



2025/2205

5.11.2025

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2025/2205

z dnia 22 października 2025 r.

w sprawie praw jazdy, zmieniająca rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 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-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W 2017 r. na Malcie nieformalna Rada ds. Transportu uzgodniła, że utrzymująca się wysoka liczba ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń w wypadkach drogowych to poważny problem społeczny, i wyznaczyła cel polegający na zmniejszeniu o połowę liczby poważnych obrażeń w Unii do 2030 r. W oświadczeniu z Valletty w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego przyjętym przez unijnych ministrów transportu w dniu 29 marca 2017 r. wezwano Komisję do przygotowania wzmocnionej unijnej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego i ram prawnych na dziesięciolecie rozpoczynające się w 2020 r., w których mieściłby się ambitny długoterminowy cel polegający na sprowadzeniu do 2050 r. niemalże do zera liczby ofiar śmiertelnych dzięki lepszej ochronie użytkowników dróg, w szczególności tych najbardziej zagrożonych, którzy najczęściej padają ofiarą wypadków drogowych. Wysiłki, które dotychczas podjęły organy publiczne, poskutkowały zmniejszeniem liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych z poziomu 51 400 w 2001 r. do 19 800 w 2021 r. Nie osiągnięto jednak unijnego celu polegającego na ograniczeniu liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o 75 % w latach 2001–2020, a po postępach poczynionych w pierwszym dziesięcioleciu, kiedy to zredukowano tę liczbę o połowę, nastąpiła późniejsza stagnacja. Unia dąży do tego, by do 2050 r. sprowadzić liczbę ofiar wypadków drogowych jak najbliżej zera. W komunikacie Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 9 grudnia 2020 r. zatytułowanym „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości” (zwanym dalej „strategią na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności”) przedstawiono związaną z tym celem strategię „wizji zero”.
- (2) Zasady dotyczące praw jazdy należą do najważniejszych elementów wspólnej polityki transportowej, przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i usprawniają swobodny przepływ osób osiedlających się w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie, które wydało prawo jazdy. Z uwagi na znaczenie, jakie osiągnęły indywidualne środki transportu, posiadanie prawa jazdy należy uznać za uznawanego przez przyjmujące państwo członkowskie wspiera i ułatwia swobodny przepływ osób i realizację swobody przedsiębiorczości. Podobnie każde bezprawne uzyskanie takiego dokumentu lub uprawnień do kierowania pojazdami lub utrata uzyskanego zgodnie z prawem prawa jazdy w wyniku złamania prawa ma wpływ nie tylko na państwo członkowskie, w którym popełniono takie naruszenia, ale także na bezpieczeństwo ruchu drogowego w całej Unii.

⁽¹⁾ Dz.U. C 293 z 18.8.2023, s. 133.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 28 lutego 2024 r. (Dz.U. C, C/2025/1355, 17.3.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1355/oj>) oraz stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 29 września 2025 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym). Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 21 października 2025 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

- (3) Ramy ustanowione dyrektywą 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽³⁾ należy zaktualizować, aby były dostosowane do nowych czasów, zrównoważone, sprzyjające włączeniu społecznemu, inteligentne i odporne. Powinny one uwzględniać konieczność ograniczenia emisji pochodzących z transportu i zużycia energii przez transport, również poprzez zwiększone wykorzystanie pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, cyfryzację, tendencje demograficzne i rozwój technologiczny, by wzmacniać konkurencyjność unijnej gospodarki. W szczególności większa masa niektórych pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi w porównaniu z pojazdami konwencjonalnymi powinna znaleźć odzwierciedlenie w definicjach poszczególnych kategorii praw jazdy. Ważne jest uproszczenie i cyfryzacja procedur administracyjnych, aby wyeliminować wciąż istniejące bariery, takie jak obciążenia administracyjne, dla swobodnego przepływu kierowców osiedlających się w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie, które wydało prawo jazdy. Zharmonizowane ramy dotyczące unijnych norm dla praw jazdy powinny obejmować zarówno fizyczne prawa jazdy, jak i cyfrowe prawa jazdy (zwane dalej „elektronicznymi prawami jazdy”), oraz zapewniać ich wzajemne uznawanie, jeżeli zostały prawidłowo wydane zgodnie z niniejszą dyrektywą.
- (4) Wspólnota Europejska wprowadziła pierwszy „wspólnotowy wzór” fizycznego prawa jazdy w dniu 4 grudnia 1980 r. Od tego czasu zasady dotyczące wspólnotowego wzoru stały się podstawą dla utworzenia najbardziej zaawansowanych na świecie struktur służących wydawaniu praw jazdy, obejmujących ponad 250 mln kierowców. Niniejsza dyrektywa powinna zatem opierać się na zgromadzonych doświadczeniach i praktyce oraz ustanawiać zharmonizowane zasady dotyczące unijnych norm dla fizycznych praw jazdy. Wydawane w Unii fizyczne prawa jazdy powinny w szczególności zapewniać wysoki poziom ochrony przed oszustwami i fałszerstwami za pomocą środków zapobiegających fałszerstwom, a także umożliwiać umieszczenie w nich mikroprocesorów i kodów QR.
- (5) Przetwarzanie danych osobowych w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy powinno być zgodne z ramami ochrony danych w Unii, w szczególności z dyrektywą 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁴⁾, rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 ⁽⁵⁾ oraz dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/680 ⁽⁶⁾.
- (6) Niniejsza dyrektywa ustanawia podstawę prawną dla przechowywania obowiązkowego zbioru danych osobowych w fizycznych prawach jazdy i ich mikroprocesorach lub kodach QR oraz w elektronicznych prawach jazdy do celów udowodnienia i weryfikacji uprawnień danej osoby do kierowania pojazdami oraz jej tożsamości, aby zagwarantować wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej Unii. Dane te powinny być ograniczone do tego, co jest niezbędne, aby wykazać uprawnienia danej osoby do kierowania pojazdami, ustalić jej tożsamość oraz zweryfikować jej uprawnienia do kierowania pojazdami i tożsamość. Przechowywanie i innego rodzaju przetwarzanie tych danych musi być zgodne w szczególności z art. 6 ust. 1 lit. e), a w odniesieniu do danych biometrycznych – z art. 9 ust. 2 lit. g) rozporządzenia (UE) 2016/679. W niniejszej dyrektywie przewidziano również dodatkowe zabezpieczenia służące zapewnieniu ochrony danych osobowych ujawnionych weryfikatorowi podczas procesu weryfikacji i zatrzymanych przez niego. W szczególności weryfikator powinien mieć możliwość zatrzymywania takich danych tylko wtedy, gdy upoważnia go do tego prawo Unii lub prawo krajowe. Na przykład funkcjonariusz policji może być upoważniony do zamieszczenia danych zawartych w prawie jazdy w protokole policyjnym, a wypożyczalnia może być upoważniona do wpisania danych zawartych w prawie jazdy do umowy najmu pojazdu.
- (7) Aby zapewnić jasność prawa i zagwarantować płynne przejście między dyrektywą 2006/126/WE a niniejszą dyrektywą, państwa członkowskie powinny mieć możliwość przechowywania dodatkowych danych osobowych w mikroprocesorze, jeżeli taką możliwość przewiduje prawo krajowe zgodne z rozporządzeniem (UE) 2016/679. Niniejsza dyrektywa nie stanowi jednak samodzielnej podstawy prawnej do umieszczania takich dodatkowych danych.

⁽³⁾ Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (Dz.U. L 403 z 30.12.2006, s. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj>).

⁽⁴⁾ Dyrektywa 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 2002 r. dotycząca przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej (Dz.U. L 201 z 31.7.2002, s. 37, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj>).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1, <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

⁽⁶⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/680 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez właściwe organy do celów zapobiegania przestępczości, prowadzenia postępowań przygotowawczych, wykrywania i ścigania czynów zabronionych i wykonywania kar, w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchyłająca decyzję ramową Rady 2008/977/WSiSW (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 89, <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/680/oj>).

- (8) Kod QR, który ma wprowadzić niniejsza dyrektywa, powinien natomiast pozwalać na weryfikację autentyczności informacji zawartych w fizycznym prawie jazdy. Nie powinien on jednak umożliwiać przechowywania informacji dodatkowych w stosunku do tych zawartych w fizycznym prawie jazdy.
- (9) Niniejsza dyrektywa nie stanowi podstawy prawnej do utworzenia lub prowadzenia na szczeblu krajowym baz danych do celów przechowywania danych biometrycznych w państwach członkowskich, gdyż jest to kwestia regulowana przez prawo krajowe, które musi być zgodne z prawem Unii dotyczącym ochrony danych. Niniejsza dyrektywa nie stanowi ponadto podstawy prawnej do utworzenia lub prowadzenia scentralizowanej bazy danych biometrycznych na szczeblu Unii.
- (10) Transformacja cyfrowa jest jednym z priorytetów Unii. W przypadku transportu drogowego przyczynia się ona do usuwania utrzymujących się barier administracyjnych dla swobodnego przepływu osób, takich jak bariery związane z czasem potrzebnym na wydawanie fizycznych praw jazdy. W związku z tym należy ustanowić odrębną unijną normę dla elektronicznych praw jazdy wydawanych w Unii. Aby ułatwić cyfryzację, domyślnym formatem praw jazdy wydawanych wnioskodawcom ze skutkiem od dnia, w którym upływają 54 miesiące od daty przyjęcia pierwszego z aktów wykonawczych niezbędnych do wprowadzenia elektronicznych praw jazdy, powinien być format elektroniczny, bez uszczerbku dla prawa wnioskodawcy do otrzymania jednocześnie, w ramach jednego i tego samego wniosku, prawa jazdy w formie fizycznej albo w obu tych formatach. Państwa członkowskie mają możliwość wydawania elektronicznych praw jazdy przed dniem, w którym format elektroniczny stanie się formatem domyślnym.
- (11) Zgodnie z dążeniem do tego, by w transformacji cyfrowej nikt nie był pomijany, które wyrażono w przyjętej w 2023 r. Europejskiej deklaracji praw i zasad cyfrowych w cyfrowej dekadzie, obywatele muszą zachować prawo do złożenia wniosku o wydanie prawa jazdy w formie fizycznej oprócz prawa jazdy w formie elektronicznej. W związku z tym jeżeli wnioskodawca posiada już prawo jazdy danego państwa członkowskiego w formie elektronicznej, które potwierdza jego uprawnienia do kierowania pojazdami, to na jego wniosek to państwo członkowskie powinno wydać mu prawo jazdy w formie fizycznej, bez zbędnej zwłoki i co do zasady w ciągu trzech tygodni. Ponadto w pilnych sytuacjach, w których opóźnione otrzymanie fizycznego prawa jazdy prowadziłoby do nieproporcjonalnej szkody dla wnioskodawcy, zachęca się państwa członkowskie do zapewnienia możliwości zastosowania procedury nadzwyczajnej, w ramach której fizyczne prawo jazdy byłoby wydawane w ciągu kilku dni za proporcjonalnie podwyższoną opłatą administracyjną.
- (12) Elektroniczne prawo jazdy powinno zawierać nie tylko informacje umieszczone na fizycznym prawie jazdy, ale także informacje pozwalające na weryfikację autentyczności tych danych. Należy jednak zapewnić, aby także podczas weryfikacji ilość udostępnianych danych osobowych ograniczała się do tego, co byłoby odnotowane w fizycznym prawie jazdy i co jest ściśle niezbędne do weryfikacji autentyczności takich danych. Ponadto dane niezbędne do weryfikacji nie powinny być zatrzymywane po przeprowadzeniu weryfikacji, chyba że zezwala na to prawo unijne lub krajowe. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby fizyczne prawo jazdy i elektroniczne prawo jazdy wydane tej samej osobie były równoważne, jeżeli chodzi o uprawnienia i warunki, na których dana osoba jest uprawniona do kierowania pojazdami, oraz o ich okres ważności administracyjnej, określony w niniejszej dyrektywie.
- (13) Państwa członkowskie są uprawnione do ustanawiania własnych przepisów krajowych przewidujących konieczność uiszczenia opłaty za wydanie prawa jazdy. Powinny jednak zachować należytą staranność, aby nie wpływać na swobodę wyboru obywateli w odniesieniu do formatów prawa jazdy poprzez ustanowienie nieproporcjonalnych opłat administracyjnych bezzasadnie faworyzujących jeden z formatów na niekorzyść drugiego.
- (14) Państwa członkowskie powinny współpracować w dążeniu do ogólnoświatowego stosowania i wzajemnego uznawania elektronicznych praw jazdy. Może to pociągać za sobą zmiany w Konwencji międzynarodowej dotyczącej ruchu samochodowego z dnia 24 kwietnia 1926 r., Konwencji o ruchu drogowym sporządzonej w Genewie dnia 19 września 1949 r. oraz Konwencji o ruchu drogowym sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r. Komisja jest w najlepszej sytuacji, by udzielić państwom członkowskim pomocy w tym zakresie, w szczególności w odniesieniu do warunków zapewniających interoperacyjność, a zatem umożliwiających powszechne uznawanie unijnych elektronicznych praw jazdy. Jako pierwszy krok w tym kierunku Komisja powinna, przyjmując akty wykonawcze w sprawie elektronicznych praw jazdy, uwzględnić aktualną sytuację w tym zakresie w państwach trzecich.
- (15) W strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności przedstawiono sposób, w jaki Unia może znacznie poprawić zrównoważony charakter mobilności i transportu. Emisje z sektora transportu drogowego obejmują emisje gazów cieplarnianych, zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz mikrodrobin plastiku powstałych w wyniku zużywania się opon i dróg. Ilość emisji, które mogą mieć negatywny wpływ na środowisko i zdrowie ludzi, jest uzależniona od stylu jazdy. W związku z tym egzaminy na prawo jazdy powinny gwarantować, że szkolenie kierowców umożliwia im ograniczenie wpływu na emisję, w tym poprzez ekologiczny styl jazdy, a także przygotowanie się do kierowania pojazdami bezemisyjnymi lub niskoemisyjnymi.

- (16) Aby umożliwić obywatelom i mieszkańcom bezpośrednie korzystanie z dobrodziejstw rynku wewnętrznego bez zbędnych dodatkowych obciążeń administracyjnych, w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724⁽⁷⁾ przewidziano dostęp do procedur online, które mają znaczenie dla funkcjonowania rynku wewnętrznego, w tym dla użytkowników transgranicznych. Informacje dotyczące uzyskiwania i przedłużania ważności prawa jazdy są już ujęte w załączniku I do tego rozporządzenia. Należy zmienić załącznik II do tego rozporządzenia, aby zapewnić osobom składającym wniosek w postępowaniu administracyjnym dotyczącym prawa jazdy możliwość korzystania z procedur w pełni online.
- (17) Prawa jazdy powinny być podzielone na kategorie według typów pojazdów, do kierowania którymi uprawniają. Taka kategoryzacja powinna być przeprowadzona w sposób jasny i spójny, z pełnym uwzględnieniem warunków technicznych odnośnych pojazdów oraz umiejętności niezbędnych do kierowania nimi.
- (18) Zgodnie z Konwencją ONZ o prawach osób niepełnosprawnych z dnia 13 grudnia 2006 r., której Unia jest stroną od dnia 21 stycznia 2011 r., należy przyjąć szczególne przepisy, aby ułatwić osobom z niepełnosprawnościami kierowanie pojazdami. Ponadto zachęca się państwa członkowskie, by bez obniżania minimalnych standardów w zakresie zdolności do kierowania pojazdami i umiejętności kierowania pojazdami określonych w niniejszej dyrektywie zadbały o szczególne potrzeby osób z niepełnosprawnościami i ułatwiały im uzyskiwanie i posiadanie prawa jazdy. W związku z tym, po uzyskaniu zgody Komisji, państwa członkowskie powinny mieć możliwość wyłączenia określonych typów pojazdów mechanicznych z zakresu stosowania zasad dotyczących kategorii prawa jazdy przewidzianych w niniejszej dyrektywie.
- (19) Państwa członkowskie powinny utrzymać możliwość wyłączenia z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy typów pojazdów użytkowanych przez siły zbrojne i organy obrony cywilnej lub znajdujących się pod ich kontrolą, ze względu na szczególny charakter operacji prowadzonych przez te siły i organy oraz używanych pojazdów.
- (20) Dolne granice wieku dla wnioskodawców ubiegających się o poszczególne kategorie prawa jazdy należy ustalić na poziomie Unii. Niemniej jednak państwa członkowskie powinny mieć możliwość podwyższenia dolnej granicy wieku w odniesieniu do kierowania określonymi kategoriami pojazdów, by dodatkowo zwiększyć bezpieczeństwo ruchu drogowego. W drodze wyjątku państwa członkowskie powinny mieć możliwość ustalenia niższej dolnej granicy wieku w odniesieniu do niektórych kategorii pojazdów, aby uwzględnić uwarunkowania krajowe, w szczególności w odniesieniu do prowadzenia pojazdów straży pożarnej, pojazdów służących do ochrony ludności i ratownictwa, a także pojazdów używanych do utrzymania bezpieczeństwa i porządku publicznego.
- (21) Pojazdy uprzywilejowane, a mianowicie pojazdy używane do utrzymania bezpieczeństwa i porządku publicznego, w tym poprzez zapewnienie natychmiastowej pomocy w kłeskach żywiołowych lub katastrofach spowodowanych przez człowieka, takie jak pojazdy policyjne, karetki pogotowia ratunkowego, pojazdy służb ochrony ludności i ratowniczych lub pojazdy straży pożarnej, mogą mieć szczególne cechy, takie jak większa masa ze względu na specjalistyczny sprzęt, i wymagać odstępstw od ogólnych przepisów dotyczących prawa jazdy kategorii B, by można było sprawnie reagować na sytuacje kryzysowe i potrzeby akcji ratunkowych. Ponadto, aby uniknąć możliwych przeszkód w transgranicznym ruchu takich pojazdów w sytuacjach, w których są one wykorzystywane do interwencji transgranicznych w różnych regionach Unii, państwa członkowskie powinny mieć możliwość zezwolenia, tymczasowo lub na czas nieokreślony, na kierowanie tymi pojazdami uprzywilejowanymi na ich terytorium na podstawie prawa jazdy kategorii B. Zachęca się państwa członkowskie do wzajemnego uznawania środków krajowych w tym zakresie, aby nie spowalniać ani nie utrudniać transgranicznych operacji nadzwyczajnych.
- (22) Aby uwzględnić potrzeby w zakresie mobilności, jakie mają młodzi mieszkańcy państw członkowskich, takie jak konieczność jazdy na duże odległości na obszarach słabo zaludnionych, gdzie brakuje innych adekwatnych urządzeń mobilności osobistej, państwa członkowskie, po uzyskaniu zgody Komisji, powinny mieć możliwość obniżenia do 15 lat dolnej granicy wieku pozwalającej uzyskać prawo jazdy ograniczone do ich terytorium, uprawniające do kierowania określonymi rodzajami pojazdów kategorii B1. Ważne jest, aby takie obniżenie dolnej granicy wieku nie miało negatywnego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Dlatego przed udzieleniem na nie zgody Komisja powinna należycie ocenić wpływ takiego obniżenia dolnej granicy wieku na bezpieczeństwo ruchu drogowego, biorąc pod uwagę wszelkie istotne informacje przekazane przez ekspertów z państw członkowskich.
- (23) Korzystne dla bezpieczeństwa ruchu drogowego może być połączenie odpowiedniej dolnej granicy wieku uzyskania prawa jazdy w każdej kategorii, która zarówno sprzyja niezależności młodych kierowców w zakresie mobilności, jak i ułatwia ich wczesny dostęp do zawodowego kierowania pojazdami, z surowszymi warunkami dla początkujących kierowców w zakresie m.in. kierowania pojazdami po spożyciu alkoholu. Dolna granica wieku nie powinna być obniżana kosztem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

(⁷) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 z dnia 2 października 2018 r. w sprawie utworzenia jednolitego portalu cyfrowego w celu zapewnienia dostępu do informacji, procedur oraz usług wsparcia i rozwiązywania problemów, a także zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj>).

- (24) Należy wprowadzić system sekwencyjnego przyznawania uprawnień przewidujący, że warunkiem kwalifikującym wnioskodawcę do posiadania określonych kategorii prawa jazdy jest posiadanie prawa jazdy innej kategorii, w tym, w stosownych przypadkach, przez określony minimalny okres, oraz określający równoważności między kategoriami. Taki system powinien być wiążący dla wszystkich państw członkowskich, bez uszczerbku dla możliwości stosowania przez państwa członkowskie między sobą określonych równoważności na swoich terytoriach. Państwa członkowskie powinny mieć również możliwość ustanowienia określonych równoważności ograniczonych do własnego terytorium.
- (25) Zwiększenie liczby pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi ma kluczowe znaczenie dla transformacji ekologicznej. W niniejszej dyrektywie należy uwzględnić możliwą dostępność nowych modeli o większej masie w kategoriach prawa jazdy B i BE. W związku z tym posiadacze prawa jazdy kategorii B lub BE, z zastrzeżeniem doświadczenia w prowadzeniu pojazdów w posiadanej kategorii, powinni móc kierować pojazdami silnikowymi – zarówno w celu przewozu osób, jak i towarów – które są zasilane w całości lub częściowo paliwami alternatywnymi i których dopuszczalna masa całkowita przekracza 3 500 kg.
- (26) Możliwość posiadania prawa jazdy jest gwarancją swobody przemieszczania się i ułatwia uczestnictwo w życiu gospodarczym i społecznym, co jest szczególnie ważne na obszarach wiejskich i słabiej zurbanizowanych charakteryzujących się ograniczoną siecią transportu publicznego. Dla osób starszych, osób o ograniczonej możliwości poruszania się lub osób z niepełnosprawnościami transport indywidualny jest ważnym elementem wspierającym ich mobilność. Ocenę zdolności kierowcy do bezpiecznego kierowania pojazdami należy przeprowadzać na podstawie konkretnych kryteriów, uwzględniających w szczególności odchylenia w stanie zdrowia kierowcy zgodnie z obiektywnymi wynikami badań i w odpowiednich przypadkach testów. Decyzje o unieważnieniu, cofnięciu, zawieszeniu lub ograniczeniu prawa jazdy należy podejmować indywidualnie i w sposób, który nie powoduje dyskryminacji, w szczególności ze względu na wiek.
- (27) Ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego konieczna jest aktualizacja zharmonizowanych minimalnych wymogów, jakie musi spełnić wnioskodawca przed wydaniem mu prawa jazdy. Powinno to dotyczyć m.in. wiedzy, umiejętności i zachowań związanych z kierowaniem pojazdami mechanicznymi, egzaminu na prawo jazdy oraz minimalnych standardów dotyczących fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania takimi pojazdami.
- (28) W związku z rosnącą dostępnością i wykorzystaniem zaawansowanych systemów wspomagających kierowcę i systemów zautomatyzowanej jazdy konieczne jest włączenie wymogów dotyczących tych systemów do egzaminów teoretycznych, aby zapewnić kierowcom ogólną wiedzę na temat zalet, ograniczeń i zagrożeń związanych z takimi systemami. Powinna być wymagana w szczególności wiedza o zakresie zastosowania systemów zautomatyzowanej jazdy, istnieniu żądań przejścia przez kierowcę kontroli nad pojazdem inicjowanych przez systemy zautomatyzowanej jazdy oraz obowiązkach, które nadal spoczywają na kierowcy podczas aktywnego działania takich systemów.
- (29) Dowód spełniania minimalnych standardów dotyczących zdolności fizycznej i psychicznej do kierowania pojazdami należy przedstawić w momencie wydawania prawa jazdy, a następnie w określonych przedziałach czasowych. Takie regularne monitorowanie przeprowadzane zgodnie z krajowymi przepisami dotyczącymi zgodności z minimalnymi standardami sprzyja swobodnemu przepływowi osób, unikaniu zakłóceń konkurencji oraz uwzględnia odpowiedzialność kierowców. Krajowe przepisy dotyczące zgodności z minimalnymi standardami powinny ustanawiać wymóg badania lekarskiego przy wydawaniu i przedłużaniu okresu ważności prawa jazdy. Badanie to może być przeprowadzane przez lekarzy podstawowej opieki zdrowotnej lub przez jakiegokolwiek inny właściwy organ medyczny lub pracownika służby zdrowia, zgodnie z prawem danego państwa członkowskiego.
- (30) Prawidłowy wzrok jest jednym z podstawowym warunków zapewniających zdolność fizyczną do kierowania pojazdami. Wszyscy wnioskodawcy ubiegający się o prawo jazdy powinni zatem zostać poddani odpowiedniej ocenie, aby zapewnić, że posiadają odpowiednią ostrość wzroku, w tym, w razie potrzeby, dokładniejsze badanie pola widzenia przez właściwego okulistę posiadającego uprawnienia uzyskane na podstawie prawa krajowego. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość rozszerzenia tego wymogu i wprowadzenia takiej samej procedury przy przedłużaniu okresu ważności praw jazdy. Międzynarodowo uznawanym standardem umożliwiającym porównywalność wyników badań wzroku jest zapis dziesiętnej ostrości wzroku.
- (31) W przypadku wydawania lub przedłużania okresu ważności niektórych kategorii prawa jazdy państwa członkowskie powinny mieć możliwość zastąpienia wymogu badania lekarskiego wymogiem przedstawienia przez wnioskodawcę lub posiadacza prawa jazdy, na piśmie lub drogą elektroniczną, samooceny w takim kształcie, który mógłby być zorientowany na ryzyko. Najbardziej pożądane byłoby jednak, aby państwa członkowskie wymagały badania lekarskiego przynajmniej podczas pierwszej procedury wydania prawa jazdy, aby ocenić zgodność z warunkami określonymi w niniejszej dyrektywie i prawie krajowym.

- (32) Zamiast wymagania badania lekarskiego lub samooceny przy przedłużaniu okresu ważności prawa jazdy państwa członkowskie powinny mieć możliwość ustanowienia systemu zapewniającego po wydaniu prawa jazdy reakcję na zmiany zdolności fizycznej lub psychicznej posiadacza prawa jazdy. Ze względu na różnorodną organizację krajowych systemów i praktyk opieki zdrowotnej oraz zróżnicowane możliwości ich skutecznej koordynacji z organami wydającymi prawa jazdy i przedłużającymi ich okres ważności, takie systemy mogłyby przybierać różne formy, z zachowaniem zasady, że podmioty lecznicze lub organy wydające prawa jazdy powinny reagować na odchylenia w stanie zdrowia posiadaczy praw jazdy mające związek z ich zdolnością i uprawnieniami do kierowania pojazdami. Ta reakcja podmiotów leczniczych lub organów wydających prawa jazdy mogłaby również opierać się na ocenie informacji zgłoszonych przez posiadacza prawa jazdy w wyniku nałożenia na wszystkich posiadaczy prawa jazdy powszechnego obowiązku zgłaszania informacji o swoim stanie zdrowia, które są istotne dla prowadzenia pojazdów; ocena ta mogłaby skutkować skierowaniem do specjalisty, wydaniem przez lekarza zakazu prowadzenia pojazdów lub, ostatecznie, cofnięciem, zawieszeniem lub ograniczeniem prawa jazdy.
- (33) Państwa członkowskie powinny mieć również swobodę łączenia takich środków, aby zwiększyć ich skuteczność, oraz stosowania bardziej rygorystycznych standardów dotyczących zdolności do kierowania pojazdami niż minimalne standardy określone w niniejszej dyrektywie.
- (34) Niedawne postępy technologii medycznych zwiększyły bezpieczeństwo ruchu drogowego, zmniejszając zagrożenia związane z prowadzeniem pojazdu przy określonych odchyleniach w stanie zdrowia. Innowacje, takie jak systemy ciągłego monitorowania glikemii dla osób cierpiących na cukrzycę, umożliwiają skuteczne kontrolowanie ich schorzenia w czasie rzeczywistym, co zmniejsza zagrożenia podczas jazdy. Technologie te szybko się rozwijają, zapewniając lepszą kontrolę schorzeń i dalszą poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- (35) Gdy zakończona zostanie odpowiednia liczba trwających obecnie badań nad różnymi patologiami, które niosą ze sobą ryzyko nadmiernej senności i zmęczenia, i ich wyniki zostaną udostępnione środowisku naukowemu, Komisja powinna rozpocząć przegląd przepisów niniejszej dyrektywy dotyczących obturacyjnego bezdechu sennego. Ze względu na postęp naukowy w leczeniu zaburzeń widzenia Komisja powinna rozpocząć również przegląd przepisów niniejszej dyrektywy w tym zakresie.
- (36) Aby zapewnić jednolite prawa kierowcom w całej Unii, bez uszczerbku dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, okres ważności administracyjnej praw jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1, B i BE powinien wynosić 15 lat, natomiast okres ważności administracyjnej praw jazdy kategorii C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 i D1E powinien wynosić 5 lat. Niemniej jednak, jeżeli prawo jazdy jest również wykorzystywane jako dokument tożsamości, państwa członkowskie powinny mieć możliwość skrócenia okresu ważności z 15 lat do 10 lat. Zgodnie z już obowiązującymi ramami, które umożliwiają państwom członkowskim zwiększenie częstotliwości przedłużania okresu ważności wraz z postępującym wiekiem kierowcy, ogólny okres ważności mógłby zostać skrócony na podstawie obiektywnych czynników, takich jak wiek, mających ogólny związek z przeciętnym stanem fizycznym i psychicznym kierowców, a państwa członkowskie powinny mieć możliwość ustalenia w wyjątkowych przypadkach, określonych w niniejszej dyrektywie, krótszych okresów ważności niż te, które są w niej przewidziane.
- (37) Kursy odświeżające wiedzę dla doświadczonych kierowców mogą poprawić bezpieczeństwo na drogach poprzez podnoszenie świadomości i nałożenie na kierowców wymogu zdobycia dodatkowego doświadczenia w zakresie nowych technologii, takich jak zaawansowane systemy wspomagające kierowcę i systemy zautomatyzowanej jazdy. W tym kontekście, a także w kontekście szkolenia kierowców przed wydaniem prawa jazdy, przydatne mogłoby być stosowanie symulatorów, aby poprawić ważne umiejętności kierowania pojazdami, takie jak reagowanie na niekorzystne warunki i sytuacje awaryjne.
- (38) W kontekście postępującej cyfryzacji i automatyzacji oraz coraz bardziej surowych wymogów w zakresie redukcji emisji pochodzących z transportu drogowego, jak również stałego postępu technologicznego w sektorze pojazdów mechanicznych, wszyscy kierowcy muszą posiadać aktualną wiedzę na temat nowych technologii, bezpieczeństwa ruchu drogowego i zrównoważonego rozwoju. Wspieranie przez państwa członkowskie ustawicznego szkolenia kierowców, na przykład poprzez oferowanie uczestnictwa w kursach bezpiecznej jazdy, podczas których uczestnicy otrzymują informacje zwrotne, może przyczynić się do mobilności bardziej sprzyjającej włączeniu społecznemu. Takie szkolenie ustawiczne może mieć kluczowe znaczenie dla aktualizacji umiejętności doświadczonych kierowców w kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego, nowych technologii i zmian w masie pojazdów, przyczyniając się do zwiększenia efektywności paliwowej i redukcji emisji oraz lepszego dostosowywania prędkości.
- (39) Aby państwa członkowskie i, w należycie uzasadnionych przypadkach Unia jako całość, mogły reagować na kryzysy uniemożliwiające organom krajowym przedłużanie okresu ważności praw jazdy, które w przeciwnym razie straciłyby ważność, należy przewidzieć możliwość przedłużania okresu ważności administracyjnej takich praw jazdy. Takie przedłużenie powinno być możliwe jedynie na ściśle niezbędny okres.

