

Bruksela, 27 listopada 2023 r.
(OR. en)

15808/23

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0053(COD)

TRANS 524
CODEC 2222

SPRAWOZDANIE

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Rada
Nr poprz. dok.:	15402/23
Nr dok. Kom.:	6795/1/23 REV1 + ADD1 REV1
Dotyczy:	Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw jazdy, zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 oraz uchylającej dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Komisji (UE) nr 383/2012 – Podejście ogólne

I. WPROWADZENIE

1. 1 marca 2023 r. Komisja przedłożyła Radzie wniosek dotyczący całkowitego przeglądu dyrektywy w sprawie praw jazdy, czyli czwartej reformy tej dyrektywy.
2. Wniosek, który został przyjęty jako część inicjatyw Komisji w ramach REFIT oraz pakietu dotyczącego bezpieczeństwa ruchu drogowego, dotyczy ponad 250 mln kierowców w UE i EOG. Jego celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i ułatwienie swobodnego przemieszczania się obywateli w UE. Główne nowe elementy to:
 - wprowadzenie „mobilnego” (tj. cyfrowego) prawa jazdy,

- krok w kierunku harmonizacji procedur badań medycznych stosowanych w państwach członkowskich,
- system kierowania pojazdem po ukończeniu 17. roku życia w towarzystwie innego kierowcy z prawem jazdy,
- okres próbny dla początkujących kierowców,
- ukierunkowane dostosowania techniczne w celu dalszego zmniejszenia barier w dostępie do praw jazdy dla obywateli przemieszczających się z jednego państwa członkowskiego do drugiego oraz scentralizowana ocena ram transportu drogowego w państwie trzecim w związku z wymianą praw jazdy w danym państwie członkowskim, oraz
- ukierunkowane uaktualnienie wymogów egzaminacyjnych w celu uzyskania prawa jazdy oraz wymogów dotyczących fizycznej i psychicznej zdolności kierowcy.

II. PRACE W INNYCH INSTYTUCJACH

3. Parlament Europejski wyznaczył Komisję Transportu i Turystyki (TRAN) jako komisję odpowiedzialną za przedmiotowy wniosek, a Karimę DELLI (Zieloni/WSE, FR) jako sprawozdawczynię. Głosowanie w komisji nad jej sprawozdaniem wstępnie zaplanowano na 7 grudnia 2023 r.
4. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął opinię 14 czerwca 2023 r. Komitet Regionów postanowił nie wydawać opinii. Europejski Inspektor Ochrony Danych wydał opinię 25 kwietnia 2023 r.,

III. III. PRACE W RADZIE I JEJ ORGANACH PRZYGOTOWAWCZYCH

5. 2 marca 2023 r. Komisja szczegółowo przedstawiła pakiet dotyczący bezpieczeństwa ruchu drogowego na posiedzeniu Grupy Roboczej ds. Transportu Lądowego. Ocenę skutków przedstawiono i przeanalizowano 8 marca 2023 r. Analiza poszczególnych artykułów w grupie roboczej rozpoczęła się 8 marca 2023 r. i doprowadziła do kilku podsumowań na zasadzie pytań i odpowiedzi. Prezydencja szwedzka przygotowała pierwszą kompromisową propozycję poświęconą częściom administracyjnym wydawania praw jazdy (art. 8–13 i załącznik I) oraz wymogom dotyczącym prowadzenia pojazdu w towarzystwie innego kierowcy, okresu próbnego i egzaminów; prezydencja pracowała dalej nad tym kompromisem do czasu posiedzenia grupy roboczej 21 czerwca 2023 r.

6. 1 czerwca 2023 r. Rada przeprowadziła debatę orientacyjną. Ministrowie z zadowoleniem przyjęli wniosek, który uznali za dostosowany do czynionych przez nich wysiłków na rzecz postępów w realizacji planów działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. W szczególności uznano, że konieczne jest skupienie się na młodych kierowcach w odniesieniu do ich zachowań, wiedzy i umiejętności, a co do zasady doceniono jednolite systemy dotyczące kierowania pojazdami w towarzystwie innego kierowcy oraz kwestię okresu próbnego. Opinie co do szczegółów różniły się jednak znacznie, a największe rozbieżności dotyczyły elementów wniosku poświęconych badaniom medycznym oraz monitorowaniu zdrowia fizycznego i psychicznego osób starszych. Ogólnie z zadowoleniem przyjęto dążenie do wprowadzenia cyfrowego prawa jazdy i uczynienia go z czasem „produktem” domyślnym. Ministrowie zajęli się w tym względzie unijnym portfelem tożsamości cyfrowej, treścią cyfrowego prawa jazdy, kontrolą off-line, przyjaznością dla użytkownika, bezpieczeństwem informatycznym i czasem transpozycji.
7. Prezydencja hiszpańska kontynuowała prace i włączyła wszystkie pozostałe części wniosku do dyskusji nad kompromisem w okresie od 10 lipca do 13 listopada 2023 r.
8. Na ostatnim posiedzeniu grupy roboczej (13 listopada 2023 r.) delegacje z zadowoleniem przyjęły poczynione postępy i zdecydowana większość uznała, że możliwe jest przygotowanie podejścia ogólnego w grudniu. Nadal nierozstrzygnięte zastrzeżenia weryfikacji dotyczyły głównie uprawnienia Komisji do przyjmowania aktów delegowanych w celu zmiany załączników II, III, IV i VI (art. 10 ust. 8) oraz schorzeń (załącznik III). Delegacje powtórzyły niektóre ze swoich wątpliwości co do różnych części wniosku, np. dotyczących dopuszczalnych mas niektórych rodzajów pojazdów lub możliwości podwyższenia kategorii (art. 6 i 9, załącznik V), standardowego okresu ważności praw jazdy (art. 10), weryfikacji schorzeń (art. 10a) lub systemu jazdy w towarzystwie innego kierowcy (art. 14).
9. W związku z dalszymi zmianami do kompromisu wprowadzonymi po tym posiedzeniu Komitet Stałych Przedstawicieli zatwierdził tekst 22 listopada 2023 r. w ramach przygotowań do posiedzenia Rady. Tekst ten uzyskał poparcie dużej większości państw członkowskich. Niektóre delegacje odniosły się do utrzymujących się wątpliwości co do konkretnych części wniosku, np. dotyczących celów systemu jazdy w towarzystwie innego kierowcy (art. 14). Przedstawiciel Komisji poparł prace prezydencji i opowiedział się za utrzymaniem systemu jazdy w towarzystwie innego kierowcy jako opcji koniecznej również dla pojazdów ciężkich.

10. Poniżej przedstawiono podsumowanie istotnych zmian w stosunku do wniosku Komisji:
- dobrowolne skrócenie okresów ważności praw jazdy osób starszych (art. 10 ust. 2),
 - jaśniejszy zarys kontrolowania fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami przed wydaniem i przedłużeniem ważności praw jazdy w oparciu o różne systemy opracowane w państwach członkowskich (art. 10a),
 - dostosowanie elementów technicznych dotyczących mobilnych praw jazdy do zbliżającego się przyjęcia rozporządzenia eIDAS¹ oraz lepsze powiązanie między przyjmowaniem aktów wykonawczych a obowiązkiem państw członkowskich w zakresie wdrożenia (art. 3 i 5, załącznik I część C),
 - dostosowanie dopuszczalnej masy samochodów kempingowych kategorii B do istniejącej dopuszczalnej masy przyczep kempingowych (art. 6 ust. 1),
 - bardziej szczegółowe wytyczne dotyczące dokonywanej przez Komisję oceny ram bezpieczeństwa ruchu drogowego w państwach trzecich (art. 12),
 - doprecyzowanie wymogów dotyczących osoby towarzyszącej w ramach systemu kierowania pojazdem w towarzystwie innego kierowcy, który to system będzie obowiązkowy tylko w przypadku prawa jazdy kategorii B (art. 14),
 - przeformułowanie warunków dotyczących okresu próbnego w świetle kompetencji państw członkowskich i ustalonych praktyk (art. 15),
 - możliwość złożenia przez obywatela, pod pewnymi warunkami, egzaminu teoretycznego w państwie członkowskim obywatelstwa, jeżeli jest ono inne niż państwo członkowskie zamieszkania, ale brak takiej możliwości w przypadku egzaminu praktycznego (art. 17).

¹ Tekst zmian wynikających z negocjacji znajduje się w dok. ST 15149/23.

IV. PODSUMOWANIE

11. W związku z powyższym Rada (ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii) jest proszona o to, by na posiedzeniu 4 grudnia 2023 r. uzgodniła podejście ogólne w sprawie kompromisowego tekstu załączonego do niniejszego sprawozdania.
-

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-Społecznego²,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów³,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

[UWAGA: motywy zostaną dostosowane na późniejszym etapie prac.]

² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

³ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

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 drugorzędną.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- 1) „prawo jazdy” oznacza dokument potwierdzający uprawnienia do kierowania pojazdami mechanicznymi i określający warunki, według których jego posiadacz jest uprawniony do kierowania pojazdem. Może mieć on format fizyczny lub cyfrowy, lub oba;

- 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 168/2013⁴;
- 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;

⁴ 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).

- 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, która stała się wykonalna. Taki środek może stanowić główną, dodatkową lub uzupełniającą karę albo środek bezpieczeństwa;
- 13) „samochód kempingowy” oznacza pojazd specjalnego przeznaczenia kategorii M, o którym mowa w art. 4 i pkt 5.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858, skonstruowany w taki sposób, aby obejmował pomieszczenia mieszkalne, które zawierają co najmniej następujące wyposażenie:
- siedzenia i stół,
 - miejsca do spania, które mogą powstawać z siedzeń,
 - urządzenia kuchenne, oraz
 - szafki.
- Wyposażenie to jest umocowane trwale w przedziale mieszkalnym; stół może być jednak zaprojektowany tak, aby łatwo można go było zdemontować;
- 14) „samochód sanitarny” oznacza pojazd kategorii M, o którym mowa w art. 4 i pkt 5.3 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858, przeznaczony do transportu osób chorych lub rannych i posiadający do tego celu specjalne wyposażenie.

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, jeżeli chodzi o uprawnienia i warunki, zgodnie z którymi dana osoba jest uprawniona do kierowania pojazdami, oraz o okres ważności.

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. Pozostaje to bez uszczerbku dla postępowania z istniejącymi prawami jazdy w przypadku wymiany lub wydania wtórnika zgodnie z art. 11 ust. 3 i 4.
4. W terminie 5 lat po przyjęciu aktów wykonawczych zgodnie z art. 5 ust. 7 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. Jednakże mobilne prawa jazdy wydane zgodnie z art. 5 będą wzajemnie uznawane po dacie określonej w ust. 4.

[...]

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 praw jazdy wydanych przed dniem 19 stycznia 2013 r. 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 2033 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. Państwa członkowskie mogą zdecydować o wygrawerowaniu – w miejscu przeznaczonym dla mikroczipa na wydawanych przez nie fizycznych prawach jazdy – kodu QR zamiast mikroczipa lub wraz z nim. 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 – chyba że zatrzymywanie jest dozwolone na mocy prawa Unii lub prawa krajowego – i 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 wygrawerowanych 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. Bez uszczerbku dla przepisów krajowych nakładających obowiązek uiszczania opłat za wydanie prawa jazdy państwa członkowskie zapewniają osobom posiadającym wydane przez nie mobilne prawo jazdy nieodpłatnie dostęp do elektronicznego pobierania mobilnych praw jazdy.

Mobilne prawa jazdy są wydawane w europejskich portfelach tożsamości cyfrowej jako elektroniczne poświadczenie atrybutów zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014⁵.

3. [...] Państwa członkowskie zapewniają, aby mobilne prawa jazdy nie zawierały więcej danych niż te, o których mowa w załączniku I część D, oraz aby w tym celu nie przetwarzano żadnych danych osobowych innych niż te, które są niezbędne do weryfikacji praw posiadacza do kierowania pojazdami.
4. [...] Państwa członkowskie zapewniają, aby dane osobowe niezbędne do weryfikacji uprawnień do kierowania pojazdami posiadanych przez posiadacza mobilnego prawa jazdy nie były zatrzymywane przez sprawdzającego, chyba że zatrzymywanie jest dozwolone prawem Unii lub prawem krajowym.
5. Państwa członkowskie informują Komisję o aktualizowanym przez nie wykazie podmiotów wydających mobilne prawa jazdy. Komisja podaje te wykazy do wiadomości publicznej przy użyciu zabezpieczonego kanału komunikacji i w elektronicznie podpisanej lub opatrzonej pieczęcią elektroniczną postaci dostosowanej do automatycznego przetwarzania.
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 wejścia w życie + 18 miesięcy] Komisja przyjmie akty wykonawcze określające szczegółowe przepisy dotyczące wyglądu, interoperacyjności, standardów aktualizacji danych i rejestrów, bezpieczeństwa i ustaleń organizacyjnych do celów przetwarzania i ochrony danych osobowych, testowania oraz norm technicznych i bezpieczeństwa dotyczących wymiany 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.

⁵ 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).

Artykuł 6

Kategorie prawa jazdy

1. Prawo jazdy uprawnia do kierowania pojazdami mechanicznymi należącymi do poniższych kategorii:

a) motorowery:

kategoria AM:

- 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;

pojazdy silnikowe należące do kategorii, o których mowa w lit. a) i b), mogą być łączone z przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej, która nie przekracza połowy masy własnej pojazdu ciągnącego. Państwa członkowskie mogą stosować dodatkowe warunki do wydanych przez siebie praw jazdy w oparciu o względy bezpieczeństwa ruchu drogowego;

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; te państwa członkowskie mogą odmówić wymiany prawa jazdy w odniesieniu do kategorii B1.

Państwa członkowskie mogą również zdecydować o wprowadzeniu – w odniesieniu do kierowania pojazdami na ich terytorium – 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 tym ustępie oraz na dalszych warunkach, zgodnie z którymi w momencie wydawania prawa jazdy dla tej kategorii kierowca ma mniej niż 21 lat, prawo jazdy tej kategorii traci ważność z chwilą ukończenia 21 lat przez posiadacza prawa jazdy oraz że prawo jazdy nie jest odnawialne dla tej kategorii. 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 kategorii O1, o której mowa w art. 4 rozporządzenia (UE) 2018/858.

Bez uszczerbku dla przepisów dotyczących zasad przyznawania przedmiotowym pojazdom homologacji typu, pojazdy silnikowe należące do tej kategorii mogą być łączone z przyczepą kategorii O2, o której mowa w art. 4 rozporządzenia (UE) 2018/858, lub mogą być samochodem kempingowym o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3 500 kg, pod warunkiem że dopuszczalna masa całkowita takiego zespołu pojazdów lub samochodu kempingowego nie przekracza 4 250 kg. W przypadku gdy masa takiego zespołu pojazdów lub samochodu kempingowego przekracza 3 500 kg, państwa członkowskie, zgodnie z przepisami załącznika V, stosują wymóg, aby można **nim** 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.

Na tych samych warunkach i bez uszczerbku dla przepisów dotyczących zasad homologacji typu odnośnych pojazdów pojazdy silnikowe tej kategorii mogą składać się z samochodu sanitarnego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3 500 kg, ale nieprzekraczającej 4 250 kg.

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

(iii) kategoria BE:

- bez uszczerbku dla przepisów dotyczących zasad przyznawania przedmiotowym pojazdom homologacji typu zespół pojazdów złożony z pojazdu ciągnącego kategorii B oraz przyczepy kategorii O2, o której mowa w art. 4 rozporządzenia (UE) 2018/858;

(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 kategorii O1, o której mowa w art. 4 rozporządzenia (UE) 2018/858;

(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 kategorii O1, o której mowa w art. 4 rozporządzenia (UE) 2018/858;
- (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 więcej niż 8 i nie więcej niż 16 pasażerów oprócz kierowcy i maksymalnej długości do 8 m.
 - Pojazdy silnikowe tej kategorii mogą być łączone z przyczepą kategorii O1, o której mowa w art. 4 rozporządzenia (UE) 2018/858;
- (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 kategorii O1, o której mowa w art. 4 rozporządzenia (UE) 2018/858;
- (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, lit. a) ppkt (ii) akapit pierwszy i lit. b) tej 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.

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;
 - c1) prawa jazdy kategorii CE i DE uprawniają do kierowania pojazdami kategorii, odpowiednio, C i C1 oraz D i D1;
 - d) prawa jazdy kategorii CE i DE uprawniają do kierowania zespołami pojazdów kategorii, odpowiednio, C1E i D1E;
 - d1) prawa jazdy kategorii C1E i D1E uprawniają do kierowania pojazdami kategorii, odpowiednio, C1 i D1;
 - 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 i 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/WE⁶, 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.

⁶ 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).

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;
 - c) pojazdami kategorii B o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2 500 kg i maksymalnej prędkości ograniczonej technicznie do 45 km/h, przez kierowców posiadających prawo jazdy kategorii B1, które zostało wydane z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 6 ust. 1 lit. c) ppkt (i) akapit drugi.

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 stosowali przepisy art. 10a.

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 z 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, samochodem kempingowym lub sanitarnym, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. c) ppkt (ii) akapity trzeci i piąty;
- e) mają miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego wydającego prawo jazdy lub mogą przedstawić dowód potwierdzający, że w chwili składania wniosku uczą się w tym kraju od co najmniej ostatnich 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. Państwa członkowskie mogą skrócić ten okres do 10 lat, w przypadku gdy ich ustawodawstwo krajowe zezwala na używanie prawa jazdy również jako dokumentu tożsamości;
- 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 celu zastosowania wobec takich kierowców środków specjalnych w trosce o poprawę ich bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Państwa członkowskie mogą skrócić administracyjny okres ważności zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. c) ppkt (i) akapit drugi.

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 mogą skrócić administracyjne okresy ważności określone w akapicie pierwszym lit. a) i b) w przypadku praw jazdy, których posiadacze mają miejsce zamieszkania na ich terytorium i ukończyli co najmniej 65 lat, aby objąć ich częstszą kontrolą stanu zdrowia, samooceny medycznej 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. [...]

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 ostatnich sześciu miesięcy.
4. [...]
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. [...]
7. Jedna osoba nie może posiadać więcej niż jedno prawo jazdy. Jedno mobilne prawo jazdy można wyświetlić na różnych urządzeniach mobilnych. [...]

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 poprzedniego akapitu. Jeśli przy wydawaniu, przedłużaniu okresu ważności, wydawaniu wtórника 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 10a

Spełnianie minimalnych wymagań w zakresie fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami

1. Przed wydaniem prawa jazdy po raz pierwszy kandydaci ubiegający się o prawo jazdy poddają się badaniu lekarskiemu z zastosowaniem minimalnych standardów w zakresie sprawności fizycznej i psychicznej, obejmującemu wszystkie schorzenia wymienione w załączniku III. Ma to zastosowanie do wydawania praw jazdy kategorii AM tylko wtedy, gdy wymagają tego państwa członkowskie zgodnie z art. 10 ust. 1 lit. b). W przypadku ubiegania się o prawo jazdy kategorii C, CE, C1, C1E, D, D1, DE lub D1E wymagane jest badanie lekarskie, niezależnie od tego, czy przeprowadzono badanie lekarskie dla innej kategorii.
2. Przed odnowieniem prawa jazdy jego posiadacz musi przejść badania lekarskie dotyczące wszystkich schorzeń wymienionych w załączniku III. Ma to zastosowanie do przedłużania okresu ważności praw jazdy kategorii AM tylko wtedy, gdy wymagają tego państwa członkowskie zgodnie z art. 10 ust. 1 lit. b).
3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 i 2 oraz w zakresie, w jakim załącznik III nie stanowi inaczej, państwa członkowskie mogą, w przypadku kategorii AM, A, A1, A2, B, B1 i BE, zamiast wymagać badania lekarskiego:
 - a) wymagać od kandydata lub posiadacza – przy wydawaniu lub przedłużaniu okresu ważności prawa jazdy – wypełnienia formularza samooceny obejmującego wszystkie schorzenia wymienione w załączniku III; lub

b) ustanowić krajowy mechanizm zapewniający reagowanie na istotne zmiany w sprawności fizycznej lub psychicznej w celu spełnienia minimalnych standardów w zakresie sprawności fizycznej i psychicznej określonych w załączniku III, po wydaniu kandydatowi prawa jazdy po przeprowadzeniu badania lekarskiego lub samooceny medycznej.

Państwo członkowskie może zastosować jeden lub oba te alternatywne środki.

4. Państwa członkowskie mogą określić konsekwencje nieprzestrzegania wymogu przeprowadzenia samooceny lub świadomego przedstawienia w samoocenie nieprawidłowych lub niekompletnych informacji.
5. Państwa członkowskie mogą zorganizować alternatywny środek, o którym mowa w ust. 3 lit. b), w taki sposób, aby umożliwiał on monitorowanie zdolności do kierowania pojazdami w okresach przedłużenia ważności.
6. Jeżeli na podstawie informacji uzyskanych w ramach różnych środków alternatywnych określonych w ust. 3 okaże się, że kandydat lub posiadacz może mieć co najmniej jedno ze schorzeń wymienionych w załączniku III, państwa członkowskie zapewniają, aby kandydat lub posiadacz został poddany badaniom lekarskim przed uzyskaniem lub przedłużeniem okresu ważności prawa jazdy.

Artykuł 10b

Przedłużenie ważności w przypadku kryzysu

1. 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.
2. 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 artykułu.

3. 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.
4. 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*.
5. Do celów niniejszego artykułu „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.

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 fizycznego prawa jazdy zwraca stare prawo jazdy organom państwa członkowskiego, które je wydało, wraz z podaniem uzasadnienia.

Państwo członkowskie dokonujące wymiany mobilnego prawa jazdy informuje o tym władze państwa członkowskiego wydania wraz z podaniem uzasadnienia; to ostatnie uniemożliwia wyświetlanie poprzedniego mobilnego prawa jazdy za pomocą urządzenia mobilnego używanego w tym celu przez posiadacza. Państwa członkowskie korzystają do celów komunikacyjnych z Europejskiej Sieci Praw Jazdy, o której mowa w art. 19 ust. 1.

4. Wtórnik fizycznego prawa jazdy, które zostało uszkodzone, zagubione lub skradzione, oraz wtórnik fizycznego lub mobilnego prawa jazdy, które zostało użyte w sposób oszukańczy, 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. W przypadku gdy prawo jazdy zostało zastąpione wtórnikiem przez państwo członkowskie inne niż to, które je wydało, a zastąpione prawo jazdy jest nadal w posiadaniu posiadacza lub może być przez posiadacza okazane, zastosowanie mają procedury określone w ust. 3.

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 wtórника, 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 wymianę odnotowuje się w prawie jazdy wydawanym przez dane państwo członkowskie, używając odpowiedniego kodu z załącznika I część E. 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 zgodnie z ust. 3, w razie potrzeby 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. Komisja daje państwom członkowskim co najmniej 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 wcześniej.

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 sfalszowanych praw jazdy oraz środki stosowane w celu zapobiegania fałszerstwom praw jazdy i korupcji z nimi związanej;
- 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;
- g) praktyka państw trzecich w zakresie wymiany unijnych praw jazdy.

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 prawa jazdy wydane przez to państwo trzecie mogły zostać poddane wymianie zgodnie z ust. 3.

