zakazów prowadzenia pojazdów.

1.5.5. *Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym zakresu przegrupowania środków*

Jednorazowe koszty, które zostaną poniesione w 2025 r., oraz bieżące koszty dostosowania, które Komisja będzie ponosić do 2050 r., są związane głównie z utworzeniem grupy ekspertów, aby umożliwić organom wymianę informacji i najlepszych praktyk w odniesieniu do fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami, oraz z opracowaniem programu szkolenia online z zakresu zdolności do kierowania pojazdami dla lekarzy podstawowej opieki zdrowotnej. Ustanowienie tych dwóch inicjatyw nie wymaga zwiększenia zasobów ludzkich.

1.6. **Czas trwania i wpływ finansowy wniosku/inicjatywy**

Ograniczony czas trwania

- Okres trwania: od [DD/MM]RRRR r. do [DD/MM]RRRR r.
- Okres trwania wpływu finansowego: od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na zobowiązania oraz od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na płatności.

⁷² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:02016R0679-20160504>; Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1.

⁷³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/680 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez właściwe organy do celów zapobiegania przestępczości, prowadzenia postępowań przygotowawczych, wykrywania i ścigania czynów zabronionych i wykonywania kar, oraz w sprawie swobodnego przepływu takich danych, Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 89.

⁷⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/ALL/?uri=COM%3A2021%3A281%3AFIN>

⁷⁵ 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, Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 73.

Nieograniczony czas trwania

- Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od RRRR r. do RRRR r.,
- po którym następuje faza operacyjna.

1.7. Planowane metody wykonania budżetu⁷⁶

Bezpośrednie zarządzanie przez Komisję

- w ramach jej służb, w tym za pośrednictwem jej pracowników w delegaturach Unii;
- przez agencje wykonawcze

Zarządzanie dzielone z państwami członkowskimi

Zarządzanie pośrednie poprzez przekazanie zadań związanych z wykonaniem budżetu:

- państwom trzecim lub organom przez nie wyznaczonym;
- organizacjom międzynarodowym i ich agencjom (należy wyszczególnić);
- EBI oraz Europejskiemu Funduszowi Inwestycyjnemu;
- organom, o których mowa w art. 70 i 71 rozporządzenia finansowego;
- organom prawa publicznego;
- podmiotom podlegającym prawu prywatnemu, które świadczą usługi użyteczności publicznej, o ile są im zapewnione odpowiednie gwarancje finansowe;
- podmiotom podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego, którym powierzono realizację partnerstwa publiczno-prywatnego i zapewniono odpowiednie gwarancje finansowe;
- podmiotom lub osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań w dziedzinie wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej oraz określonym we właściwym podstawowym akcie prawnym.

– *W przypadku wskazania więcej niż jednego trybu należy podać dodatkowe informacje w części „Uwagi”.*

Wdrożenie wniosku wymaga utworzenia i utrzymania grupy ekspertów, aby umożliwić organom wymianę informacji i najlepszych praktyk w odniesieniu do fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami, oraz do opracowania programu szkolenia online z zakresu zdolności do kierowania pojazdami dla lekarzy podstawowej opieki zdrowotnej. Ustanowienie tych inicjatyw nie wymaga zwiększenia zasobów ludzkich.

- stałe koszty dostosowania w latach 2025–2028 poniesione w związku z utworzeniem grupy ekspertów, aby umożliwić organom wymianę informacji i najlepszych praktyk w odniesieniu do fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami, szacuje się na 30 000 EUR rocznie;

⁷⁶ Szczegóły dotyczące metod wykonania budżetu oraz odniesienia do rozporządzenia finansowego znajdują się na stronie BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

- w 2025 r. przewiduje się jednorazowe koszty dostosowania w wysokości 80 000 EUR poniesione w związku z ustanowieniem i opracowaniem programu szkolenia online z zakresu zdolności do kierowania pojazdami dla lekarzy podstawowej opieki zdrowotnej;
- bieżące koszty dostosowania (aktualizacja programu szkolenia online z zakresu zdolności do kierowania pojazdami dla lekarzy podstawowej opieki zdrowotnej) szacuje się na 80 000 EUR co 5 lat.

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Określić częstotliwość i warunki

Zadania realizowane bezpośrednio przez DG MOVE są zgodne z realizowanym przez Komisję i agencje wykonawcze rocznym cyklem planowania i monitorowania, w tym w zakresie sprawozdawczości na temat wyników za pośrednictwem rocznego sprawozdania z działalności DG MOVE.