- (40) Zasada „jeden posiadacz – jedno prawo jazdy” powinna zapobiec sytuacjom, w których jedna osoba posiada więcej niż jedno prawo jazdy. Zasadę tę należy również rozszerzyć w celu uwzględnienia szczególnych cech technicznych elektronicznych praw jazdy, ponieważ ich posiadacze mogą wystąpić o wydanie fizycznego prawa jazdy zamiast lub oprócz elektronicznego prawa jazdy i mogą wyświetlać elektroniczne prawo jazdy na różnych urządzeniach elektronicznych.
- (41) W trosce o bezpieczeństwo ruchu drogowego państwa członkowskie powinny mieć możliwość stosowania przepisów krajowych w zakresie unieważniania, cofania, zawieszania i przedłużania okresu ważności prawa jazdy w przypadku wszystkich posiadaczy prawa jazdy, którzy mają miejsce zamieszkania na ich terytorium.
- (42) Kierowcy posiadający prawo jazdy wydane przez państwo członkowskie, w którym mają miejsce zamieszkania, w wyniku wymiany prawa jazdy wydanego przez państwo trzecie powinni być uprawnieni do kierowania pojazdami na terytorium Unii tak, jakby od początku otrzymali prawo jazdy w Unii. Sprzyja to swobodnemu przepływowi osób w Unii.
- (43) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć uprawnienia wykonawcze Komisji do wskazania państw trzecich, które zapewniają bezpieczeństwo ruchu drogowego na poziomie porównywalnym z poziomem w Unii, umożliwiając tym samym posiadaczom praw jazdy wydanych przez te państwa trzecie wymianę ich praw jazdy, z zastrzeżeniem odpowiednich warunków, które powinny być szczegółowe i ściśle określone dla wszystkich odnośnych kategorii praw jazdy, na zasadach podobnych do tych, które obowiązują w przypadku praw jazdy wydanych w jednym z państw członkowskich. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁽⁸⁾.
- (44) W odniesieniu do praw jazdy wydanych przez państwa trzecie, które nie zostały wskazane w akcie wykonawczym jako państwa trzecie o poziomie bezpieczeństwa ruchu drogowego porównywalnym z poziomem bezpieczeństwa w Unii, lub wydanych przez państwa trzecie, w przypadku których w takiej decyzji nie przewidziano w sposób wyraźny możliwości wymiany ani zakazu wymiany takich praw jazdy, państwa członkowskie powinny mieć możliwość dokonywania wymiany prawa jazdy zgodnie z przepisami krajowymi, pod warunkiem że opatrzą wymienione prawo jazdy odpowiednim kodem unijnym lub kodami unijnymi. Jeżeli posiadacz takiego prawa jazdy zmieni miejsce zamieszkania i przeprowadzi się do innego państwa członkowskiego, takie państwo członkowskie nie powinno być zobowiązane do stosowania wobec takiego prawa jazdy zasady wzajemnego uznawania.
- (45) Nowe ramy wymiany praw jazdy wydanych przez państwa trzecie należy również postrzegać jako narzędzie służące rozwiązywaniu problemu niedoboru kierowców zawodowych, gdyż przepisy te mają na celu ułatwienie swobodnego przepływu posiadaczy praw jazdy różnych kategorii. Biorąc pod uwagę, że kierowanie pojazdami przez obywateli państw trzecich, którzy są zatrudnieni w przedsiębiorstwie mającym siedzibę w państwie członkowskim, zajmującym się transportem drogowym w Unii lub pracują dla takiego przedsiębiorstwa, może dodatkowo podlegać wymogowi posiadania kwalifikacji poświadczonych świadectwem kompetencji zawodowych (ŚKZ), Komisja powinna ocenić, w jaki sposób można dalej wspierać oczekiwane pozytywne skutki tych nowych ram w odniesieniu do innych dokumentów kierowcy, bez uszczerbku dla ogólnego celu, jakim jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w Unii.
- (46) Powszechnie obserwuje się zjawisko „wycieczek po prawo jazdy”, czyli praktykę, która wywiera niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego i polega na zmianie miejsca zamieszkania w celu uzyskania nowego prawa jazdy, m.in. po to, by obejść skutki wydanej przez inne państwo członkowskie decyzji o unieważnieniu, cofnięciu, zawieszeniu lub ograniczeniu uprawnień do prowadzenia pojazdów mechanicznych, prawa jazdy lub uznania ważności prawa jazdy. Sama zmiana miejsca zamieszkania nie powinna skutkować zwolnieniem kierowców z wymogów, które zostały na nich nałożone, aby odzyskać prawo jazdy, uznanie jego ważności lub uprawnienie do kierowania pojazdami. Jednocześnie należy wyjaśnić, że wszelkie zachowania obywateli lub ich brak zdolności fizycznej lub psychicznej do kierowania pojazdami powinny prowadzić do zakazu prowadzenia pojazdów na czas nieokreślony tylko wtedy, gdy jest to należycie uzasadnione. Należy określić warunki umożliwiające państwom członkowskim – innym niż państwo, które wydało decyzję o unieważnieniu, cofnięciu, zawieszeniu lub ograniczeniu prawa jazdy danej osoby – wydanie tej osobie prawa jazdy, jeżeli zostanie to uznane za właściwe na podstawie decyzji opartej na faktach, a ważność wydanego w ten sposób prawa jazdy będzie ograniczona do terytorium państw członkowskich, które nie wprowadziły zakazu na czas nieokreślony.

⁽⁸⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (47) Aby zwiększyć bezpieczeństwo ruchu drogowego, w przypadku określonych kategorii prawa jazdy należy wprowadzić ogólnounijny model jazdy z osobą towarzyszącą. 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.
- (48) Model jazdy z osobą towarzyszącą mógłby – bez uszczerbku dla ogólnego celu tego systemu, jakim jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego – pomóc w zwiększeniu dostępności i atrakcyjności zawodu kierowcy samochodów ciężarowych dla przedstawicieli młodszych pokoleń, aby zwiększyć ich szanse na zatrudnienie i pomóc w zmniejszeniu niedoboru kierowców w Unii. W związku z tym państwa członkowskie powinny mieć możliwość stosowania tego modelu, obok praw jazdy kategorii B, do praw jazdy kategorii C1, C1E i C, a wydane w ten sposób prawa jazdy powinny być wzajemnie uznawane przez państwa członkowskie stosujące ten model w poszerzonym zakresie.
- (49) Model jazdy z osobą towarzyszącą nie powinien ograniczać już istniejących możliwości państw członkowskich w zakresie obniżenia dolnej granicy wieku w przypadku kategorii B oraz w zakresie stosowania odnośnych warunków na szczeblu krajowym.
- (50) Należy uprościć warunki i wymogi ustanowione w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561⁽⁹⁾ dotyczące kierowania autobusem kategorii D lub DE od określonego wieku po uzyskaniu kwalifikacji zawodowych, bez uszczerbku dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- (51) Zachęca się państwa członkowskie do zacieśnienia partnerstw między instytucjami edukacyjnymi i szkoleniowymi, w tym uniwersytetami i szkołami zawodowymi, a przedsiębiorstwami transportowymi i logistycznymi, aby rozwiązywać problem niedoboru kierowców zawodowych w Unii. Rozwój i wspieranie praktyk zawodowych, staży i podobnego rodzaju oferty edukacyjnej w ramach tych partnerstw powinno dać przyszłym kierowcom zawodowym możliwość lepszego zapoznania się z korzyściami i wyzwaniami związanymi z tym zawodem, doskonalenia umiejętności praktycznych i organizacyjnych oraz zdobywania doświadczenia, a jednocześnie wykorzystywania zaawansowanych technologii i technik. Zachęca się Komisję do wspierania partnerstw publiczno-prywatnych między szkołami zawodowymi a przedsiębiorstwami logistycznymi i transportowymi, aby zwiększać dostępność i umiejętności kierowców zawodowych, z wykorzystaniem programów unijnych, takich jak Erasmus+.
- (52) Państwom członkowskim zaleca się, by w źródłach dochodów wykorzystywanych do zwiększania bezpieczeństwa ruchu drogowego uwzględniały dochody uzyskane z kar pieniężnych za przestępstwa lub wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego objęte zakresem dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413⁽¹⁰⁾ i zapewniały przejrzystość środków zwiększających bezpieczeństwo ruchu drogowego.
- (53) 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 przewidywać, jako środek główny lub uzupełniający, specjalne szkolenia dla początkujących kierowców, w ramach których otrzymywali oni dalsze szkolenie zwiększające świadomość zagrożeń i mogliby zastanowić się nad swoim zachowaniem. Należy również ustanowić specjalne środki, dzięki którym mniej początkujących kierowców będzie kierowało pojazdami pod wpływem środków odurzających i które zachęcały ich do właściwego stosowania wymaganych systemów bezpieczeństwa. Środki takie mogłyby obejmować bardziej rygorystyczne przepisy lub kary. W przypadku stosowania kar powinny one być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminacyjne; mogą one obejmować zakaz prowadzenia pojazdów; ponadto można prowadzić specjalne szkolenia dla początkujących kierowców zwiększające świadomość zagrożeń. Takimi specjalnymi środkami mogą być również ukierunkowane działania w zakresie egzekwowania przepisów i kampanie. Aby poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego, państwa członkowskie powinny mieć możliwość swobodnego stosowania na swoim terytorium dodatkowych przepisów dotyczących początkujących kierowców, np. drugiego okresu próbnego w przypadku dodatkowej kategorii prawa jazdy, aby uwzględnić odmienne rodzaje zagrożeń i umiejętności wymaganych w związku z nową kategorią.

⁽⁹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób (Dz.U. L 330 z 23.12.2022, s. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2561/oj>).

⁽¹⁰⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj>).

- (54) Jako skuteczna metoda poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego sprawdzają się programy zerowej tolerancji dla jazdy pod wpływem alkoholu, które mają zastosowanie do wszystkich kierowców, w powiązaniu z ukierunkowanym egzekwowaniem przepisów. Zerowy limit zawartości alkoholu, z wyłączeniem dla spożycia przypadkowego lub pozostającego bez wpływu na umiejętności kandydata w kierowaniu pojazdem, jest zazwyczaj postrzegany jako najskuteczniejszy środek zmniejszania liczby ofiar śmiertelnych i urazów w wypadkach drogowych. Polityki zerowej tolerancji wprowadza się również w odniesieniu do prowadzenia pojazdów pod wpływem środków odurzających. Zachęca się państwa członkowskie do utrzymania i wprowadzenia do prawa krajowego takich programów zerowej tolerancji, mających zastosowanie do wszystkich kierowców; środkiem uzupełniającym do takich programów powinno być ustanowienie okresu próbnego; środek ten jest ukierunkowany na nadmierną reprezentację początkujących kierowców, głównie osób młodych, w wypadkach drogowych związanych z prowadzeniem pojazdu pod wpływem alkoholu i środków odurzających.
- (55) Zachęca się państwa członkowskie, by do programów nauczania szkół podstawowych i średnich wprowadziły odpowiednie do wieku zajęcia poświęcone bezpieczeństwu ruchu drogowego i świadomości zagrożeń w ruchu drogowym, również wobec rosnącej popularności urządzeń mobilności osobistej, takich jak rowery elektryczne i hulajnogi elektryczne. Przyswojenie podstawowych zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego w młodym wieku może pomóc zapobiegać wypadkom drogowym dzięki większej wiedzy i rozwijaniu odpowiedzialnych zachowań, a tym samym umożliwić obywatelom od najmłodszych lat podejmowanie bezpiecznych decyzji na podstawie solidnej wiedzy na temat obowiązujących przepisów i zagrożeń. Zachęca się Komisję, by umożliwiała i wspierała wymiany najlepszych praktyk między państwami członkowskimi i ich organami, w tym poprzez wsparcie finansowe.
- (56) Należy określić minimalne standardy dotyczące dostępu do zawodu egzaminatora w zakresie prawa jazdy oraz wymogów w zakresie szkolenia egzaminatorów, aby zwiększać ich wiedzę i umiejętności – w tym sprawdzać ich umiejętności dostrzegania zagrożeń – co zapewni bardziej obiektywną ocenę wnioskodawców ubiegających się o prawo jazdy i pozwoli na większą harmonizację egzaminów na prawo jazdy. Ponadto Komisja powinna być uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych w celu zmiany tych minimalnych standardów, by dostosować je do wszelkich zmienionych uwarunkowań technicznych, operacyjnych lub naukowych w tej dziedzinie, w tym, tam gdzie stanie się to konieczne, do zaawansowanych systemów wspomagających kierowcę i systemów zautomatyzowanej jazdy.
- (57) Należy ustanowić definicję „miejsca zamieszkania” w sposób umożliwiający rozwiązanie problemów, które pojawiają się, gdy niemożliwe jest ustalenie miejsca zamieszkania na podstawie powiązań zawodowych lub osobistych. Zasada, zgodnie z którą prawo jazdy może być wydawane wyłącznie przez państwo członkowskie miejsca zamieszkania, może w niektórych przypadkach stanowić nieproporcjonalną barierę językową. W związku z tym w przypadkach, w których państwo członkowskie miejsca zamieszkania nie zapewnia możliwości zdania egzaminów w języku urzędowym państwa członkowskiego, którego obywatelem jest wnioskodawca, powinien on mieć możliwość zdania egzaminu teoretycznego lub egzaminu praktycznego, lub obu tych egzaminów, w państwie członkowskim, którego jest obywatelem. Odstępstwo to nie powinno uniemożliwiać państwom członkowskim podejmowania działań przeciwko nadużyciom lub oszustwom, które mogą wynikać z tej nowej możliwości. Należy określić przepisy szczegółowe dotyczące dyplomatów i ich rodzin, jeżeli ze względu na obowiązki służbowe dyplomaty osoby te muszą przez długi okres mieszkać za granicą.
- (58) Państwa członkowskie powinny pomagać sobie nawzajem w wykonywaniu niniejszej dyrektywy. W miarę możliwości powinny one korzystać w tym celu z Europejskiej Sieci Praw Jazdy, o której mowa w art. 15 ust. 1 dyrektywy 2006/126/WE. Europejska Sieć Praw Jazdy ma na celu zagwarantowanie uznawania dokumentów i praw uzyskanych w państwach członkowskich, zwalczanie przestępstw przeciwko wiarygodności dokumentów oraz kierowania pojazdami bez posiadania uprawnień, zapobieganie wydawaniu wielu praw jazdy jednocześnie oraz ułatwienie egzekwowania zakazów prowadzenia pojazdów. Państwa członkowskie powinny w szczególności móc systematycznie sprawdzać, czy ustały powody wydania wcześniejszej decyzji o unieważnieniu, cofnięciu, zawieszeniu lub ograniczeniu. Korzystanie z Europejskiej Sieci Praw Jazdy w celu wykonywania innych aktów unijnych powinno być dopuszczalne wyłącznie w przypadkach wyraźnie przewidzianych w niniejszej dyrektywie.
- (59) Aby możliwe było sporządzanie rzeczowych sprawozdań z wykonania niniejszej dyrektywy, Komisja powinna co roku otrzymywać informacje o liczbie przypadków wydania elektronicznych lub fizycznych praw jazdy, przedłużenia ich okresu ważności, wydania wtórników, cofnięcia i wymiany, w podziale na kategorie. W ramach szerszego gromadzenia danych na temat wypadków drogowych wśród kierowców zawodowych, Komisja powinna również otrzymywać dane statystyczne dotyczące poważnych wypadków drogowych z udziałem kierowców 17-letnich w ramach modelu jazdy z osobą towarzyszącą. Ze względu na przygotowywanie tych sprawozdań, wzajemną pomoc państw członkowskich we wdrażaniu niniejszej dyrektywy oraz wspólne starania państw członkowskich, by poprawić ogólne bezpieczeństwo ruchu drogowego, zachęca się państwa członkowskie do regularnej wymiany między sobą i z Komisją informacji na temat swoich najlepszych praktyk mających zwiększać bezpieczeństwo ruchu drogowego, ukierunkowanych na kierowcę, takich jak szkolenie w zakresie świadomości zagrożeń, systemy zasad dla początkujących kierowców, zwracanie uwagi na najbardziej zagrożonych uczestników ruchu drogowego, szkolenie ustawiczne lub monitorowanie zdolności kierowcy do kierowania pojazdami. Wymiana ta może się odbywać w ramach projektów, takich jak Europejskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i unijny program wymiany informacji na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego, lub regularnych spotkań grup ekspertów. Różnice w metodach, praktykach i krajowej specyfice państw członkowskich są cennym źródłem wspomagającym wzajemne uczenie się i wymianę najlepszych praktyk.

- (60) Rozwój technologiczny i innowacje w zakresie pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi mające wpływ na masę pojazdu nadal mają wpływ na ramy prawne dotyczące praw jazdy. Biorąc pod uwagę, że ramy te są złożone pod względem technicznym, powinny one ewoluować w sposób zapewniający pewność prawa i zgodny z zasadą neutralności technologicznej, gwarantując, że przepisy nie będą w nieuzasadniony sposób faworyzować ani działać na szkodę określonych technologii, lecz tworzyć sprawiedliwe i dostosowane do przyszłych wyzwań ramy prawne. W związku z tym Komisja powinna monitorować postęp technologiczny w zakresie pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi oraz oceniać jego wpływ na sekwencyjne przyznawanie uprawnień i równowagę kategorii praw jazdy, aby zapewniać jasne, zrównoważone i aktualne ramy regulacyjne, które chronią bezpieczeństwo ruchu drogowego, nie hamując innowacji.
- (61) Aby osiągnąć cele niniejszej dyrektywy, w szczególności aby dostosować załączniki do wszelkich zmienionych uwarunkowań technicznych, operacyjnych lub naukowych, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do: zmiany tych części załączników do niniejszej dyrektywy, w których określono specyfikację fizycznych praw jazdy; zmiany tej części załączników do niniejszej dyrektywy, w której określono specyfikację elektronicznych praw jazdy; zmiany tej części załączników do niniejszej dyrektywy, w której określono zasady dotyczące obowiązujących kodów krajowych i unijnych; zmiany załączników do niniejszej dyrektywy, w których określono niektóre minimalne wymagania dotyczące wydawania, ważności i przedłużania okresu ważności praw jazdy; oraz zmiany załączników, w których określono minimalne standardy dotyczące egzaminatorów w zakresie prawa jazdy. Ze względu na częste zmiany uwarunkowań technicznych, operacyjnych i naukowych w kwestiach regulowanych w tych załącznikach, takie uprawnienia należy przekazać na okres pięciu lat. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa⁽¹¹⁾. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (62) Komisja powinna ustanowić specjalną grupę ekspertów ds. praw jazdy i związanych z nimi kwestii, aby móc w razie potrzeby skorzystać z odpowiedniej wiedzy fachowej potrzebnej do wykonywania jej uprawnień w zakresie przyjmowania aktów delegowanych, a także by ułatwiać wymianę informacji na poziomie Unii między zainteresowanymi stronami i ekspertami z państw członkowskich we wszystkich kwestiach związanych z prawami jazdy, procedurami wydawania praw jazdy, poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego i usuwaniem barier administracyjnych, na które napotykają obywatele lub przedsiębiorstwa, oraz aby zachęcać do takiej wymiany. W szczególności ta grupa ekspertów powinna ułatwiać wymianę najlepszych praktyk w zakresie wymogów dotyczących wieku wnioskodawców ubiegających się o prawo jazdy i ich zdolności do kierowania pojazdami, korzyści płynących z systemów stopniowego przyznawania uprawnień i uczenia ustawicznego, konsekwencji nowych technologii, takich jak elektroniczne prawo jazdy i jazda zautomatyzowana lub wspomagana, łatwiejszego usuwania barier w swobodnym przepływie posiadaczy praw jazdy, które nie są wzajemnie uznawane, takich prawa jazdy na maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego, oraz przepisów dotyczących szkolenia i egzaminowania nowych kierowców.
- (63) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do określania szczegółowych przepisów dotyczących elementów interoperacyjności i środków bezpieczeństwa, których należy przestrzegać w przypadku umieszczenia kodów QR na fizycznych prawach jazdy, i przepisów dotyczących wyglądu, interoperacyjności, testowania, standardów aktualizacji danych i zapisywanych informacji oraz bezpieczeństwa elektronicznych praw jazdy, ustaleń organizacyjnych do celów przetwarzania i ochrony danych osobowych oraz norm technicznych i norm bezpieczeństwa dotyczących wymiany elektronicznych praw jazdy oraz wykazów zaufanych podmiotów wydających do celów weryfikacji elektronicznych praw jazdy, w tym elementów umożliwiających weryfikację i interfejsu z systemami krajowymi, w miarę możliwości również z uwzględnieniem ogólnych ram i specyfikacji technicznych niezbędnych do uznawania tych praw jazdy przez organy państw trzecich oraz ustanowienia wspólnego zbioru przepisów regulujących działanie Europejskiej Sieci Praw Jazdy, w tym szczegółowych wymogów operacyjnych, interfejsowych i technicznych, aby zapewnić interoperacyjność między systemami krajowymi połączonymi z Europejską Siecią Praw Jazdy, ochronę danych osobowych wymienianych za pośrednictwem Europejskiej Sieci Praw Jazdy oraz odpowiednie działanie wszystkich funkcji tej sieci określonych w prawie unijnym i krajowym. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011.

⁽¹¹⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

- (64) Jeżeli, w należyście uzasadnionych przypadkach dotyczących przedłużenia okresu ważności administracyjnej praw jazdy w całej Unii, jest to uzasadnione szczególnie pilną potrzebą wynikającą z kryzysu, Komisja powinna przyjmować akty wykonawcze mające natychmiastowe zastosowanie.
- (65) Dla zachowania spójności należy zmienić rozporządzenie (UE) 2018/1724 oraz dyrektywę (UE) 2022/2561, które regulują niektóre kwestie objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy.
- (66) Należy uchylić dyrektywę 2006/126/WE i rozporządzenie Komisji (UE) nr 383/2012 ⁽¹²⁾.
- (67) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, a mianowicie znaczne zmniejszenie liczby ofiar wypadków drogowych w Unii oraz usprawnienie swobodnego przepływu osób poprzez ustanowienie jednolitych przepisów dotyczących uprawnień do kierowania pojazdami oraz wydawania i przedłużania okresu ważności praw jazdy oraz wzajemnego uznawania, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, gdyż krajowe przepisy regulujące wydawanie, przedłużanie okresu ważności, wydawanie wtórników i wymianę praw jazdy prowadziłyby do takiego zróżnicowania wymogów, że nie można byłoby osiągnąć poziomu bezpieczeństwa drogowego i swobodnego przepływu obywateli przewidzianego w zharmonizowanych przepisach, natomiast ze względu na transgraniczny i ogólnounijny charakter ruchu drogowego oraz potrzebę ustanowienia wspólnych minimalnych wymogów możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (68) Zgodnie z art. 42 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 ⁽¹³⁾ skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, który wydał opinię w dniu 25 kwietnia 2023 r. ⁽¹⁴⁾.
- (69) Zgodnie ze Wspólną deklaracją polityczną z dnia 28 września 2011 r. państw członkowskich i Komisji dotyczącą dokumentów wyjaśniających ⁽¹⁵⁾ w uzasadnionych przypadkach państwa członkowskie zobowiązują się do złożenia wraz z powiadomieniem o środkach transpozycji co najmniej jednego dokumentu wyjaśniającego związku między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów transpozycyjnych. Prawodawca uznaje, że w przypadku niniejszej dyrektywy przekazanie takich dokumentów jest uzasadnione,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsza dyrektywa ustanawia wspólne przepisy dotyczące:
- a) wzorów, standardów i kategorii praw jazdy;
 - b) wydawania, ważności, przedłużania okresu ważności i wzajemnego uznawania praw jazdy;
 - c) niektórych aspektów dotyczących wymiany, wydawania wtórników, unieważniania, cofania, zawieszania i ograniczania praw jazdy;
 - d) niektórych aspektów mających zastosowanie do początkujących kierowców, w szczególności w odniesieniu do modelu jazdy w towarzystwie innego kierowcy oraz okresu próbnego.

⁽¹²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 383/2012 z dnia 4 maja 2012 r. określające wymagania techniczne wobec praw jazdy zawierających elektroniczny nośnik informacji (mikroprocesor) (Dz.U. L 120 z 5.5.2012, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/383/oj>).

⁽¹³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 z dnia 23 października 2018 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii i swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 45/2001 i decyzji nr 1247/2002/WE (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

⁽¹⁴⁾ Dz.U. C 199 z 7.6.2023, s. 13.

⁽¹⁵⁾ Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.

2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do:

- a) maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego zdefiniowanych w art. 3 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/14 ⁽¹⁶⁾; oraz
- b) pojazdów mechanicznych poruszających się na kołach lub gąsienicach, mających co najmniej dwie osie, których główna funkcja związana jest z siłą pociągową i które są specjalnie zaprojektowane do ciągnięcia, pchania lub przenoszenia określonych 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, w formie fizycznej lub w formie cyfrowej, lub w obu tych formatach, potwierdzający uprawnienia do kierowania pojazdami mechanicznymi i określający warunki, na których jego posiadacz jest uprawniony do kierowania pojazdem;
- 2) „fizyczne prawo jazdy” oznacza prawo jazdy w formie fizycznej;
- 3) „elektroniczne prawo jazdy” oznacza prawo jazdy w formie cyfrowej;
- 4) „pojazd mechaniczny” oznacza dowolny drogowy pojazd samobieżny nie będący pojazdem szynowym;
- 5) „pojazd dwukołowy” oznacza pojazd, o którym mowa w art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 ⁽¹⁷⁾;
- 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 symetrycznie rozmieszczone koła, o którym mowa w art. 4 ust. 2 lit. e) rozporządzenia (UE) nr 168/2013;
- 10) „pojazd silnikowy” oznacza pojazd mechaniczny zwykle używany do przewozu drogowego osób lub rzeczy lub do ciągnięcia po drodze pojazdów używanych do przewozu osób lub rzeczy, także trolejbus;
- 11) „trolejbus” oznacza pojazd, który może zostać podłączony do przewodu elektrycznego i który nie porusza się po szynach;
- 12) „ciężki czterokołowiec” oznacza pojazd, o którym mowa w art. 4 ust. 2 lit. g) rozporządzenia (UE) nr 168/2013;
- 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;
- 14) „kryzys” oznacza zdarzenie wyjątkowe, niespodziewane i nagłe, naturalne lub spowodowane przez człowieka, o nadzwyczajnym charakterze i skali, które ma miejsce w Unii lub poza Unią, które wywiera znaczące bezpośrednie lub pośrednie skutki w obszarze transportu drogowego, a ponadto uniemożliwia lub znacznie utrudnia posiadaczom praw jazdy lub odpowiednim organom krajowym przeprowadzenie procedur niezbędnych do przedłużenia okresu ważności praw jazdy.

⁽¹⁶⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/14 z dnia 19 grudnia 2024 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego poruszających się po drogach publicznych oraz w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2019/1020 (Dz.U. L, 2025/14, 8.1.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/14/oj>).

⁽¹⁷⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj>).

Artykuł 3

Specyfikacje dotyczące unijnych norm w zakresie praw jazdy oraz wzajemnego uznawania

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby krajowe prawa jazdy były wydawane zgodnie z niniejszą dyrektywą i były zgodne ze specyfikacjami dotyczącymi unijnych norm określonymi w załączniku I i pozostałymi kryteriami określonymi w:

a) art. 4 – dla fizycznych praw jazdy;

b) art. 5 – dla elektronicznych praw jazdy.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby fizyczne prawo jazdy i elektroniczne prawo jazdy wydane tej samej osobie były w pełni równoważne w odniesieniu do uprawnień i warunków, na których dana osoba jest uprawniona do kierowania pojazdami oraz w odniesieniu do ich ważności administracyjnej.

3. Bez uszczerbku dla procedur wymiany lub wydania wtórnika istniejących praw jazdy zgodnie z art. 13 ust. 3 i 4, państwa członkowskie nie mogą postanowić, że wymogiem niezbędnym do wydania prawa jazdy, wydania jego wtórnika, przedłużenia jego okresu ważności lub wymiany fizycznego lub elektronicznego prawa jazdy jest posiadanie przez wnioskodawcę prawa jazdy w jego drugim formacie.

4. Ze skutkiem od dnia, w którym upływają 54 miesiące od dnia przyjęcia pierwszego z aktów wykonawczych zgodnie z art. 5 ust. 7, państwa członkowskie zapewniają, aby domyślnym formatem, w którym wydawane są prawa jazdy, był format elektroniczny, co nie narusza prawa wnioskodawcy do uzyskania prawa jazdy w formacie fizycznym lub w obu tych formatach na podstawie jednego i tego samego wniosku. Po wydaniu prawa jazdy w jednym z formatów posiadacz prawa jazdy nadal ma prawo złożyć wniosek o wydanie prawa jazdy w drugim formacie, także wtedy, gdy jego prawo jazdy nie straciło jeszcze ważności.

5. Państwa członkowskie mogą wydawać elektroniczne prawa jazdy przed dniem, o którym mowa w ust. 4.

6. Prawa jazdy wydawane przez państwa członkowskie są wzajemnie uznawane. Jednakże elektroniczne prawa jazdy wydane zgodnie z art. 5 są wzajemnie uznawane dopiero po dniu określonym w ust. 4 niniejszego artykułu.

Artykuł 4

Fizyczne prawa jazdy

1. Państwa członkowskie wydają fizyczne prawa jazdy na podstawie specyfikacji dotyczących unijnych norm określonych w załączniku I.

2. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki, by uniknąć ryzyka fałszerstw praw jazdy, także tych wydanych przed dniem 19 stycznia 2013 r. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o podjętych krokach.

Fizyczne prawa jazdy muszą być zabezpieczone przed fałszerstwem co najmniej za pomocą specyfikacji dotyczących unijnych norm określonych w załączniku I część A2. Państwa członkowskie mogą wprowadzić dodatkowe zabezpieczenia.

3. Jeżeli posiadacz ważnego fizycznego prawa jazdy, które nie ma administracyjnego okresu ważności, ustanawia miejsce stałego zamieszkania w państwie członkowskim innym niż państwo wydania, to przyjmujące państwo członkowskie, po upływie dwóch lat od dnia, od którego posiadacz prawa jazdy ustanowił miejsce stałego zamieszkania na jego terytorium, może zastosować do tego prawa jazdy okresy ważności administracyjnej, o których mowa w art. 10 ust. 2, w drodze określenia nowego okresu ważności prawa jazdy.

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. Państwo członkowskie może zdecydować o umieszczeniu w fizycznym prawie jazdy mikroprocesora. W przypadku gdy państwo członkowskie zdecyduje się na umieszczenie mikroprocesora w swoim fizycznym prawie jazdy, może również zdecydować o przechowywaniu na mikroprocesorze danych dodatkowych względem danych określonych w załączniku I część D, jeżeli jego przepisy krajowe dotyczące praw jazdy przewidują taką możliwość.

Jeżeli państwo członkowskie postanowi o umieszczeniu mikroprocesora w fizycznym prawie jazdy, stosuje co najmniej odnośne wymogi techniczne określone w załączniku I części B-B4. Państwa członkowskie mogą wprowadzić dodatkowe zabezpieczenia.

W przypadku gdy państwo członkowskie przyjmie decyzję o umieszczeniu mikroprocesora w wydawanych przez siebie fizycznych prawach jazdy lub gdy w późniejszym terminie zmieni tę decyzję, informuje o tym Komisję w terminie trzech miesięcy od przyjęcia odnośnej decyzji. Państwa członkowskie, które umieszczają już mikroprocesory w fizycznych prawach jazdy, informują o tym fakcie Komisję do dnia 26 lutego 2026 r.

6. Państwo członkowskie może zdecydować o umieszczeniu – w miejscu przeznaczonym na mikroprocesor w wydawanych przez siebie fizycznych prawach jazdy – kodu QR, zamiast mikroprocesora lub wraz z mikroprocesorem. Kod QR musi umożliwiać weryfikację autentyczności informacji zawartych na fizycznym prawie jazdy.

Państwa członkowskie informują Komisję o wszelkich środkach służących umieszczeniu kodu QR na wydanych przez siebie prawach jazdy oraz o każdej kolejnej zmianie takich środków, w terminie trzech miesięcy od przyjęcia takiego środka lub jego zmiany.

Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające szczegółowe przepisy w zakresie elementów interoperacyjności i środków bezpieczeństwa, których należy przestrzegać w przypadku umieszczania kodów QR na fizycznych prawach jazdy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 26 ust. 2.

7. Państwa członkowskie zapewniają, aby dane osobowe niezbędne do weryfikacji informacji zawartych w fizycznym prawie jazdy nie były zatrzymywane przez weryfikatora – chyba że zatrzymywanie jest dozwolone na mocy prawa Unii lub prawa krajowego – i aby organ wydający prawo jazdy nie był informowany o tej weryfikacji.

8. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 25, aby dokonać zmiany załącznika I części A1 i A2, B-B4 i D, jeżeli jest to konieczne w celu uwzględnienia zmienionych uwarunkowań technicznych, operacyjnych lub naukowych.

Artykuł 5

Elektroniczne prawa jazdy

1. Państwa członkowskie wydają elektroniczne prawa jazdy na podstawie specyfikacji dotyczących unijnych norm określonych w załączniku I część C.

2. Każde państwo członkowskie, które wydało elektroniczne prawo jazdy, zapewnia możliwość jego bezpłatnego pobrania przez posiadacza tego prawa jazdy.

Elektroniczne prawa jazdy są wydawane posiadaczom do celów wykorzystania w europejskich portfelach tożsamości cyfrowej jako elektroniczne poświadczenie atrybutów zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014 ⁽¹⁸⁾.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby elektroniczne prawa jazdy nie zawierały więcej danych niż te, o których mowa w załączniku I część D, oraz aby do celów weryfikacji uprawnień posiadacza do kierowania pojazdami weryfikator nie przetwarzał żadnych danych osobowych innych niż te, które są niezbędne do tej weryfikacji.

4. Państwa członkowskie zapewniają, aby dane osobowe niezbędne do weryfikacji uprawnień do kierowania pojazdami posiadanych przez posiadacza elektronicznego prawa jazdy nie były zatrzymywane przez weryfikatora, chyba że takie zatrzymywanie jest dozwolone na mocy prawa Unii lub prawa krajowego.

5. Państwa członkowskie przekazują Komisji wykaz podmiotów wydających elektroniczne prawa jazdy i aktualizują go. Komisja – przy użyciu zabezpieczonego kanału komunikacji – udostępnia publicznie te wykazy, w postaci pozwalającej na automatyczne przetwarzanie, elektronicznie podpisane lub opatrzone pieczęcią elektroniczną.