Decyzja wykonawcza zawiera co najmniej:

- a) kategorie prawa jazdy, o których mowa w art. 6, w przypadku których można dokonać wymiany zgodnie z ust. 3;
- b) daty wydania praw jazdy państwa trzeciego, od których można dokonywać ich wymiany zgodnie z ust. 3;
- 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 – przez Komisję we współpracy z państwami członkowskimi – sytuacji bezpieczeństwa ruchu drogowego i innych elementów wymienionych w ust. 6 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. 8.
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 jazdy⁷

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.

⁷ **UWAGA:** Artykuł ten będzie wymagał ponownej oceny, gdy poczynione zostaną postępy w pracach nad wnioskiem dotyczącym zakazu prowadzenia pojazdów.

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. W przypadku gdy jest to uzasadnione postępowaniem danej osoby lub jej zdolnością fizyczną lub psychiczną, państwa członkowskie mogą zakazać tej osobie kierowania pojazdami na ich terytorium bezterminowo bez zapewnienia jej możliwości odzyskania uprawnień do kierowania pojazdami lub prawa jazdy bądź ubiegania się o wydanie nowych uprawnień lub nowego prawa jazdy.

Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 inne państwa członkowskie mogą, po konsultacji z państwem członkowskim, które nałożyło bezterminowy zakaz dotyczący kierowania pojazdami, o którym mowa w niniejszym ustępie, wydać takiej osobie prawo jazdy. Jednakże to ostatnie państwo członkowskie może bezterminowo odmawiać uznania na swoim odnośnym terytorium ważności prawa jazdy wydanego przez inne państwo członkowskie.

Artykuł 14

Model jazdy w towarzystwie innego kierowcy

1. Na zasadzie odstępstwa od art. 7 ust. 1 lit. b) państwa członkowskie wydają, zgodnie z art. 10 ust. 1, prawa jazdy kategorii B oznaczone kodem unijnym 98.02 określonym w załączniku I część E kandydatom, którzy ukończyli 17 lat.

- 1a. Na zasadzie odstępstwa od art. 7 ust. 1 lit. b) i d), odpowiednio, państwa członkowskie mogą, do celów prowadzenia pojazdów na ich terytorium, wydawać prawa jazdy kategorii C1 lub C zgodnie z art. 10 ust. 1, pod warunkiem że kierowca posiada świadectwo kompetencji zawodowych wydane zgodnie z art. 6 dyrektywy (UE) 2022/2561, oznaczone kodem unijnym 98.02 określonym w załączniku I część E kandydatom, którzy ukończyli 17 lat.

Prawa jazdy wydane zgodnie z akapitem pierwszym są wzajemnie uznawane przez państwa członkowskie, które wydają takie prawa jazdy.

2. Posiadacze prawa jazdy oznaczonego kodem unijnym 98.02, którzy nie ukończyli 18 lat, mogą kierować pojazdami wyłącznie w towarzystwie osoby, na przednim siedzeniu pasażera, która będzie w stanie udzielać wskazówek podczas jazdy. Osoba towarzysząca przestrzega przepisów dotyczących prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu lub narkotyków. Osoba towarzysząca spełnia następujące warunki:

- a) osiągnęła dolną granicę wieku wynoszącą 24 lat;
- b) posiada prawo jazdy odpowiedniej kategorii wydane ponad pięć lat wcześniej;
- c) nie podlegała zakazowi prowadzenia pojazdów w ciągu ostatnich pięciu lat w państwie członkowskim wydania prawa jazdy.⁸ [...]

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.

Państwa członkowskie mogą stosować na swoim terytorium dodatkowe warunki, które musi spełnić osoba towarzysząca posiadaczowi wydanego przez nie prawa jazdy.

Informują one o tym Komisję. Komisja podaje te informacje do wiadomości publicznej.

⁸ **UWAGA:** W lit. c) zakaz prowadzenia pojazdów wprowadzony przez inne państwo członkowskie może zostać dodany do tego warunku po osiągnięciu porozumienia co do dyrektywy w sprawie ogólnounijnego skutku niektórych zakazów prowadzenia pojazdów.

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.

Zmiany w motywie 28:

„(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, np. członka rodziny. 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.”.

Nowy motyw:

„(29a) Model jazdy w towarzystwie innego kierowcy nie ogranicza istniejących możliwości państw członkowskich w zakresie obniżenia minimalnego wieku w przypadku kategorii B i stosowania powiązanych warunków na szczeblu krajowym.”.

Artykuł 15

Okres próbny

1. Prawo jazdy wydane po zdaniu egzaminu na prawo jazdy wymaganego na podstawie art. 10 ust. 1 lit. a) podlega okresowi próbnemu. Jeżeli posiadacz prawa jazdy posiada już ważne prawo jazdy innej kategorii, okres próbny obejmuje jedynie to, co może pozostać z okresu próbnego dla istniejącego prawa jazdy, chyba że istniejące prawo jazdy zostało wydane wyłącznie dla kategorii AM.

Czas trwania okresu próbnego jest ustalany przez państwo członkowskie wydające prawo jazdy i nie może wynosić mniej niż dwa lata.

2. Państwa członkowskie określają dla początkujących kierowców bardziej rygorystyczne przepisy lub kary lub oba te środki odnoszące się do jazdy pod wpływem alkoholu niż dla doświadczonych kierowców i stosują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonania.

Państwa członkowskie podejmują środki w celu ograniczenia wśród początkujących kierowców prowadzenia pojazdów pod wpływem narkotyków.

Zmiany w motywie 30:

„(30) Należy zapewnić, aby kierowcy, którzy po raz pierwszy uzyskali prawo jazdy, nie zagrażali bezpieczeństwu ruchu drogowego. W odniesieniu do tych początkujących kierowców należy ustanowić okres próbny trwający co najmniej dwa lata, podczas którego powinny mieć zastosowanie bardziej rygorystyczne przepisy lub kary za prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu, bez uszczerbku dla kompetencji państw członkowskich w zakresie regulowania zachowań kierowców. Takie bardziej rygorystyczne przepisy mogłyby obejmować specjalne szkolenia dla początkujących kierowców lub nakładać obowiązek takich szkoleń, w ramach których otrzymują oni dalsze instrukcje w zakresie świadomości ryzyka i mogliby zastanowić się nad swoim zachowaniem. Należy również ustanowić specjalne środki w celu zapewnienia ograniczenia wśród początkujących kierowców prowadzenia pojazdów pod wpływem narkotyków. Takie środki mogłyby obejmować bardziej rygorystyczne przepisy lub kary, specjalne szkolenia dla początkujących kierowców w zakresie świadomości ryzyka, specjalnie ukierunkowane działania w zakresie egzekwowania prawa i kampanie. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość swobodnego wdrażania na swoim terytorium w odniesieniu do początkujących kierowców dodatkowych przepisów w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.”.

3. Państwa członkowskie mogą ustanowić dodatkowe przepisy obowiązujące początkujących kierowców na ich terytorium, aby zwiększyć bezpieczeństwo ruchu drogowego, co może obejmować wprowadzenie drugiego okresu próbnego dla innej kategorii. Informują one o tym Komisję.
- 3a. Jeżeli właściwy organ państwa członkowskiego miejsca stałego zamieszkania podejmie decyzję o przedłużeniu okresu próbnego z powodu jakiegokolwiek niezgodnego z prawem zachowania, zapewnia on odnotowanie nowego okresu w prawie jazdy.
4. Państwa członkowskie oznaczają prawa jazdy wydane w okresie próbnym kodem unijnym 98.01 określonym w załączniku I część E.

[...]

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 czasie ostatnich 365 dni, 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 akredytowanych w państwach trzecich 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, musieli mieszkać poza UE przez co najmniej 181 dni w okresie ostatnich 365 dni.

3. W wyjątkowych przypadkach, jeżeli posiadacz prawa jazdy nie może udowodnić ustanowienia swojego miejsca stałego zamieszkania w danym państwie członkowskim zgodnie z ust. 1, może uzyskać przedłużenie okresu ważności lub wymianę 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 kandydata, którego państwo członkowskie miejsca stałego zamieszkania jest inne niż państwo członkowskie obywatelstwa, może on zdawać egzamin teoretyczny w drugim z wymienionych państw, jeżeli państwo członkowskie miejsca stałego zamieszkania nie przewiduje możliwości zdawania egzaminu teoretycznego w jednym z języków urzędowych państwa członkowskiego obywatelstwa lub z udziałem tłumacza ustnego. Na wniosek organów ds. praw jazdy państwa członkowskiego miejsca stałego zamieszkania państwo członkowskie obywatelstwa, w którym kandydat zdał egzamin teoretyczny, informuje państwo członkowskie miejsca stałego zamieszkania o przeprowadzonym i zdanym egzaminie, korzystając z Europejskiej Sieci Praw Jazdy, o której mowa w art. 19 ust. 1. Państwo członkowskie będące odbiorcą nie wymaga dalszego testowania wiedzy teoretycznej kandydata.

Artykuł 18

Równoważność praw jazdy nieodpowiadających standardowemu wzorowi unijnemu

1. Państwa członkowskie stosują równoważności ustanowione decyzją Komisji (UE) 2016/1945⁹ 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]¹⁰, a także konsultują się ze sobą, gdy zachodzi uzasadnione podejrzenie, że 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.
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, dochodzeń lub w ramach środków zapobiegających fałszerstwom;

⁹ 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).

¹⁰ **UWAGA:** Tekst w nawiasach może zostać dodany później w zależności od postępów prac nad wnioskiem dotyczącym zakazu prowadzenia pojazdów.

- b) ułatwienie prowadzenia dochodzeń zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413¹¹,
- c) zapobieganie przestępstwom, wykrywanie ich i prowadzenie dochodzeń do celów ustanowionych w art. 2 [ODNIESIENIE DO PRÜM II];
- d) egzekwowanie przepisów dyrektywy (UE) 2022/2561 oraz weryfikacja ważności i autentyczności prawa jazdy podczas egzekwowania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i rozporządzenia (UE) nr 165/2014;
- [e) wdrożenie i egzekwowanie przepisów [NOWA DYREKTYWA W SPRAWIE OGÓLNOUNIJNYCH SKUTKÓW NIEKTÓRYCH ZAKAZÓW PROWADZENIA POJAZDÓW]]¹⁰.

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.

¹¹ 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).

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

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. Dane przekazuje się oddzielnie dla mobilnych praw jazdy i fizycznych 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.

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 C1 lub C, o ile posiadają ŚKZ określone w art. 6 ust. 1, i wyłącznie na warunkach przewidzianych w art. 14 ust. 1a i 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 wtórnik prawa jazdy UE”.

Artykuł 25

Transpozycja

1. Najpóźniej do dnia [data wejścia w życie + 3 lata] państwa członkowskie przyjmą i opublikują przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Państwa członkowskie stosują wymienione przepisy od dnia [data wejścia w życie + 4 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 wejścia w życie + 4 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 wejścia w życie + 4 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.

ZAŁĄCZNIK I
PRZEPISY DOTYCZĄCE PRAW JAZDY WYDAWANYCH PRZEZ PAŃSTWA
CZŁONKOWSKIE

CZĘŚĆ A1: OGÓLNE SPECYFIKACJE DOTYCZĄCE FIZYCZNEGO PRAWA JAZDY

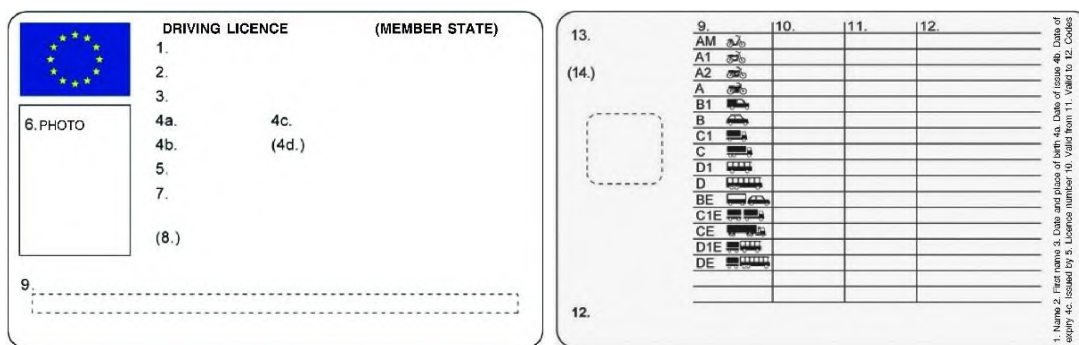
- 1) Fizyczne cechy karty unijnego wzoru prawa jazdy są zgodne z ISO 7810 i ISO 7816-1.

Karta wykonana jest z poliwęglanu.

Metody weryfikowania cech praw jazdy w celu potwierdzenia ich zgodności z normami międzynarodowymi są zgodne z ISO 10373.

- 2) Prawo jazdy ma dwie strony i odpowiada wzorowi przedstawionemu na rysunku 1.

Strona 1 Strona 2



Rysunek 1: Wzór prawa jazdy UE

- 3) Prawo jazdy musi zawierać poniższe informacje określone w części D.

Strona 1 zawiera:

- wyrazy „Prawo jazdy” wydrukowane dużą czcionką w języku lub w językach państwa członkowskiego wydającego prawo jazdy;
- nazwę państwa członkowskiego wydającego prawo jazdy (fakultatywnie);
- znak wyróżniający państwa członkowskiego wydającego prawo jazdy, wydrukowany w sposób kontrastujący na tle niebieskiego prostokąta i otoczony przez dwanaście żółtych gwiazdek, jak określono w części D pkt 1;
- informacje spersonalizowane odnośnie do wydanego prawa jazdy (pola 1–9), jak określono w części D pkt 3;

- e) wyrazy „Wzór Unii Europejskiej” w języku lub językach państwa członkowskiego wydającego prawo jazdy oraz wyrazy „Prawo jazdy” w innych językach Unii Europejskiej, wydrukowane w kolorze różowym tak, aby stanowiły tło prawa jazdy, jak określono w części D pkt 2.

Strona 2 zawiera:

- f) informacje spersonalizowane odnośnie do kategorii wydanego prawa jazdy (pola 9–12), jak określono w części D pkt 4;
- g) informacje spersonalizowane odnośnie do administrowania prawem jazdy (pola 13 i 14), jak określono w części D pkt 5;
- h) objaśnienie następujących numerowanych pól, które znajdują się na stronach 1 i 2 prawa jazdy: 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 i 12.

Jeżeli państwo członkowskie zamierza dokonywać wpisów w języku narodowym innym niż następujące języki: angielski, bułgarski, chorwacki, czeski, duński, estoński, fiński, francuski, grecki, hiszpański, irlandzki, litewski, łotewski, maltański, niderlandzki, niemiecki, polski, portugalski, rumuński, słowacki, słoweński, szwedzki, węgierski lub włoski, sporządza dwujęzyczną wersję prawa jazdy, używając jednego z wyżej wymienionych języków, bez uszczerbku dla innych przepisów niniejszego załącznika.

Na unijnym wzorze prawa jazdy powinno być zachowane miejsce umożliwiające wprowadzenie mikroczipa lub podobnego urządzenia komputerowego bądź ewentualne nadrukowanie kodu QR.

Używane są następujące kolory referencyjne:

- niebieski: Pantone Reflex Blue,
- żółty: Pantone Yellow.

4) Przepisy szczególne

- a) W przypadku, gdy posiadacz prawa jazdy wydanego przez państwo członkowskie zgodnie z niniejszym załącznikiem, ma miejsce stałego zamieszkania w innym państwie członkowskim, to dane państwo członkowskie może wprowadzić do prawa jazdy taką informację, jako istotną dla administrowania prawem jazdy, pod warunkiem że wprowadza ono ten typ informacji również do praw jazdy przez siebie wydawanych, a także pod warunkiem że jest tam wystarczająco dużo miejsca do tego celu.

- b) Państwa członkowskie mogą dodawać kolory lub oznaczenia, takie jak kody kreskowe i symbole krajowe, bez uszczerbku dla innych przepisów niniejszego załącznika. Państwa członkowskie powiadamiają o tym Komisję.

W kontekście wzajemnego uznawania praw jazdy kod kreskowy nie może zawierać informacji innych niż to, co można już odczytać z prawa jazdy, lub to, co jest niezbędne dla procesu wydania prawa jazdy.

- c) Informacje znajdujące się na awersie i rewersie karty muszą być czytelne dla oka ludzkiego, tj. zapisane czcionką o wysokości co najmniej 5 punktów dla pól od 9 do 12 na stronie 2.

CZĘŚĆ A2: SPECYFIKACJE DOTYCZĄCE ZAPOBIEGANIA FAŁSZERSTWOM FIZYCZNEGO PRAWA JAZDY

- 1) Zagrożenia fizycznego bezpieczeństwa praw jazdy polegają na:
 - a) produkcji fałszywych kart: wytworzeniu nowego przedmiotu ludzko podobnego do dokumentu oryginalnego, wykonanego samodzielnie w całości lub przez skopiowanie dokumentu oryginalnego;
 - b) zmianach mechanicznych: zmianie jakiegś właściwości dokumentu oryginalnego, np. modyfikacji niektórych danych na nim wydrukowanych.
- 2) Ogólne bezpieczeństwo dokumentu opiera się w całości na systemie obejmującym procedurę składania wniosków, przekazywanie danych, materiał stanowiący blankiet karty, technikę drukowania, minimalny zestaw cech zabezpieczających oraz proces personalizacji.
- 3) Materiał stosowany do wyrobu praw jazdy jest zabezpieczony przed fałszerstwami przy użyciu następujących technik (obowiązkowe cechy zabezpieczające):
 - a) blankiety karty nie wykazują luminescencji w świetle UV;
 - b) zabezpieczający wzór tła odporny na podrabianie metodą skanowania, drukowania czy kopiowania, wykonany metodą druku irysowego z wykorzystaniem wielokolorowych farb zabezpieczających oraz tła giloszowego negatywowego i pozytywowego. Wzór nie składa się z kolorów podstawowych (CMYK), zawiera rysunki o skomplikowanym wzorze w co najmniej dwóch z kolorów specjalnych oraz mikrodruki;
 - c) elementy zmienne optycznie zapewniające odpowiednią ochronę przed kopiowaniem i manipulowaniem przy fotografii;
 - d) grawerowanie laserowe;
 - e) w miejscu, w którym znajduje się fotografia, zabezpieczający wzór tła oraz fotografia muszą na siebie nachodzić przynajmniej na brzegach (wzór słabnący).

- 4) Ponadto materiał stosowany do wyrobu praw jazdy jest zabezpieczony przed fałszerstwami przy użyciu następujących technik (dodatkowe cechy zabezpieczające):
- a) farby zmiennooptyczne*;
 - b) farba termochromowa*;
 - c) hologramy indywidualne*;
 - d) zmienne obrazy laserowe*;
 - e) farba wykazująca luminescencję w świetle UV, widoczna i przejrzysta;
 - f) druk irysowy;
 - g) cyfrowy znak wodny w tle;
 - h) barwniki podczerwone lub fosforencyjne;
 - i) wyczuwalne dotykiem znaki, symbole bądź wzory*.
- 5) Państwa członkowskie mogą wprowadzić dodatkowe cechy zabezpieczające. Co do zasady zaleca się stosowanie przede wszystkim technik oznaczonych gwiazdką, gdyż dzięki nim funkcjonariusze organów ścigania mogą zweryfikować autentyczność karty bez użycia szczególnych środków.

CZĘŚĆ B: SPECYFIKACJE DOTYCZĄCE MIKROCZIPA WPROWADZONEGO JAKO ELEMENT FIZYCZNEGO PRAWA JAZDY

- 1) Mikroczip i dane zawarte w mikroczipie, w tym dodatkowe informacje przewidziane w ustawodawstwie krajowym dotyczące praw jazdy, muszą być zgodne z przepisami części B1.
- 2) Wykaz stosownych norm dotyczących praw jazdy zawierających mikroczip określono w części B2.
- 3) Prawa jazdy zawierające mikroczip podlegają procedurze homologacji typu UE zgodnie z przepisami określonymi w części B3.
- 4) W przypadku gdy spełnione zostały wszystkie stosowne przepisy dotyczące homologacji typu UE dla prawa jazdy zawierającego mikroczip zgodnie z pkt 1–3, państwa członkowskie wydają producentowi lub jego przedstawicielowi świadectwo homologacji typu UE.
- 5) W razie konieczności państwo członkowskie może cofnąć wydane świadectwo homologacji typu UE, w szczególności w celu zapewnienia przestrzegania przepisów niniejszej części.

- 6) Świadczenia homologacji typu UE i zawiadomienia o ich cofnięciu muszą być zgodne ze wzorem określonym w części B4.
- 7) O wszystkich wydanych i cofniętych świadectwach homologacji typu UE powiadamia się Komisję. W przypadku cofnięcia świadectwa przedstawia się szczegółowe uzasadnienie.

Komisja powiadamia państwa członkowskie o każdym przypadku cofnięcia homologacji typu UE.

- 8) Świadczenia homologacji typu UE wydane przez państwa członkowskie są wzajemnie uznawane.
- 9) W przypadku stwierdzenia przez państwo członkowskie powtarzających się przypadków niezgodności znacznej liczby praw jazdy zawierających mikrochip z przepisami niniejszej części załącznika I, powiadamia ono o tym fakcie Komisję. Należy przy tym podać numer odpowiedniego świadectwa homologacji typu UE związanego z danymi prawami jazdy oraz opis niezgodności. Komisja bez zbędnej zwłoki informuje wszystkie pozostałe państwa członkowskie o faktach zgłoszonych jej zgodnie z niniejszym punktem.
- 10) Państwo członkowskie, które wydało przedmiotowe prawa jazdy, niezwłocznie bada problem i podejmuje odpowiednie działania naprawcze, które w razie konieczności obejmować mogą cofnięcie świadectwa homologacji typu UE.

CZĘŚĆ B1: Wymagania ogólne dotyczące praw jazdy zawierających mikrochip

Przedstawione w niniejszym załączniku wymagania ogólne dotyczące praw jazdy zawierających mikrochip są oparte na normach międzynarodowych, w szczególności na normach ISO/IEC z serii 18013. Obejmują one:

- a) specyfikacje mikrochipa i logicznej struktury zapisanych w nim danych;
- b) specyfikacje zapisywanych danych zharmonizowanych i danych dodatkowych;
- c) specyfikacje dotyczące mechanizmów ochrony danych zapisanych w postaci cyfrowej w mikrozipie.

1. SKRÓTY

Skrót	Znaczenie
AID	Identyfikator aplikacji
BAP	Podstawowa ochrona dostępu
DG	Grupa danych
EAL 4+	Poziom weryfikacji formalnej 4+
EF	Plik elementarny

EFID	Identyfikator pliku elementarnego
eMRTD	Dokumenty podróży odczytywane maszynowo
ICC	Karta z układem scalonym
ISO	Międzynarodowa Organizacja Normalizacyjna
LDS	Logiczna struktura danych
PICC	Karta zbliżeniowa z układem scalonym
PIX	Indywidualne rozszerzenie identyfikatora aplikacji
RID	Zarejestrowany identyfikator aplikacji
SOD	Obiekt świadczący o zabezpieczeniu dokumentu

2. DANE ZAPISYWANE W MIKROCZUPIE

1) Zharmonizowane dane obowiązkowe i fakultatywne dotyczące prawa jazdy

Mikroczip przechowuje dane zharmonizowanego prawa jazdy określone w części D. Jeżeli państwo członkowskie postanowi włączyć do prawa jazdy pozycje oznaczone w części D jako fakultatywne, pozycje te są przechowywane w mikroczipie.

