Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

►B **DYREKTYWA 2006/126/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

z dnia 20 grudnia 2006 r.

w sprawie praw jazdy (przekształcenie)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 403 z 30.12.2006, s. 18)

zmieniona przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Dyrektywa Komisji 2009/113/WE z dnia 25 sierpnia 2009 r.	L 223	31	26.8.2009
►M2	Dyrektywa Komisji 2011/94/UE z dnia 28 listopada 2011 r.	L 314	31	29.11.2011
►M3	Dyrektywa Komisji 2012/36/UE z dnia 19 listopada 2012 r.	L 321	54	20.11.2012
►M4	Dyrektywa Rady 2013/22/UE z dnia 13 maja 2013 r.	L 158	356	10.6.2013

▼B

DYREKTYWA 2006/126/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 20 grudnia 2006 r.

w sprawie praw jazdy (przekształcenie)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([1]),

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ([2]),

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Dyrektywa Rady 91/439/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie praw jazdy ([3]) ulegała kilkakrotnie zasadniczym zmianom. W związku z tym, że obecnie wprowadzane są nowe zmiany do tej dyrektywy, pożądane jest, w trosce o przejrzystość, aby dane przepisy uległy przekształceniu.

(2) Zasady dotyczące praw jazdy stanowią zasadnicze elementy wspólnej polityki transportowej, przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa na drogach i usprawniają swobodny przepływ osób osiedlających się w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie, w którym wydano prawo jazdy. Wobec znaczenia, jakie osiągnęły indywidualne środki transportu, posiadanie prawa jazdy należycie uznawanego przez przyjmujące państwo członkowskie wspiera swobodny przepływ osób oraz prawo przedsiębiorczości. Pomimo postępów osiągniętych w dziedzinie harmonizacji zasad dotyczących praw jazdy nadal istnieją zasadnicze różnice pomiędzy państwami członkowskimi w zakresie zasad dotyczących okresów, na jakie przedłużana jest ważność praw jazdy, oraz podkategorii pojazdów, które to zasady wymagały pełniejszego zharmonizowania w celu wsparcia realizacji polityk wspólnotowych.

(3) Przewidziana w dyrektywie 91/439/EWG możliwość ustanowienia przepisów krajowych w odniesieniu do okresu ważności prowadzi do współistnienia różnych przepisów w różnych państwach członkowskich i ponad 110 różnych wzorów praw jazdy obowiązujących w państwach członkowskich. Z perspektywy obywateli, służb policji oraz organów administracji odpowiedzialnych za zarządzanie prawami jazdy, stan taki skutkuje brakiem przejrzystości oraz prowadzi do fałszowania dokumentów, które czasami zostały wydane przed kilkudziesięciu laty.

([1]) Dz.U. C 112 z 30.4.2004, str. 34.

([2]) Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 23 lutego 2005 r. (Dz.U. C 304 E z 1.12.2005, str. 202), wspólne stanowisko Rady z dnia 18 września 2006 r. (Dz.U. C 295 E z 5.12.2006, str. 1) oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 14grudnia 2006 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym). Decyzja Rady z dnia 19 grudnia 2006 r.

([3]) Dz.U. L 237 z 24.8.1991, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

▼B

(4) W celu uniknięcia sytuacji, w której jednolity wzór europejskiego prawa jazdy stanie się dodatkowym obok 110 wzorów już znajdujących się w obiegu, państwa członkowskie powinny podjąć wszelkie środki niezbędne, aby ten jednolity wzór był wydawany wszystkim posiadaczom praw jazdy.

(5) Niniejsza dyrektywa nie powinna naruszać istniejących uprawnień do kierowania pojazdami nadanych lub nabytych przed datą jej zastosowania.

(6) Prawa jazdy są wzajemnie uznawane. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość stosowania okresu ważności ustanowionego niniejszą dyrektywą do prawa jazdy nie mającego ograniczonego administracyjnego okresu ważności, które zostało wydane przez inne państwo członkowskie i którego posiadacz ma miejsce zamieszkania na ich terytorium od ponad dwóch lat.

(7) Wprowadzenie administracyjnego okresu ważności dla nowych praw jazdy powinno umożliwić– w momencie okresowego przedłużenia okresu ważności — stosowanie najnowszych środków zapobiegających fałszowaniu oraz przeprowadzanie badań lekarskich lub innych środków przewidzianych przez państwa członkowskie.

(8) Z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego powinny zostać ustanowione minimalne wymagania, jakim podlega wydawanie praw jazdy. Należy podjąć harmonizację wymagań dotyczących egzaminów na prawo jazdy oraz wydawania praw jazdy. W tym celu powinien zostać określony zakres wiedzy, umiejętności i zachowań związanych z kierowaniem pojazdami silnikowymi, a egzamin na prawo jazdy powinien opierać się na tym zakresie, oraz powinno się ponownie ustalić minimalne wymagania dotyczące fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania takimi pojazdami.