6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 25, aby dokonać zmiany załącznika I część C, jeżeli jest to konieczne w celu uwzględnienia zmienionych uwarunkowań technicznych, operacyjnych lub naukowych.

⁽¹⁸⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie identyfikacji elektronicznej i usług zaufania w odniesieniu do transakcji elektronicznych na rynku wewnętrznym oraz uchylające dyrektywę 1999/93/WE (Dz. U. L 257 z 28.8.2014, s. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).

7. Do dnia 26 listopada 2026 r. Komisja przyjmie akty wykonawcze określające szczegółowe przepisy dotyczące wyglądu, interoperacyjności, testowania, standardów aktualizacji danych i zapisywanych informacji oraz bezpieczeństwa elektronicznych praw jazdy, ustaleń organizacyjnych do celów przetwarzania i ochrony danych osobowych oraz norm technicznych i norm bezpieczeństwa dotyczących wymiany elektronicznych praw jazdy oraz wykazów zaufanych podmiotów wydających do celów weryfikacji elektronicznych praw jazdy, w tym elementów umożliwiających weryfikację i interfejsu z systemami krajowymi. W miarę możliwości Komisja uwzględni ogólne ramy i specyfikacje techniczne niezbędne do uznawania tych praw jazdy przez organy państw trzecich. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 26 ust. 2.

Artykuł 6

Kategorie praw jazdy

1. Prawo jazdy uprawnia posiadacza do kierowania pojazdami mechanicznymi zgodnie z następującą kategoryzacją:

a) motorowery:

kategoria AM:

- pojazdy dwu- lub trzykołowe o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej do 45 km/h i maksymalnej mocy netto nieprzekraczającej 4 kW, z wyjątkiem pojazdów, których maksymalna prędkość konstrukcyjna jest nie większa niż 25 km/h;
- lekkie czterokołowce;

b) motocykle i trzykołowe pojazdy silnikowe:

(i) kategoria A1:

- motocykle o pojemności skokowej silnika nieprzekraczającej 125 cm³, maksymalnej mocy netto nieprzekraczającej 11 kW i stosunku mocy do masy nieprzekraczającym 0,1 kW/kg;
- trzykołowe pojazdy silnikowe o maksymalnej mocy netto nieprzekraczającej 15 kW;

(ii) kategoria A2:

- motocykle o maksymalnej mocy netto nieprzekraczającej 35 kW i stosunku mocy do masy nieprzekraczającym 0,2 kW/kg oraz nie pochodzące od pojazdów o mocy netto powyżej 70 kW;

(iii) kategoria A:

- motocykle;
- trzykołowe pojazdy silnikowe o maksymalnej mocy netto nieprzekraczającej 15 kW.

Pojazdy mechaniczne należące do kategorii, o których mowa w lit. a) i w niniejszej literze, mogą być łączone z przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej połowy masy własnej pojazdu ciągnącego. Państwa członkowskie mogą stosować do wydawanych przez siebie praw jazdy dodatkowe warunki wynikające ze względów 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 kategorii B1.

Państwa członkowskie mogą również podjąć decyzję o wprowadzeniu tej kategorii wyłącznie w odniesieniu do kierowania na ich terytorium pojazdami, o których mowa w art. 9 ust. 4 akapit pierwszy lit. c), na warunkach określonych w tym ustępie i z zastrzeżeniem dodatkowych wymogów: że kierowca w chwili wydawania prawa jazdy nie ukończył 21 lat oraz że prawo jazdy tej kategorii traci ważność, gdy jego posiadacz kończy 21 lat. Jeżeli państwo członkowskie podejmie taką decyzję, umieszcza w prawie jazdy kod unijny 60.03 określony w załączniku I części E;

(ii) kategoria B:

- pojazdy silnikowe o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3 500 kg, zaprojektowane 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 ust. 1 lit. c) pkt (i) rozporządzenia (UE) 2018/858.

Bez uszczerbku dla 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 ust. 1 lit. c) pkt (ii) rozporządzenia (UE) 2018/858, pod warunkiem że dopuszczalna masa całkowita takiego zespołu pojazdów nie przekracza 4 250 kg. W przypadku gdy masa takiego zespołu pojazdów przekracza 3 500 kg, państwa członkowskie, zgodnie z załącznikiem V, stosują wymóg, aby takim zespołem pojazdów można było kierować wyłącznie po:

- ukończeniu kursu szkoleniowego; lub
- zdaniu egzaminu umiejętności i zachowań.

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

Pod warunkiem ukończenia takiego kursu szkoleniowego lub zdania egzaminu, lub spełnienia obu tych wymogów, zgodnie z załącznikiem V, oraz bez uszczerbku dla zasad przyznawania przedmiotowym pojazdom homologacji typu, pojazdy silnikowe tej kategorii mogą obejmować:

- samochód kempingowy o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3 500 kg, ale nieprzekraczającej 4 250 kg, w tym w połączeniu z przyczepą, jeżeli dopuszczalna masa całkowita tego zespołu pojazdów nie przekracza 5 000 kg;
- pod warunkiem uzyskania zezwolenia wydanego przez państwo członkowskie zgodnie z warunkami przewidzianymi w art. 9 ust. 4 lit. d), mechaniczny pojazd uprzywilejowany używany do celów utrzymania bezpieczeństwa i porządku publicznego – w tym poprzez zapewnienie natychmiastowej pomocy w klęskach żywiołowych lub katastrofach spowodowanych przez człowieka – taki jak pojazd policyjny, karetka pogotowia ratunkowego, pojazd służb ochrony ludności i ratowniczych lub pojazd straży pożarnej, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3 500 kg, ale nieprzekraczającej 5 000 kg, w tym razem z przyczepą; lub
- pojazd silnikowy zasilany paliwami alternatywnymi objęty równoważnością, o której mowa w art. 9 ust. 2 lit. j), w połączeniu z przyczepą, nieobjęty tiret drugie, jeżeli dopuszczalna masa całkowita tego zespołu pojazdów przekracza 4 250 kg, ale nie przekracza 5 000 kg.

Państwa członkowskie umieszczają w prawie jazdy informację, w postaci odpowiedniego kodu unijnego określonego w załączniku I część E, o uprawnieniu do kierowania takim zespołem pojazdów, samochodem kempingowym lub pojazdem uprzywilejowanym;

(iii) kategoria BE:

- bez uszczerbku dla zasad przyznawania przedmiotowym pojazdom homologacji typu, zespoły pojazdów złożone z pojazdu ciągnącego kategorii B oraz przyczepy lub naczepy kategorii masy O₁ lub O₂, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (UE) 2018/858;

(iv) kategoria C1:

- pojazdy silnikowe nieujęte w kategoriach D1 ani D, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3 500 kg, lecz nieprzekraczającej 7 500 kg, zaprojektowane 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 ust. 1 lit. c) pkt (i) rozporządzenia (UE) 2018/858;

(v) kategoria C1E:

- bez uszczerbku dla 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 całkowita takiego zespołu pojazdów nie przekracza 12 000 kg;
- bez uszczerbku dla 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 całkowita 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 zaprojektowane 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 ust. 1 lit. c) pkt (i) rozporządzenia (UE) 2018/858;

(vii) kategoria CE:

- bez uszczerbku dla 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 zaprojektowane i konstrukcyjnie przeznaczone do przewozu więcej niż 8 lecz nie więcej niż 16 pasażerów oprócz kierowcy i maksymalnej długości 8 m;
- pojazdy silnikowe tej kategorii mogą być łączone z przyczepą kategorii O₁, o której mowa w art. 4 ust. 1 lit. c) pkt (i) rozporządzenia (UE) 2018/858;

(ix) kategoria D1E:

- bez uszczerbku dla 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 więcej niż ośmiu pasażerów oprócz kierowcy;
- pojazdy silnikowe tej kategorii mogą być łączone z przyczepą kategorii O₁, o której mowa w art. 4 ust. 1 lit. c) pkt (i) rozporządzenia (UE) 2018/858;

(xi) kategoria DE:

- bez uszczerbku dla zasad przyznawania przedmiotowym pojazdom homologacji typu, zespoły pojazdów złożone z pojazdu ciągnącego kategorii D oraz przyczepy, której dopuszczalna masa całkowita przekracza 750 kg.

2. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego artykułu niektóre szczególne rodzaje pojazdów mechanicznych, w tym pojazdy specjalne przeznaczone dla osób z niepełnosprawnościami, pod warunkiem uzyskania uprzedniej zgody Komisji wydanej na podstawie oceny wpływu proponowanego wyłączenia na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy typy pojazdów użytkowane przez siły zbrojne i organy obrony cywilnej lub znajdujące się pod ich kontrolą. Państwa członkowskie informują o tym Komisję.

Artykuł 7

Dolne granice wieku

1. Dolna granica wieku wnioskodawcy, któremu można wydać prawo jazdy, wynosi:

- a) 16 lat dla kategorii AM, A1 i B1;
- b) 18 lat dla kategorii A2, B, BE, C1 i C1E;
- c) dla kategorii A:
 - (i) 20 lat dla 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 posiadania dwuletniego doświadczenia można odstąpić, jeżeli wnioskodawca ma co najmniej 24 lata;
 - (ii) 21 lat dla trzykołowych pojazdów silnikowych o mocy przekraczającej 15 kW;
- d) 21 lat dla kategorii C, CE, D1 i D1E;
- e) 18 lat dla kategorii C i CE, pod warunkiem że kierowca posiada świadectwo kompetencji zawodowych (ŚKZ), o którym mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy (UE) 2022/2561;
- f) 24 lata dla kategorii D i DE;
- g) 21 lat dla kategorii D i DE, pod warunkiem że kierowca posiada ŚKZ, o którym mowa w art. 6 ust. 1 lub 2 dyrektywy (UE) 2022/2561.

2. Państwa członkowskie mogą podwyższyć lub obniżyć dolną granicę wieku, od którego 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;

W przypadku kategorii B1 państwa członkowskie mogą jednak, pod warunkiem uzyskania uprzedniej zgody Komisji, obniżyć do 15 lat dolną granicę wieku wydawania praw jazdy ograniczonych do ich terytorium, uprawniających do kierowania pojazdami, o których mowa w art. 9 ust. 4 lit. c), na warunkach określonych w art. 6 ust. 1 lit. c) pkt (i) oraz w art. 9 ust. 4 lit. c);

- 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 co najmniej dwa lata różnicy;
 - (ii) uzyskanie uprawnienia do kierowania motocyklami kategorii A wymaga posiadania co najmniej dwuletniego doświadczenia w kierowaniu motocyklami kategorii A2, o czym mowa w ust. 1 lit. c) pkt (i);
- d) dla kategorii B i BE – obniżyć do 17 lat;
- e) dla kategorii D1, D1E, D i DE – obniżyć do 18 lat, o ile spełnione są następujące warunki:
 - (i) kierowca posiada ŚKZ, o którym mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy (UE) 2022/2561;

- (ii) wyłącznie w przypadku kategorii D i DE: kierowca podlega ograniczeniom określonym w art. 5 ust. 3 akapit trzeci dyrektywy (UE) 2022/2561;
 - f) dla kategorii D i DE – obniżyć do 20 lat, pod warunkiem że kierowca posiada ŚKZ, o którym mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy (UE) 2022/2561.
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) mechanicznych pojazdów uprzywilejowanych używanych do celów utrzymania bezpieczeństwa i porządku publicznego – w tym poprzez zapewnienie natychmiastowej pomocy w klęskach żywiołowych lub katastrofach spowodowanych przez człowieka – takich jak pojazdy policyjne, karetki pogotowia ratunkowego, pojazdy służb ochrony ludności i ratowniczych lub pojazdy straży pożarnej;
 - b) pojazdów poddawanych testom drogowym w celu naprawy lub konserwacji.
4. Prawa jazdy wydane zgodnie z ust. 2 i 3 są ważne wyłącznie na terytorium państwa członkowskiego, które je wydało, do czasu osiągnięcia przez posiadacza prawa jazdy dolnej granicy wieku określonej w ust. 1, kiedy to stają się ważne w całej Unii.

Państwa członkowskie mogą uznać na swoim terytorium ważność praw jazdy wydanych kierowcom poniżej dolnych granic wieku określonych w ust. 1. Nie uznają jednak ważności praw jazdy wydanych na podstawie ust. 2 lit. b), e) i f).

Państwa członkowskie mogą uznawać na swoich terytoriach na zasadzie wzajemności ważność praw jazdy wydanych kierowcom innych państw członkowskich, którzy nie osiągnęli dolnych granic wieku określonych w ust. 3 lit. a).

Artykuł 8

Warunki i ograniczenia

1. W przypadku gdy państwa członkowskie wydają prawo jazdy na określonych warunkach, umieszczają w prawie jazdy informację o tych warunkach, stosując w tym celu odpowiednie kody unijne określone w załączniku I część E. W odniesieniu do warunków, które nie zostały określone w załączniku I część E, państwa członkowskie mogą również umieszczać kody krajowe. W przypadku umieszczania kodów krajowych państwa członkowskie informują o tym w odpowiednim terminie Komisję, przekazując szczegółowe informacje na temat kodów krajowych i przypadków, w których są one stosowane, zarówno w momencie wejścia w życie niniejszej dyrektywy, jak i w przypadku późniejszych uzupełnień lub zmian takich kodów krajowych.

Jeżeli ze względu na niepełnosprawność fizyczną kierowcy wydaje się prawo jazdy upoważniające do kierowania wyłącznie pojazdami określonych typów lub wyłącznie pojazdami przystosowanymi do takiej niepełnosprawności fizycznej, egzamin umiejętności i zachowań przewidziany w art. 10 ust. 1 przeprowadza się w takim pojeździe. Państwa członkowskie przyjmują przepisy niezbędne do umożliwienia osobom z niepełnosprawnościami fizycznymi zdawania egzaminu w pojeździe przystosowanym do ich niepełnosprawności fizycznej.

2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 25, aby dokonać zmiany załącznika I część E, jeżeli jest to konieczne w celu uwzględnienia zmienionych uwarunkowań technicznych, operacyjnych lub naukowych.

Artykuł 9

Sekwencyjne przyznawanie uprawnień i równoważność kategorii

1. Prawa jazdy kategorii BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D i DE wydaje się tylko takim kierowcom, którzy posiadają już uprawnienia do kierowania pojazdami kategorii B.
2. Ważność praw jazdy określa się w następujący sposób:
- a) prawa jazdy kategorii C1E, CE, D1E lub DE uprawniają także do kierowania zespołami pojazdów kategorii BE;
 - b) prawa jazdy kategorii CE uprawniają także do kierowania pojazdami kategorii DE, o ile posiadacze takich praw jazdy posiadają uprawnienia do kierowania pojazdami kategorii D;

- c) prawa jazdy kategorii C1E lub CE uprawniają także do kierowania pojazdami kategorii D1E, o ile posiadacze takich praw jazdy posiadają uprawnienia do kierowania pojazdami kategorii D1;
- d) prawa jazdy kategorii CE i DE uprawniają także do kierowania pojazdami kategorii, odpowiednio, C i C1 oraz D i D1;
- e) prawa jazdy kategorii CE i DE uprawniają także do kierowania zespołami pojazdów kategorii, odpowiednio, C1E i D1E;
- f) prawa jazdy kategorii C1E i D1E uprawniają także do kierowania pojazdami kategorii, odpowiednio, C1 i D1;
- g) prawa jazdy dowolnej kategorii uprawniają także do kierowania pojazdami mechanicznymi kategorii AM. Państwo członkowskie może jednak w odniesieniu do praw jazdy wydawanych na swoim terytorium ograniczyć równoważność kategorii AM do kategorii A1, A2 i A, jeśli warunkiem nabycia uprawnień kategorii AM w tym państwie jest zdanie egzaminu praktycznego;
- h) prawa jazdy kategorii A2 uprawniają także do kierowania pojazdami kategorii A1;
- i) prawa jazdy kategorii A, B, C lub D uprawniają także do kierowania pojazdami kategorii, odpowiednio, A1 i A2; B1; C1; D1;
- j) po upływie dwóch lat od wydania po raz pierwszy prawa jazdy kategorii B uprawnia ono również do kierowania pojazdami silnikowymi, w tym mechanicznymi pojazdami uprzywilejowanymi używanymi do celów utrzymania bezpieczeństwa i porządku publicznego – w tym poprzez zapewnienie natychmiastowej pomocy w klęskach żywiołowych lub katastrofach spowodowanych przez człowieka – takimi jak pojazdy policyjne, karetki pogotowia ratunkowego, pojazdy służb ochrony ludności i ratowniczych lub pojazdy straży pożarnej, zasilanymi w całości lub częściowo paliwami alternatywnymi zdefiniowanymi w art. 2 dyrektywy 96/53/WE i posiadającymi homologację na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3 500 kg, ale nieprzekraczającej 4 250 kg. Jeżeli spełniony jest warunek określony w art. 6 ust. 1 lit. c) pkt (ii) niniejszej dyrektywy, pojazdy te mogą być łączone z przyczepą, pod warunkiem że dopuszczalna masa całkowita tego zespołu pojazdów nie przekracza 5 000 kg. Równoważnością, o której mowa w niniejszej literze, nie są objęte samochody kempingowe;
- k) po upływie dwóch lat od wydania po raz pierwszy prawa jazdy kategorii BE uprawnia ono również do kierowania zespołem pojazdów składającym się z pojazdu ciągnącego w postaci pojazdu silnikowego zasilanego w całości lub częściowo paliwami alternatywnymi zdefiniowanymi w art. 2 dyrektywy 96/53/WE i posiadającego homologację na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3 500 kg, ale nieprzekraczającej 4 250 kg, oraz przyczepy lub naczepy kategorii masy O₁ lub O₂, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (UE) 2018/858.

3. W odniesieniu do kierowania pojazdami na swoim terytorium państwa członkowskie mogą ustanowić następujące równoważności:

- a) kierowanie trzykołowymi pojazdami silnikowymi na podstawie prawa jazdy kategorii B, przy czym w przypadku trzykołowych pojazdów silnikowych o maksymalnej mocy netto ponad 15 kW posiadacz prawa jazdy kategorii B musi mieć co najmniej 21 lat;
- b) kierowanie motocyklami kategorii A1 na podstawie prawa jazdy kategorii B.

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

Państwa członkowskie umieszczają w prawie jazdy informację o uprawnieniach jego posiadacza do kierowania pojazdami, o których mowa w akapicie pierwszym, wyłącznie za pomocą odpowiednich kodów unijnych określonych w załączniku I część E.

Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję o równoważnościach wymienionych w akapicie pierwszym, które ustanowiły na swoim terytorium, w tym o odnośnych kodach krajowych, które były stosowane przed dniem 25 listopada 2025 r. Komisja udostępnia te informacje państwom członkowskim.

4. Państwa członkowskie mogą zezwolić na kierowanie na swoim terytorium pojazdami następujących kategorii:

- a) pojazdami kategorii D1 o dopuszczalnej masie całkowitej do 3 500 kg, z wyłączeniem wyposażenia specjalistycznego przeznaczonego 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 temu kierowcy 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 temu kierowcy po raz pierwszy, o ile pojazdy te spełniają wszystkie poniższe warunki:
 - (i) są przeznaczone do wykorzystywania podczas postoju jedynie do celów instruktażowych lub rekreacyjnych;
 - (ii) są używane przez podmioty niekomercyjne do celów społecznych;
 - (iii) zostały przebudowane w taki sposób, 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 określonych w pkt (i) i (ii);
- c) pojazdami kategorii B o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2 500 kg i maksymalnej prędkości ograniczonej za pomocą środków technicznych do 45 km/h przez kierowców w wieku poniżej 21 lat posiadających prawo jazdy kategorii B1, które zostało wydane z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 6 ust. 1 lit. c) pkt (i) akapit drugi oraz, w stosownych przypadkach, art. 7 ust. 2 lit. b);
- d) mechanicznymi pojazdami uprzywilejowanymi używanymi do celów utrzymania bezpieczeństwa i porządku publicznego – w tym poprzez zapewnienie natychmiastowej pomocy w klęskach żywiołowych lub katastrofach spowodowanych przez człowieka – takimi jak pojazdy policyjne, karetki pogotowia ratunkowego, pojazdy służb ochrony ludności i ratowniczych lub pojazdy straży pożarnej, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3 500 kg, ale nieprzekraczającej 5 000 kg, które mogą być połączone z przyczepą, jeśli dopuszczalna masa całkowita tego zespołu pojazdów nie przekracza 5 000 kg, przez kierowców, którzy ukończyli 20 lat, posiadają prawo jazdy kategorii B, ukończyli szkolenie lub zdali egzaminy wymagane w art. 6 ust. 1 lit. c) pkt (ii) lub spełnili oba te warunki i którzy kierują pojazdem uprzywilejowanym wyłącznie w celu, do którego jest przeznaczony, w tym w ramach niezbędnych czynności konserwacyjnych i jazd próbnych.

Jeśli państwa członkowskie umieszczają w prawie jazdy informację o uprawnieniach jego posiadacza do kierowania pojazdami, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a) i b), robią to wyłącznie za pomocą odpowiednich kodów krajowych.

Państwa członkowskie mogą, tymczasowo lub na czas nieokreślony, uznawać na swoich terytoriach – na zasadzie wzajemności – ważność praw jazdy wydanych zgodnie z akapitem pierwszym lit. d).

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

5. Państwa członkowskie są uprawnione do zezwalania na kierowanie na swoim terytorium pojazdami kategorii D lub D1 przez posiadaczy prawa jazdy kategorii C, pod warunkiem że w pojeździe nie przewozi się żadnej innej osoby oraz że kierowca:

- a) przeprowadza badanie zdatności do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE⁽¹⁹⁾ w promieniu 5 km od stacji kontroli pojazdów; lub
- b) jest mechanikiem warsztatu naprawy pojazdów wykonującym jazdę próbną w promieniu 5 km od warsztatu po naprawie pojazdu lub do celów konserwacji lub kontroli.

Po opuszczeniu stacji kontroli pojazdów lub warsztatu posiadacz prawa jazdy kategorii C musi być w stanie udowodnić podczas każdej kontroli, że kieruje pojazdem w celu przeprowadzenia badania zdatności do ruchu drogowego, o którym mowa w lit. a), lub w celu przeprowadzenia jazdy próbnej, o której mowa w lit. b). Państwa członkowskie informują Komisję o wszelkich zezwoleniach przyznanych zgodnie z niniejszym ustępem.

⁽¹⁹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

Artykuł 10

Wydawanie praw jazdy, ich ważność oraz przedłużanie okresu ich ważności

1. Prawa jazdy wydaje się tylko tym wnioskodawcom, którzy spełniają następujące warunki:

- a) zdali egzamin umiejętności i zachowań oraz egzamin teoretyczny zgodnie z załącznikiem II i spełniają minimalne standardy dotyczące fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami zgodnie z załącznikiem III;
- b) w odniesieniu do kategorii AM: zdali tylko egzamin teoretyczny; państwa członkowskie mogą jednak wymagać, aby wnioskodawcy zdali egzamin umiejętności i zachowań oraz mogą stosować przepisy art. 11 w odniesieniu do tej kategorii.

Państwa członkowskie mogą nałożyć obowiązek zdania specjalnego egzaminu umiejętności i zachowań w odniesieniu do kierowania pojazdami trzykołowymi i czterokołowcami objętymi tą kategorią. Dla rozróżnienia pojazdów w ramach kategorii AM można w prawie jazdy umieścić 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; lub

- (ii) odbyli szkolenie zgodnie z załącznikiem VI;

- d) odbyli szkolenie lub zdali egzamin umiejętności i zachowań lub odbyli szkolenie i zdali egzamin umiejętności i zachowań zgodnie z załącznikiem V w przypadku kategorii B uprawniającej do kierowania zespołem pojazdów, samochodem kempingowym, pojazdem uprzywilejowanym lub pojazdem zasilanym paliwami alternatywnymi, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. c) pkt (ii);

- e) mają miejsce stałego zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego wydającego prawo jazdy lub dotyczą ich przypadki wyjątkowe określone w art. 20 ust. 3 lub 4, lub mogą przedstawić dowód potwierdzający, że w chwili składania wniosku pobierają naukę w tym państwie członkowskim od co najmniej sześciu miesięcy.

2. Administracyjny okres ważności praw jazdy wydanych przez państwa członkowskie wynosi:

- a) 15 lat w przypadku praw jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B, B1 i BE. Państwa członkowskie mogą skrócić ten okres do 10 lat, w przypadku gdy ich prawo krajowe zezwala na używanie prawa jazdy również jako dokumentu tożsamości;
- b) 5 lat w przypadku praw jazdy kategorii C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 i D1E.

Przedłużenie okresu ważności prawa jazdy może spowodować rozpoczęcie nowego administracyjnego okresu ważności dla jednej lub więcej kategorii pojazdów, do kierowania którymi jest uprawniony posiadacz prawa jazdy, o ile jest to zgodne z niniejszą dyrektywą.

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

Państwa członkowskie mogą, z myślą o poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, ograniczyć administracyjny okres ważności w przypadku dowolnej kategorii praw jazdy wydawanych początkującym kierowcom, w celu zastosowania wobec takich kierowców środków specjalnych.

Państwa członkowskie mogą skrócić administracyjny okres ważności w indywidualnych przypadkach odnoszących się do praw jazdy dowolnej kategorii, jeśli konieczne jest częstsze przeprowadzanie kontroli stanu zdrowia, samooceny lub zastosowanie innych środków specjalnych, takich jak ograniczenia wobec sprawców przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego.

Państwa członkowskie skracają administracyjny okres ważności w indywidualnych przypadkach odnoszących się do praw jazdy zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. c) pkt (i) akapit drugi. Prawo jazdy o skróconym w ten sposób okresie ważności nie podlega przedłużeniu.

Państwa członkowskie mogą skrócić administracyjne okresy ważności określone w akapicie pierwszym w przypadku praw jazdy, których posiadacze mają miejsce zamieszkania na ich terytorium i ukończyli 65 lat, aby wprowadzić wymóg częstszego przeprowadzania kontroli stanu zdrowia, samooceny lub stosowania innych środków specjalnych, takich jak kursy odświeżające wiedzę i umiejętności. Takie skrócenie administracyjnego okresu ważności stosuje się 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 na ich terytorium z tymczasowej ochrony lub odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych.

3. Przedłużenie okresu ważności praw jazdy w chwili upływu administracyjnego okresu ich ważności jest uzależnione od spełnienia obu następujących warunków:

- a) wnioskodawca ubiegający się o przedłużenie okresu ważności nadal spełnia minimalne standardy dotyczące fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami określone w załączniku III;
- b) wnioskodawca ubiegający się o przedłużenie okresu ważności posiada miejsce stałego zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego wydającego prawo jazdy lub dotyczą go przypadki wyjątkowe określone w art. 20 ust. 3, lub przedłożony zostanie dowód potwierdzający, że wnioskujący o przedłużenie okresu ważności w chwili składania wniosku pobiera naukę w tym państwie członkowskim od co najmniej sześciu miesięcy.

4. Bez uszczerbku dla krajowych przepisów prawa karnego i przepisów prawnych dotyczących policji państwa członkowskie mogą przy wydawaniu prawa jazdy stosować własne przepisy krajowe dotyczące warunków innych niż określone w niniejszej dyrektywie. Państwa członkowskie informują o tym Komisję.

5. Jedna osoba może posiadać nie więcej niż jedno prawo jazdy. Elektroniczne prawo jazdy może być jednak wyświetlane jednocześnie na więcej niż jednym urządzeniu elektronicznym.

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

Państwa członkowskie przyjmują środki niezbędne do stosowania akapitu drugiego. Przy wydawaniu prawa jazdy, wydawaniu wtórnika, przedłużaniu okresu ważności lub wymianie prawa jazdy, gdy zachodzi uzasadnione podejrzenie, że wnioskodawca jest już posiadaczem innego prawa jazdy, niezbędne środki obejmują przeprowadzenie weryfikacji w innych państwach członkowskich, czy wnioskodawca jest posiadaczem innego prawa jazdy. W tym celu państwa członkowskie korzystają z Europejskiej Sieci Praw Jazdy.

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

6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 25, aby dokonać zmiany załączników II, III, V i VI, jeżeli jest to konieczne w celu uwzględnienia zmienionych uwarunkowań technicznych, operacyjnych lub naukowych.

Artykuł 11

Spełnienie minimalnych standardów w zakresie fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami

1. Przed wydaniem prawa jazdy po raz pierwszy państwa członkowskie zapewniają, aby wnioskodawcy przeszli badanie lekarskie z zastosowaniem minimalnych standardów w zakresie fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami obejmujących wszystkie odchylenia w stanie zdrowia określone w załączniku III. Wymóg ten ma zastosowanie do wydawania praw jazdy kategorii AM tylko wtedy, gdy wymaga tego dane państwo członkowskie zgodnie z art. 10 ust. 1 lit. b). Natomiast 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 przedłużeniem okresu ważności prawa jazdy wnioskodawcy ubiegający się o przedłużenie okresu ważności przechodzą badanie lekarskie pod kątem odchylenia w stanie zdrowia określonych w załączniku III. Wymóg ten ma zastosowanie do przedłużania okresu ważności praw jazdy kategorii AM tylko wtedy, gdy wymaga tego dane państwo członkowskie zgodnie z art. 10 ust. 1 lit. b).

3. Bez uszczerbku dla ust. 1 i 2 oraz w zakresie, w jakim załącznik III nie stanowi inaczej, na przykład w przypadku odpowiedniej oceny wzroku wnioskodawców ubiegających się o prawo jazdy zgodnie z pkt 3 załącznika III, państwa członkowskie mogą, w przypadku kategorii AM, A, A1, A2, B, B1 i BE, zamiast obowiązkowego badania lekarskiego, stosować jeden z następujących środków alternatywnych lub oba te środki:

- a) wymagać od wnioskodawcy lub posiadacza prawa jazdy – przy składaniu wniosku o wydanie prawa jazdy lub przedłużeniu jego okresu ważności – wypełnienia formularza samooceny obejmującego odchylenia w stanie zdrowia określone w załączniku III; lub

- b) ustanowić krajowy mechanizm oceny zdolności do kierowania pojazdami, by zapewnić reakcję na istotne zmiany poziomu zdolności fizycznej lub psychicznej w celu spełnienia minimalnych standardów w zakresie zdolności fizycznej i psychicznej określonych w załączniku III, po wydaniu wnioskodawcy prawa jazdy następującym po przeprowadzeniu badania lekarskiego lub samooceny.
4. Państwa członkowskie mogą przewidzieć odpowiednie środki w przypadku nieprzestrzegania wymogu wypełnienia formularza samooceny lub świadomego umieszczenia w formularzu samooceny nieprawdziwych lub niekompletnych informacji lub niespełnienia któregośkolwiek z wymogów ustanowionych zgodnie z ust. 3 lit. b).
5. Państwa członkowskie mogą stosować alternatywny środek na mocy ust. 3 lit. b), w taki sposób, aby umożliwiał on monitorowanie zdolności do kierowania pojazdami w administracyjnych okresach ważności.
6. Jeżeli na podstawie informacji uzyskanych w ramach różnych środków alternatywnych określonych w ust. 3 okaże się, że wnioskodawca lub posiadacz prawa jazdy może mieć co najmniej jedno z odchyień w stanie zdrowia wymienionych w załączniku III, państwa członkowskie zapewniają, aby wnioskodawca lub posiadacz prawa jazdy przeszedł badanie lekarskie przed wydaniem przez państwa członkowskie prawa jazdy lub przedłużeniem jego okresu ważności.
7. Niniejszy artykuł nie uniemożliwia państwom członkowskim przyjmowania środków mających na celu podnoszenie świadomości i zwiększanie wiedzy w sektorze zdrowia i wśród posiadaczy prawa jazdy na temat minimalnych standardów fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami określonych w załączniku III.

Jeśli państwa członkowskie przyjmą wytyczne dla lekarzy, by pomóc identyfikować posiadaczy prawa jazdy, którzy przestali spełniać minimalne standardy fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami, informują o tym Komisję. Komisja udostępnia te wytyczne innym państwom członkowskim.

Jeśli państwa członkowskie przygotowują publiczne kampanie podnoszące świadomość, aby informować obywateli o schorzeniach psychicznych lub fizycznych, które mogą wpływać na zdolność do kierowania pojazdami, informują o tym Komisję. Komisja udostępnia te informacje innym państwom członkowskim.

8. Wymagania ustanowione przez państwa członkowskie w odniesieniu do wydawania praw jazdy lub późniejszego przedłużania ich okresu ważności mogą być bardziej rygorystyczne niż te określone w załączniku III.