2) Dane dodatkowe

Państwa członkowskie mogą przechowywać w mikroczipie dane dodatkowe, które przewidują ich przepisy krajowe dotyczące praw jazdy. Informują one o tym Komisję.

3. **MIKROCHIP**

1) Rodzaj nośnika danych

Nośnikiem danych, na którym zapisywane są dane dotyczące prawa jazdy, jest mikrochip z interfejsem stykowym, bezstykowym lub hybrydowym (podwójnym stykowo-bezstykowym), zgodnie ze specyfikacją w części B2 poz. 1.

2) Aplikacje

Wszystkie zapisane w mikrocipie dane przechowywane są w aplikacjach elektronicznych. Każda umieszczona w mikrocipie aplikacja identyfikowana jest za pomocą niepowtarzalnego kodu zwanego identyfikatorem aplikacji (AID), zgodnie ze specyfikacją w części B2 poz. 2.

a) Aplikacja prawa jazdy UE

Obowiązkowe i fakultatywne dane dotyczące prawa jazdy, o których mowa w części D załącznika I, zapisywane są w specjalnej aplikacji prawa jazdy UE. AID aplikacji prawa jazdy UE ma następującą postać:

„A0 00 00 04 56 45 44 4C 2D 30 31”,

składającą się z obu następujących elementów:

- zarejestrowanego identyfikatora aplikacji (RID) Komisji Europejskiej: „A0 00 00 04 56”;
- indywidualnego rozszerzenia identyfikatora aplikacji (PIX) dla aplikacji prawa jazdy UE: „45 44 4C 2D 30 31” (EDL-01).

Dane zorganizowane są w grupy danych (DG) w ramach logicznej struktury danych (LDS).

Grupy danych przechowywane są w aplikacji prawa jazdy UE w postaci plików elementarnych (EF) i są chronione zgodnie z częścią B2 poz. 3.

b) Inne aplikacje

Inne dane dodatkowe przechowywane są w specjalnych aplikacjach, niezależnie od aplikacji prawa jazdy UE. Każda taka aplikacja posiada niepowtarzalny AID.

4. **LOGICZNA STRUKTURA DANYCH APLIKACJI PRAWA JAZDY UE**

1) **Logiczna struktura danych**

Dane dotyczące prawa jazdy przechowuje się w mikroczipie zgodnie z logiczną strukturą danych (LDS) określoną w części B2 poz. 4. W niniejszym punkcie określono dodatkowe wymagania dotyczące grup danych obowiązkowych i dodatkowych.

Każda grupa danych przechowywana jest w jednym pliku elementarnym. W części B2 poz. 5 określono identyfikatory plików elementarnych (EFID) i skrócone identyfikatory plików elementarnych wykorzystywanych przez aplikację prawa jazdy UE.

2) **Grupy danych obowiązkowych**

Obowiązkowe i fakultatywne elementy danych przechowywane są w następujących grupach:

- a) DG 1: wszystkie drukowane na dokumencie obowiązkowe i fakultatywne elementy danych z wyjątkiem obrazu twarzy i obrazu podpisu;
- b) DG 5: obraz podpisu posiadacza prawa jazdy;
- c) DG 6: obraz twarzy posiadacza prawa jazdy.

Dane DG 1 mają strukturę określoną w pkt 6 oraz w części B2 poz. 6. Dane zawarte w DG 5 i DG 6 przechowuje się zgodnie ze specyfikacjami wynikającymi z części B2 poz. 7.

3) **Grupy danych dodatkowych**

Dodatkowe elementy danych przewidziane w przepisach krajowych państw członkowskich dotyczących praw jazdy przechowuje się w następujących grupach danych:

- a) DG 2: dane osobowe posiadacza prawa jazdy, z wyjątkiem danych biometrycznych;
- b) DG 3: dane organu wydającego;
- c) DG 4: obraz portretowy;
- d) DG 7: dane biometryczne dotyczące odcisków palców posiadacza prawa jazdy;
- e) DG 8: dane biometryczne dotyczące tęczyówki posiadacza prawa jazdy;
- f) DG 11: inne dane, np. pełne imię i nazwisko posiadacza zapisane alfabetem narodowym.

Dane zawarte w tych grupach danych przechowuje się zgodnie ze specyfikacjami wynikającymi z części B2 poz. 8.

5. MECHANIZMY OCHRONY DANYCH

W celu weryfikacji autentyczności i integralności mikroczipa i zawartych w nim danych oraz w celu ograniczenia dostępu do danych dotyczących prawa jazdy stosuje się odpowiednie mechanizmy.

Zawarte w mikroczipie dane chroni się zgodnie ze specyfikacjami określonymi w części B2 poz. 3. W niniejszej sekcji określono dodatkowe wymagania, jakie muszą zostać spełnione.

1) Weryfikacja autentyczności

a) Obowiązkowe uwierzytelnianie bierne

Wszystkie grupy danych przechowywane w aplikacji prawa jazdy UE chronione są za pomocą uwierzytelniania biernego.

Dane związane z uwierzytelnianiem biernym muszą być zgodne z wymaganiami określonymi w części B2 poz. 9.

b) Fakultatywne uwierzytelnianie aktywne

W celu weryfikacji, czy pierwotny mikroczip nie został podmieniony, stosuje się fakultatywne mechanizmy uwierzytelniania aktywnego.

2) Ograniczenie dostępu

a) Obowiązkowa podstawowa ochrona dostępu

Do wszystkich danych zachowanych w aplikacji prawa jazdy UE stosuje się mechanizm podstawowej ochrony dostępu (BAP). W celu zapewnienia interoperacyjności z istniejącymi systemami, np. wykorzystującymi dokumenty podróży odczytywane maszynowo (eMRTD), obowiązkowe jest wykorzystanie jednowierszowego pola przeznaczonego do odczytu maszynowego (MRZ), zgodnie ze specyfikacją w części B2 poz. 10.

Na podstawie jednowierszowego pola MRZ, które może być wprowadzane ręcznie lub za pomocą optycznego czytnika znaków (OCR), generowany jest klucz dokumentu Kdoc służący do uzyskania dostępu do mikroczipa. Stosuje się przy tym konfigurację BAP 1 zdefiniowaną dla jednowierszowego pola MRZ zgodnie z częścią B2 poz. 10.

b) Warunkowa rozszerzona kontrola dostępu

W przypadku gdy dane osobowe, o których mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2016/679, są przechowywane w mikroczipie, dostęp do takich danych chroniony jest za pomocą dodatkowych środków.

Mechanizmy rozszerzonej kontroli dostępu muszą odpowiadać specyfikacjom określonym w części B2 poz. 11.

c) Infrastruktura klucza publicznego (PKI) dla praw jazdy zawierających mikroczip

Państwa członkowskie dokonują niezbędnych ustaleń w zakresie zarządzania kluczem publicznym na poziomie krajowym, zgodnie z załącznikiem A do normy ISO 18013_3.

6. **POSTAĆ DANYCH**

1) Format danych w DG 1

Tag	L	Wartość					Kodowanie	O/F
61	V	Elementy danych DG1 (zagnieżdżone)						
		Tag	L	Wartość				
		5F 01	V	Numer homologacji typu			ans	O
		5F 02	V	Złożony obiekt danych zawierający elementy danych demograficznych				O
				Tag	L	Wartość		
				5F 03	3	Wydające państwo członkowskie	a3	O
				5F 04	V	Nazwisko/nazwiska posiadacza	as	O
				5F 05	V	Imię/imiona posiadacza	as	O
				5F 06	4	Data urodzenia (ddmmrrrr)	n8	O
				5F 07	V	Miejsce urodzenia	ans	O
				5F 08	3	Obywatelstwo	a3	F
				5F 09	1	Płeć	M/K/N	F
				5F 0A	4	Data wydania prawa jazdy (ddmmrrrr)	n8	O
				5F 0B	4	Data ważności prawa jazdy (ddmmrrrr)	n8	O
				5F 0C	V	Organ wydający	ans	O
				5F 0D	V	Numer administracyjny (inny niż numer dokumentu)	ans	F
				5F 0E	V	Numer dokumentu	an	O
				5F 0F	V	Miejsce stałego zamieszkania lub adres korespondencyjny	ans	F
		7F 63	V	Złożony obiekt danych zawierający kategorie pojazdów/ograniczenia/warunki				O
				Tag	L	Wartość (zakodowana zgodnie		

						z definicją poniżej)		
				02	1	Liczba kategorii/ograniczeń/warunków	N	O
				87	V	Kategoria/ograniczenie/warunek	ans	O
				87	V	Kategoria/ograniczenie/warunek	ans	F
				...	...	...	...	...
				87	V	Kategoria/ograniczenie/warunek	ans	F

2) Format rekordu logicznego

Kategorie pojazdów, ograniczenia lub warunki umieszcza się w obiekcie danych zgodnie z następującą strukturą:

Kod kategorii pojazdu	Data wydania	Data ważności	Kod	Znak	Wartość
-----------------------	--------------	---------------	-----	------	---------

gdzie:

- kody kategorii pojazdów podaje się w postaci zdefiniowanej w art. 6 (np. AM, A1, A2, A, B1, B itd.);
- datę wydania podaje się w formacie DDMMRRRR (dwie cyfry dla dnia, dwie cyfry dla miesiąca, cztery cyfry dla roku) dla każdej kategorii pojazdów;
- datę ważności podaje się w formacie DDMMRRRR (dwie cyfry dla dnia, dwie cyfry dla miesiąca, cztery cyfry dla roku) dla każdej kategorii pojazdów;
- kod, znak i wartość odnoszą się do dodatkowych informacji lub ograniczeń dotyczących danej kategorii pojazdów lub kierowcy.

CZĘŚĆ B2: Wykaz stosownych norm dotyczących praw jazdy zawierających nośnik danych

Pozycja	Przedmiot	Wymagania	Dotyczy
1	Interfejs nośnika, organizacja i polecenia	ISO/IEC seria 7816 (stykowe), ISO/IEC seria 14443 (bezstykowe) zgodnie z ISO/IEC 18013-2:2008, załącznik C	Część B1 pkt 3 ppkt 1
2	Identyfikator aplikacji	ISO/IEC 7816-5:2004	Część B1 pkt 3 ppkt 2
3	Mechanizmy ochrony danych	ISO/IEC 18013-3:2009	Część B1 pkt 3 ppkt 2 lit. a) Część B1 pkt 5
4	Logiczna struktura danych	ISO/IEC 18013-2:2008	Część B1 pkt 4 ppkt 1
5	Identyfikator pliku elementarnego	ISO/IEC 18013-2:2008 tabela C.2	Część B1 pkt 4 ppkt 1
6	Postać danych DG 1	ISO 18013-2:2008, załącznik C.3.8	Część B1 pkt 4 ppkt 2 Część B1 pkt 6 ppkt 1
7	Postać danych obowiązkowych DG 5 i DG 6	ISO/IEC 18013-2:2008, załącznik C.6.6 i załącznik C.6.7; obraz twarzy i podpisu należy przechowywać w formacie JPEG lub JPEG2000	Część B1 pkt 4 ppkt 2
8	Postać danych fakultatywnych i dodatkowych	ISO/IEC 18013-2:2008, załącznik C	Część B1 pkt 4 ppkt 3
9	Uwierzytelnianie bierne	ISO/IEC 18013-3:2009, pkt 8.1; dane przechowywane są w EF.SOd (obiekt świadczący o zabezpieczeniu dokumentu) w logicznej strukturze danych	Część B1 pkt 5 ppkt 1 lit. a)

10	Podstawowe ograniczenie dostępu	ISO/IEC 18013-3:2009 wraz z poprawką 1	Część B1 pkt 5 ppkt 2 lit. a)
	Konfiguracja podstawowego ograniczenia dostępu	ISO/IEC 18013-3:2009, załącznik B.8	
11	Rozszerzone ograniczenie dostępu	Wytyczne techniczne TR-03110, Advanced Security Mechanisms for Machine Readable Travel Documents – Extended Access Control (EAC) [Zaawansowane mechanizmy zabezpieczeń dokumentów podróży odczytywanych maszynowo – rozszerzona kontrola dostępu (EAC)], wersja 1.11	Część B1 pkt 5 ppkt 2 lit. b)
12	Metody badania	ISO 18013-4:2011	Część B3 pkt 1
13	Świadectwo bezpieczeństwa	Poziom weryfikacji formalnej EAL 4 + lub równoważny	Część B3 pkt 2
14	Świadectwo funkcjonalności	Badania karty inteligentnej zgodnie z normami ISO z serii 10373	Część B3 pkt 3

CZĘŚĆ B3: Procedura przyznawania homologacji typu UE prawom jazdy zawierającym mikroczip

1. PRZEPISY OGÓLNE

Producenci ubiegający się o homologację typu UE dla praw jazdy zawierających mikroczip przedstawiają świadectwo bezpieczeństwa i świadectwo funkcjonalności.

Wszelkie zamierzone modyfikacje procesu produkcji, w tym modyfikacje oprogramowania, muszą zostać wcześniej zgłoszone organowi, który przyznał homologację typu. Przed zaakceptowaniem modyfikacji organ ten może zażądać przedstawienia dodatkowych informacji i przeprowadzenia dodatkowych badań.

Badania przeprowadza się zgodnie z metodyką określoną w części B2 poz. 12.

2. ŚWIADECTWO BEZPIECZEŃSTWA

Ocenę bezpieczeństwa mikroczipa zawartego w prawie jazdy przeprowadza się zgodnie z kryteriami określonymi w części B2 poz. 13.

Świadectwo bezpieczeństwa wystawia się po uzyskaniu pozytywnego wyniku oceny odporności mikroczipa na próby manipulacji danymi lub ich modyfikacji.

3. ŚWIADECTWO FUNKCJONALNOŚCI

Ocenę funkcjonalności praw jazdy zawierających mikroczip przeprowadza się w warunkach laboratoryjnych zgodnie z kryteriami określonymi w części B2 poz. 14.

Państwa członkowskie, które wprowadzą mikroczip w prawach jazdy, zapewniają spełnienie odpowiednich norm funkcjonalnych oraz wymagań określonych w części B1.

Świadectwo funkcjonalności wydaje się producentowi w przypadku spełnienia wszystkich poniższych warunków:

- posiadania ważnego świadectwa bezpieczeństwa dla mikroczipa;
- wykazania spełnienia wymagań określonych w części B2;
- przejścia badań funkcjonalnych z wynikiem pozytywnym.

Za wydanie świadectwa funkcjonalności odpowiedzialny jest stosowny organ państwa członkowskiego. Na świadectwie funkcjonalności podaje się dane organu wydającego, dane wnioskodawcy, oznaczenie mikroczipa oraz szczegółowy wykaz przeprowadzonych badań wraz z wynikami.

4. ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU UE

1) Wzór świadectwa

Państwa członkowskie wydają świadectwo homologacji typu UE po przedstawieniu im świadectwa bezpieczeństwa i świadectwa funkcjonalności zgodnie z niniejszym załącznikiem. Świadectwa homologacji typu UE muszą być zgodne ze wzorem określonym w części B4.

2) System przydziału numerów

Numer homologacji typu UE składa się z następujących elementów:

- a) litery „e”, po której następuje numer określający państwo członkowskie, które wydało homologację typu UE:

- 1 Niemcy;
- 2 Francja;
- 3 Włochy;
- 4 Niderlandy;
- 5 Szwecja;
- 6 Belgia;
- 7 Węgry;
- 8 Republika Czeska;
- 9 Hiszpania;
- 12 Austria;
- 13 Luksemburg;
- 17 Finlandia;
- 18 Dania;
- 19 Rumunia;
- 20 Polska;
- 21 Portugalia;
- 23 Grecja;
- 24 Irlandia;

25 Chorwacja;

26 Słowenia;

27 Słowacja;

29 Estonia;

32 Łotwa;

34 Bułgaria;

36 Litwa;

49 Cypr;

50 Malta;

- b) poprzedzonych łącznikiem liter DL, po których następuje dwucyfrowy numer kolejny niniejszego załącznika lub jego najnowszej istotnej zmiany technicznej. Niniejszy załącznik ma numer kolejny 00;
- c) niepowtarzalnego numeru identyfikacyjnego homologacji typu UE przydzielonego przez wydające państwo członkowskie.

Przykładowy numer homologacji typu UE: e50-DL00 12345.

Numer homologacji zapisywany jest w mikroczipie w grupie danych DG 1 w przypadku każdego prawa jazdy zawierającego mikroczip.

CZĘŚĆ B4: Wzór świadectwa homologacji typu UE dla praw jazdy zawierających mikroczip

Nazwa właściwego organu: ...

Zawiadomienie dotyczy (*):

– przyznania homologacji ☐

– cofnięcia homologacji ☐

prawa jazdy UE zawierającego mikroczip

Nr homologacji: ...

1. Marka fabryczna lub znak towarowy: ...

2. Nazwa modelu: ...

3. Nazwa producenta lub jego przedstawiciela (w stosownych przypadkach): ...

...

4. Adres producenta lub jego przedstawiciela (w stosownych przypadkach): ...

...

5. Sprawozdania z badań laboratoryjnych:

5.1 Świadectwo bezpieczeństwa nr: ... Data: ...

wydane przez: ...

5.2 Świadectwo funkcjonalności nr: ... Data: ...

wydane przez: ...

6. Data przyznania homologacji: ...

7. Data cofnięcia homologacji: ...

8. Miejscowość: ...

9. Data: ...

10. Załączone dokumenty opisowe: ...

11. Podpis: ...

(*) Proszę zaznaczyć właściwą kratkę.

CZĘŚĆ C: SPECYFIKACJE DOTYCZĄCE MOBILNEGO PRAWA JAZDY

- 1) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 910/2014 europejskie portfele tożsamości cyfrowej zapewniają uprawnionym osobom co najmniej następujące funkcje:
 - a) pobieranie i przechowywanie danych umożliwiających udowodnienie posiadanych przez daną osobę uprawnień do kierowania pojazdami;
 - b) wyświetlanie i przekazywanie tych danych.
- 2) Mobilne prawa jazdy i inne odpowiednie systemy muszą być zgodne z normą ISO/IEC 18013-5 dotyczącą mobilnych praw jazdy oraz z rozporządzeniem (UE) nr 910/2014.
- 3) Do celów niniejszego załącznika posiadacza mobilnego prawa jazdy wydanego zgodnie z niniejszą dyrektywą uznaje się za jego uprawnionego użytkownika wyłącznie w przypadku, gdy jest on zidentyfikowany jako taki. [...]
- 4) [...]
- 5) Państwa członkowskie umożliwiają posiadaczowi prawa jazdy pobranie mobilnego prawa jazdy do jego europejskiego portfela tożsamości cyfrowej. [...]

Europejski portfel tożsamości cyfrowej zawierający mobilne prawo jazdy umożliwia automatycznie lub na żądanie aktualizację lub ponowne wydanie mobilnego prawa jazdy.

Europejskie portfele tożsamości cyfrowej umożliwiają posiadaczowi prawa jazdy wyświetlenie lub przekazanie osobie trzeciej całości lub części danych zawartych w mobilnym prawie jazdy. Właściwe organy państw członkowskich są uprawnione do pobierania z europejskich portfeli tożsamości cyfrowej danych zawartych w mobilnych prawach jazdy w celu ustalenia posiadanych przez posiadacza prawa jazdy uprawnień do kierowania pojazdami (weryfikacja).

[...]

Informacje przekazane bezpośrednio z elektronicznego poświadczenia mobilnego prawa jazdy przechowywanego w europejskim portfelu tożsamości cyfrowej umożliwiają właściwym organom ustalenie (weryfikację) posiadanych przez posiadacza mobilnego prawa jazdy uprawnień do kierowania pojazdami, w tym wszelkich ograniczeń mających zastosowanie w Unii lub na terytorium jednego z państw członkowskich. Państwa członkowskie nie uznają mobilnego prawa jazdy za ważne po jego wygaśnięciu lub po jego anulowaniu. W przypadku gdy państwo członkowskie podejmie decyzję o anulowaniu mobilnego prawa jazdy, wprowadza informacje o tej decyzji do prowadzonego przez to państwo członkowskie wykazu nieważnych praw jazdy lub udostępnia je innym państwom członkowskim do celów weryfikacji w inny sposób, nieodpłatnie i w sposób interoperacyjny. Państwo członkowskie inne niż państwo wydające prawo jazdy, nakładające zakaz prowadzenia pojazdów, powiadamia o tym państwo członkowskie, które wydało prawo jazdy.

- 6) [...]
- 7) [...]
- 8) [...]

CZĘŚĆ D: DANE, KTÓRE NALEŻY WPROWADZIĆ DO PRAWA JAZDY UE

1) Znaki odróżniające państwa członkowskiego wydające prawo jazdy są następujące:

B: Belgia

BG: Bułgaria

CZ: Republika Czeska

DK: Dania

D: Niemcy

EST: Estonia

GR: Grecja

E: Hiszpania

F: Francja

HR: Chorwacja

IRL: Irlandia

I: Włochy

CY: Cypr

LV: Łotwa

LT: Litwa

L: Luksemburg

H: Węgry

M: Malta

NL: Nederlandy

A: Austria

PL: Polska

P: Portugalia

RO: Rumunia

SLO: Słowenia

SK: Słowacja

FIN: Finlandia

S: Szwecja.

- 2) Słowa „prawo jazdy” drukowane na prawach jazdy w języku lub językach państw członkowskich są następujące:

Свидетелство за управление на МПС

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Permis de conduire

Ceadúas Tiomána

Vozačka dozvola

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Ličenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Permis de conduire

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Ajokortti

Körkort.

3) Informacje spersonalizowane odnośnie do wydanego prawa jazdy są następujące:

Pole	Informacje
1	nazwisko posiadacza
2	imię/imiona posiadacza
3	data i miejsce urodzenia
4a	data wydania prawa jazdy
4b	data utraty ważności prawa jazdy [...]
4c	nazwa organu wydającego
4d	numer inny niż w polu 5, do celów administracyjnych (fakultatywnie)
5	numer prawa jazdy
6	zdjęcie posiadacza
7	podpis posiadacza
8	miejsce stałego zamieszkania, ewentualnie adres pocztowy (fakultatywnie)
9	kategorie pojazdów, do kierowania którymi posiadacz jest uprawniony (kategorie krajowe są drukowane czcionką inną niż kategorie zharmonizowane)

4) Informacje spersonalizowane odnośnie do kategorii wydanego prawa jazdy są następujące:

Pole	Informacje
9	kategorie pojazdów, do kierowania którymi posiadacz jest uprawniony (kategorie krajowe są drukowane lub – w przypadku mobilnych praw jazdy – wyświetlane) czcionką inną niż kategorie zharmonizowane)

10	data pierwszego wydania każdej kategorii uprawnień, o ile dostępna (data ta musi być powtórzona na nowym prawie jazdy w przypadku wymiany dokumentu lub wydania wtórnika); w każdym polu daty wpisuje się dwie cyfry w następującej kolejności: dzień.miesiąc.rok (DD.MM.RR)
11	data ważności każdej kategorii; w każdym polu daty wpisuje się dwie cyfry w następującej kolejności: dzień.miesiąc.rok (DD.MM.RR)
12	dodatkowe informacje lub ograniczenia w formie kodu naprzeciwko kategorii, której dotyczą, zgodnie z częścią E

Jeżeli kod określony w części E ma zastosowanie do wszystkich kategorii, dla których wydane jest prawo jazdy, może to być wydrukowane w polach 9, 10 i 11.