(9) Dowód spełniania minimalnych wymagań dotyczących fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania przez kierowców pojazdami używanymi do przewozu osób lub rzeczy powinien być przedstawiany w momencie wydawania prawa jazdy, a później w określonych przedziałach czasowych. Taka regularna kontrola przeprowadzana zgodnie z przepisami krajowymi dotyczącymi zgodności z minimalnymi wymaganiami będzie wspierać swobodny przepływ osób, pozwoli na uniknięcie zakłóceń konkurencji oraz uwzględni w pełniejszy sposób specyficzne obowiązki kierowców takich pojazdów. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość wprowadzenia obowiązkowych badań lekarskich jako gwarancji przestrzegania minimalnych wymagań dotyczących fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania innymi pojazdami silnikowymi. Przez wzgląd na przejrzystość, termin takich badań powinien zbiegać się z terminem przedłużenia ważności praw jazdy, a zatem powinien być wyznaczony okresem ważności prawa jazdy.

(10) Konieczne jest dalsze wzmocnienie zasady stopniowego dostępu do kategorii pojazdów dwukołowych oraz kategorii pojazdów przeznaczonych do przewozu osób i rzeczy.

(11) Niemniej jednak państwa członkowskie powinny mieć prawo do podwyższenia dolnej granicy wieku dla kierowania pewnymi kategoriami pojazdów w celu dalszego zwiększania bezpieczeństwa ruchu drogowego; w wyjątkowych przypadkach państwa członkowskie powinny mieć prawo do obniżenia dolnej granicy wieku, w celu uwzględnienia uwarunkowań krajowych.

▼B

(12) Definicje kategorii powinny w większym stopniu odzwierciedlać warunki techniczne definiowanych pojazdów oraz umiejętności niezbędne do kierowania nimi.

(13) Wprowadzenie kategorii prawa jazdy na motorowery zwiększy bezpieczeństwo ruchu drogowego, w szczególności w odniesieniu do najmłodszych kierowców, którzy według statystyk są najczęstszymi ofiarami wypadków drogowych.

(14) Należy przyjąć przepisy szczególne w celu ułatwienia kierowania pojazdami osobom niepełnosprawnym pod względem fizycznym.

(15) W trosce o bezpieczeństwo ruchu drogowego państwa członkowskie powinny mieć możliwość stosowania własnych przepisów krajowych w zakresie cofnięcia, zawieszenia, przedłużenia okresu ważności i unieważnienia praw jazdy w stosunku do wszystkich posiadaczy praw jazdy, którzy mają miejsce zamieszkania na ich terytorium.

(16) Wzór prawa jazdy określony w dyrektywie 91/439/EWG powinien zostać zastąpiony jednolitym wzorem w formie plastikowej karty. Jednocześnie ten wzór prawa jazdy należy dostosować w związku z wprowadzeniem nowej kategorii prawa jazdy dla motorowerów oraz nowej kategorii prawa jazdy dla motocykli.

(17) Wprowadzenie opcji zastosowania mikroczipa w nowym wzorze prawa jazdy w formie plastikowej karty powinno pozwolić państwom członkowskim na dalszą poprawę poziomu zabezpieczeń przeciwko fałszerstwom. Państwa członkowskie powinny swobodnie decydować, czy na mikroczipie zamieszczać dodatkowo dane krajowe, pod warunkiem że nie koliduje to z ogólnie dostępnymi danymi. Wymagania techniczne dotyczące mikroczipa powinny być określone przez Komisję wspieraną przez komitet ds. praw jazdy.

(18) Powinny zostać określone minimalne wymagania dotyczące dostępu do zawodu egzaminatora oraz wymaganych szkoleń dla egzaminatorów w celu zwiększenia ich wiedzy i umiejętności, a przez to zapewnienia bardziej obiektywnej oceny osób ubiegających się o prawo jazdy i osiągnięcia większej harmonizacji w zakresie testów na prawo jazdy.

(19) Komisja powinna mieć prawo aktualizowania załączników I — VI w świetle postępu naukowego i technicznego.

(20) Środki niezbędne w celu wprowadzenia niniejszej dyrektywy w życie powinny być przyjmowane zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ([1]).

([1]) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja zmieniona decyzją Rady 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).

▼B

(21) Komisja powinna zostać upoważniona w szczególności do ustalania kryteriów niezbędnych do stosowania niniejszej dyrektywy. W związku z tym, że środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, środki te powinny zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.