Zgodnie z art. 20 dyrektywy w sprawie praw jazdy państwa członkowskie mają przekazywać co roku Komisji informacje liczbowe dotyczące wydania, przedłużenia okresu ważności, wydania wtórników, cofnięcia i wymiany praw jazdy w odniesieniu do poszczególnych kategorii, łącznie z danymi na temat wydawania i używania mobilnych praw jazdy.

Komisja oceni również prawidłowość transpozycji dyrektywy przez państwa członkowskie.

2.2. System zarządzania i kontroli

2.2.1. *Uzasadnienie dla systemu zarządzania, mechanizmów finansowania wykonania, warunków płatności i proponowanej strategii kontroli*

Wdrażaniem dyrektywy będzie zarządzać dział DG MOVE odpowiedzialny za tę dziedzinę polityki.

Wydatki będą realizowane w ramach zarządzania bezpośredniego, przy pełnym zastosowaniu przepisów rozporządzenia finansowego. Strategia kontroli zamówień i dotacji w DG MOVE obejmuje szczegółowe prawne, operacyjne i finansowe kontrole *ex ante* procedur (w tym, w odniesieniu do zamówień, przegląd przeprowadzany przez Komitet Doradczy ds. Zamówień Publicznych i Umów), a także podpisywania umów i porozumień. Ponadto wydatki poniesione na zakup towarów i usług podlegają kontroli *ex ante* oraz, w razie konieczności, kontroli *ex post* i kontroli finansowej.

2.2.2. *Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia*

Jeżeli chodzi o realizację zadań związanych z ustanowieniem mechanizmu, zidentyfikowane ryzyko związane jest z korzystaniem z procedur udzielania zamówień: opóźnieniem, dostępnością danych, terminowym informowaniem rynku itp. Ryzyko to jest objęte rozporządzeniem finansowym i ogranicza je zestaw kontroli wewnętrznych wdrożonych przez DG MOVE w odniesieniu do zamówień o tej wartości.

2.2.3. *Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)*

W rocznym sprawozdaniu z działalności DG MOVE przedstawia co roku sprawozdanie na temat kosztów kontrolowania swoich działań. Profil ryzyka i koszty kontroli w odniesieniu do działań związanych z zamówieniami publicznymi są zgodne z wymogami.

Wnioskowane zwiększenie budżetu dotyczy utworzenia i utrzymania platformy informacyjnej dla organów na potrzeby wymiany informacji dotyczących fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami oraz opracowanie programu szkolenia (online) dla lekarzy podstawowej opieki zdrowotnej. Jeżeli chodzi o działania kontrolne związane z systemami informatycznymi opracowanymi lub zarządzanymi przez dyrekcję odpowiedzialną za wniosek, komitet sterujący ds. technologii informacyjnych regularnie monitoruje bazy danych dyrekcji i poczynione postępy, biorąc pod uwagę uproszczenie i oszczędność kosztową zasobów informatycznych Komisji.

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

Określić istniejące lub przewidywane środki zapobiegania i ochrony, np. ze strategii zwalczania nadużyć finansowych.

Stosowane będą standardowe środki zapobiegania i ochrony Komisji, w szczególności:

– Przed dokonaniem płatności pracownicy Komisji dokonują weryfikacji płatności za usługi, z uwzględnieniem zobowiązań umownych, zasad gospodarczych oraz dobrej praktyki finansowej lub zarządczej. Postanowienia dotyczące zwalczania nadużyć finansowych (odnoszące się do nadzoru, wymogów sprawozdawczych itp.) będą umieszczane we wszystkich umowach zawieranych przez Komisję z beneficjentami płatności i składanych przez nią u nich zamówieniach.

– W celu zwalczania nadużyć finansowych, korupcji i innych działań bezprawnych stosuje się bez ograniczeń przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 883/2013 z dnia 25 maja 1999 r. dotyczącego dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF).

W 2020 r. DG MOVE przyjęła zmienioną strategię zwalczania nadużyć finansowych (AFS). Strategia zwalczania nadużyć finansowych DG MOVE opiera się na strategii Komisji w zakresie zwalczania nadużyć finansowych oraz szczegółowej ocenie ryzyka przeprowadzonej wewnętrznie w celu określenia obszarów najbardziej narażonych na nadużycia finansowe, istniejących już kontroli oraz działań niezbędnych do poprawy zdolności DG MOVE do zapobiegania nadużyciom finansowym, ich wykrywania i korygowania.