5) Informacje spersonalizowane odnośnie do administrowania prawem jazdy są następujące:

Pole	Informacje
13	ewentualny wpis przez przyjmujące państwo członkowskie informacji istotnych dla administrowania prawem jazdy przy wykonywaniu przepisu części A1 pkt 4 lit. a);
14	miejsce na potrzeby ewentualnego wpisu przez państwo członkowskie, które wydaje prawo jazdy, informacji istotnych dla administrowania prawem jazdy lub dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego (fakultatywnie); informacje te mogą w szczególności obejmować wszelkie częściowe ograniczenia, zawieszenie, cofnięcie lub unieważnienie prawa do prowadzenia pojazdu lub prawa jazdy, takie jak ograniczenie do określonych kategorii lub do terytorium niektórych państw członkowskich. Jeżeli informacja odnosi się do jednego z nagłówków określonych w niniejszym załączniku, jest poprzedzana numerem danego pola. W przypadku specjalnej pisemnej zgody posiadacza może być dołączona w tym polu informacja niezwiązana z administrowaniem prawem jazdy lub bezpieczeństwem ruchu drogowego; takie uzupełnienie nie powinno zmieniać w żaden sposób wykorzystania wzoru jako prawa jazdy.

CZĘŚĆ E: KODY UNIJNE I KRAJOWE

Kody od 01 do 99 stanowią zharmonizowane kody unijne.

KIEROWCA (względy medyczne)

01	.	Korekcja lub ochrona wzroku
	01,01.	Okulary
	01,02.	Soczewka(-i) kontaktowa(-e)
	01,05.	Przepaska na oko
	01,06.	Okulary lub soczewki kontaktowe
	01,07.	Specjalistyczne pomoce optyczne
02		Korekcja słuchu/korekcja komunikacji
03		Protezy/szyny kończyn
	03.01.	Proteza/szyna kończyny górnej
	03.02.	Proteza/szyna kończyny dolnej

ZMIANY W POJEŹDZIE

10		Zmodyfikowana przekładnia
	10.02.	Automatyczny wybór przełożenia skrzyni biegów
	10.04.	Dostosowany system sterujący przeniesieniem napędu
15		Zmodyfikowane sprzęgło
	15.01.	Dostosowany pedał sprzęgła

	15.02.	Sprzęgło obsługiwane ręcznie
	15.03.	Sprzęgło automatyczne
	15.04.	Środki zapobiegające blokowaniu lub uruchamianiu pedału sprzęgła
20		Zmodyfikowany układ hamulcowy
	20.01.	Dostosowany pedał hamulca
	20.03.	Pedał hamulca dostosowany do lewej stopy
	20.04.	Przesuwany pedał hamulca
	20.05.	Wychylny pedał hamulca
	20.06.	Hamulec obsługiwany ręcznie
	20.07.	Maksymalny nacisk na dźwignię hamulca ... N ¹² (np.: „20.07(300N)”)
	20.09.	Dostosowany hamulec ręczny
	20.12.	Środki zapobiegające blokowaniu lub uruchamianiu pedału hamulca
	20.13.	Hamulec obsługiwany kolanem
	20.14.	Zewnętrzne wspomaganie układu hamulcowego
25		Zmodyfikowany system przyspieszenia
	25.01.	Dostosowany pedał przyspieszenia
	25.03.	Wychylny pedał przyspieszenia

¹² Określa on zdolność kierowcy do obsługi systemu.

	25.04.	Przyspieszenie obsługiwane ręcznie
	25.05.	Przyspieszenie obsługiwane kolanem
	25.06.	Działanie urządzenia przyspieszającego wspomagane siłą zewnętrzną
	25.08.	Pedał przyspieszenia po lewej stronie
	25.09.	Środki zapobiegające blokowaniu lub uruchamianiu pedału przyspieszenia
31		Dostosowania pedałów i zabezpieczenia w pedałach
	31.01.	Dodatkowy zestaw pedałów równoległych
	31.02.	Pedały na tym samym (lub prawie na tym samym) poziomie
	31.03.	Środki zapobiegające blokowaniu lub uruchamianiu pedałów przyspieszenia i hamulca, które nie są obsługiwane stopą
	31.04.	Podniesiona podłoga
32		Połączone układy hamulca głównego i przyspieszenia
	32.01.	Urządzenie przyspieszające i hamulec główny jako połączony układ obsługiwany jedną ręką

	32.02.	Urządzenie przyspieszające i hamulec główny jako połączony układ obsługiwany z wykorzystaniem siły zewnętrznej
33		Połączone układy hamulca głównego, przyspieszenia i kierownicy
	33.01.	Urządzenie przyspieszające, hamulec główny i układ kierowniczy jako połączony układ obsługiwany z wykorzystaniem siły zewnętrznej jedną ręką
	33.02.	Urządzenie przyspieszające, hamulec główny i układ kierowniczy jako połączony układ obsługiwany z wykorzystaniem siły zewnętrznej dwoma rękami
35		Zmodyfikowany pulpit sterowniczy (przełączniki świateł, wycieraczki szyby przedniej/spryskiwacz, sygnał dźwiękowy, światła kierunkowskazów itp.)
	35.02.	Urządzenia sterownicze obsługiwane bez puszczenia urządzenia kierującego
	35.03.	Urządzenia sterownicze obsługiwane lewą ręką bez puszczenia urządzenia kierującego
	35.04.	Urządzenia sterownicze obsługiwane prawą ręką bez puszczenia urządzenia kierującego
	35.05.	Urządzenia sterownicze obsługiwane bez puszczenia urządzenia kierującego i mechanizmów przyspieszenia i hamowania
40		Zmodyfikowany układ kierowniczy
	40.01.	Maksymalny nacisk na urządzenie kierujące ... N ¹³ (np.: „40.01(140 N)”)
	40.05.	Dostosowane koło kierownicy (większe/grubsze koło kierownicy, mniejsza średnica itp.)
	40.06.	Dostosowana pozycja koła kierownicy
	40.09.	Kierowanie nożne

¹³ Określa on zdolność kierowcy do obsługi systemu.

	40.11.	Urządzenie wspomagające na kole kierownicy
	40.14.	Alternatywny dostosowany układ kierowniczy obsługiwany jedną ręką/ramieniem
	40.15.	Alternatywny dostosowany układ kierowniczy obsługiwany dwoma rękami/ramionami
42		Zmodyfikowane wsteczne i boczne urządzenia widzenia pośredniego
	42.01.	Dostosowane wsteczne urządzenie widzenia pośredniego
	42.03.	Dodatkowe wewnętrzne boczne urządzenie widzenia pośredniego
	42.05.	Urządzenie eliminujące martwy punkt
43		Pozycja siedząca kierowcy
	43.01.	Siedzenie kierowcy na wysokości umożliwiającej prawidłową widoczność i w prawidłowej odległości od koła kierownicy i pedałów
	43.02.	Siedzenie kierowcy dopasowane do kształtu ciała
	43.03.	Siedzenie kierowcy z oparciem bocznym stabilizującym pozycję
	43.04.	Siedzenie kierowcy z podłokietnikiem
	43.06.	Dostosowanie pasa bezpieczeństwa
	43.07.	Typ pasa bezpieczeństwa ze stabilizacją pozycji
44		Modyfikacje motocykli (obowiązkowe stosowanie subkodu)
	44.01.	Hamulec jednofunkcyjny
	44.02.	Dostosowany hamulec przedniego koła
	44.03.	Dostosowany hamulec tylnego koła
	44.04.	Dostosowany system przyspieszenia

	44.08.	Wysokość siedzenia pozwalająca kierowcy w pozycji siedzącej na jednoczesne oparcie dwóch stóp na powierzchni i zachowanie równowagi motocykla podczas zatrzymania i postoju
	44.09.	Maksymalny nacisk na dźwignię hamulca przedniego koła ... N ¹⁴ (np.: „44.09(140N)”)
	44.10.	Maksymalny nacisk na dźwignię hamulca tylnego koła ... N ¹⁵ (np.: „44.10(240N)”)
	44.11.	Dostosowany podnóżek
	44.12.	Dostosowana rękojeść
45		Tylko motocykle z wózkiem bocznym
46		Tylko pojazdy trzykołowe
47		Ograniczone do pojazdów mających więcej niż dwa koła, które nie wymagają utrzymywania równowagi przez kierowcę w czasie uruchamiania, zatrzymywania i postoju

¹⁴ Określa on zdolność kierowcy do obsługi systemu.

¹⁵ Określa on zdolność kierowcy do obsługi systemu.

50		Ograniczone do określonego pojazdu/nadwozia (numer identyfikacyjny pojazdu, VIN)
Litery stosowane w połączeniu z kodami 01 do 44 w celu dookreślenia:		
a	lewa	
b	prawa	
c	ręka	
d	stopa	
e	środek	
f	ramię	
g	kciuk	

KODY OGRANICZONEGO UŻYCIA

60		Fakultatywne równoważności (obowiązkowe stosowanie subkodu)
	60.01.	Posiadacz prawa jazdy kategorii B w wieku co najmniej 21 lat może kierować pojazdami trójkołowymi o mocy przekraczającej 15 kW
	60.02.	Posiadacz prawa jazdy kategorii B może kierować motocyklami kategorii A1
	60.03.	Posiadacz prawa jazdy kategorii B1 może kierować wyłącznie pojazdami o masie maksymalnej nieprzekraczającej 2 500 kg i maksymalnej prędkości ograniczonej technicznie do 45 km/h
61		Jazda tylko w godzinach dziennych (na przykład: okres między jedną godziną po wschodzie słońca i jedną godziną przed jego zachodem)
62		Jazda tylko w promieniu ... km od miejsca zamieszkania posiadacza prawa jazdy lub w obrębie miasta/regionu

63		Jazda bez pasażerów
64		Jazda z prędkością nie większą niż ... km/h
65		Jazda tylko w towarzystwie innego posiadacza prawa jazdy co najmniej tej samej kategorii, chyba że warunek jest spełniony w ramach kodu 98.02
66		Bez przyczepy
67		Bez prawa wjazdu na autostrady
68		Zakaz spożywania alkoholu
69		Ograniczone do pojazdów wyposażonych w alkomaty blokujące zapłon zgodnie z normą EN 50436. Oznaczenie daty ważności jest fakultatywne (np. „69” lub „69(01.01.2016)”)

SPRAWY ADMINISTRACYJNE

70		Wymiana prawa jazdy numer ... wydanego przez ... (wyróżnik UE/ONZ w przypadku państwa trzeciego; np. „70.0123456789.NL”)
71		Duplikat prawa jazdy numer ... (wyróżnik UE/ONZ w przypadku państwa trzeciego; np. „71.987654321.HR”)
72		Wymiana prawa jazdy numer ... wydanego przez ... (wyróżnik ONZ państwa trzeciego podlegającego decyzji wykonawczej na podstawie art. 12 ust. 7; np. „72.0123456789.USA”)
73		Wyłącznie dla pojazdów kategorii B typu czterokołowiec z silnikiem (B1)
78		Wyłącznie dla pojazdów z przekładnią automatyczną

79		Wyłącznie dla pojazdów określonych w art. 18 niniejszej dyrektywy (obowiązkowe stosowanie subkodu)
	79.01.	Wyłącznie dla pojazdów dwukołowych z wózkiem bocznym lub bez
	79.02.	Wyłącznie dla pojazdów kategorii AM typu trzykołowego lub typu lekki czterokołowiec
	79.03.	Wyłącznie dla pojazdów trzykołowych
	79.04.	Wyłącznie dla pojazdów trzykołowych wraz z przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 750 kg
	79.05.	Motocykl kategorii A1 o stosunku mocy do masy przekraczającym 0,1 kW/kg
	79.06.	Pojazd kategorii BE, przy czym dopuszczalna masa całkowita przyczepy przekracza 3 500 kg
80		Wyłącznie dla posiadaczy praw jazdy uprawniających do kierowania pojazdami silnikowymi kategorii A, typu trzykołowy pojazd silnikowy, w wieku poniżej 24 lat
81		Wyłącznie dla posiadaczy praw jazdy uprawniających do kierowania pojazdami kategorii A, typu motocykl dwukołowy, w wieku poniżej 21 lat
95		Kierowca, który według posiadanego świadectwa kompetencji zawodowych spełnia wymogi dotyczące predyspozycji zawodowych przewidziane dyrektywą (UE) 2022/2561 do dnia ... (np. „95(01.01.2028)”)
96		Pojazdy kategorii B wraz z przyczepą, której dopuszczalna masa całkowita przekracza 750 kg, przy czym dopuszczalna masa całkowita takiego zespołu pojazdów przekracza 3 500 kg, ale nie przekracza 4 250 kg
97		Nie posiada uprawnień do kierowania pojazdami kategorii C1

		objętymi zakresem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ¹⁶ .
98		Kody stosowane do celów art. 14 i 15 (obowiązkowe stosowanie subkodu)
	98.01	Kierowca jest uznawany za początkującego kierowcę i podlega warunkom okresu próbnego. W przypadku wymiany, przedłużenia lub zastąpienia prawa jazdy kod uzupełnia się o datę zakończenia okresu próbnego, który został początkowo odnotowany (np. 98.01.13.04.2028)
	98.02	Posiadacz musi spełniać warunki dotyczące modelu jazdy w towarzystwie innego kierowcy do momentu osiągnięcia przez niego wieku 18 lat
99		Kod stosowany do prowadzenia samochodu kempingowego lub ciężkiego samochodu sanitarnego z prawem jazdy kategorii B, w przypadku gdy dopuszczalna masa całkowita przekracza 3 500 kg, ale nie przekracza 4 250 kg

Kody od 100 w górę stanowią kody krajowe, ważne jedynie w odniesieniu do ruchu na terytorium państwa członkowskiego, które wydało prawo jazdy.

¹⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).

ZAŁĄCZNIK II
MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE EGZAMINÓW NA PRAWO JAZDY ORAZ
WIEDZY, UMIEJĘTNOŚCI I ZACHOWAŃ W ZAKRESIE KIEROWANIA POJAZDAMI
MECHANICZNYMI

I. MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE EGZAMINÓW NA PRAWO JAZDY

Państwa członkowskie podejmują niezbędne kroki w celu upewnienia się, że kandydaci ubiegający się o prawo jazdy posiadają wiedzę i umiejętności oraz zachowują się w sposób wymagany do kierowania pojazdem mechanicznym. Egzaminy wprowadzone w tym celu muszą składać się z:

- egzaminu teoretycznego;
- egzaminu umiejętności i zachowań przeprowadzanego po pomyślnym zaliczeniu egzaminu teoretycznego.

Warunki, na jakich egzaminy te są prowadzone, określono poniżej.

A. EGZAMIN TEORETYCZNY

1. Forma

Wybrana forma powinna stwarzać pewność, że kandydat posiada wymaganą wiedzę w kwestiach wskazanych w pkt 2, 3 i 4.

Kandydat ubiegający się o prawo jazdy danej kategorii, który zdał egzamin teoretyczny na inną kategorię, może zostać zwolniony ze wspólnych przepisów pkt 2, 3 i 4.

2. Zakres egzaminu teoretycznego dla wszystkich kategorii pojazdów

Zadawane pytania muszą dotyczyć każdego z tematów wymienionych w poniższych punktach, natomiast ich treść i formę pozostawia się uznaniu każdego państwa członkowskiego:

- a) przepisy ruchu drogowego:
 - w szczególności odnośnie do znaków drogowych, oznakowań poziomych i sygnałów, pierwszeństwa przejazdu i ograniczeń prędkości;
- b) kierowca:
 - znaczenie zachowania szczególnej ostrożności i stosunku do innych użytkowników drogi, w tym użytkowników środków mikromobilności;
 - ogólna percepcja, w tym dostrzeganie zagrożeń, ocena sytuacji i podejmowanie decyzji, szczególnie w zakresie czasu reakcji oraz zmian w zachowaniu za kierownicą, spowodowanych wpływem alkoholu, leków i produktów leczniczych, stanem świadomości i zmęczeniem;

- c) droga:
- najważniejsze zasady dotyczące zachowania bezpiecznej odległości między pojazdami, odstępów przy hamowaniu i trzymania się drogi w różnych warunkach pogodowych i drogowych;
 - czynniki ryzyka związane z różnymi warunkami drogowymi, w tym percepcja i dostrzeganie zagrożeń, w szczególności w kontekście zmiany tych warunków w zależności od pogody i pory dnia lub nocy;
 - właściwości różnych typów dróg i związane z tym obowiązujące wymogi;
 - bezpieczna jazda w tunelach drogowych;
- d) inni użytkownicy drogi:
- szczególne czynniki ryzyka związane z brakiem doświadczenia pozostałych użytkowników drogi, zwłaszcza niechronionych uczestników ruchu drogowego, którzy korzystają z niższego stopnia ochrony w ruchu drogowym w porównaniu z użytkownikami pojazdów silnikowych, takich jak samochody osobowe, autobusy i samochody ciężarowe, i którzy są bezpośrednio narażeni na siły zderzeń. Kategoria ta obejmuje pieszych, rowerzystów, użytkowników dwukołowych pojazdów silnikowych, użytkowników urządzeń transportu osobistego oraz osoby z niepełnosprawnościami lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej i orientacji;
 - zagrożenia związane z przemieszczaniem się i kierowaniem różnymi typami pojazdów oraz z różnymi polami widzenia ich kierowców, z uwzględnieniem pojazdów wyposażonych w zaawansowane systemy wspomagania kierowcy i inne zautomatyzowane systemy;
- e) ogólne zasady i przepisy oraz inne kwestie:
- zasady dotyczące dokumentów administracyjnych wymaganych przy korzystaniu z pojazdu;
 - ogólne zasady określające zachowanie kierowcy w momencie wypadku (umieszczenie znaku ostrzegającego i zaalarmowanie) i środki, które musi zastosować udzielając pomocy ofiarom wypadku, jeżeli jest to konieczne;
 - czynniki bezpieczeństwa odnoszące się do pojazdu, ładunku i przewożonych osób;
 - wiedza na temat aspektów bezpieczeństwa związanych z pojazdami napędzanymi paliwami alternatywnymi;
- f) środki ostrożności, jakie należy przedsięwziąć przy wysiadaniu z pojazdu;
- g) aspekty mechaniczne związane z zachowaniem bezpieczeństwa na drodze; kandydaci muszą umieć wykryć najbardziej powszechne usterki, w szczególności w układzie kierowniczym, zawieszenia i hamulcowym, oponach, światłach i kierunkowskazach, reflektorach, lusterkach wstecznych, przedniej szybie i wycieraczkach, układzie wydechowym, pasach bezpieczeństwa i dźwiękowym sygnale ostrzegawczym;

- h) wyposażenie związane z bezpieczeństwem, w szczególności korzystanie z pasów bezpieczeństwa, zagłówek i urządzeń bezpieczeństwa dla dzieci;
- ha) ładowanie pojazdów elektrycznych;
- i) przepisy i aspekty dotyczące użytkowania pojazdów w odniesieniu do środowiska, w tym odnośnie do pojazdów elektrycznych: odpowiednie stosowanie dźwiękowych urządzeń ostrzegawczych, umiarkowane zużycie paliwa/energii, ograniczenie emisji (emisje gazów cieplarnianych, zanieczyszczenia powietrza, hałas i mikrodrobiny plastiku pochodzące ze zużycia opon i dróg itp.);
- j) zalety, ograniczenia i zagrożenia związane z zaawansowanymi systemami wspomagania kierowcy i systemami zautomatyzowanej jazdy. Znaczenie różnic między nimi i ich bezpiecznego użytkowania, a także interakcji z kierowcą, obowiązków kierowcy oraz sposobu, w jaki systemy mogą wpływać na świadomość i zachowanie kierowcy. Obejmuje to dziedzinę użytkowania tych systemów, istnienie komunikatów w sprawie przejęcia kierowania generowanych przez systemy oraz pozostałe obowiązki kierowcy podczas aktywacji systemów.

Nowy motyw 18a:

„(18a) W związku z rosnącą dostępnością i wykorzystaniem zaawansowanych systemów wspomagania kierowcy i systemów zautomatyzowanej jazdy konieczne jest włączenie wymogów dotyczących tych systemów do egzaminów teoretycznych w celu zapewnienia ogólnej wiedzy na temat zalet, ograniczeń i zagrożeń związanych z systemami zautomatyzowanymi. Ten wymóg dotyczący wiedzy obejmuje w szczególności dziedzinę korzystania z systemów zautomatyzowanej jazdy, istnienie komunikatów w sprawie przejęcia kierowania przez systemy zautomatyzowanej jazdy oraz pozostałe obowiązki kierowcy podczas aktywacji systemów zautomatyzowanej jazdy”.

3. Przepisy szczególne dotyczące kategorii A1, A2 oraz A

Obowiązkowe sprawdzenie ogólnej wiedzy na następujące tematy:

- a) wykorzystanie środków ochronnych, takich jak rękawice, obuwie, ubranie i kask;
- b) widoczność kierowców motocykli dla innych użytkowników dróg;
- c) czynniki ryzyka związane z różnymi warunkami drogowymi przedstawionymi powyżej ze zwróceniem szczególnej uwagi na elementy śliskie, takie jak pokrywy studzienek, oznakowania na drodze, takie jak linie i strzałki, szyny tramwajowe;
- d) aspekty mechaniczne związane z zachowaniem bezpieczeństwa na drodze przedstawionym powyżej ze zwróceniem szczególnej uwagi na wyłącznik awaryjny, poziom oleju i łańcuch.

4. **Przepisy szczególne dotyczące kategorii C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 i D1E**

1) Obowiązkowe sprawdzenie ogólnej wiedzy na następujące tematy:

- a) zasady dotyczące czasu pracy i odpoczynku kierowców, określone w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁷; używanie urządzenia rejestrującego zdefiniowanego w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014;
- b) zasady odnoszące się do rodzaju wykonywanego transportu: rzeczy lub osób;
- c) dokumenty dotyczące pojazdu i transportowe, wymagane w krajowym i międzynarodowym przewozie rzeczy i osób;
- d) jak zachować się momencie wypadku; wiedza o środkach, jakie należy przedsięwziąć po wypadku lub podobnym zdarzeniu, łącznie z akcją ratunkową taką, jak ewakuacja pasażerów i podstawowa wiedza na temat pierwszej pomocy;
- e) środki ostrożności, jakie należy podjąć podczas zdejmowania i wymiany koła;
- f) zasady dotyczące masy i wymiarów pojazdu; zasady dotyczące ograniczników prędkości;
- g) ograniczenie pola widzenia wynikające z charakterystyki pojazdów;
- h) czytanie map drogowych, planowanie trasy, łącznie z wykorzystaniem elektronicznych systemów nawigacji (fakultatywnie);
- i) czynniki bezpieczeństwa związane z załadunkiem pojazdu: kontrola ładunku (rozmieszczenie i zamocowanie), trudności z różnymi rodzajami ładunków (np. ładunki płynne, ładunki wiszące,...), załadunek i rozładunek towarów oraz stosowanie urządzeń do załadunku (rozładunku) (wyłącznie kategorie C, CE, C1, C1E);
- j) odpowiedzialność kierowcy w związku z przewozem osób; komfort i bezpieczeństwo pasażerów; przewóz dzieci; niezbędne czynności przed ruszeniem; egzamin teoretyczny musi uwzględniać wszystkie rodzaje autobusów (autobusy komunikacji publicznej oraz autokary, autobusy o specjalnych wymiarach,...) (wyłącznie kategorie D, DE, D1, D1E).
- k) Państwa członkowskie mogą zwolnić kandydatów ubiegających się o prawo jazdy uprawniające do kierowania pojazdami kategorii C1 lub C1E nieobjętymi zakresem rozporządzenia (UE) nr 165/2014 z obowiązku wykazania się wiedzą na temat zagadnień wymienionych w pkt 4 ppkt 1 lit. a)–c).