Artykuł 12

Przedłużanie okresu ważności praw jazdy w przypadku kryzysu

1. W przypadku kryzysu państwa członkowskie mogą przedłużyć maksymalnie o sześć miesięcy administracyjny okres ważności praw jazdy, które w przeciwnym wypadku straciłyby ważność. W razie utrzymywania się kryzysu istnieje możliwość kolejnego przedłużenia okresu ważności.
2. Każde takie przedłużenie musi być należycie 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. Na podstawie należycie uzasadnionej szczególnie pilnej potrzeby wynikającej z kryzysu, o którym mowa w ust. 1, który dotyka dwa państwa członkowskie lub większą ich liczbę, Komisja może przyjąć mające natychmiastowe zastosowanie akty wykonawcze w celu przedłużenia administracyjnego okresu ważności praw jazdy wszystkich lub niektórych kategorii, które w przeciwnym wypadku straciłyby ważność. Takie przedłużenie obejmuje okres nie dłuższy niż sześć miesięcy, a w razie utrzymywania się kryzysu istnieje możliwość kolejnego przedłużenia okresu ważności. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 26 ust. 3.
4. Jeżeli państwo członkowskie nie napotyka i jest mało prawdopodobnie, by napotkało trudności uniemożliwiające przedłużenie okresu ważności praw jazdy w wyniku kryzysu dotyczącego dwa państwa członkowskie lub większą ich liczbę, o którym mowa w ust. 3, lub przyjęło 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 ust. 3, po uprzednim poinformowaniu o tym Komisji. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 13

Wymiana i wydanie wtórnika prawa jazdy wydanego przez państwa członkowskie

1. Jeżeli posiadacz ważnego prawa jazdy wydanego przez jedno państwo członkowskie ustanowił miejsce zamieszkania w innym państwie członkowskim, może złożyć w państwie członkowskim swojego miejsca zamieszkania wniosek o wymianę swojego prawa jazdy na równoważne prawo jazdy. Państwo członkowskie, w którym złożono wniosek o wymianę prawa jazdy, sprawdza w odniesieniu do jakiej kategorii lub jakich kategorii prawo jazdy, którego dotyczy wniosek o wymianę, jest nadal ważne.
2. Przy zachowaniu zasady terytorialności przepisów prawa karnego i przepisów prawnych dotyczących policji państwo członkowskie miejsca zamieszkania posiadacza prawa jazdy wydanego przez inne państwo członkowskie może stosować wobec niego własne przepisy krajowe w zakresie unieważniania, cofania, zawieszania lub ograniczania 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 wydania i podaje uzasadnienie dokonanej wymiany.

Państwo członkowskie dokonujące wymiany elektronicznego prawa jazdy informuje o tym organy państwa członkowskiego wydania i podaje uzasadnienie dokonanej wymiany. Państwo członkowskie wydania zapewnia, aby poprzednie elektroniczne prawo jazdy nie mogło już być wyświetlane za pomocą urządzenia elektronicznego używanego w tym celu przez posiadacza prawa jazdy. Państwa członkowskie korzystają do celów informacyjnych z Europejskiej Sieci Praw Jazdy.

4. Wtórnik fizycznego prawa jazdy, które zostało uszkodzone, zagubione lub skradzione, oraz wtórnik fizycznego lub elektronicznego prawa jazdy, które zostało użyte w sposób oszukańczy, mogą zostać wydane jedynie przez właściwe organy państwa członkowskiego, w którym posiadacz prawa jazdy ma miejsce zamieszkania, lub państwa członkowskiego wydania, w przypadku gdy stosuje się art. 20 ust. 3. Organy te wydają wtórnik na podstawie informacji, jakimi dysponują, lub, w stosownych okolicznościach, na podstawie poświadczenia ze strony właściwych organów państwa członkowskiego wydania oryginalnego prawa jazdy. Jeśli wtórnik prawa jazdy został wydany przez państwo członkowskie inne niż państwo członkowskie wydania, a zastąpione prawo jazdy jest nadal w posiadaniu posiadacza przedmiotowego prawa jazdy lub może być przez posiadacza wyświetlone, zastosowanie mają procedury określone w ust. 3.

Artykuł 14

Poświadczenie uprawnień do kierowania pojazdami podczas wymiany lub wydawania wtórnika prawa jazdy

Podczas wydawania wtórnika lub wymiany prawa jazdy państwo członkowskie wydające wtórnik lub wymieniające prawo jazdy zapewnia, aby właściwe organy państw członkowskich były w stanie zweryfikować ważność uprawnień posiadacza prawa jazdy do kierowania pojazdami, w szczególności podczas kontroli drogowych. W tym celu państwo członkowskie niezwłocznie umieszcza konieczne informacje dotyczące wtórnika lub wymiany prawa jazdy w Europejskiej Sieci Praw Jazdy, gdy jest to konieczne z uwagi na czas trwania procedury wydania wtórnika lub wymiany. W takich przypadkach państwo członkowskie dostarcza posiadaczowi danego prawa jazdy dokument stwierdzający, że został złożony wniosek o wydanie wtórnika lub wymianę jego prawa jazdy.

Artykuł 15

Wymiana praw jazdy wydanych przez państwa trzecie

1. Jeżeli państwo członkowskie przewiduje wymianę prawa jazdy wydanego przez państwo trzecie posiadaczowi prawa jazdy, który ustanowił miejsce zamieszkania na jego terytorium, to państwo członkowskie dokonuje wymiany tego prawa jazdy zgodnie z niniejszym artykułem.
2. W przypadku gdy państwo członkowskie dokonuje wymiany prawa jazdy wydanego przez państwo trzecie nieobjęte aktem wykonawczym przyjętym zgodnie z ust. 7 niniejszego artykułu, taka wymiana, jak również każde kolejne przedłużenie okresu ważności lub wydanie wtórnika prawa jazdy, zostaje odnotowane w prawie jazdy wydanym przez to państwo członkowskie poprzez użycie odpowiedniego kodu określonego w załączniku I część E. Jeżeli posiadacz takiego prawa jazdy przenosi następnie swoje miejsce zamieszkania do innego państwa członkowskiego, państwo to może postanowić, że nie stosuje zasady wzajemnego uznawania określonej w art. 3 ust. 6.

W odniesieniu do takiej wymiany państwa członkowskie stosują swoje prawo krajowe zgodnie z warunkami przewidzianymi w niniejszym ustępie.

3. W przypadku gdy prawo jazdy jest wydawane dla kategorii i przez państwo trzecie objęte aktem wykonawczym przyjętym zgodnie z ust. 7, tego rodzaju wymianę odnotowuje się w prawie jazdy wydanym przez dane państwo członkowskie poprzez użycie odpowiedniego kodu określonego w załączniku I część E. W takich przypadkach państwa członkowskie dokonują wymiany prawa jazdy zgodnie z warunkami określonymi w odpowiednim akcie wykonawczym.

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 wydanego przez państwo trzecie, 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 zasady:

a) jeżeli prawo jazdy zostało wydane dla kategorii i przez państwo trzecie objęte aktem wykonawczym przyjętym zgodnie z ust. 7, zastosowanie ma ust. 3;

b) w przypadku braku aktu wykonawczego przyjętego zgodnie z ust. 7, zastosowanie ma ust. 2.

5. Wymiany, o których mowa w ust. 2, 3 i 4, następują tylko wówczas, gdy prawo jazdy wydane przez państwo trzecie zostało zwrócone właściwym organom państwa członkowskiego, w którym złożono wniosek o wymianę.

6. Komisja może stwierdzić, że ramy transportu drogowego w państwie trzecim 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, w razie potrzeby po spełnieniu konkretnych, wcześniej określonych warunków, zgodnie z ust. 3.

W przypadku, gdy Komisja dokonuje stwierdzenia, o którym mowa w akapicie pierwszym, może – we współpracy z państwami członkowskimi – ocenić ramy transportu drogowego państwa trzeciego. Państwa członkowskie przekazują swoją opinię na temat obowiązujących ram transportu drogowego w określonym państwie trzecim w okresie wyznaczonym przez Komisję. Okres ten wynosi co najmniej 6 miesięcy i nie więcej niż 18 miesięcy. 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 w odniesieniu 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 elektroniczne prawa jazdy, a jeśli tak, to mające zastosowanie techniczne i strukturalne zasady funkcjonowania systemu;

c) poziom występowania w obiegu sfałszowanych praw jazdy oraz środki przyjmowane w celu zapobiegania fałszerstwom praw jazdy i korupcji z nimi związanej;

d) administracyjny okres ważności prawa 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) obowiązującą w państwie trzecim praktykę i ramy prawne wymiany praw jazdy wydawanych przez państwa członkowskie.

7. Po przeprowadzeniu oceny, o której mowa w ust. 6, i w drodze aktu wykonawczego Komisja może uznać, że w danym państwie trzecim obowiązują ramy transportu drogowego, które w całości lub w części gwarantują poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego porównywalny z poziomem w Unii, z myślą o tym, by prawa jazdy wydane przez to państwo trzecie mogły być wymieniane zgodnie z ust. 3.

Akt wykonawczy, o którym mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, obejmuje co najmniej:

- a) kategorie prawa jazdy, o których mowa w art. 6, w odniesieniu do których można dokonywać wymiany zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu;
- b) daty wydania praw jazdy przez państwa trzecie, od których to dat można dokonywać wymiany zgodnie z ust. 3;
- c) ogólne warunki, których należy przestrzegać w celu weryfikacji autentyczności dokumentu urzędowego podlegającego wymianie;
- d) ogólne warunki, jakie wnioskodawca musi spełnić – przed dokonaniem wymiany – w celu wykazania, że spełnia minimalne standardy fizycznej i psychicznej zdolności określone 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 określonych w akapicie drugim lit. c) lub d) niniejszego ustępu, państwa członkowskie odmawiają dokonania wymiany prawa jazdy.

Wszelkie dodatkowe warunki określone w akcie wykonawczym, o którym mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, przewidują albo możliwość zastosowania przepisów krajowych państwa członkowskiego zgodnie z ust. 2, albo odmowę dokonania wymiany prawa jazdy, jeżeli wnioskodawca nie spełnia takich warunków.

Akty wykonawcze, o których mowa w niniejszym ustępie, przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 26 ust. 2.

8. Akt wykonawczy przyjęty zgodnie z ust. 7 przewiduje okresowy przegląd sytuacji bezpieczeństwa ruchu drogowego w danym państwie trzecim przeprowadzany przez Komisję co najmniej raz na cztery lata. Państwa członkowskie mają możliwość przedstawienia swoich opinii. W zależności od wyników przeglądu Komisja utrzymuje w mocy, zmienia lub zawiesza – w niezbędnym zakresie – bądź uchyla ten akt wykonawczy.

9. Komisja publikuje w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* i na swojej stronie internetowej wykaz państw trzecich, które są objęte aktem wykonawczym przyjętym zgodnie z ust. 7, a także publikuje wszelkie istotne zmiany dokonane zgodnie z ust. 8.

10. Aby wspierać integrację kierowców zawodowych z państw trzecich na unijnym rynku wewnętrznym Komisja promuje w ramach grupy ekspertów wymianę najlepszych praktyk dotyczących kwalifikacji i szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych, która to grupa została ustanowiona zgodnie z wymogami określonymi w art. 13 ust. 4 dyrektywy (UE) 2022/2561.

Artykuł 16

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

1. Państwo członkowskie odmawia wydania prawa jazdy wnioskodawcy, którego prawo jazdy zostało unieważnione, cofnięte, zawieszone lub ograniczone w innym państwie członkowskim.

2. Państwo członkowskie odmawia osobie, której uprawnienie do kierowania pojazdami, prawo jazdy lub uznanie ważności prawa jazdy zostało unieważnione, cofnięte, zawieszone lub ograniczone na jego terytorium, uznania ważności prawa jazdy wydanego przez inne państwo członkowskie.

3. Uprawnienie do kierowania pojazdami, prawo jazdy lub uznanie ważności prawa jazdy uznaje się za unieważnione, cofnięte, zawieszone lub ograniczone do celów niniejszego artykułu do czasu, kiedy dana osoba spełni wszelkie warunki nałożone przez państwo członkowskie, aby odzyskać swoje uprawnienia do kierowania pojazdami lub prawo jazdy, ponownie uzyskać uznanie ważności swojego prawa jazdy lub ubiegać się o nowe prawo jazdy.

Państwa członkowskie zapewniają, aby warunki, jakie nakładają w celu umożliwienia danej osobie odzyskania uprawnień do kierowania pojazdami lub prawa jazdy lub ponownego uzyskania uznania ważności prawa jazdy, lub umożliwienia jej ubiegania się o nowe prawo jazdy, były proporcjonalne, niedyskryminacyjne wobec posiadaczy praw jazdy wydanych przez inne państwa członkowskie oraz aby same w sobie nie prowadziły do bezterminowej odmowy wydania prawa jazdy lub uznania prawa jazdy wydanego przez inne państwo członkowskie.

4. W przypadku, gdy jest to uzasadnione zachowaniem danej osoby lub jej fizyczną lub psychiczną zdolnością do kierowania pojazdami, państwa członkowskie mogą zakazać tej osobie prowadzenia pojazdów na ich terytorium bezterminowo bez zapewnienia jej możliwości odzyskania uprawnień do kierowania pojazdami, prawa jazdy lub ponownego uzyskania uznania ważności prawa jazdy, lub ubiegania się o nowe prawo jazdy.

W drodze odstępstwa od ust. 1 państwo członkowskie, które nie zakazało tej osobie prowadzenia pojazdów, po skonsultowaniu się z państwem członkowskim, o którym mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, może wydać prawo jazdy tej osobie. Jednak państwo członkowskie, które zakazało tej osobie prowadzenia pojazdów, może odmówić – na swoim terytorium i bezterminowo – uznania prawa jazdy wydanego przez inne państwo członkowskie.

Artykuł 17

Model jazdy z osobą towarzyszącą

1. Bez uszczerbku dla 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 wnioskodawcom, którzy ukończyli 17 lat.

2. Na zasadzie odstępstwa od art. 7 ust. 1 lit. b) i d), odpowiednio, państwa członkowskie mogą, do celów kierowania pojazdami na swoim terytorium, wydawać wnioskodawcom, którzy ukończyli 17 lat, prawa jazdy kategorii C1, C1E lub C zgodnie z art. 10 ust. 1, oznaczone kodem unijnym 98.02 określonym w załączniku I część E, pod warunkiem że wnioskodawca posiada SKZ wydane zgodnie z art. 6 ust. 1 dyrektywy (UE) 2022/2561 w przypadku kategorii C lub zgodnie z art. 6 ust. 2 dyrektywy (UE) 2022/2561 – w przypadku kategorii C1 i C1E.

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

3. Posiadacze prawa jazdy, oznaczonego kodem unijnym 98.02 określonym w załączniku I część E, którzy nie ukończyli 18 lat, kierują pojazdami wyłącznie w towarzystwie innej osoby znajdującej się na przednim siedzeniu pasażera, która jest w stanie udzielać im w trakcie jazdy wskazówek. Osoba towarzysząca przestrzega przepisów dotyczących prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu lub środków odurzających. Osoba towarzysząca:

- a) musi mieć co najmniej 24 lata;
- b) musi posiadać prawo jazdy odpowiedniej kategorii wydane w Unii więcej niż pięć lat wcześniej;
- c) nie może być osobą, wobec której wydany został w ciągu ostatnich pięciu lat zakaz prowadzenia pojazdów w państwie członkowskim wydania prawa jazdy, o którym mowa w lit. b).

Państwo członkowskie inne niż państwo członkowskie wydania prawa jazdy, o którym mowa w lit. c), może przewidzieć nałożenie zakazu prowadzenia pojazdów na swoim terytorium wskutek popełnienia na nim wykroczenia, które mogłoby sugerować brak zdolności do pełnienia roli osoby towarzyszącej na podstawie niniejszego artykułu.

4. Państwa członkowskie mogą wymagać identyfikacji osób towarzyszących, o których mowa w ust. 3, w celu zapewnienia zgodności z niniejszym artykułem. Państwa członkowskie mogą ograniczyć liczbę dopuszczalnych osób towarzyszących w stosunku do kierowcy, któremu towarzyszą. Państwa członkowskie mogą stosować na swoim terytorium dodatkowe warunki, które musi spełniać osoba towarzysząca posiadaczowi wydanego przez nie prawa jazdy. Warunki takie muszą być proporcjonalne i odpowiednie do osiągnięcia celów modelu jazdy z osobą towarzyszącą. Państwa członkowskie informują Komisję o takich dodatkowych warunkach. Komisja podaje do wiadomości publicznej informacje dotyczące takich dodatkowych warunków.

W stosunku do osoby towarzyszącej posiadaczowi prawa jazdy kategorii C, C1E lub C1 wymogi, o których mowa w akapicie pierwszym, mogą obejmować w szczególności wymóg, by osoba towarzysząca:

- a) posiadała odpowiednie kwalifikacje i odbyła szkolenie przewidziane zgodnie z dyrektywą (UE) 2022/2561; lub
- b) odbyła specjalny kurs w minimalnym wymiarze 7 godzin, który może zostać zwiększony do 14 godzin, aby nabyć konieczne umiejętności zawodowe i pedagogiczne, w ramach swojego okresowego szkolenia w zakresie ŚKZ.

5. Model jazdy z osobą towarzyszącą nie ogranicza istniejącej możliwości do obniżenia przez państwo członkowskie dolnej granicy wieku wnioskodawców ubiegających się o prawo jazdy kategorii B, jak określono w art. 7 ust. 2, lub stosowania powiązanych warunków na poziomie krajowym.

6. Państwa członkowskie mogą stosować dodatkowe warunki wydawania prawa jazdy, oznaczonego kodem unijnym 98.02 określonym w załączniku I części E, wnioskodawcom, którzy nie ukończyli 18 lat. Państwa członkowskie informują o tym Komisję. Komisja podaje te informacje do wiadomości publicznej.

Artykuł 18

Okres próbny

1. Posiadacz prawa jazdy wydanego po zdaniu egzaminu na prawo jazdy wymaganego na podstawie art. 10 ust. 1 lit. a) jest uważany za „początkującego kierowcę” i podlega okresowi próbnemu. Czas trwania okresu próbnego jest ustalany przez państwo członkowskie wydające prawo jazdy i nie może wynosić mniej niż dwa lata.

Jeśli początkujący kierowca posiada już ważne prawo jazdy na pojazd innej kategorii, okres próbny co do zasady obejmuje jedynie pozostałą część okresu próbnego odnoszącego się do istniejącego prawa jazdy. Jednak w przypadku początkujących kierowców posiadających wyłącznie prawo jazdy kategorii AM, uzyskanie prawa jazdy nowej kategorii oznacza w każdym przypadku początek nowego okresu próbnego. Państwa członkowskie mogą, w odniesieniu do wydanych przez siebie praw jazdy kategorii innych niż AM, ustanowić wymóg dodatkowego lub uzupełniającego okresu próbnego, w szczególności z myślą o uwzględnieniu różnych zagrożeń i wymaganych umiejętności wiążących się z nową kategorią prawa jazdy.

2. Państwa członkowskie ustanawiają dla początkujących kierowców przepisy lub kary, lub oba te środki równocześnie, odnoszące się do jazdy pod wpływem alkoholu, które są bardziej rygorystyczne niż w przypadku kierowców nie będących początkującymi kierowcami, i przyjmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonania. Gdy państwa członkowskie postanawiają ustanowić kary, kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminacyjne.

Ponadto państwa członkowskie przyjmują środki w celu zmniejszenia liczby przypadków:

- a) prowadzenia pojazdów przez początkujących kierowców pod wpływem środków odurzających;
- b) nieprzestrzegania przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych transponujących dyrektywę Rady 91/671/EWG⁽²⁰⁾ odnoszącą się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach.

⁽²⁰⁾ Dyrektywa Rady 91/671/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. odnosząca się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dzieci w pojazdach (Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 26, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1991/671/oj>).

3. Niniejszy artykuł nie uniemożliwia państwom członkowskim wprowadzenia do ich prawa krajowego przepisów „zero tolerancji” zakazujących wszystkim kierowcom konsumpcji alkoholu lub środków odurzających przed kierowaniem pojazdami. Gdy państwa członkowskie wprowadzają takie przepisy „zero tolerancji” do swojego prawa krajowego, przyjmują wszystkie środki konieczne do dostosowania swojego prawa krajowego do środków przyjętych na mocy ust. 2.
4. Państwa członkowskie mogą ustanowić mające zastosowanie na ich terytorium dodatkowe przepisy dla początkujących kierowców, aby zwiększyć bezpieczeństwo ruchu drogowego. Państwa członkowskie informują o tym Komisję.
5. Jeżeli właściwy organ państwa członkowskiego miejsca zamieszkania podejmie decyzję o przedłużeniu kierowcy okresu próbnego z powodu jakiegokolwiek niezgodnego z prawem zachowania tej osoby, zapewnia ono, aby nowy okres próbny został odnotowany w prawie jazdy.
6. Państwa członkowskie oznaczają prawa jazdy wydane w okresie próbnym odpowiednim kodem unijnym określonym w załączniku I część E.

Artykuł 19

Egzaminatorzy

1. Egzaminatorzy w zakresie prawa jazdy muszą spełniać minimalne standardy określone w załączniku IV.

Egzaminatorzy w zakresie prawa jazdy pracujący już w tej roli przed dniem 19 stycznia 2013 r. podlegają jedynie wymogom dotyczącym zapewnienia jakości oraz środkom dotyczącym regularnych szkoleń okresowych określonym w tym załączniku.

2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 25, aby dokonać zmiany załącznika IV, jeżeli jest to konieczne w celu uwzględnienia zmienionych uwarunkowań technicznych, operacyjnych lub naukowych.

Artykuł 20

Miejsce zamieszkania

1. Miejsce zamieszkania oznacza miejsce, w którym dana osoba zwykle przebywa, 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 przebywa.

Jednak w przypadku osoby związanej zawodowo z miejscem innym niż miejsce, z którym łączą ją więzi osobiste, i z tego względu mieszkającej naprzemiennie w różnych miejscach w co najmniej dwu państwach członkowskich, za miejsce zamieszkania uważa się miejsce, z którym łączą ją więzi osobiste, pod warunkiem że regularnie do niego powraca. Dana osoba nie jest zobowiązana do spełnienia tego warunku, jeśli przebywa w danym państwie członkowskim po to, by wykonać zadanie w określonym terminie. Wyjazd na studia uniwersyteckie bądź na naukę w szkole nie oznacza zmiany miejsca zamieszkania.

2. Do celów art. 10 ust. 3 lit. b) i art. 13 ust. 4 uznaje się, że miejsce zamieszkania personelu służb dyplomatycznych Unii, to jest urzędników odpowiednich służb Sekretariatu Generalnego Rady i Komisji, jak również personelu delegowanego przez służby dyplomatyczne państw członkowskich i wszelkich innych pracowników lub wykonawców pracujących dla instytucji, organów i jednostek organizacyjnych Unii w dziedzinie reprezentacji zewnętrznej, którzy aby móc wykonywać swoje obowiązki wynikające z umowy, mieszkali poza Unią przez co najmniej 181 dni w okresie ostatnich 365 dni, lub akredytowanych w państwach trzecich pracowników służb dyplomatycznych państw członkowskich lub członków ich rodzin wchodzących w skład ich gospodarstw domowych, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego lub państw członkowskich wydania prawa jazdy, którego okres ważności jest przedłużany lub w odniesieniu do którego wydaje się wtórnik.

3. W wyjątkowych przypadkach, jeżeli posiadacz prawa jazdy nie może udowodnić ustanowienia swojego miejsca zamieszkania w danym państwie członkowskim zgodnie z ust. 1, może uzyskać przedłużenie okresu ważności lub wydanie wtórника prawa jazdy w państwie członkowskim wydania.

4. Na zasadzie odstępstwa od art. 10 ust. 1 lit. e) i w konkretnym celu pierwszego wydania prawa jazdy kategorii B wnioskodawcy, którego państwo członkowskie miejsca zamieszkania jest inne niż państwo członkowskie obywatelstwa, prawo jazdy może zostać wydane przez państwo członkowskie obywatelstwa, jeżeli w państwie członkowskim miejsca zamieszkania nie ma możliwości zdawania egzaminu teoretycznego lub egzaminu praktycznego, lub obu tych egzaminów w jednym z języków urzędowych państwa członkowskiego obywatelstwa wnioskodawcy, który to język jest też jednym z języków urzędowych Unii, lub z udziałem tłumacza ustnego.

Zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1724 państwa członkowskie i Komisja udostępniają użytkownikom informacje na temat języków, w jakich zapewniane jest w każdym państwie członkowskim tłumaczenie pisemne lub ustne egzaminu teoretycznego lub egzaminu praktycznego.

Artykuł 21

Równoważności w przypadku praw jazdy nieodpowiadających standardowemu wzorowi unijnemu

1. Państwa członkowskie stosują równoważności ustanowione decyzją Komisji (UE) 2016/1945⁽²¹⁾ między uprawnieniami przyznanymi przed dniem 19 stycznia 2013 r. a kategoriami określonymi w art. 6 niniejszej dyrektywy.
2. Uprawnienia do kierowania pojazdami przyznane przed dniem 19 stycznia 2013 r. nie mogą zostać cofnięte ani w żaden sposób ograniczone na mocy niniejszej dyrektywy.

Artykuł 22

Wzajemna pomoc i Europejska Sieć Praw Jazdy

1. Państwa członkowskie wspierają się w wykonywaniu niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie wymieniają się informacjami 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, w stosownych przypadkach, planują nałożyć, a także konsultują się, gdy zachodzi uzasadnione podejrzenie, że wnioskodawca ubiegający się o prawo jazdy podlega zakazowi prowadzenia pojazdów w innym państwie członkowskim. Do wymiany informacji państwa członkowskie korzystają z Europejskiej Sieci Praw Jazdy.
2. Państwa członkowskie mogą korzystać z Europejskiej Sieci Praw Jazdy również do wymiany informacji w następujących celach:
 - a) umożliwienia swoim organom weryfikacji ważności i autentyczności prawa jazdy, w szczególności podczas kontroli drogowych, podczas dochodzeń lub w ramach środków zapobiegających fałszerstwom;
 - b) ułatwienia prowadzenia dochodzeń zgodnie z dyrektywą (UE) 2015/413;
 - c) egzekwowania dyrektywy (UE) 2022/2561 oraz weryfikacji ważności i autentyczności prawa jazdy podczas egzekwowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006⁽²²⁾ lub rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014⁽²³⁾.
3. Dostęp do Europejskiej Sieci Praw Jazdy musi być zabezpieczony. Europejska Sieć Praw Jazdy zapewnia zarówno synchroniczną, czyli w czasie rzeczywistym, jak i asynchroniczną wymianę informacji, a także wysyłanie i odbieranie zabezpieczonych komunikatów, powiadomień i załączników.

⁽²¹⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1945/oj>).

⁽²²⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

⁽²³⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

Państwa członkowskie podejmują wszelkie kroki niezbędne do zapewnienia, aby informacje wymieniane za pomocą Europejskiej Sieci Praw Jazdy były aktualne.

Państwa członkowskie udzielają dostępu do Europejskiej Sieci Praw Jazdy jedynie organom właściwym do celów, o których mowa w ust. 1 i 2.

4. Państwa członkowskie udzielają sobie również pomocy przy wdrażaniu elektronicznego prawa jazdy, w szczególności w celu zagwarantowania sprawnej interoperacyjności między aplikacjami i funkcjami weryfikacji, o których mowa w załączniku I część C.

5. Komisja przyjmie do dnia 6 czerwca 2026 r. akty wykonawcze określające wspólny zestaw przepisów regulujących działanie Europejskiej Sieci Praw Jazdy, w tym szczegółowe wymogi operacyjne, interfejsowe i techniczne. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 26 ust. 2.

6. Państwa członkowskie mogą współpracować w zakresie egzekwowania unieważnienia, cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia uprawnienia do kierowania pojazdami, prawa jazdy lub uznania ważności prawa jazdy, w szczególności gdy stosowne środki są ograniczone do określonych kategorii prawa jazdy lub do terytoriów określonych państw członkowskich, w szczególności, gdy jest to zaznaczone za pomocą wpisów w wydanych przez nie prawach jazdy.

Artykuł 23

Sprawozdawczość państw członkowskich

1. 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 elektronicznych praw jazdy i fizycznych praw jazdy.

2. Do dnia 26 listopada 2029 r. i następnie co pięć lat, z myślą o ułatwieniu przygotowania sprawozdania Komisji, o którym mowa w art. 24, państwa członkowskie przekazują Komisji statystyki dotyczące wypadków w ruchu drogowym, w których są ranni lub ofiary śmiertelne, w tym wśród kierowców zawodowych, w szczególności kierowców w wieku lat 17 kierujących pojazdem w ramach modelu jazdy z osobą towarzyszącą, o którym mowa w art. 17 ust. 2.

3. Państwa członkowskie mogą okresowo dzielić się z Komisją danymi o przepisach prawa krajowego dotyczących maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego i powiązanych z nimi kwestii z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz mogą sygnalizować występowanie obaw co do swobodnego przepływu pracowników.

Artykuł 24

Przegląd i sprawozdawczość prowadzone przez Komisję

1. Do dnia 26 listopada 2030 r., a następnie co pięć lat Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wykonania niniejszej dyrektywy. W ramach sprawozdania Komisja dokonuje oceny:

a) wpływu dyrektywy na bezpieczeństwo ruchu drogowego, w szczególności:

(i) czy istnieje jakikolwiek wpływ wynikający z przyznania równoważności na podstawie art. 9 ust. 2 lit. j) i k);

(ii) czy istnieje jakikolwiek wpływ wynikający z przyznania równoważności na podstawie art. 9 ust. 4;

b) wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego i na niedobór kierowców wynikającego z wdrażania modelu jazdy z osobą towarzyszącą w odniesieniu do kategorii profesjonalnego prawa jazdy, na podstawie sprawozdań przekazanych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 23 ust. 2.

W stosownych przypadkach sprawozdaniu towarzyszy wniosek ustawodawczy.

2. W ramach sprawozdania, o którym mowa w ust. 1, Komisja dokonuje oceny nowych rozwiązań technologicznych dotyczących pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, które to rozwiązania mają wpływ na masę tych pojazdów. W tym celu Komisja wykorzystuje informacje zgromadzone zgodnie z art. 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 ⁽²⁴⁾ określającego normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych. W celu udokumentowania swojej oceny Komisja może się zwrócić do producentów pojazdów o dodatkowe informacje dotyczące ewentualnego wpływu takich nowych rozwiązań technologicznych na masę pojazdów.

Producenci pojazdów są zobowiązani do przekazania danych, o których mowa w pierwszym akapicie, w rozsądnym terminie i zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami unijnymi.

3. Bez uszczerbku dla ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, do dnia 26 listopada 2026 r. lub niezwłocznie po przyjęciu pierwszego z aktów wykonawczych, o których mowa w art. 5 ust. 7, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej, Komisja oceni wykonalność przyspieszenia terminu, o którym mowa w art. 3 ust. 4, i przedstawi sprawozdanie ze swoich ustaleń. Państwa członkowskie mogą przekazywać Komisji informacje, które uznają za istotne do celów tej oceny, a Komisja uwzględni te informacje.

W stosownych przypadkach sprawozdaniu towarzyszy wnioski ustawodawczy.

Artykuł 25

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 8, art. 5 ust. 6, art. 8 ust. 2, art. 10 ust. 6 i art. 19 ust. 2, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 25 listopada 2025 r. 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 sprzeciwia 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. 6 i art. 19 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. 6 lub art. 19 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.

⁽²⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>).

Artykuł 26

Procedura komitetowa

1. Komisja jest wspierana przez komitet ds. praw jazdy ustanowiony dyrektywą Rady 97/26/WE⁽²⁵⁾ (zwany dalej „komitetem”). 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 opinii, Komisja nie przyjmuje projektu 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 27

Zmiany w dyrektywie (UE) 2022/2561

W art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 2 dodaje się literę w brzmieniu:

„c) od ukończenia 17 roku życia pojazd, dla którego wymaga się prawa jazdy kategorii C1, C1E lub C, o ile posiadają ŚKZ, o którym mowa w art. 6 ust. 1 w przypadku kategorii C lub w art. 6 ust. 2 – w przypadku kategorii C1 i C1E, i wyłącznie na warunkach przewidzianych w art. 17 ust. 2 i 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/2205 (*).

(*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/2205 z dnia 22 października 2025 r. w sprawie praw jazdy, zmieniająca rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 oraz uchylająca dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Komisji (UE) nr 383/2012 (Dz.U. L, 2025/2205, 5.11.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj>).”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Kierowcy pojazdu przeznaczonego do przewozu osób mogą prowadzić od ukończenia 21 roku życia pojazd, dla którego wymaga się prawa jazdy kategorii D i D + E lub pojazd, dla którego wymaga się prawa jazdy kategorii D1 i D1 + E z zastrzeżeniem, że posiadają ŚKZ określone w art. 6 ust. 1 lub 2. Aby zapewnić bezpieczną jazdę państwo członkowskie może ustanowić system monitorowania kierowców poniżej 23 roku życia posiadających ŚKZ określone w art. 6 ust. 2. Jeśli państwa członkowskie wymagają, by tacy kierowcy uczestniczyli w kursach szkoleń okresowych na tematy dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego przed ukończeniem 23 roku życia po to, by ugruntowali i potwierdzili swoje kompetencje w tej tematyce, takie uczestnictwo wlicza się do obowiązkowych 35 godzin kursów szkoleń okresowych odbywanych co pięć lat.

