

DYREKTYWY

DYREKTYWA KOMISJI 2014/85/UE

z dnia 1 lipca 2014 r.

zmieniająca dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw jazdy

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy⁽¹⁾, w szczególności jej art. 8,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W Unii wprowadzono istotne ulepszenia w zakresie bezpieczeństwa w tunelach, w tym na mocy dyrektywy 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽²⁾. Aby w pełni zagwarantować skuteczność tych ulepszeń, należy zapewnić, aby kierowcy znali i rozumieli zasady bezpiecznej jazdy w tunelach i stosowali je do swojego zachowania w ruchu drogowym. Wymagania dotyczące egzaminów teoretycznych i praktycznych określone w dyrektywie Rady 91/439/EWG⁽³⁾ zostały zatem odpowiednio zmienione dyrektywą Komisji 2008/65/WE⁽⁴⁾ i należy również zmienić wymagania określone w przekształconej dyrektywie 2006/126/WE.
- (2) Od czasu przyjęcia dyrektywy 2006/126/WE dokonano znacznych postępów w zakresie wiedzy naukowej na temat stanu zdrowia mającego wpływ na zdolność do kierowania pojazdami, w szczególności jeśli chodzi o oszacowanie zarówno związanego ze stanem zdrowia ryzyka dla bezpieczeństwa drogowego, jak i skuteczności leczenia pod kątem zapobiegania wspomnianemu ryzyku. Liczne analizy i badania naukowe, które niedawno udostępniono, potwierdzają, że obturacyjny bezdech podczas snu jest jednym z największych czynników ryzyka dla wypadków samochodowych. W związku z tym choroba ta nie powinna być dłużej pomijana w kontekście unijnego prawodawstwa dotyczącego praw jazdy.
- (3) Należy zatem zmienić dyrektywę 2006/126/WE w celu dostosowania jej załącznika III do postępu naukowego i technicznego.
- (4) Wykryto błędy redakcyjne w załączniku II do dyrektywy 2006/126/WE po wprowadzeniu do niego zmian dyrektywą Komisji 2012/36/UE⁽⁵⁾. Należy je poprawić.
- (5) Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną państw członkowskich i Komisji z dnia 28 września 2011 r. dotyczącą dokumentów wyjaśniających⁽⁶⁾ państwa członkowskie zobowiązały się do złożenia, w uzasadnionych przypadkach, wraz z powiadomieniem o środkach transpozycji, jednego lub więcej dokumentów wyjaśniających relacje między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów transpozycyjnych.
- (6) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią Komitetu ds. Praw Jazdy,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W załącznikach II i III do dyrektywy 2006/126/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

⁽¹⁾ Dz.U. L 403 z 30.12.2006, s. 18.

⁽²⁾ Dyrektywa 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej (Dz.U. L 167 z 30.4.2004, s. 39).

⁽³⁾ Dyrektywa Rady 91/439/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie praw jazdy (Dz.U. L 237 z 24.8.1991, s. 1).

⁽⁴⁾ Dyrektywa Komisji 2008/65/WE z dnia 27 czerwca 2008 r. zmieniająca dyrektywę 91/439/EWG w sprawie praw jazdy (Dz.U. L 168 z 28.6.2008, s. 36).

⁽⁵⁾ Dyrektywa Komisji 2012/36/UE z dnia 19 listopada 2012 r. zmieniająca dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw jazdy (Dz.U. L 321 z 20.11.2012, s. 54).

⁽⁶⁾ Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.

Artykuł 2

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia 31 grudnia 2015 r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia 31 grudnia 2015 r.

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

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

Artykuł 3

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

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 1 lipca 2014 r.