¹⁷ Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

- 2) Obowiązkowy egzamin z wiedzy ogólnej w zakresie dodatkowych przepisów dotyczących kategorii C, CE, D oraz DE:
- a) zasady budowy oraz funkcjonowania: silników [...] spalinowych, płynów (np. olej silnikowy, płyn chłodzący, płyn do spryskiwaczy), układu paliwowego, układu elektrycznego, układu zapłonu, układu przeniesienia napędu (sprzęgło, skrzynka przekładniowa itp.);
 - b) smarowanie i ochrona przeciw zamarzaniu;
 - c) zasady budowy, zakładania, właściwego stosowania oraz dbania o opony;
 - d) zasady podziału, eksploatacji, główne części, połączenia, stosowanie oraz codzienne utrzymanie urządzeń hamulcowych oraz regulatorów obrotów oraz stosowanie hamulców z przeciwblokadą;
 - e) zasady podziału, eksploatacji, główne części, połączenia, stosowanie oraz codzienne utrzymanie systemów sprzęgania (wyłącznie kategorie CE, DE);
 - f) metody określania przyczyn awarii;
 - g) konserwacja zapobiegawcza pojazdu oraz niezbędne naprawy bieżące;
 - h) odpowiedzialność kierowcy w związku z przyjęciem, przewozem i dostawą towarów na uzgodnionych warunkach (wyłącznie kategorie C, CE).

B. EGZAMIN UMIEJĘTNOŚCI I ZACHOWAŃ

5. Pojazd i jego wyposażenie

1) Układ przeniesienia napędu pojazdu

- a) Jazda pojazdem z przekładnią manualną podlega sprawdzeniu w ramach egzaminu umiejętności i zachowań przeprowadzanemu w pojeździe z przekładnią manualną.

Termin „pojazd z przekładnią manualną” oznacza pojazd wyposażony w pedał sprzęgła (lub ręcznie obsługiwaną dźwignię w pojazdach kategorii A, A2 i A1), który to element musi być wykorzystywany przez kierowcę podczas wprowadzania pojazdu w ruch lub zatrzymywania go i w czasie zmiany biegów.

- b) Pojazd niespełniający kryteriów określonych w pkt 5 ppkt 1 lit. a) uważa się za wyposażony w przekładnię automatyczną.

Bez uszczerbku dla pkt 5 ppkt 1 lit. c), jeżeli kandydat przystąpi do egzaminu umiejętności i zachowań w pojeździe z przekładnią automatyczną, odnotowuje się to w każdym prawie jazdy wydanym na podstawie takiego egzaminu za pomocą odpowiedniego kodu unijnego przewidzianego w załączniku I część E. Prawa jazdy z tym oznaczeniem wykorzystywane są wyłącznie do kierowania pojazdami z przekładnią automatyczną.

Unijny kod określony w akapicie pierwszym nie zostaje odnotowany na prawie jazdy kategorii A1, A2, A, B1 lub B lub zostaje z niego następnie usunięty, jeżeli kandydat lub posiadacz zda specjalny egzamin umiejętności i zachowań lub ukończy specjalne szkolenie, które może odbyć się przed egzaminem umiejętności i zachowań przeprowadzonym w pojeździe z przekładnią automatyczną lub po tym egzaminie.

Państwa członkowskie wprowadzają środki niezbędne do:

- (i) zatwierdzania i nadzorowania specjalnego szkolenia; lub
- (ii) organizacji specjalnego egzaminu umiejętności i zachowań.

Pojazdy wykorzystywane na potrzeby szkolenia lub egzaminu, o których mowa w niniejszym punkcie, muszą posiadać przekładnię manualną i być objęte kategorią prawa jazdy, o którą ubiegają się uczestnicy.

Czas trwania egzaminu umiejętności i zachowań oraz pokonana odległość muszą być wystarczające do oceny umiejętności i zachowań określonych w pkt 6 lub 7 niniejszego załącznika, ze szczególnym uwzględnieniem obsługi przekładni pojazdu.

Szkolenie musi uwzględniać wszystkie aspekty objęte pkt 6 lub 7 niniejszego załącznika, ze szczególnym uwzględnieniem obsługi przekładni pojazdu. Każdy uczestnik szkolenia musi wykonać część praktyczną oraz zaprezentować na drogach publicznych swoje umiejętności i zachowania. Czas trwania szkolenia wynosi co najmniej 7 godzin.

- c) Przepisy szczegółowe dotyczące pojazdów kategorii BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 i D1E

Państwa członkowskie mogą zdecydować o nieodnotowywaniu w prawie jazdy uprawniającym do kierowania pojazdami kategorii BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 lub D1E ograniczenia dotyczącego pojazdów z przekładnią automatyczną, o którym mowa w pkt 5 ppkt 1 lit. b), gdy kandydat posiada już prawo jazdy bez ograniczenia przewidzianego w lit. b) dla co najmniej jednej z następujących kategorii: B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 lub D1E, a także wykonał czynności opisane w pkt 8 ppkt 4 podczas egzaminu umiejętności i zachowań.

- 2) Pojazdy wykorzystywane podczas egzaminów umiejętności i zachowań muszą spełniać podane poniżej minimalne kryteria. Państwa członkowskie mogą wymagać spełnienia ostrzejszych kryteriów oraz dodawać nowe kryteria. Państwa członkowskie mogą stosować wobec pojazdów kategorii A1, A2 i A, wykorzystywanych podczas egzaminów umiejętności i zachowań, tolerancję w wysokości 5 cm³ poniżej wymaganej minimalnej pojemności skokowej silnika.

a) Kategoria A1:

Motocykl kategorii A1 bez wózka bocznego, o mocy nieprzekraczającej 11 kW i o stosunku mocy do masy nieprzekraczającym 0,1 kW/kg, rozwijający prędkość co najmniej 80 km/h.

Jeśli motocykl jest napędzany silnikiem spalinowym, pojemność skokowa silnika wynosi co najmniej 120 cm³.

Jeśli motocykl jest napędzany silnikiem elektrycznym, stosunek mocy pojazdu do jego masy wynosi co najmniej 0,08 kW/kg.

b) Kategoria A2:

Motocykl bez wózka bocznego, o mocy co najmniej 20 kW, ale nieprzekraczającej 35 kW, i o stosunku mocy do masy nieprzekraczającym 0,2 kW/kg.

Jeśli motocykl jest napędzany silnikiem spalinowym, pojemność skokowa silnika wynosi co najmniej 250 cm³.

Jeśli motocykl jest napędzany silnikiem elektrycznym, stosunek mocy pojazdu do jego masy wynosi co najmniej 0,15 kW/kg.

c) Kategoria A:

Motocykl bez wózka bocznego, którego masa własna przekracza 180 kg, o mocy co najmniej 50 kW. Państwo członkowskie może uznać tolerancję 5 kg poniżej wymaganej masy minimalnej.

Jeśli motocykl jest napędzany silnikiem spalinowym, pojemność skokowa silnika wynosi co najmniej 600 cm³.

Jeśli motocykl jest napędzany silnikiem elektrycznym, stosunek mocy pojazdu do jego masy wynosi co najmniej 0,25 kW/kg.

d) Kategoria B:

Czterokołowy pojazd kategorii B, rozwijający prędkość co najmniej 100 km/h.

e) Kategoria BE:

Zespół pojazdów składający się z pojazdu egzaminacyjnego kategorii B oraz przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 1 000 kg, rozwijający prędkość co najmniej 100 km/h, który nie mieści się w kategorii B; przedział ładunkowy przyczepy składa się z zamkniętej skrzyni ładunkowej o szerokości i wysokości co najmniej takiej samej jak pojazd silnikowy; zamknięta skrzynia ładunkowa może być również nieznacznie węższa od pojazdu silnikowego, o ile widoczność wsteczna jest możliwa wyłącznie przy użyciu lusterek wstecznych pojazdu silnikowego; rzeczywista masa całkowita przyczepy wynosi co najmniej 800 kg;

f) Kategoria B1:

(i) Czterokołowiec z napędem silnikowym, rozwijający prędkość co najmniej 60 km/h; lub

(ii) jeżeli prawo jazdy uprawnia do kierowania pojazdami, o których mowa w art. 9 ust. 4 akapit pierwszy lit. c), pojazd używany do egzaminów umiejętności i zachowania spełnia warunki określone w tym ustępie.

g) Kategoria C:

Pojazd kategorii C o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 12 000 kg, długości co najmniej 8 m, szerokości co najmniej 2,40 m, rozwijający prędkość co najmniej 80 km/h; wyposażony w hamulce z przeciwblokadą i posiadający urządzenia rejestrujące określone w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014; przedział ładunkowy obejmuje zamkniętą skrzynię ładunkową o szerokości i wysokości co najmniej takiej samej jak kabina; rzeczywista całkowita masa pojazdu wynosi co najmniej 10 000 kg;

h) Kategoria CE:

Pojazd przegubowy lub zespół pojazdów składający się z pojazdu egzaminacyjnego kategorii C oraz przyczepy o długości co najmniej 7,5 m; zarówno pojazd przegubowy, jak i zespół pojazdów mają dopuszczalną masę całkowitą wynoszącą co najmniej 20 000 kg, długość co najmniej 14 m oraz szerokość co najmniej 2,40 m, rozwijają prędkość co najmniej 80 km/h, są wyposażone w hamulce z przeciwblokadą i posiadają urządzenia rejestrujące określone w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014; przedział ładunkowy obejmuje zamkniętą skrzynię ładunkową o szerokości i wysokości co najmniej takiej samej jak kabina; rzeczywista całkowita masa zarówno pojazdu przegubowego, jak i zespołu pojazdów wynosi co najmniej 15 000 kg;

i) Kategoria C1:

Pojazd podkategorii C1 o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 4 000 kg, długości co najmniej 5 m, rozwijający prędkość co najmniej 80 km/h; wyposażony w hamulce z przeciwblokadą oraz urządzenia rejestrujące określone w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014. przedział ładunkowy obejmuje zamkniętą skrzynię ładunkową o szerokości i wysokości co najmniej takiej samej jak kabina;

Jeżeli dana osoba nie będzie badana pod kątem jej zdolności do korzystania z urządzenia rejestrującego, pojazd nie musi być wyposażony w urządzenie rejestrujące.

j) Kategoria C1E:

Zespół pojazdów składający się z pojazdu egzaminacyjnego podkategorii C1 oraz przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 1 250 kg; taki zespół pojazdów ma długość co najmniej 8 m i rozwija prędkość co najmniej 80 km/h; przedział ładunkowy przyczepy składa się z zamkniętej skrzyni ładunkowej o szerokości i wysokości co najmniej takiej samej jak kabina; zamknięta skrzynia ładunkowa może być również nieznacznie węższa od kabiny, o ile widoczność wsteczna jest możliwa wyłącznie przy użyciu lusterek wstecznych pojazdu silnikowego; rzeczywista masa całkowita przyczepy wynosi co najmniej 800 kg;

k) Kategoria D:

Pojazd kategorii D o długości co najmniej 10 m i szerokości co najmniej 2,40 m, rozwijający prędkość co najmniej 80 km/h; wyposażony w hamulce z przeciwblokadą oraz urządzenia rejestrujące określone w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014.

l) Kategoria DE:

Zespół pojazdów składający się z pojazdu egzaminacyjnego kategorii D oraz przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 1 250 kg, o szerokości co najmniej 2,40 m, rozwijający prędkość co najmniej 80 km/h; przedział ładunkowy przyczepy składa się z zamkniętej skrzyni ładunkowej o szerokości co najmniej 2 m i wysokości co najmniej 2 m; rzeczywista masa całkowita przyczepy wynosi co najmniej 800 kg;

m) Kategoria D1:

Pojazd podkategorii D1 o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 4 000 kg, długości co najmniej 5 m, rozwijający prędkość co najmniej 80 km/h; wyposażony w hamulce z przeciwblokadą oraz urządzenia rejestrujące określone w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014.

n) Kategoria D1E:

Zespół pojazdów składający się z pojazdu egzaminacyjnego podkategorii D1 oraz przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 1 250 kg, rozwijający prędkość co najmniej 80 km/h; przedział ładunkowy przyczepy składa się z zamkniętej skrzyni ładunkowej o szerokości co najmniej 2 m i wysokości co najmniej 2 m; rzeczywista masa całkowita przyczepy wynosi co najmniej 800 kg;

6. Umiejętności i zachowania sprawdzane w odniesieniu do kategorii A1, A2 i A

1) Przygotowanie i techniczna kontrola pojazdu pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego

Kandydaci muszą wykazać swoją zdolność przygotowania się do bezpiecznej jazdy przez spełnienie następujących wymogów:

- a) dostosowanie stroju ochronnego takiego, jak rękawice, obuwie, ubranie i kask;
- b) wybiórcze [...] sprawdzanie stanu opon, hamulców, układu kierowniczego, wyłącznika awaryjnego (jeżeli występuje), łańcucha, poziomu oleju, świateł, reflektorów, kierunkowskazów oraz sygnału dźwiękowego.

2) Egzamin obejmuje manewry szczególne pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- a) podparcie motocykla oraz zdjęcie motocykla z podparcia i przemieszczenie go bez pomocy silnika;
- b) zaparkowanie motocykla na podpórce;

- c) co najmniej dwa manewry na wolnej prędkości łącznie ze slalomem; ma to pozwolić na ocenę umiejętności obsługi przepustnicy, hamulca, zachowania równowagi, kierowania wzroku oraz pozycji na motocyklu oraz pozycji stóp na ich oparciach; jeżeli badanie przeprowadza się na motocyklu z ręczną przekładnią, musi ono być połączone z obsługą sprzęgła.
- d) co najmniej dwa manewry na wyższej prędkości, z których jeden wykonany przy prędkości co najmniej 30 km/h oraz jeden manewr polegający na objechaniu przeszkody przy prędkości co najmniej 50 km/h; ma to pozwolić na ocenę umiejętności w zakresie zachowania pozycji na motocyklu, kierowania wzroku, zachowania równowagi i techniki jazdy. jeżeli badanie przeprowadza się na motocyklu z ręczną przekładnią, jeden manewr musi być wykonany na drugim lub trzecim biegu; umożliwia to ocenę kompetencji w zakresie techniki zmiany biegów;
- e) hamowanie: co najmniej dwa manewry, w tym hamowanie awaryjne przy prędkości co najmniej 50 km/h; ma to pozwolić na ocenę umiejętności w zakresie obsługi przedniego i tylnego hamulca, kierowania wzroku oraz pozycji na motocyklu.

3) Zachowanie w ruchu

Kandydaci muszą wykonać wszystkie poniższe czynności w normalnym ruchu ulicznym, przy pełnym zachowaniu bezpieczeństwa oraz z zachowaniem należytej ostrożności:

- a) ruszanie: po zaparkowaniu, po zatrzymaniu w ruchu; wyjazd z podjazdu;
- b) jazda po prostych odcinkach dróg; mijanie pojazdów nadjeżdżających z naprzeciwka, łącznie z wąskimi odcinkami;
- c) jazda po łukach;
- d) skrzyżowania: zbliżanie się i przekraczanie skrzyżowań oraz rozjazdów;
- e) zmiana kierunku ruchu: skręty w prawo i w lewo; zmiana pasa ruchu;
- f) wjazd/zjazd z autostrady lub podobnej drogi (jeżeli dostępna): włączanie się do ruchu z pasa wolnego ruchu; zjeżdżanie na pas wolnego ruchu;
- g) wyprzedzanie/omijanie: wyprzedzanie innych pojazdów w ruchu (jeżeli możliwe); omijanie przeszkód, np. zaparkowanych pojazdów; wyprzedzanie przez inne pojazdy (jeżeli właściwe);
- h) specjalne cechy drogi (w stosownym przypadku): runda; przejazdy w poziomie szyn; przystanki tramwajowe lub autobusowe; przejścia dla pieszych; jazda pod górę i z góry na długich odcinkach; tunele;

- i) przewidywanie niebezpiecznych sytuacji i reagowanie na nie; na zasadzie odstępstwa od obowiązku wykonywania czynności w normalnych warunkach ruchu drogowego czynności te wykonuje się wyłącznie w razie przypadkowego wystąpienia sytuacji niebezpiecznej; alternatywnie do testowania tych umiejętności można wykorzystać symulatory;
- j) zachowanie należytej ostrożności przy wysiadaniu z pojazdu.

7. Umiejętności i zachowania sprawdzane w odniesieniu do kategorii B, B1 i BE

- 1) Przygotowanie i techniczna kontrola pojazdu pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego

Kandydaci muszą się wykazać zdolnością przygotowania do bezpiecznej jazdy przez spełnienie następujących wymogów:

- a) ustawienie fotela do osiągnięcia poprawnej pozycji siedzącej;
- b) ustawienie lusterek wstecznych, dopasowanie pasów bezpieczeństwa oraz zagłówków, jeżeli pojazd jest w nie wyposażony;
- c) sprawdzenie, czy drzwi są zamknięte;
- d) wybiórcze sprawdzanie stanu opon, hamulców, układu kierowniczego, płynów (np. poziomu oleju, płynu chłodzącego i płynu spryskiwacza), świateł, reflektorów, kierunkowskazów oraz sygnału dźwiękowego;
- e) sprawdzenie czynników bezpieczeństwa związanych z załadowaniem pojazdu: nadwozie, pokrywy, drzwi ładunkowe, zamknięcie kabiny, sposób załadowania, zabezpieczenie ładunku (wyłącznie kategoria BE);
- f) sprawdzenie mechanizmu sprzęgającego, przewodów hamulcowych i elektrycznych (wyłącznie kategoria BE).

- 2) Kategorie B oraz B1: szczególne manewry sprawdzane pod kątem bezpieczeństwa ruchu

Egzamin obejmuje manewry wybrane z poniższej listy (co najmniej dwa manewry z czterech punktów, jeden na biegu wstecznym):

- a) cofanie po prostej, cofanie ze skrzętem w prawo lub w lewo o dziewięćdziesiąt stopni w ramach tego samego pasa ruchu;
- b) zawracanie z wykorzystaniem biegów stosowanych w jeździe do przodu i wstecznego;
- c) parkowanie pojazdu przy zachowaniu odstępu (równoległe, na ukos lub skośnie w prawo, przodem lub tyłem, na terenie płaskim, na podjeździe lub zjeździe);
- d) hamowanie precyzyjne do zatrzymania; zatrzymanie awaryjne jest jednak fakultatywne.

- 3) Kategoria BE – szczególne manewry sprawdzane pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego:
- a) sprzęganie oraz rozprzęganie lub rozprzęganie i ponowne sprzęganie przyczepy z pojazdem silnikowym; sytuacją wyjściową jest sytuacja gdy pojazd ciągnący stoi obok przyczepy (nie w jednej linii);
 - b) cofanie po łuku, linię łuku pozostawia się do wyboru państwom członkowskim;
 - c) bezpieczne parkowanie w celu załadunku/rozładunku.
- 4) Zachowanie w ruchu

Kandydaci wykonują wszystkie poniższe czynności w normalnym ruchu ulicznym, przy pełnym zachowaniu bezpieczeństwa oraz z zachowaniem należytej ostrożności:

- a) ruszanie: po zaparkowaniu, po zatrzymaniu w ruchu; wyjazd z podjazdu;
- b) jazda po prostych odcinkach dróg; mijanie pojazdów nadjeżdżających z naprzeciwka, łącznie z wąskimi odcinkami;
- c) jazda po łukach;
- d) skrzyżowania: zbliżanie się i przekraczanie skrzyżowań oraz rozjazdów;
- e) zmiana kierunku ruchu: skręty w prawo i w lewo; zmiana pasa ruchu;
- f) wjazd/zjazd z autostrady lub podobnej drogi (jeżeli dostępna): włączanie się do ruchu z pasa wolnego ruchu; zjeżdżanie na pas wolnego ruchu;
- g) wyprzedzanie/omijanie: wyprzedzanie innych pojazdów w ruchu (jeżeli możliwe); omijanie przeszkód, np. zaparkowanych pojazdów; wyprzedzanie przez inne pojazdy (jeżeli właściwe);
- h) specjalne cechy drogi (w stosownym przypadku): ronda; przejazdy w poziomie szyn; przystanki tramwajowe lub autobusowe; przejścia dla pieszych; jazda pod górę i z góry na długich odcinkach; tunele;
- i) zachowanie należytej ostrożności przy wysiadaniu z pojazdu;
- j) przewidywanie niebezpiecznych sytuacji i reagowanie na nie; na zasadzie odstępowania od obowiązku wykonywania czynności w normalnych warunkach ruchu drogowego czynności te wykonuje się wyłącznie w razie przypadkowego wystąpienia sytuacji niebezpiecznej; alternatywnie do testowania tych umiejętności można wykorzystać symulatory.

8. **Umiejętności i zachowania sprawdzane w odniesieniu do kategorii C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 oraz D1E**

1) Przygotowanie i techniczna kontrola pojazdu pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego

Kandydaci muszą się wykazać zdolnością przygotowania do bezpiecznej jazdy przez spełnienie następujących wymogów:

- a) ustawienie fotela do osiągnięcia poprawnej pozycji siedzącej;
- b) ustawienie lusterek wstecznych, dopasowanie pasów bezpieczeństwa oraz zagłówków, jeżeli pojazd jest w nie wyposażony;
- c) wybiórcze sprawdzenie stanu opon, hamulców, układu kierowniczego, świateł, reflektorów, kierunkowskazów oraz sygnału dźwiękowego;
- d) sprawdzenie układów wspomagania hamulców i kierownicy; sprawdzenie stanu kół, zamocowania kół, fartuchów przeciwbłotnych, szyby przedniej, szyb bocznych i tylnych oraz wycieraczek, poziomu płynów (np. olej silnikowy, płyn chłodzący, płyn spryskiwacza); sprawdzenie i korzystanie z pulpitu sterowniczego, łącznie z urządzeniami rejestrującymi określonymi w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014. Ostatni wymóg nie ma zastosowania do kandydatów ubiegających się o prawo jazdy uprawniające do kierowania pojazdami kategorii C1 lub C1E nieobjętymi zakresem tego rozporządzenia;
- e) sprawdzenie ciśnienia powietrza, zbiorników powierza oraz zawieszenia;
- f) sprawdzenie czynników bezpieczeństwa związanych z załadowaniem pojazdu: nadwozie, pokrywy, drzwi ładunkowe, mechanizmy zamykające (jeżeli dostępne), zamknięcie kabiny (jeżeli dostępne), sposób załadowania, zabezpieczenie ładunku (wyłącznie kategorie C, CE, C1, C1E);
- g) sprawdzenie mechanizmu sprzęgającego, przewodów hamulcowych i elektrycznych (wyłącznie kategorie CE, C1E, DE, D1E);
- h) zdolność do podejmowania szczególnych środków bezpieczeństwa pojazdu; kontrola nadwozia, drzwi serwisowych, wyjść awaryjnych, urządzeń pierwszej pomocy, gaśnic oraz innych urządzeń bezpieczeństwa (wyłącznie kategorie D, DE, D1, D1E);
- i) czytanie map drogowych, planowanie trasy, łącznie z wykorzystaniem elektronicznych systemów nawigacji (fakultatywnie).