Państwo członkowskie może zezwolić kierowcom pojazdów, dla których wymaga się prawa jazdy kategorii D1 i D1 + E, na prowadzenie takich pojazdów na swoim terytorium od ukończenia 18 roku życia z zastrzeżeniem, że posiadają oni ŚKZ określone w art. 6 ust. 1.

Państwo członkowskie może zezwolić kierowcom pojazdów, dla których wymaga się prawa jazdy kategorii D i D + E, na prowadzenie takich pojazdów na swoim terytorium od ukończenia 20 roku życia z zastrzeżeniem, że posiadają oni ŚKZ określone w art. 6 ust. 1. Wymóg dotyczący wieku może zostać obniżony do 18 roku życia z myślą o prowadzeniu pojazdów bez pasażerów lub przewożeniu pasażerów w ramach regularnych usług, o ile trasa nie przekracza 50 km.”.

⁽²⁵⁾ Dyrektywa Rady 97/26/WE z dnia 2 czerwca 1997 r. zmieniająca dyrektywę 91/439/EWG w sprawie praw jazdy (Dz.U. L 150 z 7.6.1997, s. 41, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1997/26/oj>).

*Artykuł 28***Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2018/1724**

W załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

- a) w drugiej kolumnie, w wierszu „Przeprowadzka”, dodaje się pole w brzmieniu: „Uzyskanie prawa jazdy i przedłużenie jego ważności”;
- b) w trzeciej kolumnie, w wierszu „Przeprowadzka”, dodaje się pole w brzmieniu: „Wydanie, wymiana i wydanie wtórnika unijnego prawa jazdy”.

*Artykuł 29***Transpozycja**

1. Bez uszczerbku dla ust. 2 państwa członkowskie przyjmują i publikują do dnia 26 listopada 2028 r. środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Bez uszczerbku dla ust. 2 państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia 26 listopada 2029 r.

Te środki przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przyjmują i publikują do dnia 26 listopada 2027 r. środki niezbędne do wykonania art. 9 ust. 2 lit. j) i k). Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Państwa członkowskie stosują te środki od dnia 26 listopada 2027 r.

3. Państwa członkowskie przyjmują i publikują do dnia 26 listopada 2028 r. środki niezbędne do wykonania art. 17. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Państwa członkowskie stosują te środki od dnia 26 listopada 2028 r.

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

*Artykuł 30***Uchylenie**

1. Dyrektywa 2006/126/WE traci moc z dniem 26 listopada 2029 r., z wyjątkiem art. 6 ust. 4 lit. c), który uchyla się z dniem 26 listopada 2027 r.

Odesłania do dyrektywy 2006/126/WE są traktowane jako odesłania do niniejszej dyrektywy i odczytywane zgodnie z tabelą korelacji zawartą w załączniku VII do niniejszej dyrektywy.

2. Rozporządzenie (UE) nr 383/2012 traci moc z dniem 26 listopada 2029 r.

Odesłania do rozporządzenia (UE) nr 383/2012 są traktowane jako odesłania do niniejszej dyrektywy i odczytywane zgodnie z tabelą korelacji w załączniku VII.

*Artykuł 31***Wejście w życie**

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

*Artykuł 32***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 22 października 2025 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodnicząca

R. METSOLA

W imieniu Rady

Przewodnicząca

M. BJERRE

ZAŁĄCZNIK I

SPECYFIKACJE ORAZ PRZEPISY DOTYCZĄCE PRAW JAZDY WYDAWANYCH PRZEZ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE

CZĘŚĆ A1: **Ogólne specyfikacje dotyczące fizycznego prawa jazdy**

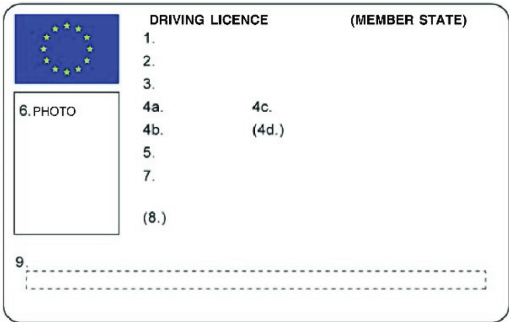
- 1) Cechy karty fizycznego prawa jazdy we wzorze unijnym są zgodne z ISO/IEC 7810.

Karta wykonana jest z poliwęglanu.

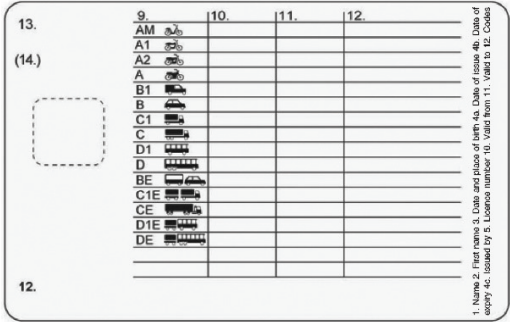
Metody weryfikowania cech kart prawa jazdy w celu potwierdzenia ich zgodności z normami międzynarodowymi są zgodne z ISO/IEC 10373.

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

Strona 1



Strona 2



Rysunek 1: Wzór unijnego prawa jazdy

Rysunek 1 treść:

1. Nazwisko 2. Imię 3. Data i miejsce urodzenia 4a. Data wydania 4b. Data wygaśnięcia 4c. Organ wydający 5. Numer prawa jazdy 10. Ważne od 11. Ważne do 12. Kody

- 3) Karta prawa jazdy zawiera następujące informacje określone w części D:

Strona 1 zawiera:

- a) wyrazy „Prawo jazdy” wydrukowane dużymi literami w języku lub w językach państwa członkowskiego wydającego prawo jazdy;
- b) (fakultatywnie) nazwę państwa członkowskiego wydania;
- c) znak wyróżniający państwa członkowskiego wydania, jak określono w części D pkt 1, wydrukowany w negatywie na tle niebieskiego prostokąta i otoczony przez dwanaście żółtych gwiazdek;
- d) informacje spersonalizowane odnoszące się 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 wydania oraz wyrazy „Prawo jazdy” w pozostałych językach Unii Europejskiej, wydrukowane w barwie różowej, tak aby stanowiły tło prawa jazdy, jak określono w części D pkt 2.

Strona 2 zawiera:

- f) informacje spersonalizowane odnoszące się do kategorii wydanego prawa jazdy (pola 9–12), jak określono w części D pkt 4;
- g) informacje spersonalizowane odnoszące się 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 jeden z następujących języków: 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 prawie jazdy powinno być zachowane miejsce umożliwiające ewentualne umieszczenie mikroprocesora lub podobnego urządzenia informatycznego bądź ewentualne nadrukowanie kodu QR.

Używane są następujące barwy referencyjne:

- (i) niebieski: Pantone Reflex Blue;
- (ii) żółty: Pantone Yellow.

4) Przepisy szczególne

a) W przypadku gdy posiadacz prawa jazdy wydanego przez państwo członkowskie zgodnie z niniejszym załącznikiem ma miejsce zamieszkania w innym państwie członkowskim, państwo członkowskie miejsca zamieszkania może zamieścić na prawie jazdy taką informację jako istotną dla administrowania prawem jazdy, pod warunkiem że zamieszcza ono ten rodzaj informacji również na innych wydawanych przez siebie prawach jazdy i pod warunkiem że na prawie jazdy jest wystarczająco dużo miejsca do tego celu.

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

W kontekście wzajemnego uznawania praw jazdy kod kreskowy nie zawiera informacji innych niż te, które można już odczytać z prawa jazdy, lub te, które są niezbędne dla procesu wydawania prawa jazdy.

c) Informacje znajdujące się na karcie prawa jazdy muszą być możliwe do odczytania nieuzbrojonym okiem przez osobę o przeciętnej ostrości wzroku i 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 dotyczące fizycznego bezpieczeństwa praw jazdy polegają na:

- a) produkcji fałszywych kart, tj. wytworzeniu nowego przedmiotu łudząco podobnego do dokumentu autentycznego, wykonanego samodzielnie w całości lub przez skopiowanie dokumentu autentycznego;
- b) znaczących zmianach: zmianie właściwości dokumentu oryginalnego, np. modyfikacji niektórych danych zawartych w dokumencie.

2) System ochrony przed fałszerstwami stanowi nieodłączną część każdego elementu całościowego systemu wydawania praw jazdy, obejmującego procedurę składania wniosków, bezpieczne przekazywanie danych, materiał, z którego wykonany jest blankiet karty, technikę wytwarzania, minimalny zestaw różnych zabezpieczeń oraz proces personalizacji.

3) Materiał stosowany do wytwarzania praw jazdy jest zabezpieczony przed fałszerstwami przy użyciu następujących technik (obowiązkowe zabezpieczenia):

- a) blankiet karty nie wykazuje luminescencji w świetle UV;

- b) zabezpieczający wzór tła zaprojektowany w taki sposób, aby był odporny na podrabianie metodą skanowania, drukowania lub kopiowania, wykonany metodą druku irysowego z wykorzystaniem wielobarwnych farb zabezpieczających oraz druku giloszowego negatywowego i pozytywowego. Wzór nie składa się z barw podstawowych (CMYK – cyjan, magenta, żółty, czarny), zawiera rysunki o skomplikowanym wzorze w co najmniej dwóch barwach specjalnych oraz mikrotekst;
 - c) elementy optycznie zmienne zapewniające odpowiednią ochronę przed kopiowaniem i manipulowaniem przy fotografii;
 - d) grawerowanie laserowe;
 - e) w miejscu, w którym znajduje się fotografia, tło zabezpieczające oraz fotografia nachodzą na siebie co najmniej na brzegu fotografii (wzór słabnący).
- 4) Ponadto materiał stosowany do wytwarzania praw jazdy jest zabezpieczony przed fałszerstwami przy użyciu co najmniej trzech spośród następujących technik (dodatkowe zabezpieczenia):
- a) farby optycznie zmienne*;
 - b) farba termochromowa*;
 - c) spersonalizowane nalepki holograficzne*;
 - d) zmienne obrazy laserowe*;
 - e) farba wykazująca luminescencję w świetle UV, widoczna i przejrzysta;
 - f) nadruk opalizujący;
 - g) cyfrowy znak wodny w tle;
 - h) pigmenty widoczne w promieniowaniu podczerwonym lub fosforescencyjne;
 - i) wyczuwalne dotykiem znaki, symbole bądź wzory*.

W możliwym zakresie preferowane jest stosowanie technik oznaczonych gwiazdką, ponieważ dzięki nim funkcjonariusze organów ścigania mogą zweryfikować autentyczność karty bez użycia szczególnych środków. Państwa członkowskie mogą wprowadzić inne zabezpieczenia, niż wymienione w niniejszym punkcie.

CZĘŚĆ B: Specyfikacje mikroprocesorów używanych w fizycznych prawach jazdy

- 1) Mikroprocesor i dane zawarte w mikroprocesorze, w tym dodatkowe informacje przewidziane w przepisach krajowych dotyczących praw jazdy, muszą być zgodne z częścią B1.
- 2) Wykaz stosownych norm dotyczących praw jazdy zawierających mikroprocesor zamieszczono w części B2.
- 3) Prawa jazdy zawierające mikroprocesor podlegają unijnej procedurze homologacji typu zgodnie z częścią B3.
- 4) W przypadku gdy spełnione zostały wszystkie stosowne przepisy dotyczące unijnej homologacji typu dla prawa jazdy zawierającego mikroprocesor zgodnie z pkt 1, 2 i 3, państwa członkowskie wydają producentowi lub jego przedstawicielowi unijne świadectwo homologacji typu.
- 5) W razie konieczności, w szczególności w celu zapewnienia przestrzegania przepisów niniejszej części, państwo członkowskie może cofnąć wydane unijne świadectwo homologacji typu.
- 6) Unijne świadectwa homologacji typu i zawiadomienia o ich cofnięciu są zgodne ze wzorem określonym w części B4.
- 7) O wszystkich wydanych lub cofniętych unijnych świadectwach homologacji typu powiadamia się Komisję. W przypadku cofnięcia państwo członkowskie dokonujące cofnięcia przedstawia szczegółowe uzasadnienie.

Komisja powiadamia państwa członkowskie o każdym przypadku cofnięcia świadectwa unijnej homologacji typu.

- 8) Unijne świadectwa homologacji typu wydane przez państwa członkowskie są wzajemnie uznawane.
- 9) W przypadku stwierdzenia przez państwo członkowskie powtarzających się przypadków niezgodności znacznej liczby praw jazdy zawierających mikroprocesor z niniejszą częścią niniejszego załącznika, powiadamia ono o tym fakcie Komisję. Państwo członkowskie podaje numer odpowiedniego unijnego świadectwa homologacji typu związanego z danymi prawami jazdy oraz opis niezgodności. Komisja bez zbędnej zwłoki informuje pozostałe państwa członkowskie o faktach zgłoszonych jej zgodnie z niniejszym punktem.
- 10) Państwo członkowskie wydania praw jazdy, o których mowa w pkt 9, niezwłocznie bada problem i podejmuje odpowiednie działania naprawcze, które w odpowiednich przypadkach obejmują cofnięcie unijnego świadectwa homologacji typu.

CZĘŚĆ B1: Wymagania ogólne dotyczące praw jazdy zawierających mikroprocesor

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

- a) specyfikacje mikroprocesora i logicznej struktury zapisanych w nim danych;
- b) specyfikacje przechowywanych danych zharmonizowanych i danych dodatkowych;
- c) specyfikacje dotyczące mechanizmów ochrony danych przechowywanych w mikroprocesorze.

Tytuł 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	Plik uwierzytelniający dokument

Tytuł 2

DANE PRZECHOWYWANE W MIKROPROCESORZE

- 1) Zharmonizowane dane obowiązkowe i fakultatywne dotyczące prawa jazdy

Mikroprocesor przechowuje zharmonizowane dane dotyczące prawa jazdy określone w części D. Jeżeli państwo członkowskie postanowi włączyć do prawa jazdy pozycje oznaczone w części D jako fakultatywne, pozycje te również są przechowywane w mikroprocesorze.

- 2) Dane dodatkowe

Państwa członkowskie mogą przechowywać takie dodatkowe dane w mikroprocesorze, jak przewidują ich przepisy krajowe dotyczące praw jazdy. Państwa członkowskie informują o tym Komisję.

Tytuł 3

MIKROPROCESOR

- 1) Rodzaj nośnika informacji

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

- 2) Aplikacje

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

- a) Aplikacja unijnego prawa jazdy

Obowiązkowe i fakultatywne dane dotyczące prawa jazdy, o których mowa w części D, przechowywane są w specjalnej aplikacji unijnego prawa jazdy. AID aplikacji unijnego prawa jazdy 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 unijnego prawa jazdy: „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 unijnego prawa jazdy w postaci plików elementarnych (EF) i są chronione zgodnie z częścią B2 poz. 3.

- b) Inne aplikacje

Wszelkie dane dodatkowe przechowywane są w jednej specjalnej aplikacji – lub większej ich liczbie – która jest odrębna od aplikacji unijnego prawa jazdy. Każda taka aplikacja posiada niepowtarzalny AID.

Tytuł 4

LOGICZNA STRUKTURA DANYCH DLA MIKROPROCESORA APLIKACJI UNIJNEGO PRAWA JAZDY

1) Logiczna struktura danych

Dane dotyczące prawa jazdy przechowywane są w mikroprocesorze zgodnie z logiczną strukturą danych (LDS) według specyfikacji 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. Pliki elementarne używane w aplikacji unijnego prawa jazdy są identyfikowane poprzez identyfikatory plików elementarnych (EFID) i skrócone identyfikatory plików elementarnych, zgodnie ze specyfikacją w części B2 poz. 5.

2) Grupy danych obowiązkowych

Elementy danych obowiązkowych i fakultatywnych przechowywane są w następujących grupach:

DG 1: wszystkie elementy danych obowiązkowych i fakultatywnych zawarte w dokumencie, z wyjątkiem obrazu twarzy posiadacza prawa jazdy i obrazu podpisu posiadacza prawa jazdy;

DG 5: obraz podpisu posiadacza prawa jazdy;

DG 6: obraz twarzy posiadacza prawa jazdy.

Dane DG 1 mają strukturę jak określono w niniejszej części w pkt 6 oraz jak określono w części B2 poz. 6. Dane zawarte w DG 5 i DG 6 przechowywane są zgodnie ze specyfikacjami określonymi w części B2 poz. 7.

3) Grupy danych dodatkowych

Wszelkie elementy danych dodatkowych przewidziane w prawie krajowym państw członkowskich dotyczącym praw jazdy przechowywane są w następujących grupach danych:

DG 2: dane osobowe posiadacza prawa jazdy, z wyjątkiem danych biometrycznych;

DG 3: dane organu wydającego;

DG 4: obraz portretowy;

DG 7: dane biometryczne dotyczące odcisku palca lub odcisków palców posiadacza prawa jazdy;

DG 11: inne dane, np. pełne imię i nazwisko posiadacza prawa jazdy zapisane alfabetem narodowym.

Dane zawarte w tych grupach danych przechowywane są zgodnie ze specyfikacjami określonymi w części B2 poz. 8.

Tytuł 5

MECHANIZMY OCHRONY DANYCH

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

Zawarte w mikroprocesorze dane chroni się zgodnie ze specyfikacjami określonymi w części B2 poz. 3. W niniejszym tytule określono dodatkowe wymagania, jakie muszą zostać spełnione.

1) Weryfikacja autentyczności

a) Obowiązkowe uwierzytelnianie bierne

Wszystkie grupy danych przechowywane w aplikacji unijnego prawa jazdy 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 sprawdzenia, czy pierwotny mikroprocesor nie został podmieniony, stosuje się fakultatywne mechanizmy uwierzytelniania aktywnego.

2) Ograniczenie dostępu

a) Obowiązkowa podstawowa ochrona dostępu

Do wszystkich danych w aplikacji unijnego prawa jazdy 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.

Klucz dokumentu Kdoc służący do uzyskania dostępu do mikroprocesora jest generowany na podstawie jednowierszowego pola MRZ, po wprowadzeniu jego zawartości – ręcznie lub za pomocą optycznego czytnika znaków (OCR). Stosuje się przy tym konfigurację BAP 1 zdefiniowaną dla jednowierszowego pola MRZ, zgodnie ze specyfikacją w części 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 mikroprocesorze, dostęp do takich danych chroniony jest za pomocą dodatkowych środków.

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

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

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

Tytuł 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

Tag	L	Wartość					Kodowanie	O/F
				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 ze strukturą określoną w następującej tabeli:

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 oznaczające dzień, dwie cyfry oznaczające miesiąc, cztery cyfry oznaczające rok) dla każdej kategorii pojazdów;
- datę ważności podaje się w formacie DDMMRRRR (dwie cyfry oznaczające dzień, dwie cyfry oznaczające miesiąc, cztery cyfry oznaczające rok) dla każdej kategorii pojazdów;

d) 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

Poz.	Przedmiot	Wymagania	Dotyczy
1	Interfejs nośnika danych, 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/IEC 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 obraz 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 (plik uwierzytelniający dokument) 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/IEC 18013-4:2011	Część B3 pkt 1
13	Świadcstwo bezpieczeństwa	Poziom weryfikacji formalnej EAL 4 + lub równoważny	Część B3 pkt 2
14	Świadcstwo funkcjonalności	Badania karty inteligentnej zgodnie z normami ISO/IEC z serii 10373	Część B3 pkt 3

CZĘŚĆ B3: Procedura przyznawania unijnej homologacji typu prawom jazdy zawierającym mikroprocesor**Tytuł 1****PRZEPISY OGÓLNE**

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

Wszelkie planowane modyfikacje procesu produkcji, w tym wszelkie planowane modyfikacje oprogramowania, muszą zostać wcześniej zgłoszone organowi, który przyznał unijną 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.

Tytuł 2**ŚWIADECTWO BEZPIECZEŃSTWA**

Ocenę bezpieczeństwa mikroprocesorów, które mają być użyte w prawie jazdy, przeprowadza się zgodnie z kryteriami określonymi w części B2 poz. 13.

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

Tytuł 3**ŚWIADECTWO FUNKCJONALNOŚCI**

Ocenę funkcjonalności praw jazdy, które zawierają mikroprocesor, przeprowadza się w ramach badań laboratoryjnych zgodnie z kryteriami określonymi w części B2 poz. 14.

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

Świadectwo funkcjonalności wydaje się producentowi, jeśli spełnione są wszystkie poniższe warunki:

- a) istnienie ważnego świadectwa bezpieczeństwa dla mikroprocesora;
- b) wykazanie, że spełnione są wymagania określone w części B2;
- c) przejście 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 mikroprocesora oraz szczegółowy wykaz przeprowadzonych badań wraz z wynikami.

Tytuł 4**UNIJNE ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU**

- 1) Wzór świadectwa

Państwa członkowskie wydają unijne świadectwo homologacji typu po przedstawieniu im świadectwa bezpieczeństwa i świadectwa funkcjonalności zgodnie z niniejszym załącznikiem. Unijne świadectwa homologacji typu są zgodne ze wzorem określonym w części B4.

2) System numeracji

System numeracji unijnej homologacji typu składa się z następujących elementów:

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

- 1 Niemcy;
- 2 Francja;
- 3 Włochy;
- 4 Niderlandy;
- 5 Szwecja;
- 6 Belgia;
- 7 Węgry;
- 8 Czechy;
- 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 porządkowy niniejszego załącznika lub jego najnowszej istotnej zmiany technicznej. Niniejszy załącznik ma numer porządkowy 00;

c) niepowtarzalnego numeru identyfikacyjnego unijnej homologacji typu przydzielonego przez wydające państwo członkowskie.

Przykład systemu numeracji unijnej homologacji typu: „e50-DL00 12345”.

Numer homologacji zapisywany jest w mikroprocesorze w grupie danych DG 1 w przypadku każdego prawa jazdy zawierającego mikroprocesor.

CZĘŚĆ B4: Wzór unijnego świadectwa homologacji typu dla praw jazdy, które zawierają mikroprocesor

Nazwa właściwego organu: ...

Zawiadomienie dotyczy (*):

— przyznania homologacji ☐

— cofnięcia homologacji ☐

unijnego prawa jazdy zawierającego mikroprocesor

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 właściwe pole.

CZĘŚĆ C: Specyfikacje dotyczące elektronicznego 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, które są wystarczające do udowodnienia posiadanych przez daną osobę uprawnień do kierowania pojazdami;
 - b) wyświetlanie i przekazywanie danych wymienionych w lit. a).
- 2) Elektroniczne prawa jazdy i inne odpowiednie systemy są zgodne z normą ISO/IEC 18013-5 dotyczącą elektronicznych praw jazdy oraz z rozporządzeniem (UE) nr 910/2014.
- 3) Do celów niniejszego załącznika posiadacza elektronicznego prawa jazdy wydanego zgodnie z niniejszą dyrektywą uznaje się za jego uprawnionego użytkownika wyłącznie w przypadku, gdy jest on wskazany jako taki.

- 4) Państwa członkowskie umożliwiają wydanie posiadaczowi prawa jazdy elektronicznego prawa jazdy do jego europejskiego portfela tożsamości cyfrowej.

Europejski portfel tożsamości cyfrowej zawierający elektroniczne prawo jazdy umożliwia, automatycznie lub na żądanie, aktualizację lub ponowne wydanie elektronicznego prawa jazdy.

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

Informacje przekazane bezpośrednio z elektronicznego poświadczenia elektronicznego prawa jazdy przechowywanego w europejskim portfelu tożsamości cyfrowej umożliwiają właściwym organom ustalenie (weryfikację) posiadanych przez posiadacza elektronicznego 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 elektronicznego prawa jazdy za ważne, jeżeli wygasło lub zostało anulowane. W przypadku gdy państwo członkowskie podejmie decyzję o anulowaniu elektronicznego prawa jazdy, wprowadza informacje o tej decyzji do prowadzonego przez to państwo członkowskie wykazu anulowanych praw jazdy lub udostępnia te informacje innym państwom członkowskim do celów weryfikacji w inny sposób, nieodpłatnie i w sposób interoperacyjny. Jeśli zakaz prowadzenia pojazdów jest nakładany przez państwo członkowskie inne niż państwo członkowskie wydania, to państwo członkowskie nakładające taki zakaz natychmiast informuje o tym państwo członkowskie wydania.

CZĘŚĆ D: Dane, które należy zawrzeć w unijnym prawie jazdy

- 1) Znaki wyróżniające państw członkowskich wydających prawo jazdy są następujące:

B: Belgia

BG: Bułgaria

CZ: Czechy

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: Niderlandy

A: Austria

PL: Polska

P: Portugalia

RO: Rumunia

SLO: Słowenia

SK: Słowacja

FIN: Finlandia

S: Szwecja

- 2) Wyrazy „prawo jazdy” umieszczone na prawach jazdy w odpowiednim języku lub odpowiednich 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 conducere

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Ajokortti

Körkort.

- 3) Informacje spersonalizowane odnoszące się do wydanego indywidualnego 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 ważności prawa jazdy
4c	nazwa organu wydającego
4d	(fakultatywnie) numer inny niż w polu 5, do celów administracyjnych
5	numer prawa jazdy
6	zdjęcie posiadacza
7	podpis posiadacza
8	(fakultatywnie) miejsce stałego zamieszkania lub adres korespondencyjny posiadacza
9	kategorie pojazdów, do kierowania którymi posiadacz jest uprawniony (kategorie krajowe oznacza się inną czcionką niż kategorie zharmonizowane)

- 4) Informacje spersonalizowane odnoszące się do kategorii wydanego prawa jazdy są następujące:

Pole	Informacje
9	kategorie pojazdów, do kierowania którymi posiadacz jest uprawniony (kategorie krajowe oznacza się inną czcionką niż kategorie zharmonizowane)
10	data pierwszego wydania w odniesieniu do każdej kategorii, o ile jest 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 obok kategorii, której dotyczą, zgodnie ze specyfikacją w części E

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

- 5) Informacje spersonalizowane odnoszące się do administrowania wydanym prawem jazdy są następujące:

Pole	Informacje
13	(fakultatywnie) wpis przyjmującego państwa członkowskiego dotyczący informacji istotnych dla administrowania prawem jazdy przy wykonywaniu części A1 pkt 4 lit. a);
14	(fakultatywnie) wpis państwa członkowskiego wydania dotyczący informacji istotnych dla administrowania prawem jazdy lub dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego; informacje te mogą w szczególności obejmować unieważnienie, cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie uprawnień do kierowania pojazdami mechanicznymi, prawa jazdy lub uznania ważności prawa jazdy, takie jak ograniczenia odnoszące się 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 można zamieścić w tym polu informację niezwiązaną z administrowaniem prawem jazdy lub bezpieczeństwem ruchu drogowego; zamieszczenie takiej dodatkowej informacji nie ma w żaden sposób wpływu na wykorzystanie takiego dokumentu jako prawa jazdy.

CZĘŚĆ E: **Kody unijne i krajowe**

Kody od 01 do 99 stanowią zharmonizowane kody Unii Europejskiej

Tytuł 1

KIEROWCA (względny medyczny)

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

Tytuł 2
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.	Środek zapobiegający 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.	Wychyłny pedał hamulca
	20.06.	Hamulec obsługiwany ręcznie
	20.07.	Maksymalny nacisk na dźwignię hamulca ... N (°) (np.: „20.07(300N)”)
	20.09.	Dostosowany hamulec ręczny
	20.12.	Środek zapobiegający blokowaniu lub uruchamianiu pedału hamulca
	20.13.	Hamulec obsługiwany kolanem
	20.14.	Zewnętrzne wspomaganie układu hamulcowego
25		Zmodyfikowany system sterowania przyspieszeniem
	25.01.	Dostosowany pedał przyspieszenia
	25.03.	Wychyłny pedał przyspieszenia
	25.04.	Urządzenie do sterowania przyspieszeniem obsługiwane ręcznie
	25.05.	Urządzenie do sterowania przyspieszeniem obsługiwane kolanem

	25.06.	Działanie urządzenia do sterowania przyspieszeniem wspomagane siłą zewnętrzną
	25.08.	Pedał przyspieszenia po lewej stronie
	25.09.	Środek zapobiegający 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.	Środek zapobiegający blokowaniu lub uruchamianiu pedałów przyspieszenia i hamulca, które nie są obsługiwane stopą
	31.04.	Podniesiona podłoga
32		Połączone układy hamulca głównego i sterowania przyspieszeniem
	32.01.	Urządzenie do sterowania przyspieszeniem i hamulec główny jako połączony układ obsługiwany jedną ręką
	32.02.	Urządzenie do sterowania przyspieszeniem i hamulec główny jako połączony układ obsługiwany z wykorzystaniem siły zewnętrznej
33		Połączone układy sterowania przyspieszeniem, hamulca głównego i kierownicy
	33.01.	Urządzenie do sterowania przyspieszeniem, hamulec główny i układ kierowniczy jako połączony układ obsługiwany jedną ręką z wykorzystaniem siły zewnętrznej
	33.02.	Urządzenie do sterowania przyspieszeniem, hamulec główny i układ kierowniczy jako połączony układ obsługiwany dwoma rękami z wykorzystaniem siły zewnętrznej
35		Modyfikacje urządzeń sterowniczych (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 lub mechanizmów przyspieszenia i hamowania
40		Zmodyfikowany układ kierowniczy
	40.01.	Maksymalny nacisk na urządzenie kierujące ... N (!) (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
	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.	Dostosowane urządzenie do sterowania przyspieszeniem
	44.08.	Wysokość siedzenia pozwalająca kierowcy w pozycji siedzącej na jednoczesne oparcie dwóch stóp na powierzchni i zachowanie równowagi motocykla podczas zatrzymywania i postoju
	44.09.	Maksymalny nacisk na dźwignię hamulca przedniego koła ... N (l) (np.: „44.09(140N)”)
	44.10.	Maksymalny nacisk na dźwignię hamulca tylnego koła ... N (l) (np.: „44.10(240N)”)
	44.11.	Dostosowany podnóżek
	44.12.	Dostosowana rękojeść
45		Tylko motocykle z wózkiem bocznym
46		Tylko pojazdy trójkołowe
47		Ograniczone do pojazdów mających więcej niż dwa koła, które nie wymagają utrzymywania równowagi przez kierowcę w czasie uruchamiania, zatrzymywania i postoju

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

(¹) Oznacza to nacisk, w niutonach, jaki kierowca może lub musi przyłożyć, by system działał.

Tytuł 3

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 zachodem słońca)
62		Jazda tylko w promieniu ... km od miejsca zamieszkania posiadacza prawa jazdy lub wyłącznie 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 sytuacja jest objęta kodem 98.02
66		Bez przyczepy
67		Bez prawa wjazdu na autostrady
68		Zakaz spożywania alkoholu
69		Ograniczone do pojazdów wyposażonych w blokadę alkoholową zgodnie z normą EN 50436. Oznaczenie daty wygaśnięcia nie jest obowiązkowe (np. „69” lub „69(01.01.2016 r.)”)

Tytuł 4

SPRAWY ADMINISTRACYJNE

70		Wymiana prawa jazdy numer ... wydanego przez ... (znak wyróżniający UE, np. „70.0123456789.NL”, lub znak wyróżniający ONZ w przypadku państwa trzeciego, np. „70.0123456789.NO”)
71		Wtórnik prawa jazdy numer ... wydanego przez ... (znak wyróżniający UE, np. „71.987654321.HR”, lub znak wyróżniający ONZ w przypadku państwa trzeciego, np. „71.987654321.UK”)
72		Wymiana prawa jazdy numer ... wydanego przez ... (znak wyróżniający ONZ w przypadku państwa trzeciego podlegającego decyzji wykonawczej na podstawie art. 15 ust. 7, np. „72.0123456789.USA”)
73		Ograniczone do pojazdów silnikowych kategorii B typu czterokołowców (B1)
78		Ograniczone do pojazdów z przekładnią automatyczną
79		Ograniczone do pojazdów, które spełniają wymogi specyfikacji wskazanej w nawiasach lub oznaczone podkodem, do celów stosowania art. 21 niniejszej dyrektywy
	79.01.	Ograniczone do pojazdów dwukołowych z wózkiem bocznym lub bez
	79.02.	Ograniczone do pojazdów kategorii AM typów trójkołowych lub lekkich czterokołowców
	79.03.	Ograniczone do pojazdów trójkołowych
	79.04.	Ograniczone do pojazdów trójkołowych 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 osób w wieku poniżej 24 lat, posiadających prawo jazdy uprawniające do kierowania pojazdami silnikowymi kategorii A, typu trójkołowy pojazd silnikowy
81		Wyłącznie osób w wieku poniżej 21 lat, posiadających prawo jazdy uprawniające do kierowania pojazdami kategorii A, typu motocykl dwukołowy
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		Kody stosowane do wskazania upoważnienia na podstawie dodatkowego szkolenia w danej kategorii
	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
	96.01.	Pojazd uprzywilejowany prowadzony zgodnie z przeznaczeniem przez posiadacza prawa jazdy kategorii B, przy czym maksymalna dopuszczalna masa pojazdu przekracza 3 500 kg, ale nie przekracza 5 000 kg, wliczając masę przyczepy, jeśli jest użyta w zespole pojazdów

	96.02.	Samochód kempingowy prowadzony przez posiadacza prawa jazdy kategorii B, przy czym maksymalna dopuszczalna masa pojazdu przekracza 3 500 kg, ale nie przekracza 4 250 kg lub, wraz z przyczepą, nie przekracza 5 000 kg
	96.03.	Pojazd zasilany paliwami alternatywnymi, wraz z przyczepą, przy czym dopuszczalna masa całkowita takiego zespołu pojazdów przekracza 4 250 kg, ale nie przekracza 5 000 kg
97		Nie posiada uprawnień do prowadzenia pojazdów kategorii C1 objętych zakresem rozporządzenia Rady (UE) nr 165/2014
98		Kody stosowane do celów art. 17 i 18 (obowiązkowe stosowanie subkodu)
	98.01.	Kierowca jest uznawany za początkującego kierowcę i podlega warunkom okresu próbnego. W przypadku wymiany, przedłużenia okresu ważności lub wydania wtórnika 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

Kody od 100 w górę stanowią kody krajowe, ważne jedynie w odniesieniu do ruchu na terytorium państwa członkowskiego wydania.