(22) W związku z tym, że cele niniejszej dyrektywy nie mogą zostać zrealizowane w wystarczający sposób przez państwa członkowskie, a mogą — z uwagi na skalę i skutki tych działań — być osiągnięte w lepszy sposób na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjmować środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tych celów.

(23) Niniejsza dyrektywa nie powinna naruszać obowiązków państw członkowskich związanych z ostatecznymi terminami transpozycji do prawa krajowego i zastosowania dyrektyw wymienionych w załączniku VII, część B,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Wzór prawa jazdy

1. Państwa członkowskie wprowadzają krajowe prawo jazdy oparte na wzorze wspólnotowym określonym w załączniku I, zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy. Emblemat umieszczony na pierwszej stronie wspólnotowego wzoru prawa jazdy zawiera znak wyróżniający państwa członkowskiego, które wydało prawo jazdy.

2. Bez uszczerbku dla przepisów o ochronie danych osobowych, państwa członkowskie mogą wprowadzić jako element prawa jazdy elektroniczny nośnik informacji (mikroczip) jak tylko Komisja określi, zgodnie z procedurą o której mowa w art. 9 ust. 2, wymogi dotyczące mikroczipa, o którym mowa w załączniku I, których celem jest zmiana elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie. Wymogi te obejmują homologację typu CE, która zostaje przyznana jedynie wtedy, gdy wykazano odporność mikroczipa na próby złamania zabezpieczeń lub zmiany danych.

3. Mikroczip zawiera dane zharmonizowanego prawa jazdy wyszczególnione w załączniku I.

Po konsultacji z Komisją państwa członkowskie mogą umieszczać dodatkowe dane, pod warunkiem że nie zakłóci to w żaden sposób wdrożenia niniejszej dyrektywy.

Zgodnie z procedurą określoną w art. 9 ust. 2, Komisja może zmienić załącznik I w celu zagwarantowania przyszłej interoperacyjności.

4. Państwa członkowskie mogą, za zgodą Komisji, dokonać we wzorze określonym w załączniku I takich dostosowań, jakie są niezbędne dla elektronicznego przetwarzania prawa jazdy.

▼B

Artykuł 2

Wzajemne uznawanie

1. Prawa jazdy wydawane przez państwa członkowskie są wzajemnie uznawane.

2. Jeżeli posiadacz ważnego krajowego prawa jazdy bez administracyjnego okresu ważności, o którym mowa w art. 7 ust. 2, zmienił miejsce zamieszkania na miejsce zamieszkania w państwie członkowskim innym niż państwo, które wydało prawo jazdy, to przyjmujące państwo członkowskie może stosować do tego prawa jazdy administracyjne okresy ważności, o których mowa w tym artykule, poprzez przedłużenie okresu ważności prawa jazdy, po upływie dwóch lat od dnia, od którego posiadacz prawa jazdy zmienił miejsce zamieszkania na miejsce zamieszkania na jego terytorium.

Artykuł 3

Środki ochrony przed podrabianiem

1. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki w celu uniknięcia ryzyka podrabiania praw jazdy, w tym podrabiania wzoru praw jazdy wydanych przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy. Informują one o tym Komisję.

2. Materiał użyty do wykonania prawa jazdy, określony w załączniku I, jest zabezpieczony przed podrabianiem zgodnie ze specyfikacjami mającymi na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, które zostaną ustalone przez Komisję zgodnie z procedurą określoną w art. 9 ust. 2. Państwa członkowskie mogą wprowadzać dodatkowe zabezpieczenia.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 19 stycznia 2033 r., wszystkie prawa jazdy wydawane lub znajdujące się w obiegu spełniały wszystkie wymagania niniejszej dyrektywy.

Artykuł 4

Kategorie, definicje i dolne granice wieku

1. Prawo jazdy określone w art. 1 upoważnia do kierowania pojazdami o napędzie silnikowym, które należą do kategorii zdefiniowanych poniżej. Może ono być wydane osobom spełniającym wymagania wiekowe dla każdej kategorii. „Pojazd o napędzie silnikowym” oznacza wszelkie pojazdy samobieżne poruszające się po drodze posiadające własny napęd, oprócz pojazdów szynowych;

2. motorowery:

Kategoria AM

— pojazdy dwu- lub trzykołowe, których konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h, zdefiniowane w art. 1 ust. 2 lit. a) dyrektywy 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych [1] (z wyjątkiem pojazdów, których maksymalna prędkość konstrukcyjna nie przekracza lub wynosi 25 km/h), oraz lekkie pojazdy czterokołowe, zdefiniowane w art. 1 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2002/24/WE.