(1a) prowadzenie pojazdu ciągnącego bez przyczepy (wyłącznie C1E, CE, D1E i DE)

Jeżeli kierowca nie jest już uprawniony do kierowania pojazdami odpowiednio kategorii C1, C, D1 i D, należy zapewnić kompetencje w zakresie prowadzenia pojazdu ciągnącego przed rozpoczęciem jazdy w ruchu z dołączoną przyczepą.

- 2) Egzamin obejmuje manewry szczególne pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego:
- a) sprzęganie oraz rozprzęganie lub rozprzęganie i ponowne sprzęganie przyczepy z pojazdem silnikowym; sytuacją wyjściową jest sytuacja, w której pojazd ciągnący stoi obok przyczepy (nie w jednej linii) (wyłącznie kategorie CE, C1E, DE, D1E);
 - b) cofanie po łuku, linię łuku pozostawia się do wyboru państwowemu członkowskim;
 - c) bezpieczne parkowanie w celu załadunku/rozładunku przy rampie/platformie załadunkowej lub podobnym urządzeniu (wyłącznie kategorie C, CE, C1, C1E);
 - d) parkowanie w celu umożliwienia pasażerom opuszczenia autobusu lub wejścia do niego w bezpieczny sposób (wyłącznie kategorie D, DE, D1, D1E).

3) Zachowanie w ruchu

Kandydaci muszą wykonać wszystkie poniższe czynności w normalnym ruchu ulicznym, przy pełnym zachowaniu bezpieczeństwa oraz z zachowaniem należytej ostrożności:

- a) ruszanie: po zaparkowaniu, po zatrzymaniu w ruchu; wyjazd z podjazdu;
- b) jazda po prostych odcinkach dróg; mijanie pojazdów nadjeżdżających z naprzeciwka, łącznie z wąskimi odcinkami;
- c) jazda po łukach;
- d) skrzyżowania: zbliżanie się i przekraczanie skrzyżowań oraz rozjazdów;
- e) zmiana kierunku ruchu: skręty w prawo i w lewo; zmiana pasa ruchu;
- f) wjazd/zjazd z autostrady lub podobnej drogi (jeżeli dostępna): włączanie się do ruchu z pasa wolnego ruchu; zjeżdżanie na pas wolnego ruchu;
- g) wyprzedzanie/omijanie: wyprzedzanie innych pojazdów w ruchu (jeżeli możliwe); omijanie przeszkód, np. zaparkowanych pojazdów; wyprzedzanie przez inne pojazdy (jeżeli właściwe);
- h) specjalne cechy drogi (w stosownym przypadku): runda; przejazdy w poziomie szyn; przystanki tramwajowe lub autobusowe; przejścia dla pieszych; jazda pod górę i z góry na długich odcinkach; tunele;
- i) zachowanie należytej ostrożności przy wysiadaniu z pojazdu;
- j) przewidywanie niebezpiecznych sytuacji i reagowanie na nie; na zasadzie odstępowania od obowiązku wykonywania czynności w normalnych warunkach ruchu drogowego czynności te wykonuje się wyłącznie w razie przypadkowego wystąpienia sytuacji niebezpiecznej; alternatywnie do testowania tych umiejętności można wykorzystać symulatory.

4) kierowanie pojazdem w sposób bezpieczny i energooszczędny:

kierowanie pojazdem w taki sposób, by zapewnić bezpieczeństwo uczestników ruchu oraz zmniejszyć zużycie paliwa/energii i emisję w czasie przyspieszania, zwalniania, jazdy pod górę i w dół. [...]

9. Ocena egzaminu umiejętności i zachowań

- 1) W odniesieniu do każdej z sytuacji w ruchu, o których mowa w pkt 6, 7 i 8 powyżej, ocena musi uwzględniać stopień swobody, z jaką kandydat obsługuje urządzenia sterujące pojazdu, oraz wykazaną przez niego zdolność do jazdy w ruchu, z zachowaniem pełnego bezpieczeństwa. Przez cały czas egzaminu egzaminator musi czuć się bezpieczny. Błędy popełniane podczas jazdy lub niebezpieczne zachowanie bezpośrednio wpływające na bezpieczeństwo pojazdu egzaminacyjnego, jego pasażerów lub innych użytkowników dróg są karane niezaliczeniem egzaminu, niezależnie od tego czy egzaminator lub towarzysząca osoba musi interweniować. Jednakże decyzja o dokończeniu egzaminu umiejętności i zachowań należy do egzaminatora.

Egzaminatorzy prawa jazdy muszą być przeszkoleni pod kątem właściwej oceny zdolności kandydatów do bezpiecznego kierowania pojazdem. Praca egzaminatorów prawa jazdy musi być monitorowana i nadzorowana przez organ uprawniony przez państwo członkowskie, tak aby zapewnić właściwe i spójne stosowanie oceny błędów zgodnie ze standardami określonymi w niniejszym załączniku.

- 2) Podczas oceny egzaminatorzy prawa jazdy zwracają szczególną uwagę, czy kandydat kieruje pojazdem w sposób defensywny i społecznie przyjazny. Dotyczy to ogólnego stylu jazdy i musi zostać uwzględnione przez egzaminatora prawa jazdy w ogólnej ocenie kandydata. Obejmuje to wyuczoną i zdecydowaną (bezpieczną) jazdę, biorąc pod uwagę stan drogi oraz warunki pogodowe, jak również warunki ruchu, interesy innych użytkowników dróg (w szczególności niechronionych uczestników ruchu drogowego) oraz zdolność przewidywania.
- 3) Egzaminator prawa jazdy ocenia ponadto, czy kandydat:
 - a) zachowuje kontrolę nad pojazdem, biorąc pod uwagę: właściwe stosowanie pasów bezpieczeństwa, lusterek wstecznych, zagłówków; fotela; właściwe korzystanie ze świateł i innych urządzeń; właściwe stosowanie sprzęgła, skrzyni biegów, systemu przyspieszania i hamowania (łącznie z systemem trzeciego hamulca (jeżeli jest dostępny), układu sterowania; kontrolę nad pojazdem w różnych okolicznościach, przy różnych prędkościach; opanowanie na drodze; masę, wymiary oraz charakterystyki pojazdu; masę oraz rodzaj ładunku (wyłącznie kategorie BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E); komfort pasażerów (wyłącznie kategorie D, DE, D1, D1E) (bez nagłych przyspieszeń, gwałtownego hamowania – płynna jazda);
 - b) kieruje pojazdem w sposób ekonomiczny, bezpieczny i energooszczędny, biorąc pod uwagę obroty na minutę, zmianę biegów, hamowanie i przyspieszanie (wyłącznie kategorie B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E);
 - c) stosuje zasady obserwacji: obserwacja dookoła; właściwe korzystanie z lusterek; widzenie z dalekiej, średniej i bliskiej odległości;
 - d) przestrzega zasad pierwszeństwa/ustępowania pierwszeństwa: pierwszeństwo ruchu na skrzyżowaniach, punktach węzłowych oraz rozjazdach; ustępowanie pierwszeństwa przy innych okazjach (np. przy zmianie kierunku ruchu, zmianie pasa ruchu, manewrach szczególnych);

- e) utrzymuje prawidłową pozycję na drodze: właściwa pozycja na drodze, na pasie ruchu, na rondzie, na łuku – odpowiednia do rodzaju i charakterystyki pojazdu; zajmowanie pozycji;
- f) zachowuje odstęp: zachowywanie właściwego odstępu z przodu i z boku; zachowywanie odpowiedniej odległości od innych użytkowników drogi, w szczególności niechronionych uczestników ruchu drogowego;
- g) przestrzega ograniczeń i zaleceń dotyczących prędkości: nieprzekraczanie maksymalnej dopuszczalnej prędkości; dostosowanie prędkości do warunków pogody/ruchu oraz, w stosownych przypadkach, do krajowych ograniczeń prędkości; jazda z prędkością pozwalającą na zatrzymanie na właściwym odcinku widocznej i wolnej drogi; dostosowanie prędkości do ogólnej prędkości tego samego rodzaju użytkowników dróg;
- h) przestrzega sygnalizacji świetlnej, znaków drogowych i innych oznakowań: postępowanie według wskazań sygnalizacji świetlnej; postępowanie zgodnie ze wskazaniami osób kierujących ruchem; postępowanie zgodnie ze wskazaniami znaków drogowych (zakazu i nakazu); podjęcie działań stosownych do oznakowań poziomych dróg;
- i) przestrzega zasad dotyczących kierunkowskazów: sygnalizowanie skrętu, gdy jest to konieczne, poprawnie i w odpowiednim czasie; właściwe wskazywanie kierunku; podjęcie stosownych działań wobec sygnalizowania skrętu przez innych użytkowników drogi;
- j) zachowuje kontrolę nad hamowaniem i zatrzymywaniem: zmniejszanie prędkości, hamowanie lub zatrzymywanie zależnie od okoliczności; zdolność przewidywania; używanie różnych układów hamulcowych (wyłącznie w przypadku kategorii C, CE, D, DE); używanie układów ograniczania prędkości innych niż hamulcowe (wyłącznie w przypadku kategorii C, CE, D, DE).

10. Długość egzaminu

Długość egzaminu oraz pokonana odległość musi wystarczyć do oceny umiejętności i zachowań określonych w tytule B niniejszego załącznika. W żadnym przypadku czas jazdy na drodze nie może być krótszy niż 25 minut dla kategorii A, A1, A2, B, B1 i BE oraz niż 45 minut dla pozostałych kategorii. Czas ten nie obejmuje przyjęcia kandydata, przygotowania pojazdu, kontroli technicznej pojazdu pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego, manewrów specjalnych, upewnienia się co do kompetencji zgodnie z pkt 8 ppkt 1a oraz ogłoszenia wyniku egzaminu praktycznego.

11. Miejsce egzaminu

Część egzaminu obejmująca manewry specjalne może być przeprowadzana na specjalnym placu manewrowym. W przypadkach gdy jest to wykonalne, część sprawdzającą zachowania w ruchu drogowym przeprowadza się na drogach poza obszarem zabudowanym, drogach szybkiego ruchu, autostradach (lub podobnych drogach), jak też na wszystkich rodzajach ulic (osiedla, strefy 30 i 50 km/h, miejskie trasy szybkiego ruchu), które odzwierciedlają zróżnicowanie trudności sytuacji, jakie mogą zostać napotkane przez kierowców. Egzamin powinien również odbywać się w warunkach zmiennego natężenia ruchu. Czas spędzony w ruchu na drodze musi zostać w optymalny sposób wykorzystany do oceny kandydata we wszystkich różnych obszarach ruchu, ze szczególnym uwzględnieniem przemieszczania się między tymi obszarami.

II. WIEDZA, UMIEJĘTNOŚCI I ZACHOWANIA W ZAKRESIE KIEROWANIA POJAZDAMI MECHANICZNYMI

Kierowcy wszystkich rodzajów pojazdów mechanicznych muszą dysponować w każdej chwili takim zasobem wiedzy, umiejętności i zachowań opisanych w pkt 1–9, aby móc:

- rozpoznawać i przewidywać niebezpieczeństwa i zagrożenia związane z ruchem oraz oceniać ich stopień;
- zachowywać odpowiednią kontrolę nad pojazdem, nie stwarzać sytuacji niebezpiecznych oraz właściwie reagować, gdy sytuacje takie wystąpią;
- postępować zgodnie z przepisami ruchu drogowego, w szczególności z przepisami o bezpieczeństwie ruchu drogowego i utrzymującymi ciągłość ruchu,
- wykrywać wszelkie poważne usterki techniczne pojazdu; szczególne usterki stwarzające zagrożenie w ruchu, oraz usuwać je w odpowiedni sposób;
- uwzględniać wszystkie czynniki wpływające na zachowanie kierowcy (np. alkohol, zmęczenie, słaby wzrok itp.) dla zachowania pełni zdolności do bezpiecznej jazdy;
- pomagać w zapewnianiu bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg, w szczególności niechronionych uczestników ruchu drogowego, przez wykazywanie należytego szacunku dla innych;
- mieć wystarczającą wiedzę na temat czynników ryzyka związanych ze środkami mikromobilności;
- mieć wystarczającą wiedzę w kwestii bezpieczeństwa związanego z użytkowaniem pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi;
- mieć wystarczającą wiedzę na temat używania zaawansowanych systemów wspomagania kierowcy i innych zautomatyzowanych systemów.

Państwa członkowskie mogą stosować właściwe środki zapewniające, aby kierowcy, którzy utracili już zasób wiedzy, umiejętności i zachowań opisanych w pkt 1–9, mogli odzyskać tę wiedzę i te umiejętności oraz nadal zachowywać się w sposób wymagany do kierowania pojazdem mechanicznym.

ZAŁĄCZNIK III

MINIMALNE STANDARDY DOTYCZĄCE FIZYCZNEJ I PSYCHICZNEJ ZDOLNOŚCI DO KIEROWANIA POJAZDAMI MECHANICZNYMI

DEFINICJE

1. Do celów niniejszego załącznika kierowców klasyfikuje się w dwóch grupach:

- 1) Grupa 1: kierowcy pojazdów kategorii A, A1, A2, AM, B, B1 i BE;
- 2) Grupa 2: kierowcy pojazdów kategorii C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 i D1E.

Ustawodawstwo krajowe może przewidywać stosowanie w odniesieniu do kierowców pojazdów kategorii B, którzy wykorzystują prawo jazdy do celów zawodowych (taksówki, karetki pogotowia itd.), przepisów określonych w niniejszym załączniku dla kierowców z grupy 2.

2. W podobny sposób wnioskodawców ubiegających się o swoje pierwsze prawo jazdy lub o przedłużenie okresu jego ważności klasyfikuje się do grupy, do której będą należeć w chwili wydania lub przedłużenia okresu ważności prawa jazdy.

[...]

3. [...]

4. [...]

5. [...]

WZROK

6. Wszystkich kandydatów ubiegających się o prawo jazdy poddaje się właściwemu badaniu w celu upewnienia się, czy posiadają ostrość widzenia odpowiednią do kierowania pojazdami mechanicznymi, a także orientacyjnemu badaniu mającemu na celu ocenę, czy konieczne jest dalsze badanie pola widzenia. W przypadku uzasadnionych wątpliwości co do odpowiedniej zdolności widzenia kandydata, musi on zostać poddany badaniu przez właściwy organ medyczny. Podczas takiego badania zwraca się szczególną uwagę na: ostrość widzenia, pole widzenia, widzenie w półmroku, wrażliwość na kontrast i olśnienie, diplopię oraz na inne funkcje wzroku, których upośledzenie może zagrażać bezpiecznemu kierowaniu pojazdami.

W przypadku kierowców należących do grupy 1 można rozważyć wydanie prawa jazdy w „wyjątkowych indywidualnych przypadkach”, gdy nie jest możliwe spełnienie wymogów dotyczących pola widzenia lub ostrości widzenia, ale istnieją powody, aby sądzić, że wydanie prawa jazdy wnioskodawcy, który się o nie ubiega, nie zagrazi bezpieczeństwu ruchu drogowego; w takich przypadkach kierowca powinien poddać się badaniu przeprowadzanemu przez właściwy organ medyczny, aby wykazać, że nie występuje u niego upośledzenie innych funkcji wzroku, w tym wrażliwości na olśnienie, wrażliwości na kontrast i widzenia w półmroku. Kierowcy lub kandydaci powinni również przejść z pozytywnym wynikiem egzamin praktyczny przeprowadzany przez właściwy organ.

Grupa 1:

- 1) Wnioskodawcy ubiegający się o prawo jazdy lub o przedłużenie terminu jego ważności muszą wykazać się obuoczną ostrością widzenia, w razie konieczności przy zastosowaniu soczewek korekcyjnych, wynoszącą co najmniej 0,5 dla obu oczu naraz.

Ponadto poziome pole widzenia musi wynosić co najmniej 120 stopni, a jego rozszerzenie musi wynosić co najmniej 50 stopni na lewo i na prawo oraz 20 stopni w górę i w dół. W obrębie kąta 20 stopni od centrum nie mogą występować żadne wady.

W przypadku wykrycia lub zgłoszenia postępującej wady wzroku wydanie prawa jazdy lub przedłużenie okresu jego ważności jest możliwe pod warunkiem, że wnioskodawca będzie się poddawał regularnym badaniom przeprowadzanym przez właściwy organ medyczny.

- 2) U wnioskodawców ubiegających się o wydanie prawa jazdy lub o przedłużenie okresu jego ważności, u których występuje całkowita utrata możliwości widzenia na jedno oko, oraz u widzących wyłącznie za pomocą jednego oka (np. w przypadku diplopii), ostrość widzenia musi wynosić przynajmniej 0,5, w razie konieczności z zastosowaniem soczewek korekcyjnych. Właściwy organ medyczny musi poświadczyć, że dana osoba widzi tylko na jedno oko od wystarczająco długiego czasu, aby umożliwić dostosowanie, a pole widzenia tego oka spełnia wymóg ustanowiony w pkt 6 ppkt 1.
- 3) Po niedawnym wystąpieniu diplopii lub utracie możliwości widzenia na jedno oko należy przewidzieć odpowiedni okres adaptacji (na przykład sześciomiesięczny), w trakcie którego kierowanie pojazdami nie jest dozwolone. Po upływie tego okresu kierowanie pojazdami jest dozwolone wyłącznie po uzyskaniu pozytywnej opinii specjalistów w zakresie okulistyki i prowadzenia pojazdów.

Grupa 2:

- 4) Wnioskodawcy ubiegający się o prawo jazdy lub o przedłużenie terminu jego ważności muszą wykazać się ostrością widzenia, w razie konieczności przy zastosowaniu soczewek korekcyjnych, wynoszącą co najmniej 0,8 dla oka sprawniejszego i co najmniej 0,1 dla oka słabszego. Jeżeli dla osiągnięcia wartości 0,8 i 0,1 dana osoba korzysta z soczewek korekcyjnych, minimalna ostrość widzenia (0,8 i 0,1) musi zostać osiągnięta za pomocą okularów o sile nieprzekraczającej plus ośmiu dioptrii lub za pomocą soczewek kontaktowych. Środki korekcyjne muszą być dobrze tolerowane.

Ponadto poziome pole widzenia obuocznego musi wynosić co najmniej 160 stopni, a jego rozszerzenie musi wynosić co najmniej 70 stopni na lewo i na prawo oraz 30 stopni w górę i w dół. W obrębie kąta 30 stopni od centrum nie mogą występować żadne wady.

Prawa jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu jego ważności w przypadku kandydatów lub kierowców, u których występuje obniżona wrażliwość na kontrast lub diplopia.

Po znacznej utracie możliwości widzenia na jedno oko należy przewidzieć odpowiedni okres adaptacji (na przykład sześciomiesięczny), podczas którego nie wolno prowadzić pojazdów. Po upływie tego okresu kierowanie pojazdami jest dozwolone wyłącznie po uzyskaniu pozytywnej opinii specjalistów w zakresie okulistyki i prowadzenia pojazdów.

SŁUCH

7. Wydanie prawa jazdy lub przedłużenie okresu jego ważności ubiegającym się o nie kandydatom lub kierowcom z grupy 2 jest możliwe pod warunkiem przedstawienia opinii właściwych organów medycznych; podczas badań lekarskich zwraca się szczególną uwagę na zakres kompensacji.

OSOBY Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIĄ RUCHOWĄ

8. Prawa jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu jego ważności w przypadku kandydatów lub kierowców cierpiących na dolegliwości lub dysfunkcje aparatu ruchu, które mogą stanowić zagrożenie w sytuacji kierowania pojazdem mechanicznym.

Grupa 1:

- 1) Wydanie prawa jazdy z zastrzeżeniem niektórych ograniczeń ubiegającym się o nie kandydatom lub kierowcom z niepełnosprawnościami ruchowymi jest możliwe po wydaniu opinii przez właściwy organ medyczny. Opinię wydaje się na podstawie oceny lekarskiej danej dolegliwości lub dysfunkcji oraz, w miarę potrzeby, na podstawie egzaminu praktycznego. Opinia taka musi także wskazywać rodzaj modyfikacji, jakich trzeba dokonać w pojeździe, oraz ewentualny przyrząd ortopedyczny dla kierowcy, w zakresie, w jakim egzamin umiejętności i zachowań wykazuje, że zastosowanie takiego przyrządu podczas jazdy nie stanowi zagrożenia.

- 2) Wydanie prawa jazdy lub przedłużenie okresu jego ważności ubiegającym się o nie kandydatom lub kierowcom cierpiącym na postępującą dolegliwość jest możliwe pod warunkiem, że dana osoba poddaje się regularnym badaniom w celu sprawdzenia, czy jest nadal zdolna do całkowicie bezpiecznego kierowania pojazdem.

W przypadku gdy niepełnosprawność ruchowa nie ma charakteru postępującego, wydanie prawa jazdy lub przedłużenie okresu jego ważności jest możliwe bez poddawania wnioskodawcy wymogowi przeprowadzania regularnych badań lekarskich.

Grupa 2:

- 3) Właściwy organ medyczny należy rozważyć dodatkowe ryzyka i zagrożenia, jakie mogą mieć miejsce w przypadku kierowania pojazdami przez osoby zaliczane do tej grupy.

CHOROBY UKŁADU SERCOWO-NACZYNIOWEGO

9. Choroby układu sercowo-naczyniowego mogą prowadzić do nagłego upośledzenia funkcji mózgowych stanowiącego zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Choroby te stanowią podstawę dla ustanowienia czasowych lub stałych ograniczeń w zakresie prowadzenia pojazdów.