ZAŁĄCZNIK II

MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE EGZAMINÓW NA PRAWO JAZDY ORAZ WIEDZA, UMIEJĘTNOŚCI
I ZACHOWANIA ISTOTNE DLA KIEROWANIA POJAZDAMI MECHANICZNYMI

Część I

MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE EGZAMINÓW NA PRAWO JAZDY

Państwa członkowskie podejmują niezbędne kroki w celu upewnienia się, aby wnioskodawcy ubiegający się o prawo jazdy posiadali wiedzę i umiejętności oraz wykazywali zachowania wymagane do kierowania pojazdem mechanicznym. Egzaminy wprowadzone w tym celu muszą składać się z:

- a) egzaminu teoretycznego;
- b) egzaminu umiejętności i zachowań, przeprowadzanego po zaliczeniu egzaminu teoretycznego.

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

Tytuł A

EGZAMIN TEORETYCZNY

1. Forma

Należy wybrać taką formę egzaminu, która pozwoli uzyskać pewność, że kandydat posiada wymaganą wiedzę w obszarach wymienionych w pkt 2, 3 i 4.

Kandydat, który zaliczył już egzamin teoretyczny na inną kategorię niż ta, o którą się ubiega, może zostać zwolniony ze sprawdzenia znajomości wspólnych elementów wymienionych w pkt 2, 3 i 4.

Państwa członkowskie mogą zwolnić kandydata z pytań dotyczących podstawowej wiedzy w zakresie pierwszej pomocy, o czym mowa w pkt 2 lit. e), jeżeli ukończył on w dowolnym momencie przed przystąpieniem do egzaminu umiejętności i zachowań certyfikowany praktyczny kurs pierwszej pomocy obejmujący resuscytację krążeniowo-oddechową (RKO).

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 do decyzji każdego z państw członkowskich:

- a) przepisy ruchu drogowego, w szczególności dotyczące znaków pionowych, znaków poziomych i sygnałów, pierwszeństwa i ograniczeń prędkości;
- b) kierowca:
 - (i) znaczenie zachowania szczególnej ostrożności i właściwej postawy wobec innych użytkowników drogi, w tym osób korzystających z rozwiązań w zakresie mikromobilności;
 - (ii) ogólna uważność, w tym dostrzeganie zagrożeń, ocena sytuacji i podejmowanie decyzji, szczególnie czas reakcji oraz zmiany w zachowaniu za kierownicą spowodowane wpływem alkoholu, środków odurzających lub produktów leczniczych, stanem umysłu i zmęczeniem;
 - (iii) wpływ korzystania z telefonów komórkowych lub innych urządzeń elektronicznych na ryzyko dekoncentracji podczas jazdy oraz jego skutki dla bezpieczeństwa;

- c) droga:
- (i) najważniejsze zasady dotyczące zachowania bezpiecznej odległości między pojazdami, dróg hamowania i przyczepności w różnych warunkach pogodowych i drogowych, w tym w szczególności w warunkach zaśnieżenia i śliskiej nawierzchni;
 - (ii) czynniki ryzyka związane z różnymi warunkami drogowymi, w tym dostrzeganie i przewidywanie zagrożeń, w szczególności gdy warunki te zmieniają się w zależności od pogody i pory doby;
 - (iii) właściwości różnych typów dróg i powiązane wymogi prawne;
 - (iv) dostosowanie zachowania kierowców do przebiegu trasy, w szczególności w celu zapewnienia bezpiecznej jazdy w tunelach, a także jazdy pod górę i w dół;
 - (v) identyfikacja martwego pola;
- d) inni użytkownicy drogi:
- (i) szczególne czynniki ryzyka związane z brakiem doświadczenia pozostałych użytkowników drogi, zwłaszcza tych najbardziej zagrożonych, którzy są słabiej chronieni w ruchu drogowym w porównaniu z użytkownikami pojazdów silnikowych i którzy są bezpośrednio narażeni na działanie siły uderzenia. Kategoria ta obejmuje dzieci, pieszych, rowerzystów, użytkowników dwukołowych pojazdów silnikowych, użytkowników urządzeń mobilności osobistej oraz osoby z niepełnosprawnościami lub osoby o ograniczonej możliwości poruszania lub orientacji;
 - (ii) zagrożenia związane z przemieszczaniem się różnych typów pojazdów, z interakcją z nimi i kierowaniem nimi, spowodowane różnicami w zakresie ich masy, wymiarów oraz pola widzenia kierowców, z uwzględnieniem pojazdów wyposażonych w zaawansowane systemy wspomagające kierowcę i systemy zautomatyzowanej jazdy;
 - (iii) używanie kierunkowskazów w sposób prawidłowy i w odpowiednim momencie;
- e) ogólne zasady i przepisy oraz inne kwestie:
- (i) przepisy dotyczące dokumentów administracyjnych wymaganych przy korzystaniu z pojazdów;
 - (ii) przepisy ogólne określające sposób postępowania kierowcy w razie wypadku (użycie urządzeń ostrzegawczych i ostrzeganie o wypadku), w tym zasady postępowania w przypadku zbliżania się pojazdu uprzywilejowanego oraz czynności, które należy podjąć w miejscu zderzenia, a także środki, jakie może podjąć kierowca, jeśli zajdzie potrzeba udzielenia pomocy ofiarom wypadku drogowego, w tym podstawowa wiedza na temat pierwszej pomocy, w szczególności RKO;
 - (iii) aspekty bezpieczeństwa odnoszące się do pojazdu, ładunku i przewożonych osób;
 - (iv) wiedza na temat aspektów bezpieczeństwa związanych z pojazdami zasilanymi paliwami alternatywnymi;
- f) środki ostrożności, jakie należy przedsięwziąć przy wysiadaniu z pojazdu, w tym upewnienie się, że można bezpiecznie otworzyć drzwi pojazdu i że nie będzie to stanowić zagrożenia dla innych uczestników ruchu drogowego, takich jak piesi, rowerzyści i osoby korzystające z rozwiązań w zakresie mikromobilności;
- g) aspekty mechaniczne mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego: kandydaci muszą być w stanie dostrzec najbardziej powszechne usterki, w szczególności w układzie kierowniczym, zawieszeniu i hamulcowym, oponach, światłach i kierunkowskazach, reflektorach, lusterkach wstecznych, przedniej szybie i wycieraczkach, układzie wydechowym, pasach bezpieczeństwa i sygnale dźwiękowym;
- h) wyposażenie związane z bezpieczeństwem, w szczególności korzystanie z pasów bezpieczeństwa, zagłówków i urządzeń bezpieczeństwa dla dzieci;
- i) ładowanie pojazdów elektrycznych;
- j) przepisy i aspekty użytkowania pojazdów, w tym pojazdów elektrycznych, dotyczące środowiska: odpowiednie używanie sygnału dźwiękowego, ograniczanie zużycia paliwa lub energii, ograniczanie emisji (emisje gazów cieplarnianych, zanieczyszczenia powietrza, hałas i mikrocząstki powstałe w wyniku zużywania się opon, hamulców i dróg itp.);
- k) zalety, ograniczenia i zagrożenia związane z zaawansowanymi systemami wspomagającymi kierowcę i systemami zautomatyzowanej jazdy; znaczenie różnic między nimi i ich bezpiecznego użytkowania, a także interakcje z kierowcą, obowiązki kierowcy oraz wpływ, jaki mogą wywierać te systemy na uważność i zachowanie kierowcy. Obejmuje to zakres użytkowania tych systemów, możliwość generowania przez system żądań przejęcia przez kierowcę kontroli nad pojazdem oraz obowiązki, które nadal spoczywają na kierowcy podczas aktywnego działania takich systemów.

3. Przepisy szczególne dotyczące kategorii A1, A2 oraz A

Obowiązkowe sprawdzenie ogólnej wiedzy na temat:

- a) korzystania z wyposażenia ochronnego, takiego jak rękawice, obuwie, ubranie i kask;
- b) widoczności kierowców motocykli dla innych użytkowników dróg;
- c) czynników ryzyka związanych z różnymi warunkami drogowymi przedstawionymi w pkt 2 lit. c), ze zwróceniem szczególnej uwagi na elementy powodujące ryzyko poślizgu, takie jak pokrywy studzienek, znaki poziome, takie jak linie i strzałki, szyny tramwajowe;
- d) aspektów mechanicznych mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego przedstawionych w pkt 2 lit. g), ze zwróceniem szczególnej uwagi na wyłącznik awaryjny, poziom oleju i łańcuch.

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

1) Obowiązkowe sprawdzenie ogólnej wiedzy na temat:

- a) przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku kierowców, określonych w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 561/2006; używania urządzeń rejestrujących zdefiniowanych w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014;
- b) przepisów odnoszących się do rodzaju wykonywanego transportu: rzeczy lub osób;
- c) dokumentów dotyczących pojazdu i dokumentów przewozowych wymaganych w krajowym i międzynarodowym przewozie rzeczy i osób;
- d) postępowania w razie wypadku: wiedza o czynnościach, jakie należy podjąć po wypadku lub podobnym zdarzeniu, w tym o działaniach ratunkowych takich, jak ewakuacja pasażerów, i podstawowa wiedza na temat pierwszej pomocy;
- e) środków ostrożności, jakie należy podjąć podczas zdejmowania i wymiany kół;
- f) przepisów dotyczących masy i wymiarów pojazdu; przepisów dotyczących ograniczników prędkości;
- g) przeznaczenia i stosowania układów hamulcowych o długotrwałym działaniu;
- h) ograniczenia pola widzenia wynikające z charakterystyki ich pojazdów, w szczególności jeśli chodzi o widoczność najbardziej zagrożonych uczestników ruchu drogowego znajdujących się z przodu lub z boku pojazdu;
- i) (fakultatywnie) czytania map drogowych, planowania trasy, łącznie z wykorzystaniem elektronicznych systemów nawigacji;
- j) aspektów bezpieczeństwa związanych z załadunkiem pojazdu: kontrola ładunku (rozміщення i zamocowanie), trudności z różnymi rodzajami ładunków (np. ładunki płynne, ładunki wiszące itd), załadunek i rozładunek towarów oraz stosowanie urządzeń do załadunku i rozładunku (wyłącznie kategorie C, CE, C1, C1E);
- k) odpowiedzialności kierowcy w związku z przewozem osób; komfortu i bezpieczeństwa pasażerów, w szczególności osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej możliwości poruszania się; przewozu dzieci; niezbędnych czynności sprawdzających przed odjazdem; egzamin teoretyczny musi uwzględniać wszystkie rodzaje autobusów, takie jak autobusy i autokary komunikacji publicznej oraz autobusy o specjalnych wymiarach (wyłącznie kategorie D, DE, D1, D1E);
- l) 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).

2) Obowiązkowe sprawdzenie ogólnej wiedzy w zakresie następujących elementów dodatkowych dotyczących kategorii C, CE, D oraz DE:

- a) zasady budowy oraz funkcjonowania silników spalinowych, płyny (np. olej silnikowy, płyn chłodzący, płyn do spryskiwaczy), zasady budowy oraz funkcjonowania układu paliwowego, układu elektrycznego, układu zapłonowego, układu przeniesienia napędu (sprzęgło, skrzynia biegów itp.);
- b) smarowanie i ochrona przed zamarzaniem;

- c) zasady budowy, zakładania, właściwego stosowania oraz konserwacji opon;
- d) zasady dotyczące rodzajów, działania, głównych części, połączeń, używania oraz codziennej konserwacji podzespołów układu hamulcowego oraz ograniczników prędkości oraz używania hamulców z przeciwblokadą;
- e) zasady dotyczące rodzajów, działania, głównych części, połączeń, używania oraz codziennej konserwacji mechanizmów sprzęgających, w tym różnorodnych mechanizmów sprzęgających przyczepę z samochodem ciężarowym, z uwzględnieniem sprzęgu siodłowego w przypadku pojazdów członowych (do naczep) i holu sztywnego do przyczep z obrotnicą (samochód ciężarowy typu solo), a także standardowych procedur eksploatacji i protokołów łączenia i rozłączania przyczep od samochodów ciężarowych z zastosowaniem tych mechanizmów sprzęgających (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).

Tytuł B

EGZAMIN UMIEJĘTNOŚCI I ZACHOWAŃ

5. Pojazd i jego wyposażenie

1) Układ przeniesienia napędu pojazdu

- a) Jazda pojazdem z przekładnią ręczną wymaga zaliczenia egzaminu umiejętności i zachowań przeprowadzonego w pojeździe wyposażonym w przekładnię ręczną.

Termin „pojazd z przekładnią ręczną” oznacza pojazd, w którym znajduje się pedał sprzęgła (lub ręcznie obsługiwana dźwignia w pojazdach kategorii A, A2 i A1), który musi być użyty przez kierowcę podczas uruchamiania lub zatrzymywania pojazdu i w czasie zmiany biegów.

- b) Pojazd niespełniający kryteriów określonych w pkt 5 ppkt 1 lit. a) uważa się za pojazd z przekładnią automatyczną.

Bez uszczerbku dla pkt 5 ppkt 1 lit. c), jeżeli kandydat zaliczy egzamin umiejętności i zachowań w pojeździe z przekładnią automatyczną, na prawie jazdy wydanym na podstawie takiego egzaminu umieszcza się informację o tym w postaci odpowiedniego kodu unijnego określonego w załączniku I część E. Praw jazdy, w których zamieszczona została taka informacja, można używać wyłącznie do kierowania pojazdami z przekładnią automatyczną.

Jeżeli kandydat lub posiadacz prawa jazdy zaliczy 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, na jego prawie jazdy kategorii A1, A2, A, B1, B lub BE nie umieszcza się unijnego kodu, o którym mowa w akapicie drugim, lub usuwa się ten kod z prawa jazdy.

Państwa członkowskie stosują środki konieczne do:

- (i) zatwierdzania i nadzorowania specjalnego szkolenia, w tym w ramach ogólnego szkolenia kierowców; lub
- (ii) organizowania specjalnych egzaminów umiejętności i zachowań.

Pojazdy wykorzystywane na potrzeby szkolenia lub egzaminu, o których mowa w niniejszym punkcie, muszą posiadać przekładnię ręczną i należeć do tej kategorii prawa jazdy, o którą ubiegają się uczestnicy.

Szkolenie musi uwzględniać wszystkie aspekty wymienione w pkt 6 lub 7 niniejszego załącznika, ze szczególnym uwzględnieniem obsługi skrzyni biegów. Każdy uczestnik szkolenia musi wykonać czynności objęte częścią praktyczną oraz zaprezentować swoje umiejętności i zachowanie na drogach publicznych. Czas trwania szkolenia wynosi co najmniej 7 godzin.

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 skrzyni biegów.

c) Przepisy szczególne 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), jeśli kandydat posiada już prawo jazdy bez ograniczenia przewidzianego w lit. b) w co najmniej jednej z następujących kategorii: B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 lub D1E, i jeśli podczas egzaminu umiejętności i zachowań wykonał czynności opisane w pkt 8 ppkt 4.

- 2) Pojazdy wykorzystywane podczas egzaminów umiejętności i zachowań muszą spełniać minimalne kryteria, o których mowa w niniejszym punkcie. Państwa członkowskie mogą wymagać spełnienia bardziej restrykcyjnych kryteriów oraz mogą dodawać nowe kryteria. W przypadku pojazdów kategorii A1, A2 i A wykorzystywanych podczas egzaminów umiejętności i zachowań państwa członkowskie mogą dopuszczać tolerancję 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 zasilany silnikiem spalinowym, pojemność skokowa silnika musi wynosić co najmniej 120 cm³.

Jeśli motocykl jest zasilany silnikiem elektrycznym, stosunek mocy pojazdu do jego masy musi wynosić 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 zasilany silnikiem spalinowym, pojemność skokowa silnika musi wynosić co najmniej 250 cm³.

Jeśli motocykl jest zasilany silnikiem elektrycznym, stosunek mocy pojazdu do jego masy musi wynosić 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 dopuścić tolerancję 5 kg poniżej wymaganej masy minimalnej.

Jeśli motocykl jest zasilany silnikiem spalinowym, pojemność skokowa silnika musi wynosić co najmniej 600 cm³.

Jeśli motocykl jest zasilany silnikiem elektrycznym, stosunek mocy pojazdu do jego masy musi wynosić 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 i nienależący do kategorii B; przedział ładunkowy przyczepy musi się składać z zamkniętej skrzyni ładunkowej o szerokości i wysokości co najmniej takiej samej, jak pojazd silnikowy; zamknięta skrzynia ładunkowa może być alternatywnie nieznacznie węższa od pojazdu silnikowego, o ile obserwacja obszaru za pojazdem jest możliwa wyłącznie przy użyciu lusterek wstecznych pojazdu silnikowego; rzeczywista masa całkowita przyczepy musi wynosić co najmniej 800 kg;

f) Kategoria B1:

Czterokołowiec z napędem silnikowym, rozwijający prędkość co najmniej 60 km/h; 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 zachowań musi spełniać warunki określone w tej literze.

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 musi się składać z zamkniętej skrzyni ładunkowej o szerokości i wysokości co najmniej takiej samej jak kabina kierowcy; rzeczywista całkowita masa pojazdu musi wynosić co najmniej 10 000 kg;

h) Kategoria CE:

Pojazd członowy lub zespół pojazdów składający się z pojazdu egzaminacyjnego kategorii C oraz przyczepy o długości co najmniej 7,5 m; zarówno pojazd członowy, jak i zespół pojazdów muszą mieć dopuszczalną masę całkowitą wynoszącą co najmniej 20 000 kg, długość co najmniej 14 m oraz szerokość co najmniej 2,40 m, rozwijając prędkość co najmniej 80 km/h, być wyposażone w hamulce z przeciwblokadą i posiadać urządzenia rejestrujące określone w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014; przedział ładunkowy musi się składać z zamkniętej skrzyni ładunkowej o szerokości i wysokości co najmniej takiej samej jak kabina kierowcy; rzeczywista całkowita masa zarówno pojazdu członowego, jak i zespołu pojazdów musi wynosić co najmniej 15 000 kg; jako dobrą praktykę zaleca się użycie pojazdu wyposażonego w sprzęg siodłowy i skrzynię biegów z co najmniej ośmioma przełożeniami w jeździe do przodu;

i) Kategoria C1:

Pojazd kategorii 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 składa się z zamkniętej skrzyni ładunkowej o szerokości i wysokości co najmniej takiej samej jak kabina kierowcy; jeżeli kandydat nie będzie egzaminowany z umiejętności korzystania z urządzeń rejestrujących, pojazd nie musi być wyposażony w takie urządzenia.

j) Kategoria C1E:

Zespół pojazdów składający się z pojazdu egzaminacyjnego kategorii C1 oraz przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 1 250 kg; taki zespół pojazdów musi mieć długość co najmniej 8 m i rozwijać prędkość co najmniej 80 km/h; przedział ładunkowy przyczepy musi się składać z zamkniętej skrzyni ładunkowej o szerokości i wysokości co najmniej takiej samej jak kabina kierowcy; zamknięta skrzynia ładunkowa może być alternatywnie nieznacznie węższa od kabiny kierowcy, o ile obserwacja obszaru za pojazdem jest możliwa wyłącznie przy użyciu lusterek wstecznych pojazdu silnikowego; rzeczywista masa całkowita przyczepy musi wynosić 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 musi się składać z zamkniętej skrzyni ładunkowej o szerokości co najmniej 2 m i wysokości co najmniej 2 m; rzeczywista masa całkowita przyczepy musi wynosić co najmniej 800 kg;

m) Kategoria D1:

Pojazd kategorii 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 kategorii D1 oraz przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 1 250 kg, rozwijający prędkość co najmniej 80 km/h; przedział ładunkowy przyczepy musi się składać z zamkniętej skrzyni ładunkowej o szerokości co najmniej 2 m i wysokości co najmniej 2 m; rzeczywista masa całkowita przyczepy musi wynosić co najmniej 800 kg.

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

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

Kandydaci muszą wykazać się umiejętnością przygotowania się do bezpiecznej jazdy poprzez spełnienie następujących wymogów:

- a) poprawne dopasowanie wyposażenia ochronnego takiego, jak rękawice, obuwie, ubranie i kask;
- b) wybiórcze sprawdzenie stanu opon, hamulców, układu kierowniczego, wyłącznika awaryjnego, jeżeli występuje, łańcucha, poziomu oleju, świateł, reflektorów, kierunkowskazów oraz sygnału dźwiękowego.

2) Konkretny manewry mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego:

- a) podparcie motocykla oraz zdjęcie motocykla z podpórki i przemieszczenie go bez pomocy silnika przez kierowcę idącego przy pojeździe;
- b) zaparkowanie motocykla na podpórce;
- c) co najmniej dwa manewry przy małej prędkości, w tym slalom; ma to pozwolić na ocenę umiejętności obsługi przepustnicy, hamulca, zachowania równowagi, kierowania wzroku oraz pozycji na motocyklu oraz pozycji stóp na podnóżkach. Jeżeli egzamin przeprowadza się na motocyklu z ręczną skrzynią biegów, musi on być połączony z obsługą sprzęgła;
- d) co najmniej dwa manewry przy wyższej prędkości, w tym jeden wykonany przy prędkości co najmniej 30 km/h oraz jeden manewr polegający na ominięciu przeszkody przy prędkości co najmniej 50 km/h; ma to pozwolić na ocenę umiejętności zachowania pozycji na motocyklu, kierowania wzroku, zachowania równowagi i techniki kierowania motocyklem. Jeżeli egzamin przeprowadza się na motocyklu z ręczną skrzynią biegów, jeden manewr musi być wykonany na drugim lub trzecim biegu; umożliwia to ocenę umiejętności zmiany biegów;
- e) hamowanie: co najmniej dwa zadania, 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;
- f) w miarę możliwości, zawracanie.

3) Zachowanie w ruchu

Kandydaci muszą wykonać wszystkie poniższe czynności w normalnym ruchu ulicznym, zachowując pełne bezpieczeństwo oraz wszelkie niezbędne środki ostrożności:

- a) włączenie się do ruchu po zaparkowaniu, ruszanie po zatrzymaniu się w ruchu; wyjazd z podjazdu;
- b) jazda po prostych odcinkach dróg; wymijanie pojazdów nadjeżdżających z przeciwnika, także na wąskich odcinkach dróg;
- c) jazda po łukach;
- d) skrzyżowania: zbliżanie się i przejeżdżanie przez skrzyżowania oraz połączenia dróg;
- e) zmiana kierunku ruchu, w tym prawidłowe wykorzystanie kierunkowskazów; skręt w prawo i w lewo; zmiana pasa ruchu;
- f) wjazd na autostradę lub podobną drogę/zjazd z niej, jeżeli jest taka możliwość: wjazd z pasa rozbiegowego; zjazd na pas zjazdowy przy opuszczaniu autostrady lub podobnej drogi;
- g) wyprzedzanie: wyprzedzanie innych uczestników ruchu drogowego, w tym najbardziej zagrożonych, jeśli jest to możliwe; omijanie przeszkód, np. zaparkowanych pojazdów; w odpowiednich przypadkach, zachowanie podczas bycia wyprzedzanym i identyfikacja martwego pola innych pojazdów;
- h) szczególne elementy drogi, jeżeli występują: skrzyżowania o ruchu okrężnym; przejazdy kolejowe, przystanki tramwajowe/autobusowe, przejścia dla pieszych, pasy dla rowerów, z zachowaniem szczególnej ostrożności; 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 egzaminowania tych umiejętności można wykorzystać symulatory;
- j) zachowanie należytej ostrożności przy wysiadaniu z pojazdu.

7. Umiejętności i zachowania sprawdzane na egzaminie 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 się 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 sprawdzenie stanu opon, układu kierowniczego, hamulców, płynów (np. poziomu oleju, płynu chłodzącego i płynu w spryskiwaczach), świateł, reflektorów, kierunkowskazów oraz sygnału dźwiękowego;
- e) sprawdzenie aspektów bezpieczeństwa związanych z załadowaniem pojazdu: skrzyni ładunkowej, planeki, drzwi ładunkowych, zamknięcia kabiny, sposobu załadowania, zabezpieczenia ładunku (wyłącznie kategoria BE);
- f) sprawdzenie mechanizmu sprzęgającego oraz przewodów hamulcowych i elektrycznych (wyłącznie kategoria BE).

2) Kategorie B oraz B1: konkretne manewry mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego

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

- a) cofanie po prostej, cofanie ze skrzętem w prawo lub w lewo o dziewięćdziesiąt stopni przy utrzymaniu właściwego pasa ruchu;
- b) zawracanie z wykorzystaniem biegów do jazdy do przodu i biegu wstecznego;

- c) parkowanie pojazdu i wyjazd z miejsca parkingowego (równoległe, skośne lub prostopadłe, przodem lub tyłem, na terenie płaskim, pod górę lub w dół);
 - d) poprawne hamowanie do zatrzymania; hamowanie awaryjne jest nieobowiązkowe.
- 3) Kategoria BE – konkretne manewry mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego:
- a) sprzęganie oraz rozprzęganie lub rozprzęganie i ponowne sprzęganie przyczepy z pojazdem silnikowym; na pewnym etapie manewru pojazd ciągnący musi znaleźć się obok przyczepy (tzn. nie w jednej linii);
 - b) cofanie po łuku, przy czym linię łuku pozostawia się do decyzji państw członkowskich;
 - c) bezpieczne parkowanie w celu załadunku/rozładunku.
- 4) Zachowanie w ruchu

Kandydaci muszą wykonać wszystkie poniższe czynności w normalnym ruchu ulicznym, zachowując pełne bezpieczeństwo oraz wszelkie niezbędne środki ostrożności:

- a) włączenie się do ruchu: po zaparkowaniu, po zatrzymaniu się w ruchu, po wyjeździe z podjazdu;
 - b) jazda po prostych odcinkach dróg; wymijanie pojazdów nadjeżdżających z naprzeciwka, także na wąskich odcinkach dróg;
 - c) jazda po łukach;
 - d) skrzyżowania: zbliżanie się i przejeżdżanie przez skrzyżowania oraz połączenia dróg;
 - e) zmiana kierunku ruchu z prawidłowym wykorzystaniem kierunkowskazów: skręt w prawo i w lewo; zmiana pasa ruchu;
 - f) wjazd na autostradę lub podobną drogę i zjazd z niej, jeżeli jest taka możliwość: wjazd z pasa rozbiegowego; zjazd na pas zjazdowy przy opuszczaniu autostrady lub podobnej drogi;
 - g) wyprzedzanie: wyprzedzanie innych uczestników ruchu drogowego, w tym najbardziej zagrożonych, przewidywanie martwego pola, jeśli jest to możliwe; omijanie przeszkód, np. zaparkowanych pojazdów; w odpowiednich przypadkach, zachowanie podczas bycia wyprzedzanym;
 - h) w miarę możliwości samodzielna jazda z uwzględnieniem znaków drogowych;
 - i) szczególne elementy drogi, jeżeli występują: skrzyżowania o ruchu okrężnym; przejazdy kolejowe, przystanki tramwajowe/autobusowe, przejścia dla pieszych, pasy dla rowerów, z zachowaniem szczególnej ostrożności; jazda pod górę i z góry na długich odcinkach; tunele;
 - j) wsiadanie do pojazdu i wysiadanie z niego, w tym upewnianie się, że można bezpiecznie otworzyć drzwi pojazdu i że nie będzie stanowiło to zagrożenia dla innych uczestników ruchu drogowego takich jak piesi, rowerzyści i osoby korzystające z rozwiązań w zakresie mikromobilności, ze szczególnym naciskiem na to, by przy wysiadaniu z pojazdu otwierać drzwi auta ręką, która jest bardziej oddalona od drzwi;
 - k) 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 egzaminowania tych umiejętności można wykorzystać symulatory.
8. Umiejętności i zachowania sprawdzane na egzaminie 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 się 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, układu kierowniczego, hamulców, świateł, reflektorów, kierunkowskazów oraz sygnału dźwiękowego;

- d) sprawdzenie układów wspomagania hamulców i kierownicy; sprawdzenie stanu kół, śrub mocujących koła, fartuchów przeciwbłotnych, szyby przedniej, szyb bocznych i tylnych oraz wycieraczek, poziomu płynów (np. oleju silnikowego, płynu chłodzącego, płynu w spryskiwaczach); sprawdzenie i korzystanie z deski rozdzielczej, łącznie z urządzeniami rejestrującymi określonymi w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014. Ostatni wymóg nie ma zastosowania do wnioskodawców 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: skrzyni ładunkowej, plandeki, drzwi ładunkowych, mechanizmów zamykających (jeżeli pojazd jest w nie wyposażony), zamknięcia kabiny (jeżeli pojazd jest w nie wyposażony), sposobu załadowania, zabezpieczenia 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 czynności zapewniających bezpieczeństwo jazdy; kontrola nadwozia, drzwi serwisowych, wyjść awaryjnych, urządzeń pierwszej pomocy, gaśnic oraz innych urządzeń bezpieczeństwa (wyłącznie kategorie D, DE, D1, D1E);
 - i) (fakultatywnie) czytanie mapy drogowej, planowanie trasy, w tym z wykorzystaniem elektronicznych systemów nawigacji.
- 2) Kierowanie pojazdem ciągnącym bez przyczepy (wyłącznie kategorie C1E, CE, D1E i DE)
- Jeżeli kierowca nie posiada jeszcze uprawnień do kierowania pojazdami kategorii – odpowiednio – C1, C, D1 i D, przed rozpoczęciem jazdy w ruchu drogowym z dołączoną przyczepą, należy się upewnić, że posiada on kompetencje w zakresie prowadzenia pojazdu ciągnącego.
- 3) Konkretnie manewry mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego:
- a) sprzęganie oraz rozsprzęganie lub rozprzęganie i ponowne sprzęganie przyczepy z pojazdem silnikowym; na pewnym etapie manewru pojazd ciągnący musi znaleźć się obok przyczepy, tzn. nie w jednej linii (wyłącznie kategorie CE, C1E, DE, D1E);
 - b) cofanie po łuku, przy czym linię łuku pozostawia się do decyzji państw członkowskich;
 - c) w miarę możliwości, zawracanie;
 - d) bezpieczne parkowanie w celu załadunku/rozładunku przy rampie/platformie załadunkowej lub podobnym urządzeniu (wyłącznie kategorie C, CE, C1, C1E);
 - e) parkowanie w celu umożliwienia pasażerom opuszczenia autobusu lub wejścia do niego w bezpieczny sposób (wyłącznie kategorie D, DE, D1, D1E).
- 4) Zachowanie w ruchu
- Kandydaci muszą wykonać wszystkie poniższe czynności w normalnym ruchu ulicznym, zachowując pełne bezpieczeństwo oraz wszelkie niezbędne środki ostrożności:
- a) włączenie się do ruchu: po zaparkowaniu, po zatrzymaniu się w ruchu, po wyjeździe z podjazdu;
 - b) jazda po prostych odcinkach dróg; wymijanie pojazdów nadjeżdżających z naprzeciwka, także na wąskich odcinkach dróg;
 - c) jazda po łukach;
 - d) skrzyżowania: zbliżanie się i przejeżdżanie przez skrzyżowania oraz połączenia dróg;
 - e) zmiana kierunku ruchu: skręty w prawo i w lewo; zmiana pasa ruchu;
 - f) wjazd na autostradę lub podobną drogę i zjazd z niej, jeżeli jest taka możliwość: wjazd z pasa rozbiegowego; zjazd na pas zjazdowy przy opuszczaniu autostrady lub podobnej drogi;
 - g) wyprzedzanie: wyprzedzanie innych uczestników ruchu drogowego, w tym najbardziej zagrożonych, identyfikacja martwego pola, jeśli jest to możliwe; omijanie przeszkód, np. zaparkowanych pojazdów; w odpowiednich przypadkach, zachowanie podczas bycia wyprzedzanym;

- h) szczególne elementy drogi, jeżeli występują: skrzyżowania o ruchu okrężnym; przejazdy kolejowe, przystanki tramwajowe/autobusowe, przejścia dla pieszych, drogi dla rowerów, z zachowaniem szczególnej ostrożności; jazda pod górę i z góry na długich odcinkach; tunele;
- i) reagowanie na sytuacje niebezpieczne i ich przewidywanie; 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 egzaminowania tych umiejętności można wykorzystać symulatory;
- j) wsiadanie do pojazdu i wysiadanie z niego, w tym upewnienie się, że można bezpiecznie otworzyć drzwi pojazdu i że nie będzie to stanowić zagrożenia dla innych uczestników ruchu drogowego takich jak piesi, rowerzyści i osoby korzystające z rozwiązań w zakresie mikromobilności.