*W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,
Siim KALLAS
Wiceprzewodniczący*

ZAŁĄCZNIK

1. W załączniku II do dyrektywy 2006/126/WE wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 2.1.3 otrzymuje brzmienie:

„2.1.3 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 szczególności ze zmianą tych warunków w zależności od pogody i pory dnia lub nocy,
- właściwości różnych typów dróg i związane z tym obowiązujące wymagania,
- bezpieczna jazda w tunelach drogowych;”;

b) pkt 5.1.3 otrzymuje brzmienie:

„5.1.3. Przepisy szczegółowe dotyczące pojazdów kategorii C, CE, D i DE

Państwa członkowskie mogą zdecydować o nieodnotowywaniu w prawie jazdy upoważniającym do prowadzenia pojazdów kategorii C, CE, D lub DE ograniczenia dotyczącego pojazdów z przekładnią automatyczną, o którym mowa w pkt 5.1.2, gdy osoba ubiegająca się o prawo jazdy posiada już prawo jazdy uzyskane na pojeździe z ręczną przekładnią dla co najmniej jednej z następujących kategorii: B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 lub D1E, a także wykonała czynności opisane w pkt 8.4 podczas egzaminu umiejętności i zachowań.”;

c) pkt 6.3.8 otrzymuje brzmienie:

„6.3.8. Specjalne cechy drogi (jeżeli dostępne): ronda; przejazdy w poziomie szyn; przystanki tramwajowe lub autobusowe; przejścia dla pieszych; jazda pod górę i z góry na długich odcinkach; tunele;”;

d) pkt 7.4.8 otrzymuje brzmienie:

„7.4.8. Specjalne cechy drogi (jeżeli dostępne): ronda; przejazdy w poziomie szyn; przystanki tramwajowe lub autobusowe; przejścia dla pieszych; jazda pod górę i z góry na długich odcinkach; tunele;”;

e) pkt 8.3.8 otrzymuje brzmienie:

„8.3.8. Specjalne cechy drogi (jeżeli dostępne): ronda; przejazdy w poziomie szyn; przystanki tramwajowe lub autobusowe; przejścia dla pieszych; jazda pod górę i z góry na długich odcinkach; tunele;”.

2. W załączniku III do dyrektywy 2006/126/WE sekcja 11 („SCHORZENIA NEUROLOGICZNE”) otrzymuje brzmienie:

„SCHORZENIA NEUROLOGICZNE I OBTURACYJNY BEZDECH PODCZAS SNU

SCHORZENIA NEUROLOGICZNE

11.1. Praw jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu ich ważności w przypadku osób ubiegających się o nie bądź kierowców cierpiących na poważne schorzenie neurologiczne, o ile do wniosku nie załączono opinii upoważnionego lekarza.

Zaburzenia neurologiczne związane z chorobami czy interwencją chirurgiczną skutkującą uszkodzeniem ośrodkowego lub obwodowego układu nerwowego, prowadzącym do niedoborów czuciowych czy motorycznych oraz zakłócenia równowagi i koordynacji, muszą zostać odpowiednio rozpatrzone w zakresie skutków czynnościowych 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 PODCZAS SNU

11.2. W poniższych punktach obturacyjny bezdech podczas snu w postaci umiarkowanej odpowiada liczbie epizodów zatrzymania lub spłylenia oddychania na godzinę (wskaźnik AHI) wynoszącej między 15 a 29, a obturacyjny bezdech podczas snu w postaci ciężkiej odpowiada AHI równemu lub przekraczającemu 30, przy czym w obu przypadkach występuje nadmierna senność dzienna.

11.3. Osoby ubiegające się o prawo jazdy lub kierowcy, u których podejrzewa się obturacyjny bezdech podczas snu w postaci umiarkowanej lub ciężkiej powinni być kierowani na dalsze specjalistyczne badania lekarskie przed wydaniem lub przedłużeniem ważności prawa jazdy. Można zalecić im rezygnację z kierowania pojazdami do chwili potwierdzenia diagnozy.

-
- 11.4. Prawa jazdy można wydawać osobom ubiegającym się o prawo jazdy lub kierowcom cierpiącym na obturacyjny bezdech podczas snu 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 opinię upoważnionego lekarza.
- 11.5. Osoby ubiegające się o prawo jazdy lub kierowcy, którzy leczą się z powodu obturacyjnego bezdechu podczas snu w postaci umiarkowanej lub ciężkiej, mają obowiązek przechodzenia okresowych badań lekarskich 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.”.
-