- 1) Wydanie prawa jazdy lub przedłużenie okresu jego ważności ubiegającym się o nie kandydatom lub kierowcom należącym do wskazanych grup jest możliwe wyłącznie po skutecznym wyleczeniu choroby i pod warunkiem uzyskania zgody lekarza specjalisty oraz, w stosownych przypadkach, z zastrzeżeniem przeprowadzania regularnych ocen lekarskich, jeśli stwierdzono następujące choroby układu sercowo-naczyniowego:

- a) bradyarytmie (zaburzenia funkcji węzła zatokowego i zaburzenia przewodzenia) i tachyarytmie (arytmie nadkomorowe i komorowe) z przypadkami omdleń lub epizodów omdleniowych spowodowanymi arytmiami w wywiadzie (dotyczy grup 1 i 2);
- b) bradyarytmie: zaburzenia funkcji węzła zatokowego i zaburzenia przewodzenia w połączeniu z blokiem przedsionkowo-komorowym II stopnia typu Mobitz II, blokiem III stopnia albo naprzemiennym blokiem odnóg pęczka Hisa (dotyczy wyłącznie grupy 2);
- c) tachyarytmie (arytmie nadkomorowe i komorowe) w połączeniu
 - ze strukturalną chorobą serca, a zwłaszcza trwałym częstoskurczem komorowym (dotyczy grup 1 i 2), albo
 - z nietrwałym polimorficznym częstoskurczem komorowym lub ze wskazaniem do stosowania defibrylatora (dotyczy wyłącznie grupy 2);
- d) objawy dusznicy bolesnej (dotyczy grup 1 i 2);
- e) wszczepienie lub wymiana stałego rozrusznika serca (dotyczy wyłącznie grupy 2);

- f) wszczepienie lub wymiana defibrylatora albo właściwy bądź niewłaściwy impuls defibrylatora (dotyczy wyłącznie grupy 1);
- g) omdlenia (czasowa utrata przytomności i napięcia mięśniowego charakteryzujące się nagłym początkiem, krótkim trwaniem i spontanicznym powrotem do prawidłowego stanu, spowodowane całkowitą hipoperfuzją mózgu, prawdopodobnie powstającą spontanicznie, z nieznanej przyczyny, przy braku stwierdzonej choroby serca) (dotyczy grup 1 i 2);
- h) ostry zespół wieńcowy (dotyczy grup 1 i 2);
- i) stabilna dusznica bolesna, jeżeli objawy nie wystąpią przy niewielkim wysiłku fizycznym (dotyczy grup 1 i 2);
- j) przezskórna interwencja wieńcowa (dotyczy grup 1 i 2);
- k) zabieg pomostowania tętnic wieńcowych (dotyczy grup 1 i 2);
- l) udar/przemijający atak niedokrwienny (dotyczy grup 1 i 2);
- m) znaczne zwężenie tętnicy szyjnej (dotyczy wyłącznie grupy 2);
- n) maksymalna średnica aorty przekraczająca 5,5 cm (dotyczy wyłącznie grupy 2);
- o) niewydolność serca:
 - klasy I, II, III w skali NYHA (New York Heart Association)(dotyczy wyłącznie grupy 1);
 - klasy I i II w skali NYHA, pod warunkiem że frakcja wyrzutowa lewej komory wynosi co najmniej 35 % (dotyczy wyłącznie grupy 2);
- p) przeszczep serca (dotyczy grup 1 i 2);
- q) urządzenie wspomagające pracę serca (dotyczy wyłącznie grupy 1);
- r) operacja zastawek serca (dotyczy grup 1 i 2);
- s) nadciśnienie złośliwe (podwyższenie skurczowego ciśnienia tętniczego ≥ 180 mmHg lub rozkurczowego ciśnienia tętniczego ≥ 110 mmHg związane z grożącym lub postępującym uszkodzeniem narządu) (dotyczy grup 1 i 2);
- t) nadciśnienie tętnicze III stopnia (rozkurczowe ciśnienie tętnicze ≥ 110 mmHg lub skurczowe ciśnienie tętnicze ≥ 180 mmHg) (dotyczy wyłącznie grupy 2);
- u) wrodzona wada serca (dotyczy grup 1 i 2);
- v) kardiomiopatia przerostowa, jeżeli nie występują omdlenia (dotyczy wyłącznie grupy 1);
- w) zespół długiego QT z omdleniami, Torsade des Pointes lub QTc > 500 ms (dotyczy wyłącznie grupy 1).

- 2) Prawa jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu jego ważności w przypadku kandydatów lub kierowców należących do wskazanych grup, jeśli stwierdzono następujące choroby układu sercowo-naczyniowego:
- a) wszczepienie defibrylatora (dotyczy wyłącznie grupy 2);
 - b) choroba naczyń obwodowych – tętniak aorty piersiowej i brzusznej, kiedy maksymalna średnica aorty predysponuje do znacznego ryzyka nagłego pęknięcia i wystąpienia nagłej niezdolności do kierowania pojazdem (dotyczy grup 1 i 2);
 - c) niewydolność serca:
 - klasy IV w skali NYHA (dotyczy wyłącznie grupy 1);
 - klasy III i IV w skali NYHA (dotyczy wyłącznie grupy 2);
 - d) urządzenia wspomagające pracę serca (dotyczy wyłącznie grupy 2);
 - e) choroba zastawek serca łącznie z niedomykalnością zastawki aortalnej, zwężeniem zastawki aortalnej, niedomykalnością zastawki mitralnej lub zwężeniem zastawki mitralnej, jeśli stan funkcjonalny ocenia się na klasę IV w skali NYHA lub jeśli występowały epizody omdleniowe (dotyczy wyłącznie grupy 1);
 - f) choroba zastawek serca w niewydolności serca klasy III lub IV w skali NYHA lub przy frakcji wyrzutowej poniżej 35 %, zwężeniu zastawki mitralnej i ciężkim nadciśnieniu płucnym lub ciężkim zwężeniu zastawki aortalnej w obrazie EKG bądź zwężeniu zastawki aortalnej powodującym omdlenia; z wyjątkiem całkowicie bezobjawowego ciężkiego zwężenia zastawki aortalnej, jeżeli zostały spełnione wymogi próby wysiłkowej (dotyczy wyłącznie grupy 2);
 - g) strukturalne i elektryczne kardiomiopatie – kardiomiopatia przerostowa z przypadkami omdleń w wywiadzie lub jeżeli występują co najmniej dwie z następujących sytuacji: grubość ściany lewej komory serca > 3 cm, nietrwały częstoskurcz komorowy, historia nagłego zgonu w rodzinie (krewny pierwszego stopnia), ciśnienie tętnicze nie podnosi się w wyniku wysiłku fizycznego (dotyczy wyłącznie grupy 2);
 - h) zespół długiego QT z omdleniami, Torsade des Pointes i QTc > 500 ms (dotyczy wyłącznie grupy 2);
 - i) zespół Brugada z omdleniami lub przeżyłą nagłą śmiercią sercową (dotyczy grup 1 i 2).

Wydanie prawa jazdy lub przedłużenie okresu jego ważności jest możliwe w wyjątkowych przypadkach, pod warunkiem że jest to należycie uzasadnione opinią lekarza specjalisty i podlega regularnym ocenom lekarskim gwarantującym, że dana osoba jest nadal zdolna do bezpiecznego kierowania pojazdem, z uwzględnieniem wpływu stanu zdrowia.

3) Inne kardiomiopatie

W przypadku kandydatów lub kierowców, u których stwierdzono dobrze opisane kardiomiopatie (np. arytmogenna kardiomiopatia prawej komory, kardiomiopatia gąbczasta, polimorficzny częstoskurcz komorowy zależny od katecholamin i zespół krótkiego QT) lub nowe kardiomiopatie, które mogą zostać odkryte, ocenia się ryzyko wystąpienia nagłych zdarzeń uniemożliwiających kierowanie pojazdami. Wymagana jest staranna ocena przez lekarza specjalistę. Należy uwzględnić cechy prognostyczne dla poszczególnych kardiomiopatii.

4) Państwa członkowskie mogą ograniczyć wydawanie praw jazdy lub przedłużanie okresu ich ważności w przypadku ubiegających się o nie kandydatów lub kierowców, u których stwierdzono inne choroby układu sercowo-naczyniowego.

CUKRZYCA

10. Do celów poniższych punktów zastosowanie mają następujące definicje:

„ciężka hipoglikemia” oznacza sytuację, w której potrzebna jest pomoc innej osoby;

„nawracająca hipoglikemia” oznacza drugie wystąpienie ciężkiej hipoglikemii w okresie 12 miesięcy.

Grupa 1:

- 1) Możliwe jest wydanie prawa jazdy lub przedłużenie okresu jego ważności ubiegającym się o nie kandydatom lub kierowcom cierpiącym na cukrzycę. W przypadku leczenia farmakologicznego o niskim ryzyku hipoglikemii wymagane są regularne weryfikacje lekarskie, odpowiednio dla każdego przypadku. W przypadku leczenia farmakologicznego o wysokim ryzyku hipoglikemii, co może mieć konsekwencje dla zdolności do kierowania pojazdami, wymagana jest opinia uprawnionego lekarza oraz regularne weryfikacje lekarskie, właściwe dla każdego przypadku, przy czym okres pomiędzy badaniami nie może przekraczać dziesięciu lat.
- 2) Kandydaci lub kierowcy cierpiący na cukrzycę leczoną lekami, które niosą ze sobą ryzyko wywołania hipoglikemii, muszą wykazać, że rozumieją ryzyko związane z hipoglikemią, oraz odpowiednio kontrolują przebieg choroby.

Prawa jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu jego ważności w przypadku kandydatów lub kierowców mających niewystarczającą świadomość hipoglikemii.

Prawa jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu jego ważności w przypadku kandydatów lub kierowców, u których stwierdzono nawracającą ciężką hipoglikemię, chyba że jest to poparte opinią lekarza specjalisty i podlega regularnym ocenom lekarskim. W przypadku nawracającej ciężkiej hipoglikemii w porze czuwania prawa jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu jego ważności przez 3 miesiące od ostatniego wystąpienia takiego epizodu.

Wydanie prawa jazdy lub przedłużenie okresu jego ważności jest możliwe w wyjątkowych przypadkach, pod warunkiem że jest to należycie uzasadnione opinią lekarza specjalisty i podlega regularnym ocenom lekarskim gwarantującym, że dana osoba jest nadal zdolna do bezpiecznego kierowania pojazdem, z uwzględnieniem wpływu stanu zdrowia.

Grupa 2:

- 3) Można rozważyć wydanie lub przedłużenie okresu ważności prawa jazdy grupy 2 kierowcom cierpiącym na cukrzycę. W przypadku leczenia farmakologicznego, które niesie ze sobą ryzyko wywołania hipoglikemii (tj. stosowania insuliny i określonych tabletek), obowiązywać muszą następujące kryteria:
- a) w ciągu ostatnich 12 miesięcy nie wystąpiły epizody ciężkiej hipoglikemii;
 - b) kierowca ma pełną świadomość hipoglikemii;
 - c) kierowca musi być w stanie w ramach regularnych kontroli dokonywać odpowiedniego sprawdzenia poziomu glukozy we krwi, przy użyciu technicznych udogodnień, przynajmniej dwa razy dziennie oraz w porach związanych z kierowaniem pojazdem;
 - d) kierowca musi wykazać, że rozumie ryzyko związane z hipoglikemią;
 - e) nie występują inne wykluczające komplikacje związane z cukrzycą.
- Ponadto w takich przypadkach prawo jazdy wydaje się pod warunkiem przedstawienia opinii właściwego organu medycznego oraz przeprowadzania regularnych weryfikacji lekarskich, dokonywanych nie rzadziej niż co trzy lata.
- 4) Wystąpienie w porze czuwania epizodu ciężkiej hipoglikemii, nawet niezwiązanego z prowadzeniem pojazdu, powinno zostać zgłoszone i prowadzić do ponownej oceny uprawnień do kierowania pojazdami.

SCHORZENIA NEUROLOGICZNE I OBTURACYJNY BEZDECH SENNY

11. Poniższe zasady mają zastosowanie do wnioskodawców cierpiących na choroby neurologiczne i obturacyjny bezdech senny.

SCHORZENIA NEUROLOGICZNE

- 1) Prawa jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu jego ważności w przypadku kandydatów lub kierowców cierpiących na poważne schorzenie neurologiczne, o ile do wniosku nie załączono opinii uprawnionego lekarza.

Zaburzenia neurologiczne związane z chorobami czy interwencją chirurgiczną skutkującą uszkodzeniem ośrodkowego lub obwodowego układu nerwowego, prowadzącym do niedoborów kognitywnych, czuciowych czy motorycznych oraz zakłócenia równowagi i koordynacji, muszą zostać odpowiednio rozpatrzone w zakresie skutków czynnościowych dla kierowania pojazdami i zagrożenia postępującym charakterem schorzenia. W takich sytuacjach wydanie prawa jazdy lub przedłużenie okresu jego obowiązywania, w przypadku niebezpieczeństwa pogorszenia się stanu zdrowia, może podlegać okresowej ocenie.

OBTURACYJNY BEZDECH SENNY

- 2) Do celów poniższych punktów:

„obturacyjny bezdech senny w postaci umiarkowanej” odpowiada liczbie epizodów zatrzymania lub spłylenia oddychania na godzinę (wskaźnik AHI) wynoszącej od 15 do 29;

„obturacyjny bezdech senny w postaci ciężkiej” odpowiada wskaźnikowi AHI wynoszącemu 30 lub powyżej; oba te zespoły wiążą się z występowaniem nadmiernej senności w ciągu dnia.

- 3) Kandydaci lub kierowcy, u których podejrzewa się obturacyjny bezdech senny w postaci umiarkowanej lub ciężkiej, muszą zostać skierowani na dalsze specjalistyczne badania lekarskie przed wydaniem lub przedłużeniem ważności prawa jazdy. Można zalecić im rezygnację z kierowania pojazdami do chwili potwierdzenia diagnozy.
- 4) Wydanie prawa jazdy jest możliwe w przypadku kandydatów lub kierowców cierpiących na obturacyjny bezdech senny w postaci umiarkowanej lub ciężkiej, którzy odpowiednio kontrolują swój stan, leczą się i przestrzegają zaleceń lekarskich w zakresie zapobiegania senności, jeżeli występuje taka konieczność, co potwierdzone jest w opinią uprawnionego lekarza.
- 5) Kandydatów lub kierowców, którzy leczą się z powodu obturacyjnego bezdechu sennego w postaci umiarkowanej lub ciężkiej, poddaje się okresowym weryfikacjom lekarskim w odstępach czasu nie dłuższych niż trzy lata dla kierowców z grupy 1 oraz nie dłuższych niż rok w przypadku kierowców z grupy 2, w celu ustalenia poziomu zgodności z leczeniem, potrzeby dalszego leczenia i trwałego zachowania czujności.

Nowy motyw:

„(xx) W związku z prowadzonymi badaniami nad różnymi patologiami, które niosą ze sobą ryzyko nadmiernej senności, Komisja powinna rozpocząć przegląd rozdziału załącznika III poświęconego obturacyjnemu bezdechowi sennemu, po zakończeniu odpowiedniej liczby badań i udostępnieniu ich środowisku naukowemu.”.

PADACZKA

12. Napady padaczkowe lub inne nagłe zaburzenia stanu świadomości u osoby kierującej pojazdem mechanicznym stanowią poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Do celów poniższych punktów:

„padaczka” oznacza schorzenie, w przypadku którego dana osoba miała co najmniej dwa napady padaczkowe w odstępie krótszym niż pięć lat;

„prowokowany napad padaczkowy” oznacza napad spowodowany rozpoznawalnym czynnikiem przyczynowym, którego można uniknąć.

Odradza się kierowanie pojazdami osobie, u której wystąpił pierwszy lub pojedynczy napad lub utrata przytomności. Wymagany jest specjalistyczny raport wskazujący okres, w którym nie wolno prowadzić pojazdów, oraz wymogi dotyczące dalszej obserwacji lekarskiej.

Niezwykle ważne jest zdiagnozowanie zespołu padaczkowego i rodzaju napadów, na jakie cierpi dana osoba, aby umożliwić odpowiednią ocenę bezpieczeństwa kierowania pojazdami przez tę osobę (w tym ryzyka wystąpienia kolejnych napadów) oraz zastosowanie odpowiedniego leczenia. Badania musi przeprowadzić neurolog.

Grupa 1:

- 1) Prawo jazdy cierpiących na padaczkę kierowców należących do grupy 1 podlega weryfikacji do czasu, gdy nie będą oni mieli napadu przez okres co najmniej pięciu lat.

Uznaje się, że w przypadku osoby cierpiącej na padaczkę – do czasu gdy osoba ta nie będzie miała napadu przez okres co najmniej pięciu lat – nie są spełnione kryteria bezwarunkowego przyznania prawa jazdy. [...]

- 2) Prowokowany napad padaczkowy: kandydata cierpiącego na takie schorzenie wywołane rozpoznawalnym czynnikiem prowokującym, którego wystąpienie podczas kierowania pojazdem jest mało prawdopodobne, można uznać na zasadzie indywidualnej za zdolnego do kierowania pojazdami pod warunkiem przedstawienia opinii neurologicznej (w stosownych przypadkach ocena musi uwzględniać inne istotne sekcje załącznika III (np. w przypadku alkoholu lub choroby współistniejącej)).
- 3) Pierwszy lub pojedynczy nieprovokowany napad: kandydata, który miał pierwszy nieprovokowany napad, można uznać za zdolnego do kierowania pojazdami po sześciomiesięcznym okresie bez napadów, jeżeli dokonano odpowiedniej oceny lekarskiej. W przypadku udokumentowanego dobrego rokowania organy krajowe mogą zezwolić kierowcom na kierowanie pojazdami we wcześniejszym terminie.
- 4) Inna utrata przytomności: utrata przytomności podlega ocenie z uwzględnieniem ryzyka jej ponownego wystąpienia podczas kierowania pojazdem.
- 5) Padaczka: kierowcę lub kandydata można uznać za zdolnego do kierowania pojazdami po upływie jednego roku bez kolejnych napadów.
- 6) Napady wyłącznie podczas snu: kierowców lub kandydatów, którzy nigdy nie mieli napadów poza napadami podczas snu, można uznać za zdolnych do kierowania pojazdami, pod warunkiem że ustalono obecność tego wzorca objawów w okresie nie krótszym niż wymagany w przypadku padaczki okres bez napadów. Jeżeli występują ataki lub napady w stanie czuwania, prawo jazdy można wydać po upływie rocznego okresu bez kolejnego epizodu (zob. sekcja „Padaczka” w pkt 12 ppkt 5).
- 7) Napady bez zaburzeń świadomości i bez wpływu na zdolność do działania: kierowców lub kandydatów, którzy nigdy nie mieli napadów poza napadami, co do których wykazano, że nie wpływają na świadomość i nie powodują żadnego upośledzenia czynnościowego, można uznać za zdolnych do kierowania pojazdami pod warunkiem, że ustalono obecność tego wzorca objawów w okresie nie krótszym niż wymagany w przypadku padaczki okres bez napadów. Jeżeli występują ataki lub napady jakiegokolwiek innego rodzaju, prawo jazdy można wydać po upływie rocznego okresu bez kolejnego epizodu (zob. sekcja „Padaczka” w pkt 12 ppkt 5).
- 8) Napady spowodowane zmianą leku przeciwpadaczkowego lub zmniejszeniem jego dawki pod kontrolą lekarza: pacjentowi można zalecić wstrzymanie się od kierowania pojazdami przez okres trwający od początku okresu odstawiania leku do upływu sześciu miesięcy po zaprzestaniu leczenia. Napady występujące podczas zaleconej przez lekarza zmiany lub odstawienia leku wymagają trzymiesięcznego okresu bez prowadzenia pojazdów, jeżeli powrócono do uprzednio stosowanej skutecznej terapii.
- 9) Po operacyjnym leczeniu padaczki: zob. sekcja „Padaczka” w pkt 12 ppkt 5.

Grupa 2:

- 10) Wymagany okres uznaje się za wolny od napadów padaczkowych, jeżeli kandydat nie przyjmował w tym okresie leków przeciwpadaczkowych. Przeprowadzona została odpowiednia dalsza obserwacja lekarska. W trakcie kompleksowych badań neurologicznych nie stwierdzono patologii mózgu właściwej dla padaczki i nie wykryto aktywności padaczkopodobnej na elektroencefalogramie (EEG). Po ostrej fazie choroby należy przeprowadzić badanie EEG oraz odpowiednią ocenę neurologiczną.
- 11) W przypadku prowokowanego napadu padaczkowego, spowodowanego możliwym do zidentyfikowania czynnikiem, należy przedstawić pozytywny raport neurologiczny poświadczający okres wolny od napadu, który wynosi co najmniej rok, i zawierający ocenę elektroencefalograficzną. Należy uwzględnić inne sekcje niniejszego załącznika. W przypadku strukturalnych zmian w mózgu wiążących się ze zwiększonym ryzykiem wystąpienia napadów padaczkowych ich wielkość ocenia się za pomocą raportu neurologicznego.
- 12) Pierwszy lub pojedynczy nieprovokowany napad: kandydata, który miał pierwszy nieprovokowany napad, można uznać za zdolnego do kierowania pojazdami, jeżeli w okresie pięciu lat, mimo niestosowania leków przeciwpadaczkowych, nie wystąpiły kolejne napady i jeżeli dokonano odpowiedniej oceny neurologicznej. W przypadku udokumentowanego dobrego rokowania organy krajowe mogą zezwolić kierowcom na kierowanie pojazdami we wcześniejszym terminie.
- 13) Inna utrata przytomności: utrata przytomności podlega ocenie z uwzględnieniem ryzyka jej ponownego wystąpienia podczas kierowania pojazdem. [...]
- 14) Padaczka: konieczny jest 10-letni okres bez kolejnych napadów, osiągnięty bez pomocy leków przeciwpadaczkowych. W przypadku udokumentowanego dobrego rokowania organy krajowe mogą zezwolić kierowcom na kierowanie pojazdami we wcześniejszym terminie. Dotyczy to także „padaczki wieku młodzieńczego”.

Niektóre zaburzenia (np. malformacje tętniczo-żylne lub krwotok śródmózgowy) zwiększają ryzyko wystąpienia napadów, nawet jeżeli napady jeszcze nie wystąpiły. W takich przypadkach właściwy organ medyczny musi dokonać oceny. [...]

ZABURZENIA PSYCHICZNE

13. Poniższe zasady mają zastosowanie do kandydatów lub kierowców z zaburzeniem psychicznym lub niepełnosprawnością intelektualną.

Grupa 1:

- 1) Prawa jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu jego ważności w przypadku kandydatów lub kierowców, u których występują:
 - a) poważne zaburzenie psychiczne, wrodzone lub spowodowane chorobą, urazem albo operacją neurochirurgiczną,

- b) poważna niepełnosprawność intelektualna,
- c) poważne problemy behawioralne, zaburzenia zachowania spowodowane wiekiem; czy też zaburzenia osobowości mające negatywny wpływ na ocenę sytuacji, zachowanie lub zdolności adaptacyjne,

o ile do wniosku przedkładanego przez te osoby nie załączono opinii upoważnionego lekarza oraz, w razie konieczności, z zastrzeżeniem regularnych kontrolnych badań lekarskich. Należy przestrzegać wcześniejszego okresu remisji.

Grupa 2:

- 2) Właściwy organ medyczny należycie rozważy dodatkowe ryzyka i zagrożenia, jakie mogą mieć miejsce w przypadku kierowania pojazdami przez osoby zaliczane do tej grupy.

ALKOHOL

- 14. Spożywanie alkoholu stanowi podstawowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. W związku ze skalą problemu służby medyczne muszą wykazywać się wyjątkową czujnością.

Grupa 1:

- 1) Prawa jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu jego ważności w przypadku kandydatów lub kierowców, którzy są uzależnieni od alkoholu bądź nie są w stanie wstrzymać się od prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu.