5) Kierowanie pojazdem w sposób bezpieczny i energooszczędny:

kierowanie pojazdem w taki sposób, by zapewnić bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz zmniejszyć zużycie paliwa lub energii i emisje w czasie przyspieszania, zwalniania, jazdy pod górę i w dół (ekologiczny styl jazdy).

9. Ocena egzaminu umiejętności i zachowań

- 1) W odniesieniu do każdej z sytuacji podczas jazdy określonej w pkt 6, 7 i 8 powyżej ocena musi oddawać stopień swobody, z jaką kandydat obsługuje urządzenia pojazdu, oraz zdolność, jaką się wykazał, do jazdy w ruchu drogowym z zachowaniem pełnego bezpieczeństwa. Przez cały czas egzaminu egzaminator musi czuć się bezpieczny. Błędy lub niebezpieczne zachowania podczas jazdy bezpośrednio zagrażające bezpieczeństwu pojazdu egzaminacyjnego, jego pasażerów lub innych uczestników ruchu drogowego skutkują negatywnym wynikiem egzaminu, niezależnie od tego, czy egzaminator lub osoba towarzysząca musieli interweniować. Decyzja o dokończeniu egzaminu umiejętności i zachowań należy jednak do egzaminatora.

Egzaminatorzy w zakresie prawa jazdy muszą być przeszkoleni do tego, by właściwie oceniać zdolność kandydatów do bezpiecznego kierowania pojazdem. Praca egzaminatorów w zakresie prawa jazdy musi być monitorowana i nadzorowana przez organ uprawniony przez państwo członkowskie i spełniający wymogi określone w załączniku IV pkt 4 ppkt 1 lit. e), aby zapewnić właściwe i spójne stosowanie oceny błędów zgodnie ze standardami określonymi w niniejszym załączniku.

- 2) Podczas oceny egzaminatorzy w zakresie prawa jazdy zwracają szczególną uwagę na to, czy kandydat kieruje pojazdem w sposób defensywny i kulturalny. Dotyczy to ogólnego stylu jazdy i musi zostać uwzględnione przez egzaminatora w zakresie prawa jazdy w ogólnej ocenie kandydata. Obejmuje to dostosowaną do warunków i pewną (czyli bezpieczną) jazdę, z uwzględnieniem stanu drogi oraz warunków pogodowych, innych uczestników ruchu drogowego, w szczególności najbardziej zagrożonych uczestników ruchu drogowego i ich interesów, oraz zdolność przewidywania, jaką wykazuje się kandydat.

3) Egzaminator w zakresie prawa jazdy ocenia ponadto, czy kandydat:

- a) zachowuje kontrolę nad pojazdem, z uwzględnieniem: prawidłowego korzystania z pasów bezpieczeństwa, systemów wspomagających kierowcę i systemów zautomatyzowanej jazdy, lusterek wstecznych, zagłówków; fotela; właściwego korzystania ze świateł i innych urządzeń; właściwego korzystania – w odpowiednich przypadkach – ze sprzęgła, skrzyni biegów, systemów przyspieszania i hamowania (łącznie z trzecim układem hamulcowym, jeżeli jest dostępny), układu sterowania; zachowywania kontroli nad pojazdem w różnych okolicznościach, przy różnych prędkościach; stabilnej trajektorii jazdy; masy, wymiarów oraz charakterystyki pojazdu; masy oraz rodzaju ładunku (wyłącznie kategorie BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E); komfortu pasażerów (wyłącznie kategorie D, DE, D1, D1E) (płynna jazda bez nagłych przyspieszeń, unikanie gwałtownego hamowania);
- b) kieruje pojazdem w sposób ekonomiczny, bezpieczny i energooszczędny, jeśli chodzi o obroty na minutę, zmianę biegów, hamowanie i przyspieszanie (wyłącznie kategorie B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E);
- c) stosuje zasady obserwacji: obserwuje otoczenie ze wszystkich stron pojazdu; właściwie korzysta z lusterek; obserwuje otoczenie w dalekiej, średniej i bliskiej odległości od pojazdu;
- d) stosuje się do zasad pierwszeństwa i ustępuje pierwszeństwa: przestrzega zasad pierwszeństwa na skrzyżowaniach dwóch lub większej ilości dróg i połączeniach dróg; ustępuje pierwszeństwa w innych sytuacjach (np. przy zmianie kierunku ruchu, zmianie pasa ruchu, konkretnych manewrach);

- e) utrzymuje prawidłowe położenie na drodze: właściwe położenie na drodze, na pasach ruchu, na skrzyżowaniach o ruchu okrężnym, na łukach – odpowiednie do rodzaju i charakterystyki pojazdu; zajmuje z wyprzedzeniem odpowiednią pozycję na drodze;
- f) zachowuje odległość: zachowuje właściwą odległość z przodu i z boku; zachowuje odpowiednią odległość od innych uczestników ruchu drogowego, w szczególności najbardziej zagrożonych;
- g) przestrzega ograniczeń prędkości i zaleceń dotyczących prędkości: nie przekracza maksymalnej dopuszczalnej prędkości; dostosowuje prędkość do warunków pogodowych i drogowych, stosownie do przypadku, w granicach wyznaczonych przez krajowe ograniczenia prędkości; kieruje pojazdem z prędkością umożliwiającą zatrzymanie na widocznym odcinku wolnej od przeszkód drogi; dostosowuje prędkość do ogólnej prędkości tego samego rodzaju użytkowników dróg;
- h) przestrzega sygnalizacji świetlnej, znaków drogowych i innych oznakowań: postępuje według wskazań sygnalizacji świetlnej; stosuje się do poleceń osób kierujących ruchem; stosuje się do wskazań znaków drogowych (zakazu i nakazu); stosuje się do znaków poziomych;
- i) przestrzega zasad sygnalizacji: sygnalizuje swoje zamiary, gdy jest to konieczne, w sposób poprawny i w odpowiednim momencie; właściwie wskazuje zmianę kierunku; podejmuje stosowne działania w odpowiedzi na wszelkie sygnały pochodzące od innych użytkowników drogi;
- j) zachowuje kontrolę nad hamowaniem i zatrzymywaniem: zmniejsza prędkość odpowiednio wcześniej, hamuje lub zatrzymuje się, zależnie od okoliczności; przewiduje rozwój sytuacji na drodze; używa różnych układów hamulcowych (wyłącznie w przypadku kategorii C, CE, D, DE); używa układów pozwalających ograniczać prędkość bez użycia hamulców (wyłącznie w przypadku kategorii C, CE, D, DE).

10. Długość egzaminu

Długość egzaminu oraz pokonana odległość muszą wystarczyć do oceny umiejętności i zachowań określonych w tytule B niniejszego załącznika. W żadnym razie czas jazdy na drodze nie może być krótszy niż 25 minut dla kategorii A, A1, A2, B, B1 i BE oraz 45 minut dla pozostałych kategorii. Czas ten nie obejmuje przyjęcia kandydata, przygotowania pojazdu, kontroli technicznej pojazdu pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego, konkretnych manewrów, upewnienia się co do kompetencji zgodnie z pkt 8 ppkt 2) ani ogłoszenia wyniku egzaminu praktycznego.

11. Lokalizacja egzaminu

Część egzaminu obejmująca konkretne manewry może być przeprowadzana na specjalnym placu manewrowym. Gdy jest to wykonalne, część sprawdzającą zachowania w ruchu drogowym przeprowadza się na drogach poza obszarem zabudowanym, drogach szybkiego ruchu lub autostradach (lub podobnych drogach), jak też na wszelkiego rodzaju ulicach na obszarach miejskich (osiedla, strefy 30 i 50 km/h, miejskie trasy szybkiego ruchu), które odzwierciedlają różne poziomy trudności, z jakimi mogą się spotykać kierowcy. 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 różnorodnych strefach ruchu, w jakich może on się znaleźć, ze szczególnym uwzględnieniem dostosowania zachowania do danej strefy ruchu.

Część II

WIEDZA, UMIEJĘTNOŚCI I ZACHOWANIA ISTOTNE DLA KIEROWANIA POJAZDAMI MECHANICZNYMI

Kierowcy wszystkich rodzajów pojazdów mechanicznych muszą zawsze posiadać wiedzę i umiejętności opisane w części I pkt 1–9, a także zachowywać się w opisany tam sposób, aby móc:

- a) rozpoznawać i przewidywać niebezpieczeństwa i zagrożenia związane z ruchem oraz oceniać ich wagę;
- b) zachowywać kontrolę nad pojazdem w sposób wystarczający do tego, by nie stwarzać sytuacji niebezpiecznych oraz właściwie reagować, gdy sytuacje takie wystąpią;
- c) postępować zgodnie z przepisami ruchu drogowego, w szczególności z tymi, które mają zapobiegać wypadkom i zapewniać płynność ruchu drogowego;
- d) wykrywać wszelkie poważne usterki techniczne pojazdu; szczególne usterki stwarzające zagrożenie w ruchu, oraz usuwać je w odpowiedni sposób;

- e) uwzględniać wszystkie czynniki wpływające na zachowanie kierowcy (np. alkohol, zmęczenie, słaby wzrok, korzystanie z urządzeń elektronicznych itp.), aby zachować pełną zdolność do bezpiecznej jazdy;
- f) pomagać w zapewnianiu bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg, w szczególności najbardziej zagrożonych uczestników ruchu drogowego, przez okazywanie należytego szacunku dla innych;
- g) mieć wystarczającą wiedzę na temat czynników ryzyka związanych z rowerzystami, pieszymi i osobami korzystającymi z rozwiązań w zakresie mikromobilności;
- h) mieć wystarczającą wiedzę w kwestiach bezpieczeństwa związanego z użytkowaniem pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi;
- i) mieć wystarczającą wiedzę na temat używania zaawansowanych systemów wspomagających kierowcę i innych systemów zautomatyzowanej jazdy.

Państwa członkowskie mogą stosować właściwe środki mające zapewnić, aby kierowcy, którzy utracili wiedzę, umiejętności i wzorce zachowań opisane w części I pkt 1–9, mogli odzyskać te umiejętności, wiedzę i wzorce zachowań wymagane do kierowania pojazdem mechanicznym.

ZAŁĄCZNIK III

MINIMALNE STANDARDY DOTYCZĄCE ZDOLNOŚCI DO KIEROWANIA POJAZDAMI MECHANICZNYMI

DEFINICJE

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

Grupa 1: kierowcy pojazdów kategorii A, A1, A2, AM, B, B1 i BE;

Grupa 2: kierowcy pojazdów kategorii C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 i D1E.

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

2. 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, o które się ubiegają.

Tytuł 1

WZROK

3. Wszystkich wnioskodawców ubiegających się o prawo jazdy poddaje się właściwej ocenie w celu upewnienia się, czy posiadają ostrość widzenia odpowiednią do kierowania pojazdami mechanicznymi, a także w celu ustalenia, czy konieczne jest dalsze badanie pola widzenia. W przypadku uzasadnionych wątpliwości co do odpowiedniej zdolności widzenia wnioskodawcy, powinien on zostać poddany badaniu przez właściwego specjalistę posiadającego uprawnienia uzyskane na podstawie prawa krajowego. Podczas takiego badania zwraca się szczególną uwagę na: ostrość widzenia, pole widzenia, widzenie w półmroku, wrażliwość na kontrast i oślnienie, diplopię oraz na inne funkcje wzroku, których upośledzenie może stanowić przeszkodę w bezpiecznym 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 nie zagrazi bezpieczeństwu ruchu drogowego; w takich przypadkach kierowca poddaje się badaniu przeprowadzanemu przez właściwego specjalistę posiadającego uprawnienia uzyskane na podstawie prawa krajowego, aby wykazać, że nie występuje u niego inne upośledzenie funkcji wzroku, w tym podatność na oślnienie, obniżona wrażliwość na kontrast i obniżona zdolność widzenia w półmroku. Kierowca lub wnioskodawca powinni również ukończyć z pozytywnym wynikiem egzamin praktyczny przeprowadzony przez właściwy organ.

Grupa 1:

- 1) Wnioskodawcy ubiegający się o takie prawo jazdy lub o przedłużenie okresu 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 centralnym polu widzenia w obrębie kąta 20 stopni nie mogą występować żadne ubytki.

W przypadku wykrycia lub zgłoszenia postępującej wady wzroku można wydać prawo jazdy lub przedłużyć okres jego ważności pod warunkiem, że wnioskodawca będzie się poddawał regularnym badaniom przeprowadzanym przez właściwego specjalistę posiadającego uprawnienia uzyskane na podstawie prawa krajowego.

- 2) U wnioskodawców ubiegających się o prawo jazdy lub o przedłużenie okresu jego ważności, u których występuje całkowita funkcjonalna utrata możliwości widzenia na jedno oko, oraz u widzających wyłącznie za pomocą jednego oka (np. w przypadku diplopii), ostrość widzenia musi wynosić przynajmniej 0,5, w razie konieczności z zastosowaniem soczewek korekcyjnych. Właściwy specjalista posiadający uprawnienia uzyskane na podstawie prawa krajowego musi poświadczyć, że widzenie jednooczne występuje od wystarczająco długiego czasu, by nastąpiła adaptacja, a pole widzenia sprawnego oka spełnia wymóg ustanowiony w pkt 3 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 kierowania pojazdami i może podlegać określonym wymogom lub ograniczeniom.

Grupa 2:

- 4) Wnioskodawcy ubiegający się o prawo jazdy lub o przedłużenie okresu 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 mniej sprawnego. 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 mocy 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 centralnym polu widzenia w obrębie kąta 30 stopni nie mogą występować żadne ubytki.

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

Po znacznej utracie zdolności widzenia w jednym oku należy przewidzieć odpowiedni okres adaptacji, na przykład sześciomiesięczny, podczas którego nie wolno kierować pojazdami. Po upływie tego okresu kierowanie pojazdami jest dozwolone wyłącznie po uzyskaniu pozytywnej opinii specjalistów w zakresie okulistyki i kierowania pojazdami i może podlegać określonym wymogom lub ograniczeniom.

Tytuł 2

SŁUCH

4. W przypadku wnioskodawców lub kierowców z grupy 2 z ubytkiem słuchu można wydać prawo jazdy lub przedłużyć okres jego ważności, pod warunkiem przedstawienia opinii wydanej przez właściwe organy medyczne na podstawie badania lekarskiego, w trakcie którego zwraca się szczególną uwagę na zakres kompensacji.

Tytuł 3

OSOBY Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIĄ RUCHOWĄ

5. Prawa jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu jego ważności w przypadku wnioskodawców lub kierowców cierpiących na dolegliwości lub dysfunkcje aparatu ruchu, które mogą stanowić zagrożenie w sytuacji kierowania pojazdami mechanicznymi.

Grupa 1:

- 1) Wydanie prawa jazdy wnioskodawcom lub kierowcom z niepełnosprawnościami ruchowymi, z zastrzeżeniem pewnych ograniczeń, jest możliwe po wydaniu opinii przez właściwy organ medyczny. Opinię tę wydaje się na podstawie oceny medycznej 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 czy kierowca musi używać przyrządu ortopedycznego, w zakresie, w jakim egzamin umiejętności i zachowań wykazuje, że zastosowanie takiego przyrządu podczas kierowania pojazdami nie stanowi zagrożenia.
- 2) W przypadku wnioskodawców lub kierowców cierpiących na postępującą dolegliwość można wydać prawo jazdy lub przedłużyć okres jego ważności, pod warunkiem, że dana osoba będzie się poddawać regularnym badaniom w celu zapewnienia, aby była ona nadal zdolna do całkowicie bezpiecznego kierowania pojazdami.

W przypadku gdy niepełnosprawność ruchowa nie ma charakteru postępującego, można wydać prawo jazdy lub przedłużyć okres jego ważności bez poddawania wnioskodawcy wymogowi przeprowadzania regularnych badań lekarskich.

Grupa 2:

- 3) Właściwy organ medyczny należycie rozważa dodatkowe ryzyka i zagrożenia, jakie mogą występować w przypadku kierowania pojazdami ujętymi w definicji tej grupy.

Tytuł 4

CHOROBY UKŁADU SERCOWO-NACZYNIOWEGO

6. 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) W przypadku wnioskodawców lub kierowców należących do wskazanych grup można wydać prawo jazdy lub przedłużyć okres jego ważności wyłącznie po skutecznym wyleczeniu choroby i z zastrzeżeniem zgody wydanej przez właściwy organ medyczny oraz, w stosownych przypadkach, przeprowadzania przez ten organ regularnych ocen medycznych, jeśli stwierdzono następujące choroby układu sercowo-naczyniowego:
- a) bradyarytmie (zaburzenia funkcji węzła zatokowego i zaburzenia przewodzenia) i tachyarytmie (arytmie nadkomorowe i komorowe) z wywiadem omdleń lub epizodów omdleniowych spowodowanymi arytmiami (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 odnog pęczka Hisa (dotyczy wyłącznie grupy 2);
 - c) tachyarytmie (arytmie nadkomorowe i komorowe) w połączeniu
 - (i) ze strukturalną chorobą serca, zwłaszcza trwałym częstoskurczem komorowym (dotyczy grup 1 i 2); albo
 - (ii) z nietrwałym polimorficznym częstoskurczem komorowym lub ze wskazaniem stosowania kardiowertera-defibrylatora (dotyczy wyłącznie grupy 2);
 - d) objawy duszniczy bolesnej (dotyczy grup 1 i 2);
 - e) stan po wszczepieniu lub wymianie stałego rozrusznika serca (dotyczy wyłącznie grupy 2);
 - f) stan po wszczepieniu lub wymianie kardiowertera-defibrylatora albo po właściwej bądź nieuzasadnionej interwencji kardiowertera-defibrylatora (dotyczy wyłącznie grupy 1);
 - g) omdlenia (czasowa utrata przytomności i napięcia mięśniowego charakteryzujące się nagłym początkiem, krótkim czasem trwania i spontanicznym powrotem do prawidłowego stanu, spowodowane całkowitą hipoperfuzją mózgu o podłożu odruchowym (wazowagalnym), 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) istotne zwężenie tętnicy szyjnej (dotyczy wyłącznie grupy 2);
 - n) maksymalna średnica aorty przekraczająca 5,5 cm (dotyczy wyłącznie grupy 2);
 - o) niewydolność serca:
 - (i) klasy I, II i III w skali NYHA (New York Heart Association) (dotyczy wyłącznie grupy 1);
 - (ii) klasy I i II w skali NYHA, pod warunkiem że frakcja wyrzutowa lewej komory wynosi co najmniej 35 % (dotyczy wyłącznie grupy 2);
 - p) stan po przeszczepie serca (dotyczy grup 1 i 2);
 - q) stosowanie urządzenia wspomagającego pracę serca (dotyczy wyłącznie grupy 1);
 - r) stan po operacji 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 narządowym) (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, zaburzenia typu Torsade des Pointes lub QTc > 500 ms (dotyczy wyłącznie grupy 1).
- 2) Nie wydaje się prawa jazdy i nie przedłuża się okresu jego ważności w przypadku wnioskodawców lub kierowców należących do wskazanych grup, jeśli stwierdzono obecność następujących czynników dotyczących układu sercowo-naczyniowego:
- a) stan po wszczepieniu kardiowertera-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 pojazdami (dotyczy grup 1 i 2);
 - c) niewydolność serca:
 - (i) klasy IV w skali NYHA (dotyczy wyłącznie grupy 1);
 - (ii) klasy III i IV w skali NYHA (dotyczy wyłącznie grupy 2);
 - d) stosowanie 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, gdy wydolność ocenia się na klasę IV w skali NYHA lub gdy występowały epizody omdleniowe (dotyczy wyłącznie grupy 1);
 - f) choroba zastawek serca w klasie 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 echa serca 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), brak odpowiedzi tensyjnej na wysiłek fizyczny (dotyczy wyłącznie grupy 2);
 - h) zespół długiego QT z omdleniami, zaburzenia typu Torsade des Pointes i QTc > 500 ms (dotyczy wyłącznie grupy 2);
 - (i) zespół Brugadów z omdleniami lub stan po zatrzymaniu akcji serca (dotyczy grup 1 i 2).

W wyjątkowych przypadkach można wydać prawo jazdy lub przedłużyć okres jego ważności, pod warunkiem że jest to należycie uzasadnione opinią medyczną wydaną przez właściwy organ medyczny i będzie podlegać regularnym ocenom medycznym przeprowadzanym przez ten organ, w celu zapewnienia, aby dana osoba była nadal zdolna do bezpiecznego kierowania pojazdami, z uwzględnieniem skutków jej choroby.

3) Inne kardiomiopatie

W przypadku wnioskodawców 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 wnioskodawców lub kierowców, u których stwierdzono inne choroby układu sercowo-naczyniowego.

Tytuł 5
CUKRZYCA

7. Do celów poniższych punktów zastosowanie mają następujące definicje:

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

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

Grupa 1:

- 1) W przypadku wnioskodawców lub kierowców cierpiących na cukrzycę można wydać prawo jazdy lub przedłużyć okres jego ważności. W przypadku leczenia farmakologicznego o niskim ryzyku hipoglikemii wymagane są regularne kontrole medyczne przeprowadzane przez właściwy organ medyczny, odpowiednio dla każdego przypadku. W przypadku leczenia farmakologicznego o wysokim ryzyku hipoglikemii, mogącym mieć konsekwencje dla zdolności do kierowania pojazdami, wymagana jest opinia właściwego uprawnionego lekarza oraz regularne kontrole medyczne, odpowiednio do każdego przypadku, przy czym okres pomiędzy kontrolami nie może przekraczać dziesięciu lat.
- 2) Wnioskodawca lub kierowca cierpiący na cukrzycę leczoną lekami, które niosą ze sobą ryzyko wywołania hipoglikemii, musi wykazywać świadomość ryzyka hipoglikemii oraz odpowiednią kontrolę nad przebiegiem choroby.

Nie wydaje się prawa jazdy i nie przedłuża się okresu jego ważności w przypadku wnioskodawców lub kierowców mających niewystarczającą świadomość ryzyka hipoglikemii.

Nie wydaje się prawa jazdy i nie przedłuża się okresu jego ważności w przypadku wnioskodawców lub kierowców, u których stwierdzono nawracającą ciężką hipoglikemię, chyba że właściwy organ medyczny wydał pozytywną opinię medyczną i potwierdzają ją przeprowadzane przez ten organ regularne oceny medyczne. W przypadku nawracającej ciężkiej hipoglikemii w porze czuwania, nie wydaje się prawa jazdy i nie przedłuża się okresu jego ważności przez 3 miesiące od ostatniego wystąpienia takiego epizodu.

W wyjątkowych przypadkach można wydać prawo jazdy lub przedłużyć okres jego ważności, pod warunkiem że jest to należycie uzasadnione opinią medyczną wydaną przez właściwy organ medyczny i będzie podlegać przeprowadzanym przez ten organ regularnym ocenom medycznym, w celu zapewnienia, aby dana osoba była nadal zdolna do bezpiecznego kierowania pojazdami, z uwzględnieniem skutków jej choroby.

Grupa 2:

- 3) Można rozważyć wydanie lub przedłużenie okresu ważności prawa jazdy grupy 2 wnioskodawcom lub kierowcom cierpiącym na cukrzycę. W przypadku leczenia farmakologicznego, które niesie ze sobą ryzyko wywołania hipoglikemii, to jest stosowania insuliny i określonych leków doustnych, 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 środków technicznych, przynajmniej dwa razy dziennie oraz w porach związanych z kierowaniem pojazdami;
 - d) kierowca musi wykazać, że rozumie ryzyko związane z hipoglikemią;
 - e) nie występują inne wykluczające komplikacje związane z cukrzycą.
- 4) Wystąpienie w porze czuwania epizodu ciężkiej hipoglikemii, nawet niezwiązanego z prowadzeniem pojazdu, musi zostać zgłoszone i prowadzić do ponownej oceny uprawnień do kierowania pojazdami.

Ponadto w takich przypadkach prawo jazdy wydaje się lub przedłuża się okres jego ważności pod warunkiem wydania przez właściwy organ medyczny pozytywnej opinii oraz przeprowadzania przez ten organ regularnych kontroli medycznych, dokonywanych nie rzadziej niż co trzy lata.

Tytuł 6

SCHORZENIA NEUROLOGICZNE I OBTURACYJNY BEZDECH SENNY

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

Tytuł 7

SCHORZENIA NEUROLOGICZNE

- 1) Prawa jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu jego ważności w przypadku wnioskodawców lub kierowców cierpiących na poważne schorzenie neurologiczne, chyba że do wniosku załączono pozytywną opinię medyczną wydaną przez właściwego uprawnionego lekarza.

Zaburzenia neurologiczne związane z uwarunkowaniami rozwojowymi, chorobami czy interwencją lekarską bądź chirurgiczną mającymi wpływ na ośrodkowy lub obwodowy układ nerwowy, prowadzące do zaburzeń funkcji poznawczych, behawioralnych, dysfunkcji sensorycznych czy zaburzeń motorycznych oraz do zakłócenia sprawności/czynności, równowagi i koordynacji, muszą zostać odpowiednio rozpatrzone w zakresie skutków czynnościowych dla kierowania pojazdami. Należy uwzględnić zagrożenie postępującym charakterem schorzenia i nieprzestrzeganiem zaleceń dotyczących leczenia. W takich sytuacjach wydanie prawa jazdy lub przedłużenie okresu jego ważności, w przypadku niebezpieczeństwa pogorszenia się stanu zdrowia, może podlegać okresowej ocenie.

Tytuł 8

OBTURACYJNY BEZDECH SENNY

- 2) Do celów poniższych punktów:

„obturacyjny bezdech senny w postaci umiarkowanej” odpowiada liczbie epizodów zatrzymania lub spłycenia oddychania na godzinę (wskaźnik AHI – Apnoea-Hypopnoea Index) wynoszącej od 15 do 29;

„obturacyjny bezdech senny w postaci ciężkiej” odpowiada wskaźnikowi AHI wynoszącemu 30 lub powyżej; z towarzyszącym w obu przypadkach występowaniem nadmiernej senności w ciągu dnia.

- 3) Wnioskodawcy lub kierowcy, u których podejrzewa się obturacyjny bezdech senny w postaci umiarkowanej lub ciężkiej muszą zostać skierowani, przed wydaniem lub przedłużeniem okresu ważności prawa jazdy, w celu uzyskania porady medycznej właściwego uprawnionego lekarza. Można zalecić im rezygnację z kierowania pojazdami do chwili potwierdzenia diagnozy.
- 4) Można wydać prawo jazdy lub przedłużyć okres jego ważności w przypadku wnioskodawców lub kierowców cierpiących na obturacyjny bezdech senny w postaci umiarkowanej lub ciężkiej, którzy odpowiednio kontrolują swój stan i przestrzegają zaleceń terapeutycznych i u których nastąpiło złagodzenie objawów senności, jeśli takie występowały, co zostało potwierdzone opinią medyczną właściwego uprawnionego lekarza.
- 5) Wnioskodawców lub kierowców, którzy leczą się z powodu obturacyjnego bezdechu sennego w postaci umiarkowanej lub ciężkiej, poddaje się okresowym kontrolom medycznym 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 przestrzegania przez nich zaleceń terapeutycznych, potrzeby dalszego leczenia i ciągłego zachowania czujności.

Tytuł 9

PADACZKA

9. Napady padaczkowe lub inne nagłe zaburzenia stanu świadomości u osoby kierującej pojazdami mechanicznymi stanowią poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Do celów poniższych punktów:

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

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

Odradza się kierowanie pojazdami osobie, u której wystąpił pierwszy lub pojedynczy napad lub utrata przytomności. Wymagane jest specjalistyczne sprawozdanie wskazujące okres, w którym kierowanie pojazdami jest zakazane, oraz wymagania dotyczące dalszych działań.

Niezwykle ważne jest zdiagnozowanie konkretnego 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. Czynności te muszą być wykonane przez neurologa.

Grupa 1:

- 1) W przypadku cierpiących na padaczkę kierowców należących do grupy 1 ich uprawnienia do kierowania pojazdami podlegają weryfikacji do momentu, w którym od co najmniej pięciu lat nie mieli napadu.

W przypadku wnioskodawcy lub kierowcy cierpiącego na padaczkę uznaje się, że kryteria bezwarunkowego przyznania prawa jazdy nie są spełnione aż do momentu, w którym wnioskodawca lub kierowca nie miał napadu od co najmniej pięciu lat.

- 2) Prowokowany napad padaczkowy: jeżeli wnioskodawca miał prowokowany napad padaczkowy wywołany rozpoznawalnym czynnikiem prowokującym, którego wystąpienie podczas kierowania pojazdami jest mało prawdopodobne, może być on uznany za zdolnego do kierowania pojazdami na zasadzie indywidualnej, z zastrzeżeniem przedstawienia opinii neurologicznej. W stosownych przypadkach ocena musi uwzględniać przepisy innych istotnych tytułów, np. w odniesieniu do spożywania alkoholu lub choroby współistniejącej.
- 3) Pierwszy lub pojedynczy nieprowokowany napad: wnioskodawcę lub kierowcę, który miał pierwszy nieprowokowany napad padaczki, można uznać za zdolnego do kierowania pojazdami po sześciomiesięcznym okresie bez napadów, jeżeli dokonano odpowiedniej oceny medycznej. W przypadku udokumentowanego dobrego rokowania organy krajowe mogą zezwolić wnioskodawcom lub kierowcom na kierowanie pojazdami we wcześniejszym terminie.
- 4) Inne przypadki utraty przytomności: utrata przytomności podlega ocenie z uwzględnieniem ryzyka jej ponownego wystąpienia podczas kierowania pojazdami.
- 5) Padaczka: wnioskodawcę lub kierowcę można uznać za zdolnego do kierowania pojazdami po upływie jednego roku bez kolejnych napadów.
- 6) Napady wyłącznie podczas snu: kierowców lub wnioskodawców, którzy mieli napady wyłącznie podczas snu, można uznać za zdolnych do kierowania pojazdami, pod warunkiem że ustalono obecność tego wzorca objawów w okresie nie krótszym niż okres bez napadów wymagany w przypadku padaczki. Jeżeli wystąpi atak lub napad w porze czuwania, prawo jazdy można wydać po upływie rocznego okresu bez kolejnego epizodu.
- 7) Napady bez wpływu na świadomość lub na zdolność do działania: kierowców lub wnioskodawców, 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 okres bez napadów wymagany w przypadku padaczki. Jeżeli występują ataki lub napady jakiegokolwiek innego rodzaju, prawo jazdy można wydać po upływie rocznego okresu bez kolejnego epizodu.
- 8) Napady spowodowane przeprowadzonymi pod kontrolą lekarza zmianą leku przeciwpadaczkowego lub zmniejszeniem jego dawki: 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 kierowania pojazdami, jeżeli powrócono do uprzednio stosowanej skutecznej terapii.
- 9) Po operacyjnym leczeniu padaczki: kierowcę lub wnioskodawcę można uznać za zdolnego do kierowania pojazdami po upływie jednego roku bez kolejnych napadów.

Grupa 2:

- 10) Wymagany okres uznaje się za wolny od napadów padaczkowych, jeżeli wnioskodawca lub kierowca nie przyjmował w tym okresie leków przeciwpadaczkowych. Musi zostać przeprowadzona dalsza obserwacja lekarska. W trakcie kompleksowych badań neurologicznych nie stwierdzono patologii mózgu właściwej dla padaczki i nie wykryto aktywności padaczkopodobnej na elektroencefalogramie (EEG). Po ostrym epizodzie 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 przepisy innych tytułów. 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: wnioskodawcę lub kierowcę, który miał pierwszy nieprovokowany napad, można uznać za zdolnego do kierowania pojazdami, jeżeli w okresie pięciu lat, bez stosowania leków przeciwpadaczkowych, nie wystąpiły kolejne napady i jeżeli dokonano odpowiedniej oceny neurologicznej. W przypadku udokumentowanego dobrego rokowania organy medyczne mogą zezwolić wnioskodawcy lub kierowcy na kierowanie pojazdami we wcześniejszym terminie.
- 13) Inne przypadki utraty przytomności: utrata przytomności podlega ocenie z uwzględnieniem ryzyka jej ponownego wystąpienia podczas kierowania pojazdami.
- 14) Padaczka: w ciągu 10 lat, podczas których nie stosowano leków przeciwpadaczkowych, nie wystąpiły kolejne napady. W przypadku udokumentowanego dobrego rokowania organy krajowe mogą zezwolić wnioskodawcom lub kierowcom na kierowanie pojazdami we wcześniejszym terminie. Dotyczy to także „padaczki młodzieńczej”.