Postanowienia umowne mające zastosowanie do zamówień publicznych dają służbom Komisji, w tym OLAF, możliwość przeprowadzania audytów i kontroli na miejscu w oparciu o zalecane przez OLAF standardowe przepisy.

3. SZACUNKOWY WPLYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

- Istniejące linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

| Dział wieloletnich ram finansowych | Linia budżetowa | Rodzaj środków | Wkład | | | |
|------------------------------------|------------------|--------------------------------|---------------------------|---|------------------------|---|
| | Numer | Zróżn./niezróżn. ⁷⁷ | państw EFTA ⁷⁸ | krajów kandydujących i potencjalnych krajów kandydujących ⁷⁹ | innych państw trzecich | pochodzący z pozostałych dochodów przeznaczonych na określony cel |
| 01 | 02.200401 | Zróżn. | NIE | NIE | NIE | NIE |

- Proponowane nowe linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

| Dział wieloletnich ram finansowych | Linia budżetowa | Rodzaj środków | Wkład | | | |
|------------------------------------|-----------------|------------------|-------------|---|------------------------|---|
| | Numer | Zróżn./niezróżn. | państw EFTA | krajów kandydujących i potencjalnych krajów kandydujących | innych państw trzecich | pochodzący z pozostałych dochodów przeznaczonych na określony cel |
| | [XX.YY.YY.YY] | | TAK/ NIE | TAK/ NIE | TAK/ NIE | TAK/ NIE |

⁷⁷ Środki zróżnicowane/środki niezróżnicowane.

⁷⁸ EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu

⁷⁹ Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.

3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki

3.2.1. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej. Nie będą potrzebne żadne dodatkowe środki. Kwoty potrzebne do finansowania projektu zostaną przesunięte ze środków już zaprogramowanych w oficjalnym programowaniu finansowym w ramach konkretnych pozycji budżetowych.

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

| | | |
|---|----|---|
| Dział wieloletnich ram finansowych | 01 | Jednolity rynek, innowacje i gospodarka cyfrowa |
|---|----|---|

| DG: MOVE | | | Rok 2025 | Rok 2026 | Rok 2027 | Rok 2028 | OGÓLEM 2025–2028 |
|--|------------------------|------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------------------|
| ○ Środki operacyjne | | | | | | | |
| Linia budżetowa ⁸⁰ 02.200401 | Środki na zobowiązania | (1a) | 0,110 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,200 |
| | Środki płatności | (2a) | 0,110 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,200 |
| Linia budżetowa | Środki na zobowiązania | (1b) | | | | | |
| | Środki płatności | (2b) | | | | | |
| Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy ⁸¹ | | | | | | | |

⁸⁰ Zgodnie z oficjalną nomenklaturą budżetową.

⁸¹ Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie realizacji programów lub działań UE (dawne linie „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

| | | | | | | | | |
|----------------------------------|------------------------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| Linia budżetowa | | (3) | | | | | | |
| OGÓŁEM środki dla DG MOVE | Środki na zobowiązania | =1a+1b+3 | 0,110 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,200 | |
| | Środki na płatności | =2a+2b+3 | 0,110 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,200 | |

| | | | | | | | | |
|---|------------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| ○ OGÓŁEM środki operacyjne | Środki na zobowiązania | (4) | 0,110 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,200 | |
| | Środki na płatności | (5) | 0,110 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,200 | |
| ○ OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy | | (6) | | | | | | |
| OGÓŁEM środki na DZIAŁ <01> wieloletnich ram finansowych | Środki na zobowiązania | =4+6 | 0,110 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,200 | |
| | Środki na płatności | =5+6 | 0,110 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,200 | |

Jeżeli wpływ wniosku/inicjatywy nie ogranicza się do jednego działu operacyjnego, należy powtórzyć powyższą część:

| | | | | | | | | | |
|---|------------------------|------|--|--|--|--|--|--|--|
| ○ OGÓŁEM środki operacyjne (wszystkie działy operacyjne) | Środki na zobowiązania | (4) | | | | | | | |
| | Środki na płatności | (5) | | | | | | | |
| OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy (wszystkie działy operacyjne) | | (6) | | | | | | | |
| OGÓŁEM środki na DZIAŁY od 1 do 6 wieloletnich ram finansowych (kwota referencyjna) | Środki na zobowiązania | =4+6 | | | | | | | |
| | Środki na płatności | =5+6 | | | | | | | |

| | | |
|---|----------|---------------------------|
| Dział wieloletnich ram finansowych | 7 | „Wydatki administracyjne” |
|---|----------|---------------------------|

Niniejszą część uzupełnia się przy użyciu „danych budżetowych o charakterze administracyjnym”, które należy najpierw wprowadzić do [załącznika do oceny skutków finansowych regulacji](#) (załącznika 5 do decyzji Komisji w sprawie przepisów wewnętrznych dotyczących wykonania sekcji Komisji budżetu ogólnego Unii Europejskiej), przesyłanego do DECIDE w celu konsultacji między służbami.