Po udowodnionym okresie abstynencji prawa jazdy mogą być wydawane lub przedłużane, jeżeli upoważniony lekarz wyda opinię o kandydacie lub kierowcy oraz kandydat lub kierowca w danym okresie poddawani regularnym kontrolom stanu zdrowia.

- (1a) Prawa jazdy mogą być wydawane lub przedłużane kandydatom lub kierowcom zależnym od alkoholu lub niezdolnym do powstrzymania się od picia i prowadzenia pojazdu, pod warunkiem że stosowane są technologie umożliwiające kompensację uzależnienia (na przykład poprzez obowiązkowe stosowanie alkomatów blokujących zapłon) oraz że kierowca podlega okresowemu przeglądowi dalszego leczenia służącego rozwiązaniu problemu zależności lub braku oddzielenia picia od prowadzenia pojazdu. Jeżeli udowodniony zostanie okres abstynencji, prawa jazdy mogą być wydawane lub przedłużane bez korzystania z takich technologii, jeżeli upoważniony lekarz wyda opinię o kierowcy oraz kierowca jest w danym okresie poddawany regularnym kontrolom stanu zdrowia. W trakcie korzystania z takich technologii lub po ich zastosowaniu, lub w obu momentach, mogą być przeprowadzane regularne kontrolne badania lekarskie.

Grupa 2:

- 2) Właściwy organ medyczny należycie rozważyć dodatkowe ryzyka i zagrożenia, jakie mogą mieć miejsce w przypadku kierowania pojazdami przez osoby zaliczane do tej grupy.

LEKI I PRODUKTY LECZNICZE

15. Poniższe zasady mają zastosowanie do leków i produktów medycznych.

Nadużywanie:

- 1) Prawa jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu jego ważności w przypadku kandydatów lub kierowców, którzy są uzależnieni od substancji psychotropowych lub którzy nie są uzależnieni od takich substancji, ale nie chcą lub nie są w stanie oddzielić ich zażywania od prowadzenia pojazdu, niezależnie od kategorii prawa jazdy, której dotyczy wniosek.

Regularne zażywanie:

Grupa 1:

- 2) Prawa jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu jego ważności w przypadku kandydatów lub kierowców, którzy regularnie zażywają, w jakiegokolwiek postaci, substancje psychotropowe mogące obniżać zdolność bezpiecznego kierowania pojazdem, jeżeli wchłaniane ilości mogą niekorzystnie wpływać na jazdę. Niniejszy przepis ma zastosowanie do wszystkich innych produktów leczniczych bądź kombinacji produktów leczniczych, które negatywnie wpływają na mentalną lub fizyczną zdolność do kierowania pojazdami.

Grupa 2:

- 3) Właściwy organ medyczny należycie rozważyć dodatkowe ryzyka i zagrożenia, jakie mogą mieć miejsce w przypadku kierowania pojazdami przez osoby zaliczane do tej grupy.

ZABURZENIA FUNKCJI NEREK

16. Poniższe zasady mają zastosowanie do wnioskodawców z zaburzeniami funkcji nerek.

Grupa 1:

- 1) Wydanie prawa jazdy lub przedłużenie okresu jego ważności ubiegającym się o nie kandydatom lub kierowcom cierpiącym na ostrą niewydolność nerek, co skutkuje znacznym ograniczeniem zdolności fizycznej, jest możliwe pod warunkiem przedstawienia opinii uprawnionego lekarza i przeprowadzania regularnych kontroli stanu zdrowia.

Grupa 2:

- 2) Oprócz wyjątkowych przypadków, należycie uzasadnionych na podstawie opinii uprawnionego lekarza oraz podlegających regularnym kontrolom stanu zdrowia, prawa jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu jego ważności w odniesieniu do kandydatów lub kierowców cierpiących na ostrą i nieodwracalną niewydolność nerek.

PRZEPISY RÓŻNE

17. Poniższa sekcja zawiera przepisy różne.

Grupa 1:

- 1) Wydanie prawa jazdy lub przedłużenie okresu jego ważności w przypadku ubiegających się o nie kandydatów lub kierowców z przeszczepionym organem albo sztucznym wszczepem, które wpływają na zdolność do kierowania pojazdami, jest możliwe pod warunkiem przedstawienia opinii uprawnionego lekarza oraz, w razie konieczności, przeprowadzania regularnych kontroli stanu zdrowia.

Grupa 2:

- 2) Właściwy organ medyczny należycie rozważa dodatkowe ryzyka i zagrożenia, jakie mogą mieć miejsce w przypadku kierowania pojazdami przez osoby zaliczane do tej grupy.

Co do zasady przyjmuje się, że w przypadku gdy kandydaci lub kierowcy cierpią na zaburzenie, które nie zostało wymienione w niniejszym załączniku, lecz może być lub skutkować czynnościową niezdolnością wpływającą na bezpieczeństwo za kierownicą, prawa jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu jego ważności, chyba że wniosek jest poparty opinią uprawnionego lekarza oraz, w razie konieczności, pod warunkiem przeprowadzania regularnych kontroli stanu zdrowia.

ZAŁĄCZNIK IV

MINIMALNE STANDARDY OBOWIĄZUJĄCE OSOBY PRZEPROWADZAJĄCE CZĘŚĆ PRAKTYCZNĄ EGZAMINU NA PRAWO JAZDY

1. **Zakres kompetencji wymaganych od egzaminatora prawa jazdy**
 - 1) Osoba uprawniona do dokonywania praktycznej oceny umiejętności kandydata w zakresie kierowania pojazdem mechanicznym musi posiadać wiedzę, umiejętności i orientację w odniesieniu do zagadnień wymienionych w pkt 1 ppkt 2–6.
 - 2) Egzaminator musi posiadać kompetencje, których zakres pozwala na ocenę umiejętności kandydata ubiegającego się o uprawnienia kategorii odpowiadającej odbywanemu egzaminowi na prawo jazdy.
 - 3) Wiedza i orientacja w zakresie kierowania pojazdami i dokonywania oceny:
 - a) teoria zachowania podczas jazdy;
 - b) dostrzeganie zagrożeń i unikanie wypadków;
 - c) program kursu, na którym opierają się kryteria oceny podczas egzaminu na prawo jazdy;
 - d) wymogi egzaminu na prawo jazdy;
 - e) odpowiednie przepisy z dziedziny ruchu drogowego, w tym odpowiednie prawodawstwo unijne oraz ustawodawstwo krajowe, jak i wytyczne interpretacji przepisów;
 - f) teoria i techniki dokonywania oceny;
 - g) jazda defensywna.
 - 4) Umiejętności dokonywania oceny:
 - a) zdolność dokładnego obserwowania, kontrolowania i oceniania całokształtu zachowań kandydata, a w szczególności:
 - b) poprawne i kompleksowe rozpoznawanie sytuacji niebezpiecznych;
 - c) trafna ocena przyczyn i prawdopodobnych skutków takich sytuacji;
 - d) osiągnięcie kompetencji oraz rozpoznawanie błędów;
 - e) konsekwentne przestrzeganie jednolitych kryteriów oceny;
 - f) szybkie przyswajanie informacji oraz określanie informacji najważniejszych;
 - g) przewidywanie, diagnozowanie potencjalnych problemów oraz opracowywanie strategii ich rozwiązywania;
 - h) sprawne przekazywanie konstruktywnej oceny i komentarzy.

- 5) Własne umiejętności w zakresie kierowania pojazdami:
- Osoba uprawniona do przeprowadzania egzaminu praktycznego na daną kategorię prawa jazdy musi sama prezentować stale wysoki poziom umiejętności w zakresie kierowania pojazdem silnikowym danego typu.
- 6) Jakość usługi:
- a) ustalenie, czego kandydat może spodziewać się podczas egzaminu, i przekazanie mu tej informacji;
 - b) jasne wyrażanie się, przy użyciu treści, stylu i języka odpowiednio dobranego do słuchaczy oraz sytuacji, a także odpowiadanie na pytania kandydatów;
 - c) jasne informowanie o wynikach egzaminu wraz z komentarzem;
 - d) odnoszenie się do kandydatów z szacunkiem, bez wyróżniania ani dyskryminowania kogokolwiek.
- 7) Wiedza na temat technicznego wyposażenia pojazdu i mechaniki ruchu:
- a) wiedza na temat technicznego wyposażenia, np. układu kierowniczego, opon, hamulców, świateł, zwłaszcza w przypadku motocykli i samochodów ciężarowych;
 - b) zasady bezpieczeństwa dotyczące ładunku;
 - c) znajomość mechaniki ruchu pojazdu (prędkość, tarcie, dynamika, energia itp.).
- 8) Kierowanie pojazdem w sposób ekonomiczny pod względem zużycia paliwa/energii oraz przyjazny środowisku.

2. Warunki ogólne

- 1) Egzaminator prawa jazdy kategorii B:
- a) musi posiadać prawo jazdy kategorii B od co najmniej 3 lat; b)
 - b) musi mieć ukończone 23 lata;
 - c) musi uzyskać kwalifikacje podstawowe, o których mowa w pkt 3 niniejszego załącznika, a następnie odbyć cykl kontroli w zakresie zapewnienia jakości oraz uczestniczyć w szkoleniach okresowych, zgodnie z pkt 4 niniejszego załącznika;
 - d) musi posiadać wykształcenie zawodowe pozwalające na uzyskanie co najmniej poziomu 3 według Międzynarodowej Standardowej Klasyfikacji Kształcenia (ISCED)¹⁸;
 - e) nie może równocześnie wykonywać działalności zarobkowej jako instruktor nauki jazdy w szkole nauki jazdy.

¹⁸ [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_Standard_Classification_of_Education_\(ISCED\)#Implementation_of_ISCED_2011_.28levels_of_education.29](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_Standard_Classification_of_Education_(ISCED)#Implementation_of_ISCED_2011_.28levels_of_education.29)

- 2) Egzaminator prawa jazdy innych kategorii:
- a) musi posiadać prawo jazdy odpowiedniej kategorii lub równoważny zakres wiedzy uzyskany dzięki odpowiednim kwalifikacjom zawodowym;
 - b) musi uzyskać kwalifikacje podstawowe, o których mowa w pkt 3 niniejszego załącznika, a następnie odbyć cykl kontroli w zakresie zapewnienia jakości oraz uczestniczyć w szkoleniach okresowych, zgodnie z pkt 4 niniejszego załącznika;
 - c) musi być wykwalifikowanym egzaminatorem prawa jazdy kategorii B od co najmniej 3 lat; okres ten może nie być egzekwowany, o ile dany egzaminator jest w stanie wykazać, że:
 - (i) od co najmniej 5 lat kieruje pojazdami danej kategorii, lub
 - (ii) jego praktyczne i teoretyczne umiejętności kierowania pojazdami uzyskały ocenę wyższą niż ta, która wymagana jest dla uzyskania prawa jazdy, co czyni tym samym wyżej wspomniany wymóg niepotrzebnym;
 - d) musi posiadać wykształcenie zawodowe pozwalające na uzyskanie co najmniej poziomu 3 według Międzynarodowej Standardowej Klasyfikacji Kształcenia (ISCED);
 - e) nie może równocześnie wykonywać działalności zarobkowej jako instruktor nauki jazdy w szkole nauki jazdy.
- 3) Równoważności
- a) Państwa członkowskie mogą przyznać egzaminatorowi uprawnienia do przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy kategorii AM, A1, A2 oraz A, jeśli zdobył on kwalifikacje podstawowe, o których mowa w pkt 3, w zakresie jednej z wymienionych kategorii.
 - b) Państwa członkowskie mogą przyznać egzaminatorowi uprawnienia do przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy kategorii C1, C, D1 oraz D, jeśli zdobył on kwalifikacje podstawowe, o których mowa w pkt 3, w zakresie jednej z wymienionych kategorii.
 - c) Państwa członkowskie mogą przyznać egzaminatorowi uprawnienia do przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy kategorii BE, C1E, CE, D1E oraz DE, jeśli zdobył on kwalifikacje podstawowe, o których mowa w pkt 3, w zakresie jednej z wymienionych kategorii.

3. **Zdobywanie kwalifikacji podstawowych**

1) Szkolenie podstawowe

- a) Uprawnienia do przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy mogą być przyznane dopiero po pomyślnym ukończeniu przez daną osobę takiego programu szkoleń, jaki państwo członkowskie określi jako wystarczający do osiągnięcia kompetencji wymienionych w pkt 1.
- b) Państwa członkowskie muszą określić, czy zakres danego programu szkoleń pozwala na przyznanie uprawnień do przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy na jedną kategorię czy też na większą liczbę kategorii.

2) Egzaminy

- a) Uprawnienia do przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy mogą być przyznane dopiero po wykazaniu przez daną osobę, że w stopniu zadowalającym posiada wiedzę, umiejętności, orientację oraz zdolności w zakresie zagadnień wymienionych w pkt 1.
- b) Państwa członkowskie kierują przebiegiem egzaminów, które mają należycie – z pedagogicznego punktu widzenia – ocenić kompetencje danej osoby, jak określono w pkt 1, a zwłaszcza w pkt 1 ppkt 4. Proces egzaminacyjny musi spełniać kryteria dostępności¹⁹ oraz obejmować część teoretyczną i część praktyczną. W stosownych przypadkach ocena może opierać się na testach komputerowych. Określenie szczegółów co do rodzaju oraz długości jakichkolwiek testów i sprawdzianów wchodzących w skład egzaminów pozostaje w gestii poszczególnych państw członkowskich.
- c) Państwa członkowskie muszą określić, czy zakres danego egzaminu pozwala na przyznanie uprawnień do przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy na jedną kategorię czy też na większą liczbę kategorii.

4. **Zapewnienie jakości i szkolenia okresowe**

1) Zapewnienie jakości

- a) Państwa członkowskie wdrażają takie procedury kontroli nad zapewnieniem jakości, jakie pozwolą na utrzymanie standardów obowiązujących egzaminatorów prawa jazdy.
- b) Procedury kontroli nad zapewnieniem jakości muszą obejmować nadzór nad egzaminatorami w trakcie pracy, ich dalsze szkolenie oraz przedłużanie ważności uprawnień, ich stały rozwój zawodowy, a także okresowy przegląd wyników przeprowadzonych przez nich egzaminów na prawo jazdy.

¹⁹ Zgodnie z wymogami w zakresie dostępności określonymi w europejskim akcie w sprawie dostępności (dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wymogów dostępności produktów i usług).

- c) Państwa członkowskie muszą zapewnić, aby każdy egzaminator podlegał rocznemu nadzorowi w ramach procedur kontroli nad zapewnieniem jakości, które wymieniono w pkt 4 ppkt 1 lit. b). Ponadto państwa członkowskie muszą dopilnować, aby każdy egzaminator poddawany był co 5 lat inspekcji w trakcie przeprowadzania egzaminu; łączny czas inspekcji wynosi co najmniej pół dnia, co pozwala na obserwację kilku egzaminów. W przypadku zdiagnozowaniu problemów podejmuje się działania naprawcze. Osoba sprawująca nadzór musi posiadać stosowne po temu uprawnienia nadane przez państwo członkowskie.
- d) Państwa członkowskie mogą wprowadzić zasadę, że jeśli egzaminator uprawniony do przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy na więcej niż jedną kategorię przejdzie nadzór w zakresie egzaminów na jedną kategorię, nie musi być poddawany nadzorowi w innych kategoriach.
- e) Praca egzaminatorów musi być monitorowana i nadzorowana przez organ uprawniony przez państwo członkowskie, tak aby zapewnić właściwy i spójny system oceny.

2) Szkolenie okresowe

- a) Państwa członkowskie dopilnowują, by zachowanie uprawnień przez egzaminatorów prawa jazdy, bez względu na liczbę kategorii posiadanych uprawnień, wiązało się z odbyciem przez te osoby:
 - (i) minimalnego regularnego szkolenia okresowego trwającego w sumie cztery dni w okresie dwóch lat w celu:
 - utrzymania i odświeżenia koniecznej wiedzy oraz umiejętności przeprowadzania egzaminów;
 - [...] rozwijania nowych kompetencji, istotnych w kontekście wykonywania ich zawodu;
 - zapewnienia utrzymania przez nie sprawiedliwych i jednolitych kryteriów przeprowadzania egzaminów;
 - (ii) minimalnego szkolenia okresowego trwającego w sumie co najmniej pięć dni w okresie pięciu lat w celu rozwijania i utrzymania niezbędnych umiejętności praktycznych w zakresie kierowania pojazdami.
- b) Państwa członkowskie stosują właściwe środki, by tym egzaminatorom, którzy w świetle wdrożonego systemu kontroli nad zapewnieniem jakości wykazują poważne niedociągnięcia, zapewnić możliwie szybko odpowiednie szkolenie.
- c) Szkolenia okresowe mogą przyjąć formę wykładu, lekcji, nauczania konwencjonalnego lub wspomagane elektronicznie, oraz mogą odbywać się indywidualnie lub grupowo. Mogą obejmować przedłużenie ważności uprawnień w stopniu, jaki państwa członkowskie uznają za odpowiedni.

- d) Państwa członkowskie mogą wprowadzić zasadę, że jeśli egzaminator uprawniony do przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy na więcej niż jedną kategorię przejdzie szkolenia okresowe w zakresie egzaminów na jedną kategorię, nie musi być poddawany szkoleniom okresowym w innych kategoriach, o ile spełniony jest wymóg określony w pkt 4 ppkt 2 lit. e).
- e) Egzaminator, który nie przeprowadzał egzaminów na daną kategorię przez ostatnie 24 miesiące, może uzyskać pozwolenie na przeprowadzanie egzaminów na prawo jazdy na tę kategorię, pod warunkiem że przejdzie odpowiednią weryfikację kwalifikacji. Weryfikacja taka może się odbyć w ramach szkoleń określonych w pkt 4 ppkt 2 lit. a).

5. **Prawa nabyte**

- 1) Państwa członkowskie mogą zezwolić osobom, które uzyskały uprawnienia do przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy bezpośrednio przed dniem 19 stycznia 2013 r., na dalsze przeprowadzanie tych egzaminów, mimo że nie uzyskały one swoich uprawnień zgodnie z warunkami ogólnymi określonymi w pkt 2 lub procedurą nabywania kwalifikacji podstawowych określoną w pkt 3.
- 2) Tacy egzaminatorzy podlegają jednak zwykłym procedurom nadzoru oraz kontroli nad zapewnieniem jakości określonym w pkt 4.

ZAŁĄCZNIK V

MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE SZKOLENIA I EGZAMINOWANIA KIEROWCÓW W ZAKRESIE KIEROWANIA ZESPOŁAMI POJAZDÓW, SAMOCHODAMI KEMPINGOWYMI I CIĘŻKIMI SAMOCHODAMI SANITARNYMI, O KTÓRYCH MOWA W ART. 6 UST. 1 LIT. C) TIRET DRUGIE AKAPIT DRUGI

1. Państwa członkowskie wprowadzają środki niezbędne do:
 - a) zatwierdzenia i nadzorowania szkoleń przewidzianych w art. 10 ust. 1 lit. d) lub
 - b) zorganizowania egzaminu umiejętności i zachowań przewidzianego w art. 10 ust. 1 lit. d).

A. Zespoły pojazdów

1. Czas trwania szkolenia kierowców wynosi co najmniej 7 godzin.
2. Tematyka szkolenia kierowców

Szkolenie kierowców obejmuje swym zakresem wiedzę, umiejętności i zachowania opisane w załączniku II pkt 2 i 7. Szczególną uwagę należy zwrócić na mechanikę ruchu pojazdów, kryteria bezpieczeństwa, pojazd ciągnący i przyczepę (mechanizm sprzęgający), bezpieczeństwo ładunku oraz urządzenia zabezpieczające.

Praktyczna część szkolenia obejmuje swym zakresem następujące manewry: przyspieszanie, zwalnianie, cofanie, hamowanie, długość drogi hamowania, zmiana pasa ruchu, hamowanie awaryjne i manewr uniku, stabilizacja toru jazdy przyczepy, rozprzęganie przyczepy i jej ponowne sprzęganie z pojazdem silnikowym, parkowanie.

Każdy uczestnik szkolenia musi wykonać część praktyczną oraz zaprezentować na drogach publicznych swoje umiejętności i zachowania.

Zespoły pojazdów używane do szkolenia muszą należeć do tej samej kategorii co kategoria prawa jazdy, o jaką ubiegają się jego uczestnicy.

3. Czas trwania i tematyka egzaminu umiejętności i zachowań

Czas trwania egzaminu oraz pokonana odległość muszą pozwalać na ocenę umiejętności i zachowań określonych w pkt 2.

B. Samochody kempingowe i ciężkie samochody sanitarne

1. Czas trwania szkolenia kierowców wynosi co najmniej 7 godzin i może być ono organizowane na drogach publicznych lub na obwodzie zamkniętym.
2. Tematyka szkolenia kierowców

Szkolenie kierowców obejmuje wiedzę, umiejętności i zachowania opisane w załączniku II pkt 2 i, jeżeli chodzi o zastosowanie do kategorii C1, pkt 8. Szczególną uwagę należy zwrócić na dynamikę ruchu pojazdów, kryteria bezpieczeństwa, bezpieczne ładowanie oraz urządzenia zabezpieczające.

Praktyczna część szkolenia obejmuje swym zakresem następujące manewry: przyspieszanie, zwalnianie, cofanie, hamowanie, długość drogi hamowania, zmiana pasa ruchu, hamowanie awaryjne i manewr uniku, parkowanie.

Pojazdy wykorzystywane do szkolenia muszą należeć do tej samej kategorii co kategoria prawa jazdy, o jaką ubiegają się jego uczestnicy.

3. Czas trwania i tematyka egzaminu umiejętności i zachowań

Czas trwania egzaminu oraz pokonana odległość muszą pozwalać na ocenę umiejętności i zachowań określonych w pkt 2.

ZAŁĄCZNIK VI

MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE SZKOLENIA I EGZAMINOWANIA KIEROWCÓW W ZAKRESIE KIEROWANIA MOTOCYKLAMI KATEGORII A (STOPNIOWY DOSTĘP)

1. Państwa członkowskie wprowadzają środki niezbędne do:
 - a) zatwierdzenia i nadzorowania szkoleń przewidzianych w art. 10 ust. 1 lit. c); lub
 - b) zorganizowania egzaminu umiejętności i zachowań przewidzianego w art. 10 ust. 1 lit. c).

2. Czas trwania szkolenia kierowców wynosi co najmniej 7 godzin.

3. Tematyka szkolenia kierowców

Szkolenie kierowców obejmuje swym zakresem wszystkie zagadnienia wymienione w załączniku II pkt 6.

Każdy uczestnik szkolenia musi wykonać część praktyczną oraz zaprezentować na drogach publicznych swoje umiejętności i zachowania.

Motocykle wykorzystywane do szkolenia muszą należeć do tej samej kategorii co kategoria prawa jazdy, o jaką ubiegają się jego uczestnicy.

4. Czas trwania i tematyka egzaminu umiejętności i zachowań

Czas trwania egzaminu oraz pokonana odległość muszą pozwalać na ocenę umiejętności i zachowań określonych w pkt 3 niniejszego załącznika.