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

Tytuł 10

ZABURZENIA PSYCHICZNE

10. Poniższe zasady mają zastosowanie do wnioskodawców lub kierowców z zaburzeniem psychicznym lub niepełnosprawnością intelektualną.

Grupa 1:

- 1) Nie wydaje się prawa jazdy i nie przedłuża się okresu jego ważności w przypadku wnioskodawców lub kierowców, u których występują:
 - a) poważne zaburzenie psychiczne, funkcji poznawczych lub behawioralnych, wrodzone lub spowodowane chorobą, urazem albo operacją neurochirurgiczną;
 - b) zaburzenia osobowości mające negatywny wpływ na ocenę sytuacji, zachowanie lub zdolności adaptacyjne,

chyba że do wniosku załączono pozytywną opinię medyczną wydaną przez właściwego uprawnionego lekarza oraz z zastrzeżeniem, w razie konieczności, przeprowadzania regularnych kontroli stanu zdrowia. Należy respektować wymóg poprzedzającego okresu remisji.

Grupa 2:

- 2) Właściwy organ medyczny należycie rozważa dodatkowe ryzyka i zagrożenia, jakie mogą występować w przypadku kierowania pojazdami przez osoby zaliczane do tej grupy. Właściwy organ medyczny może ustanowić tymczasowe wymogi lub nałożyć ograniczenia dotyczące kierowania pojazdami.

Tytuł 11

ALKOHOL

11. Spożywanie alkoholu stanowi jedno z najpoważniejszych zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. W związku ze skalą problemu służby medyczne muszą wykazywać się wyjątkową czujnością.

Grupa 1:

- 1) Nie wydaje się prawa jazdy i nie przedłuża się okresu jego ważności w przypadku wnioskodawców lub kierowców, którzy są uzależnieni od alkoholu bądź nie są w stanie powstrzymać się od prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu.

Można wydać prawo jazdy lub przedłużyć okres jego ważności po udowodnionym okresie abstynencji, jeżeli właściwy uprawniony lekarz wyda pozytywną opinię medyczną o wnioskodawcy lub kierowcy, a kierowcy lub wnioskodawcy będą poddawani w danym okresie regularnym kontrolom stanu zdrowia.

- 2) W przypadku wnioskodawców lub kierowców uzależnionych od alkoholu lub niezdolnych do powstrzymania się od prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu można wydać prawo jazdy lub przedłużyć okres jego ważności, pod warunkiem że stosowane są technologie umożliwiające wyeliminowanie skutków uzależnienia, na przykład obowiązkowe stosowanie alkomatów blokujących zapłon, oraz że kierowca podlega okresowemu przeglądowi dalszego leczenia służącego rozwiązaniu problemu uzależnienia lub niemożności oddzielenia picia od prowadzenia pojazdu. Jeżeli udowodniony zostanie okres abstynencji, który może obejmować uczestnictwo w programach rehabilitacyjnych związanych z monitoringiem i nadzorem medycznym, można wydać prawo jazdy lub przedłużyć okres jego ważności bez stosowania takich technologii, jeżeli właściwy uprawniony lekarz wyda opinię medyczną o kierowcy, a kierowca będzie w danym okresie poddawany regularnym kontrolom stanu zdrowia. Regularne kontrole stanu zdrowia mogą być przeprowadzane w trakcie stosowania takich technologii lub po ustaniu ich stosowania, lub w obu tych sytuacjach.

Grupa 2:

- 3) Właściwy organ medyczny należycie rozważy dodatkowe ryzyka i zagrożenia, jakie mogą występować w przypadku kierowania pojazdami przez osoby zaliczane do tej grupy.
- 4) Właściwy organ medyczny może ustanowić tymczasowe wymogi i, w stosownych przypadkach, ograniczenia dotyczące kierowania pojazdami.

Tytuł 12

ŚRODKI ODURZAJĄCE I PRODUKTY LECZNICZE

12. Poniższe zasady mają zastosowanie do środków odurzających i produktów leczniczych.

Nadużywanie:

- 1) Nie wydaje się prawa jazdy i nie przedłuża się okresu jego ważności w przypadku wnioskodawców lub kierowców, którzy są uzależnieni od substancji psychotropowych lub narkotyków lub którzy nie są uzależnieni od takich substancji, ale nie chcą lub nie są w stanie oddzielić ich zażywania od kierowania pojazdami, niezależnie od kategorii prawa jazdy, której dotyczy wniosek.

Regularne zażywanie:

Grupa 1:

- 2) Nie wydaje się prawa jazdy i nie przedłuża się okresu jego ważności w przypadku wnioskodawców lub kierowców, którzy regularnie zażywają, w jakiegokolwiek postaci, substancje psychotropowe lub narkotyki mogące obniżyć zdolność do bezpiecznego kierowania pojazdami, jeżeli wchłaniane ilości mogą niekorzystnie wpływać na kierowanie pojazdami. Niniejszy przepis ma zastosowanie do wszystkich innych produktów leczniczych bądź połączeń produktów leczniczych, które negatywnie wpływają na psychiczną lub fizyczną zdolność do kierowania pojazdami.

Właściwy organ medyczny może ustanowić tymczasowe wymogi i, w stosownych przypadkach, ograniczenia dotyczące kierowania pojazdami.

Grupa 2:

- 3) Właściwy organ medyczny należycie rozważy dodatkowe ryzyka i zagrożenia, jakie mogą występować w przypadku kierowania pojazdami przez osoby zaliczane do tej grupy, i może ustanowić określone wymogi lub ograniczenia.

Tytuł 13

ZABURZENIA FUNKCJI NEREK

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

Grupa 1:

- 1) W przypadku wnioskodawców lub kierowców cierpiących na zaawansowaną niewydolność nerek, która skutkuje znacznym ograniczeniem zdolności fizycznej, można wydać prawo jazdy lub przedłużyć okres jego ważności, pod warunkiem przedstawienia opinii medycznej wydanej przez właściwego uprawnionego lekarza oraz przeprowadzania regularnych kontroli stanu zdrowia.

Grupa 2:

- 2) Nie wydaje się prawa jazdy i nie przedłuża się okresu jego ważności w przypadku wnioskodawców lub kierowców cierpiących na zaawansowaną i nieodwracalną niewydolność nerek, z wyjątkiem przypadków wyjątkowych, należycie uzasadnionych opinią medyczną wydaną przez właściwego uprawnionego lekarza, oraz pod warunkiem, że wnioskodawcy lub kierowcy będą poddawani regularnym kontrolom stanu zdrowia.

Tytuł 14

PRZEPISY RÓŻNE

Grupa 1:

- 1) W przypadku wnioskodawców lub kierowców z przeszczepionym organem albo sztucznym wszczepem, które wpływają na zdolność do kierowania pojazdami, można wydać prawo jazdy lub przedłużyć okres jego ważności, pod warunkiem przedstawienia opinii medycznej wydanej przez właściwego uprawnionego lekarza oraz, w razie konieczności, przeprowadzania regularnych kontroli stanu zdrowia.

Grupa 2:

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

Co do zasady przyjmuje się, że w przypadku gdy wnioskodawcy lub kierowcy cierpią na zaburzenie, które nie zostało wymienione w niniejszym załączniku, lecz może stanowić czynnościową niezdolność wpływającą na bezpieczeństwo kierowania pojazdami lub skutkować taką niezdolnością, prawa jazdy nie wydaje się i nie przedłuża się okresu jego ważności, chyba że do wniosku załączono pozytywną opinię medyczną wydaną przez właściwego uprawnionego lekarza oraz pod warunkiem, w razie konieczności, poddawania wnioskodawcy lub kierowcy regularnym kontrolom stanu zdrowia.

ZAŁĄCZNIK IV

MINIMALNE STANDARDY OBOWIĄZUJĄCE OSOBY PRZEPROWADZAJĄCE EGZAMINY PRAKTYCZNE W ZAKRESIE KIEROWANIA POJAZDAMI

1. Zakres kompetencji obowiązujący egzaminatora w zakresie 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 ppkt 2–8.
 - 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 dziedzinie kierowania pojazdem i dokonywania oceny:
 - a) teoria zachowania podczas jazdy;
 - b) dostrzeganie zagrożeń i unikanie wypadków; obejmuje to zrozumienie i respektowanie podatności na zagrożenia niezmotywowanych uczestników ruchu drogowego i zmotywowanych użytkowników pojazdów dwukołowych;
 - c) program kursu, na którym opierają się kryteria oceny podczas egzaminu na prawo jazdy;
 - d) wymogi egzaminu na prawo jazdy;
 - e) odpowiednie prawo dotyczące ruchu drogowego, w tym odpowiednie prawo unijne oraz krajowe, jak i wytyczne interpretacji przepisów;
 - f) teoria i techniki dokonywania oceny;
 - g) jazda defensywna.
 - 4) Umiejętności dokonywania oceny:

egzaminator musi mieć umiejętności potrzebne do:

 - a) dokładnego obserwowania, kontrolowania i oceniania całokształtu zachowań kandydata, a w szczególności:
 - (i) poprawnego i kompleksowego rozpoznawania sytuacji niebezpiecznych;
 - (ii) trafnej oceny przyczyn i prawdopodobnych skutków niebezpiecznych sytuacji;
 - (iii) oceny osiągniętych kompetencji oraz rozpoznawania błędów;
 - (iv) konsekwentnego przestrzegania jednolitych kryteriów oceny;
 - b) szybkiego przyswajania informacji oraz określania informacji najważniejszych;
 - c) przewidywania, diagnozowania potencjalnych problemów oraz opracowywania strategii ich rozwiązywania;
 - d) przekazywania w odpowiednim czasie konstruktywnej oceny.
 - 5) Własne umiejętności w zakresie kierowania pojazdami:

Osoba uprawniona do przeprowadzania egzaminu praktycznego na daną kategorię prawa jazdy musi sama wykazywać niezmiennie wysoki poziom umiejętności kierowania pojazdem silnikowym danego typu.
 - 6) Jakość obsługi klienta:
 - a) ustalenie, czego kandydat może spodziewać się podczas egzaminu, i przekazanie mu tej informacji;
 - b) jasne komunikowanie się, obejmujące dobór treści, stylu i języka dostosowanych do odbiorcy 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 dyskryminowania kogokolwiek.

- 7) Wiedza na temat technicznego wyposażenia pojazdu i mechaniki ruchu, w tym:
- a) wiedza na temat technicznego wyposażenia, np. układu kierowniczego, opon, hamulców, świateł, zwłaszcza w przypadku motocykli i pojazdów ciężkich;
 - b) wiedza na temat zasad bezpieczeństwa dotyczących ładunku;
 - c) znajomość mechaniki ruchu pojazdu, czyli takich elementów, jak prędkość, tarcie, dynamika czy energia.
- 8) Kierowanie pojazdem w sposób ekonomiczny pod względem zużycia paliwa lub energii oraz przyjazny środowisku.

2. Warunki ogólne

1) Egzaminator w zakresie prawa jazdy kategorii B:

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

2) Egzaminator w zakresie prawa jazdy innych kategorii:

- a) musi posiadać prawo jazdy odpowiedniej kategorii lub równoważny zakres wiedzy uzyskany w drodze odpowiedniej kwalifikacji zawodowej;
- b) musi uzyskać kwalifikacje podstawowe, o których mowa w pkt 3, a następnie uczestniczyć w procedurach zapewnienia jakości oraz w szkoleniach okresowych, zgodnie z pkt 4;
- c) musi być wykwalifikowanym egzaminatorem w zakresie prawa jazdy kategorii B od co najmniej trzech lat; wymóg ten może zostać zniesiony, jeżeli dany egzaminator jest w stanie wykazać, że:
 - (i) od co najmniej pięciu lat kieruje pojazdami danej kategorii; lub
 - (ii) jego teoretyczne i praktyczne umiejętności kierowania pojazdami uzyskały ocenę wyższą niż ta, która wymagana jest dla uzyskania prawa jazdy, co czyni tym samym zbędnym powyższy wymóg;
- d) musi ukończyć kurs kształcenia zawodowego pozwalający na uzyskanie co najmniej poziomu 3 według ISCED;
- e) nie może równocześnie być egzaminatorem w zakresie prawa jazdy i wykonywać działalności zarobkowej jako instruktor nauki jazdy.

3) Standardy zawodowe

Egzaminatorzy wykonujący swoje zadanie dotyczące praktycznej oceny muszą pozostawać wolni od zewnętrznych wpływów, bezpośrednich lub pośrednich. Muszą się oni powstrzymywać od wszelkich działań niezgodnych ze swoimi obowiązkami, a w wykonywaniu swoich zadań muszą przestrzegać obiektywizmu i bezstronności.

4) Uprawnienia równoważne

- a) Państwa członkowskie mogą przyznać egzaminatorowi uprawnienia do przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy kategorii AM, A1, A2 oraz A, jeśli zdobył on kwalifikacje podstawowe wymagane w pkt 3 w zakresie jednej z tych 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 wymagane w pkt 3 w zakresie jednej z tych 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 wymagane w pkt 3, w zakresie jednej z tych kategorii.

3. Kwalifikacje podstawowe

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 określają, czy zakres danego programu szkoleń pozwala na przyznanie uprawnień do przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy jednej kategorii czy też większej liczby kategorii.

2) Egzaminy

- a) Uprawnienia do przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy mogą być przyznane dopiero po wykazaniu przez daną osobę, że posiada ona w stopniu zadowalającym wiedzę, zrozumienie, umiejętności oraz zdolności w zakresie zagadnień wymienionych w pkt 1.
- b) Państwa członkowskie stosują procedurę egzaminacyjną, która pozwala należycie – z pedagogicznego punktu widzenia – ocenić kompetencje danej osoby, jak określono w pkt 1, a zwłaszcza w pkt 1 ppkt 4. Procedura egzaminacyjna musi spełniać kryteria dostępności określone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 ⁽¹⁾ oraz obejmować część teoretyczną i część praktyczną. W stosownych przypadkach ocena może opierać się na testach komputerowych. Określenie szczegółów co do rodzaju oraz długości 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 jednej kategorii czy też większej liczby kategorii.

4. Zapewnienie jakości i szkolenia okresowe

1) Zapewnienie jakości

- a) Państwa członkowskie wdrażają procedury zapewnienia jakości, aby zapewnić utrzymanie standardów obowiązujących egzaminatorów w zakresie prawa jazdy.
- b) Procedury zapewnienia jakości muszą obejmować nadzór nad egzaminatorami w trakcie pracy, ich dalsze szkolenie oraz przedłużanie ważności ich uprawnień, ich stały rozwój zawodowy, a także okresowy przegląd wyników przeprowadzonych przez nich egzaminów na prawo jazdy.
- c) Państwa członkowskie stosują wymóg, by każdy egzaminator podlegał rocznemu nadzorowi w ramach procedur zapewnienia jakości, które wymieniono w pkt 4 ppkt 1 lit. b). Ponadto państwa członkowskie stosują wymóg, by każdy egzaminator poddawany był co pięć lat inspekcji w trakcie przeprowadzania egzaminów; łączny czas inspekcji wynosi co najmniej pół dnia, co pozwala na obserwację kilku egzaminów. W przypadku stwierdzenia problemów podejmuje się działania naprawcze. Osoba dokonująca inspekcji musi posiadać stosowne do tego uprawnienia nadane przez państwo członkowskie.
- d) Państwa członkowskie mogą stosować zasadę, zgodnie z którą w przypadku, gdy egzaminator jest uprawniony do przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy na więcej niż jedną kategorię, pomyślny przebieg inspekcji w zakresie egzaminów na jedną kategorię uznaje się za spełnienie wymogu inspekcji w odniesieniu do więcej niż tej jednej kategorii.
- e) Przeprowadzanie egzaminów na prawo jazdy musi być monitorowane i nadzorowane przez organ uprawniony przez państwo członkowskie, tak aby zapewnić właściwy i spójny system oceny. Państwa członkowskie zapewniają, aby członkowie organu, którzy mają za zadanie monitorować i nadzorować pracę egzaminatorów, byli bezstronni i nie poddawali się zewnętrznym wpływom lub naciskom politycznym w pełnieniu swoich funkcji.

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wymogów dostępności produktów i usług (Dz.U. L 151 z 7.6.2019, s. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).

2) Szkolenie okresowe

- a) Państwa członkowskie stosują zasadę, zgodnie z którą egzaminatorzy w zakresie prawa jazdy, bez względu na liczbę kategorii, w zakresie których posiadają uprawnienia do egzaminowania, w celu zachowania uprawnień odbywają:
 - (i) minimalne regularne szkolenie okresowe w łącznym wymiarze czterech dni w okresie dwóch lat w celu:
 - utrzymania i odświeżenia koniecznej wiedzy, umiejętności przeprowadzania egzaminów i umiejętności w zakresie komunikacji;
 - rozwijania nowych kompetencji, które stały się konieczne w kontekście wykonywania ich zawodu;
 - zapewnienia utrzymania przez nich sprawiedliwych i jednolitych kryteriów przeprowadzania egzaminów;
 - (ii) minimalne szkolenie okresowe w łącznym wymiarze co najmniej pięciu dni w okresie pięciu lat w celu rozwijania i utrzymania niezbędnych umiejętności praktycznych w zakresie kierowania pojazdami.
- b) Państwa członkowskie przyjmują właściwe środki, aby tym egzaminatorom, którzy w świetle wdrożonego systemu zapewnienia jakości wykazują poważne niedociągnięcia, zapewnić możliwie szybko odpowiednie szkolenie.
- c) Szkolenia okresowe mogą przyjmować formę prezentacji, szkolenia stacjonarne, nauczania konwencjonalnego lub wspomaganego elektronicznie, oraz mogą odbywać się indywidualnie lub grupowo. Mogą obejmować przedłużenie ważności uprawnień w zakresie, jaki państwa członkowskie uznają za odpowiedni.
- d) Państwa członkowskie mogą stosować zasadę, zgodnie z którą w przypadku egzaminatora uprawnionego do przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy w zakresie więcej niż jednej kategorii, który odbył szkolenia okresowe w zakresie egzaminów na jedną kategorię, uznaje się, że wymóg w zakresie odbycia szkoleń okresowych został spełniony w odniesieniu do więcej niż tej jednej kategorii, o ile spełnione zostały warunki określone w pkt 4 ppkt 2 lit. e).
- e) Egzaminator, który nie przeprowadzał egzaminów na daną kategorię przez ostatnie 24 miesiące, musi przejść odpowiednią weryfikację kwalifikacji, zanim uzyska pozwolenie na dalsze przeprowadzanie egzaminów na prawo jazdy tej kategorii. 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 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 zapewnienia jakości określonym w pkt 4.

ZAŁĄCZNIK V

MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE SZKOLENIA I EGZAMINOWANIA KIEROWCÓW W ZAKRESIE KIEROWANIA
ZESPOŁAMI POJAZDÓW, W TYM POJAZDAMI ZASILANYMI PALIWAMI ALTERNATYWNYMI, SAMOCHODAMI
KEMPINGOWYMI I POJAZDAMI UPRIWILEJOWANYMI

Państwa członkowskie przyjmują konieczne środki mające na celu:

- a) zatwierdzanie i nadzorowanie szkoleń przewidzianych w art. 10 ust. 1 lit. d); lub
- b) organizowanie egzaminu umiejętności i zachowań przewidzianego w art. 10 ust. 1 lit. d).

Tytuł A
ZESPOŁY POJAZDÓW

1. Czas trwania szkolenia kierowców wynosi co najmniej siedem godzin;
2. Tematyka szkolenia dla 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 następujące manewry: przyspieszanie, zwalnianie, cofanie, hamowanie, długość drogi hamowania, zmiana pasa ruchu, hamowanie awaryjne i manewr uniku, stabilizacja toru jazdy przyczepy, rozprzęgnięcie przyczepy i jej ponowne sprzęgnięcie z pojazdem silnikowym i parkowanie.

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

Zespoły pojazdów użyte do szkolenia należą do tej samej kategorii zespołów pojazdów, w odniesieniu do których kandydat ubiega się o prawo jazdy.

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.

Tytuł B

SAMOCHODY KEMPINGOWE I POJAZDY UPRIWILEJOWANE

1. Czas trwania szkolenia kierowców wynosi co najmniej siedem godzin i może być ono organizowane na drogach publicznych lub na torze testowym.
2. Tematyka szkolenia dla kierowców

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

Praktyczna część szkolenia obejmuje następujące manewry: przyspieszanie, zwalnianie, cofanie, hamowanie, długość drogi hamowania, zmiana pasa ruchu, stabilizacja toru jazdy przyczepy, rozprzęganie przyczepy i jej ponowne sprzęganie z pojazdem silnikowym, hamowanie awaryjne i manewr uniku oraz parkowanie. Co do pojazdów uprzywilejowanych szczególną uwagę należy zwrócić na zapewnienie, aby kierowca posiadał umiejętności konieczne do odpowiedniego radzenia sobie z dodatkowymi trudnościami wynikającymi z kierowania pojazdami w sytuacji nagłej.

Pojazdy użyte do szkolenia należą do tej samej kategorii pojazdów, co kategoria pojazdów, w odniesieniu do których kandydat ubiega się o prawo jazdy.

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

1. Państwa członkowskie stosują konieczne środki zmierzające do:

- a) zatwierdzania i nadzorowania szkoleń przewidzianych w art. 10 ust. 1 lit. c); lub
- b) organizowania egzaminu umiejętności i zachowań przewidzianego w art. 10 ust. 1 lit. c).

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

3. Tematyka szkolenia dla kierowców

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

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

Motocykle użyte do szkolenia należą do tej samej kategorii motocykli, co kategoria motocykli, w odniesieniu do których kandydat ubiega się o prawo jazdy.

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.

ZAŁĄCZNIK VII

TABELA KORELACJI

Dyrektywa 2006/126/WE	Rozporządzenie (UE) nr 383/2012	Niniejsza dyrektywa
—	—	art. 1
—	—	art. 2 pkt 1), 2), 3), 13) i 14)
art. 1 ust. 1	—	art. 4 ust. 1
art. 1 ust. 2, 3 i 4	—	art. 4 ust. 5 i 6
—	—	art. 3 ust. 1–5
art. 2 ust. 1	—	art. 3 ust. 6
art. 2 ust. 2	—	art. 4 ust. 3
art. 3 ust. 1 i 2	—	art. 4 ust. 2
art. 3 ust. 3	—	art. 4 ust. 4
—	—	art. 4 ust. 7
—	—	art. 5 ust. 1–5 i ust. 7
art. 4 ust. 1, zdanie pierwsze	—	art. 6 ust. 1
art. 4 ust. 1, zdanie drugie	—	art 7 ust. 1
art. 4 ust. 1, zdanie trzecie	—	art. 2 pkt 4)
art. 4 ust. 2	—	art. 6 ust. 1 lit. a)
art. 4 ust. 2 tiret pierwsze	—	art. 6 ust. 1 lit. a) i art. 2 pkt 5), 6) i 7)
art. 4 ust. 2 tiret drugie	—	art. 7 ust. 1 lit. a)
art. 4 ust. 3	—	art. 6 ust. 1 lit. b)
art. 4 ust. 3 tiret pierwsze	—	art. 2 pkt 8)
art. 4 ust. 3 tiret drugie	—	art. 2 pkt 9)
art. 4 ust. 3 lit. a) tiret pierwsze i drugie	—	art. 6 ust. 1 lit. b) pkt (i)
art. 4 ust. 3 lit. a) tiret trzecie	—	art. 7 ust. 1 lit. a)

Dyrektywa 2006/126/WE	Rozporządzenie (UE) nr 383/2012	Niniejsza dyrektywa
art. 4 ust. 3, lit. b) tiret pierwsze	—	art. 6 ust. 1 lit. b) pkt (ii)
art. 4 ust. 3 lit. b) tiret drugie	—	art. 7 ust. 1 lit. b)
art. 4 ust. 3 lit. c) pkt (i)	—	art. 6 ust. 1 lit. b) pkt (iii) tiret pierwsze
art. 4 ust. 3 lit. c) pkt (i) tiret pierwsze	—	art. 7 ust. 1) lit. c) pkt (i)
art. 4 ust. 3 lit. c) pkt (ii)	—	art. 6 ust. 1) lit. b) pkt (iii) tiret drugie
art. 4 ust. 3 lit. c) pkt (ii) tiret pierwsze	—	art. 7 ust. 1 lit. c) pkt (ii)
art. 4 ust. 4	—	art. 6 ust. 1 lit. c)
art. 4 ust. 4 tiret pierwsze	—	art. 2 pkt 10) i 11)
art. 4 ust. 4 tiret drugie	—	art. 1 ust. 2 lit. b)
art. 4 ust. 4 lit. a)	—	art. 6 ust. 1 lit. c) pkt (i)
art. 4 ust. 4 lit. a) tiret pierwsze	—	art. 6 ust. 1 lit. c) pkt (i), akapit pierwszy i art. 2 pkt 12)
art. 4 ust. 4 lit. a) tiret drugie	—	art. 7 ust. 1 lit. a)
art. 4 ust. 4 lit. a) tiret trzecie	—	art. 6 ust. 1 lit. c) pkt (i), akapit drugi i trzeci
art. 4 ust. 4 lit. b), z wyjątkiem ostatniego zdania	—	art. 6 ust. 1 lit. c) pkt (ii)
art. 4 ust. 4) lit. b), zdanie ostatnie	—	art. 7 ust. 1 lit. b)
art. 4 ust. 4) lit. c), z wyjątkiem tiret ostatnie	—	art. 6 ust. 1 lit. c) pkt (iii)
art. 4 ust. 4 lit. c) tiret ostatnie	—	art. 7 ust. 1 lit. b)
art. 4 ust. 4) lit. d)	—	art. 6 ust. 1 lit. c) pkt (iv)
art. 4 ust. 4 lit. e), z wyjątkiem tiret ostatnie	—	art. 6 ust. 1 lit. c) pkt (v)
art. 4 ust. 4 lit. e) tiret ostatnie	—	art. 7 ust. 1 lit. b)
art. 4 ust. 4 lit. f)	—	art. 6 ust. 1 lit. c) pkt (vi)
art. 4 ust. 4 lit. g), z wyjątkiem tiret ostatnie	—	art. 6 ust. 1 lit. c) pkt (vii)
art. 4 ust. 4 lit. g) tiret ostatnie	—	art. 7 ust. 1 lit. d)
art. 4 ust. 4 lit. h)	—	art. 6 ust. 1 lit. c) pkt (viii)

Dyrektywa 2006/126/WE	Rozporządzenie (UE) nr 383/2012	Niniejsza dyrektywa
art. 4 ust. 4 lit. i), z wyjątkiem tiret ostatnie	—	art. 6 ust. 1 lit. c) pkt (ix)
art. 4 ust. 4 lit. i) tiret ostatnie	—	art. 7 ust. 1 lit. d)
art. 4 ust. 4 lit. j)	—	art. 6 ust. 1 lit. c) pkt (x)
art. 4 ust. 4 lit. k), z wyjątkiem tiret ostatnie	—	art. 6 ust. 1 lit. c) pkt (xi)
art. 4 ust. 4 lit. k) tiret ostatnie	—	art. 7 ust. 1 lit. f)
art. 4 ust. 5	—	art. 6 ust. 2
art. 4 ust. 6) akapit pierwszy lit. a)	—	art. 7 ust. 2 lit. a)
art. 4 ust. 6 akapit pierwszy lit. b)	—	art. 7 ust. 2 lit. b)
art. 4 ust. 6 akapit pierwszy lit. c)	—	art. 7 ust. 2 lit. c)
art. 4 ust. 6 akapit pierwszy lit. d)	—	art. 7 ust. 2 lit. d)
art. 4 ust. 6 akapit drugi	—	art. 7 ust. 3
art. 4 ust. 6 akapit trzeci i czwarty	—	art. 7 ust. 4
art. 4 ust. 7 akapit pierwszy	—	art. 7 ust. 1 lit. e) i g)
art. 4 ust. 7 akapit drugi	—	art. 7 ust. 2 lit. e) i f)
art. 5	—	art. 8
art. 6 ust. 1	—	art. 9 ust. 1
art. 6 ust. 2 lit. a)	—	art. 9 ust. 2 lit. a)
art. 6 ust. 2 lit. b)	—	art. 9 ust. 2 lit. b)
—	—	art. 9 ust. 2 lit. c)
—	—	art. 9 ust. 2 lit. d)
art. 6 ust. 2 lit. c)	—	art. 9 ust. 2 lit. e)
—	—	art. 9 ust. 2 lit. f)
art. 6 ust. 2 lit. d)	—	art. 9 ust. 2 lit. g)

Dyrektywa 2006/126/WE	Rozporządzenie (UE) nr 383/2012	Niniejsza dyrektywa
art. 6 ust. 2 lit. e)	—	art. 9 ust. 2 lit. h)
art. 6 ust. 2 lit. f)	—	art. 9 ust. 2 lit. i)
art. 6 ust. 3	—	art. 9 ust. 3)
art. 6 ust. 4 lit. a) i b)	—	art. 9 ust. 4 lit. a) i b)
—	—	art. 9 ust. 4 akapit pierwszy lit. c) i d) oraz akapit trzeci, czwarty i piąty
art. 6 ust. 4 lit. c)	—	art. 9 ust. 2 lit. j)
—	—	art. 9 ust. 2 lit. k)
art. 7 ust. 1	—	art. 10 ust. 1
art. 7 ust. 2	—	art. 10 ust. 2 akapit pierwszy, drugi i trzeci
art. 7 ust. 3 akapit pierwszy	—	art. 10 ust. 3
art. 7 ust. 3 akapit drugi	—	—
art. 7 ust. 3 akapit trzeci	—	art. 10 ust. 2 akapit czwarty
art. 7 ust. 3 akapit czwarty	—	art. 10 ust. 2 akapit czwarty
art. 7 ust. 3 akapit piąty	—	art. 10 ust. 2 akapit piąty
—	—	art. 10 ust. 2 akapit szósty
art. 7 ust. 3 akapit szósty	—	art. 10 ust. 2 akapit siódmy
—	—	art. 10 ust. 2 akapit ósmy
art. 7 ust. 4	—	art. 10 ust. 4
art. 7 ust. 5	—	art. 10 ust. 5
—	—	art. 12
art. 8	—	art. 4 ust. 8, art. 5 ust. 6, art. 8 ust. 2, art. 10 ust. 6, art. 19 ust. 2 i art. 25

Dyrektywa 2006/126/WE	Rozporządzenie (UE) nr 383/2012	Niniejsza dyrektywa
art. 9	—	art. 26
art. 10	—	art. 19
art. 11 ust. 1, 2 i 3	—	art. 13 ust. 1, 2 i 3
art. 11 ust. 4	—	art. 16 ust. 1 i 2
art. 11 ust. 5	—	art. 13 ust. 4
—	—	art. 14
—	—	art. 15 ust. 1, 3 i 4 oraz ust. 6–10
art. 11 ust. 6	—	art. 15 ust. 2 i 5
—	—	art. 16 ust. 3 i 4
—	—	art. 17
—	—	art. 18
art. 12	—	art. 20 ust. 1
—	—	art. 20 ust. 2, 3 i 4
art. 13	—	art. 21
art. 14	—	art. 24
art. 15 ust. 1	—	art. 22 ust. 1
art. 15 ust. 2 i 3	—	art. 22 ust. 2
art. 15 ust. 4	—	art. 22 ust. 3
—	—	art. 22 ust. 4, 5 i 6
—	—	art. 23
—	—	art. 27
—	—	art. 28
art. 16	—	art. 29
art. 17	—	art. 30

Dyrektywa 2006/126/WE	Rozporządzenie (UE) nr 383/2012	Niniejsza dyrektywa
art. 18	art. 8	art. 31
art. 19	—	art. 32
załącznik I	—	załącznik I, części A1, A2, D i E
—	art. 1	—
—	art. 2 ust. 1	załącznik I, część B pkt 1)
—	art. 2 ust. 2	—
—	art. 2 ust. 3	—
—	art. 3	załącznik I, część B pkt 2)
—	art. 4	załącznik I, część B pkt 3)
—	art. 5 ust. 1	załącznik I, część B pkt 4)
—	art. 5 ust. 2	załącznik I, część B pkt 5)
—	art. 5 ust. 3	załącznik I, część B pkt 6)
—	art. 5 ust. 4	załącznik I, część B pkt 7)
—	art. 5 ust. 5	załącznik I, część B pkt 8)
—	art. 6	—
—	art. 7 ust. 1	załącznik I, część B pkt 9)
—	art. 7 ust. 2	załącznik I, część B pkt 10)
—	załącznik I	załącznik I, część B1
—	załącznik II	załącznik I, część B2
—	załącznik III	załącznik I, część B3
—	załącznik IV	załącznik I, część B4
załącznik II	—	załącznik II
załącznik III, z wyjątkiem pkt 3), 4) i 5)	—	załącznik III
załącznik III, pkt 3), 4) i 5)	—	art. 11

Dyrektywa 2006/126/WE	Rozporządzenie (UE) nr 383/2012	Niniejsza dyrektywa
załącznik IV	—	załącznik IV
załącznik V	—	załącznik V, tytuł A
—	—	załącznik V, tytuł B
załącznik VI	—	załącznik VI
załącznik VII	—	—
załącznik VIII	—	załącznik VII