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

| | | Rok N | Rok N+1 | Rok N+2 | Rok N+3 | Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6) | | | OGÓLEM |
|---|--------|----------|------------|------------|------------|---|--|--|--------|
| Dyrekcja Generalna: <.....> | | | | | | | | | |
| <input type="radio"/> Zasoby ludzkie | | | | | | | | | |
| <input type="radio"/> Pozostałe wydatki administracyjne | | | | | | | | | |
| OGÓLEM Dyrekcja Generalna <....> | Środki | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| OGÓLEM środki na DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych | (Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem) | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

| | | Rok N ⁸² | Rok N+1 | Rok N+2 | Rok N+3 | Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6) | | | OGÓLEM |
|--|--|------------------------|------------|------------|------------|---|--|--|--------|
| | | | | | | | | | |

⁸² Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się realizację wniosku/inicjatywy. „N” należy zastąpić oczekiwanym pierwszym rokiem realizacji (np.: 2021). Tak samo należy postąpić dla kolejnych lat.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| OGÓLEM środki na DZIAŁY od 1 do 7 wieloletnich ram finansowych | Środki na zobowiązania | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Środki na płatności | | | | | | | | | | | | | | | | | |

3.2.2. Przewidywany produkt finansowany ze środków operacyjnych

Środki na zobowiązania w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

| Określić cele i produkty ↓ | | | Rok N | | Rok N+1 | | Rok N+2 | | Rok N+3 | | Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6) | | | | | | OGÓLEM | | |
|--|----------------------|--------------|--------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|---|-------|--------|-------|--------|-------|---------------|-------|---------------|
| | PRODUKT | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Rodzaj ⁸³ | Średni koszt | Liczba | Koszt | Liczba | Koszt | Liczba | Koszt | Liczba | Koszt | Liczba | Koszt | Liczba | Koszt | Liczba | Koszt | Liczba | Koszt | Liczba ogółem |
| CEL SZCZEGÓŁOWY nr 1 ⁸⁴ ... | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Produkt | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Produkt | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Produkt | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cel szczegółowy nr 1 – suma częściowa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CEL SZCZEGÓŁOWY nr 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Produkt | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

⁸³ Produkty odnoszą się do produktów i usług, które zostaną zapewnione (np. liczba sfinansowanych wymian studentów, liczba kilometrów zbudowanych dróg itp.).

⁸⁴ Zgodnie z opisem w pkt 1.4.2. „Cel(e) szczegółowy(e) ...”.

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Cel szczegółowy nr 2 – suma częstkowa | | | | | | | | | | | | | | | | |
| OGÓLEM | | | | | | | | | | | | | | | | |

3.2.3. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

| | Rok N ⁸⁵ | Rok N+1 | Rok N+2 | Rok N+3 | Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6) | OGÓLEM |
|--|------------------------|------------|------------|------------|---|--------|
|--|------------------------|------------|------------|------------|---|--------|

| DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych | | | | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Zasoby ludzkie | | | | | | | | |
| Pozostałe wydatki administracyjne | | | | | | | | |
| Suma cząstkowa DZIAŁU 7 wieloletnich ram finansowych | | | | | | | | |

| Poza DZIAŁEM 7⁸⁶ wieloletnich ram finansowych | | | | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Zasoby ludzkie | | | | | | | | |
| Pozostałe wydatki o charakterze administracyjnym | | | | | | | | |
| Suma cząstkowa poza DZIAŁEM 7 wieloletnich ram finansowych | | | | | | | | |

| OGÓLEM | | | | | | | | |
|---------------|--|--|--|--|--|--|--|--|
|---------------|--|--|--|--|--|--|--|--|

Potrzeby w zakresie środków na zasoby ludzkie i inne wydatki o charakterze administracyjnym zostaną pokryte z zasobów dyrekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

⁸⁵ Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się realizację wniosku/inicjatywy. „N” należy zastąpić oczekiwanym pierwszym rokiem realizacji (np.: 2021). Tak samo należy postąpić dla kolejnych lat.

⁸⁶ Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie realizacji programów lub działań UE (dawne linie „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

3.2.3.1. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich.
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej:

Wartości szacunkowe należy wyrazić w ekwiwalentach pełnego czasu pracy

| | Rok N | Rok N+1 | Rok N+2 | Rok N+3 | Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6) | | |
|--|------------------|------------|------------|------------|---|--|--|
| ○ Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony) | | | | | | | |
| 20 01 02 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji) | | | | | | | |
| 20 01 02 03 (w delegaturach) | | | | | | | |
| 01 01 01 01 (pośrednie badania naukowe) | | | | | | | |
| 01 01 01 11 (bezpośrednie badania naukowe) | | | | | | | |
| Inna linia budżetowa (określić) | | | | | | | |
| ○ Personel zewnętrzny (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy: EPC)⁸⁷ | | | | | | | |
| 20 02 01 (CA, SNE, INT z globalnej koperty finansowej) | | | | | | | |
| 20 02 03 (CA, LA, SNE, INT i JPD w delegaturach) | | | | | | | |
| XX 01 xx yy zz⁸⁸ | - w centrali | | | | | | |
| | - w delegaturach | | | | | | |
| 01 01 01 02 (CA, SNE, INT – pośrednie badania naukowe) | | | | | | | |
| 01 01 01 12 (CA, INT, SNE – bezpośrednie badania naukowe) | | | | | | | |
| Inna linia budżetowa (określić) | | | | | | | |
| OGÓLEM | | | | | | | |

XX oznacza odpowiedni obszar polityki lub odpowiedni tytuł w budżecie.

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów dyrekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

Opis zadań do wykonania:

| | |
|--|--|
| Urzednicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony | |
| Personel zewnętrzny | |

⁸⁷ CA = personel kontraktowy; LA = personel miejscowy; SNE = oddelegowany ekspert krajowy; INT = personel tymczasowy; JPD = młodszy specjalista w delegaturze.

⁸⁸ W ramach podpułapu na personel zewnętrzny ze środków operacyjnych (dawne linie „BA”).

3.2.4. *Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi*

Wniosek/inicjatywa:

- może zostać w pełni sfinansowany(a) przez przegrupowanie środków w ramach odpowiedniego działu wieloletnich ram finansowych (WRF).

Kwoty potrzebne do sfinansowania projektu zostaną przesunięte z linii budżetowej 02.200401.

- wymaga zastosowania nieprzydzielonego marginesu środków w ramach odpowiedniego działu WRF lub zastosowania specjalnych instrumentów zdefiniowanych w rozporządzeniu w sprawie WRF.

Należy wyjaśnić, który wariant jest konieczny, określając działy i linie budżetowe, których ma dotyczyć, odpowiadające im kwoty oraz proponowane instrumenty, które należy zastosować.

- wymaga rewizji WRF.

Należy wyjaśnić, który wariant jest konieczny, określając linie budżetowe, których ma on dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty.

3.2.5. *Udział osób trzecich w finansowaniu*

Wniosek/inicjatywa:

- nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich
- przewiduje współfinansowanie ze strony osób trzecich szacowane zgodnie z poniższymi szacunkami:

środki w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

| | Rok N ⁸⁹ | Rok N+1 | Rok N+2 | Rok N+3 | Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6) | | | Ogółem |
|---|---------------------|---------|---------|---------|---|--|--|--------|
| Określić organ współfinansujący | | | | | | | | |
| OGÓŁEM środki objęte współfinansowaniem | | | | | | | | |

⁸⁹ Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się realizację wniosku/inicjatywy. „N” należy zastąpić oczekiwanym pierwszym rokiem realizacji (np.: 2021). Tak samo należy postąpić dla kolejnych lat.

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

- Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody.
- Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:
 - wpływ na zasoby własne
 - wpływ na dochody inne

Wskazać, czy dochody są przypisane do linii budżetowej po stronie wydatków

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

| Linia budżetowa po stronie dochodów | Środki zapisane w budżecie na bieżący rok budżetowy | Wpływ wniosku/inicjatywy ⁹⁰ | | | | | Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6) | |
|-------------------------------------|---|--|---------|---------|---------|--|---|--|
| | | Rok N | Rok N+1 | Rok N+2 | Rok N+3 | | | |
| Artykuł ... | | | | | | | | |

W przypadku wpływu na dochody przeznaczone na określony cel należy wskazać linie budżetowe po stronie wydatków, które ten wpływ obejmie.

| |
|--|
| |
|--|

Pozostałe uwagi (np. metoda/wzór użyte do obliczenia wpływu na dochody albo inne informacje).

| |
|--|
| |
|--|

⁹⁰ W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 20 % na poczet kosztów poboru.