[1] Dz.U. L 124 z 9.5.2002, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2005/30/WE (Dz.U. L 106 z 27.4.2005, str. 17).

▼B

— dolna granica wieku dla kategorii AM zostaje ustalona na 16 lat;

3. motocykle z wózkiem bocznym lub bez oraz motocykle trzykołowe:

— „motocykl” oznacza pojazdy dwukołowe z wózkiem bocznym lub bez, zdefiniowane w art. 1 ust. 2 lit. b) dyrektywy 2002/24/WE,

— „motocykl trzykołowy” oznacza pojazdy posiadające trzy koła umieszczone symetrycznie, zdefiniowany w art. 1 ust. 2 lit. c) dyrektywy 2002/24/WE;

a) Kategoria A1:

— motocykle o pojemności skokowej silnika nieprzekraczającej 125 cm^3, mocy nieprzekraczającej 11 kW i stosunku mocy do masy nieprzekraczającym 0,1 kW/kg,

— motocykle trzykołowe o mocy nieprzekraczającej 15 kW,

— dolna granica wieku dla kategorii A1 zostaje ustalona na 16 lat;

b) kategoria A2:

— motocykle o mocy nieprzekraczającej 35 kW i stosunku mocy do masy nieprzekraczającym 0,2 kW/kg oraz niepochodzące od pojazdów o mocy przekraczającej dwukrotność mocy takiego motocykla,

— dolna granica wieku dla kategorii A2 zostaje ustalona na 18 lat;

c) Kategoria A:

(i) motocykle

— dolna granica wieku dla kategorii A zostaje ustalona na 20 lat. Uzyskanie uprawnienia do kierowania motocyklami niniejszej kategorii uzależnione jest jednak od co najmniej dwuletniego doświadczenia w kierowaniu motocyklami na podstawie prawa jazdy kategorii A2. Od wymogu wcześniejszego doświadczenia można odstąpić, jeżeli kandydat ma przynajmniej 24 lata.

(ii) motocykle trzykołowe o mocy powyżej 15 kW

— dolna granica wieku dla motocykli trzykołowych o mocy powyżej 15 kW zostaje ustalona na 21 lat.

4. Pojazdy silnikowe:

— „pojazd silnikowy” oznacza wszelkie pojazdy o napędzie silnikowym, zwykle używane do przewozu drogowego osób lub rzeczy lub do ciągnięcia po drodze pojazdów używanych do przewozu osób lub rzeczy. Określenie to obejmuje trolejbusy, tj. pojazdy podłączone do przewodu elektrycznego ale nie poruszające się po szynach. Nie obejmuje ono ciągników rolniczych i leśnych,

▼B

— „ciągnik rolniczy lub leśny” oznacza wszelkie pojazdy o napędzie silnikowym poruszające się na kołach lub gąsienicach, mające co najmniej dwie osie, których główną funkcję stanowi siła ciągnąca i które są specjalnie przystosowane do ciągnięcia, pchania, przenoszenia lub manewrowania pewnymi narzędziami, maszynami lub przyczepami, używanymi w związku z czynnościami rolniczymi i leśnymi, 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;

a) Kategoria B1:

— pojazdy czterokołowe, zdefiniowane w art. 1 ust. 3 lit. b) dyrektywy 2002/24/WE,

— dolna granica wieku dla kategorii B1 zostaje ustalona na 16 lat,

— kategoria B1 jest fakultatywna. W państwach członkowskich, które nie wprowadzają tej kategorii prawa jazdy, kierowanie tymi pojazdami wymaga prawa jazdy kategorii B;

b) Kategoria B:

Pojazdy silnikowe o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3 500 kg i konstrukcyjnie przystosowane do przewozu nie więcej niż ośmiu pasażerów oprócz kierowcy; pojazdy silnikowe tej kategorii, mogą być łączone z przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 750 kg.

Bez uszczerbku dla przepisów dotyczących zasad przyznawania omawianym pojazdom homologacji typu, pojazdy silnikowe należące do tej kategorii mogą być łączone z przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 750 kg, pod warunkiem że dopuszczalna masa całkowita takiego zespołu pojazdów nie przekracza 4 250 kg. W przypadku gdy masa takiego zespołu pojazdu przekracza 3 500 kg, państwa członkowskie, zgodnie z przepisami załącznika V, wymagają, aby taki zespół pojazdów był kierowany wyłącznie po:

— ukończeniu szkolenia, lub

— zdaniu egzaminu umiejętności oraz zachowania na drodze.

Państwa członkowskie mogą także wymagać zarówno ukończenia takiego szkolenia, jak i zdania egzaminu umiejętności oraz zachowania na drodze.

Państwa członkowskie umieszczają na prawie jazdy odpowiedni kod wspólnotowy informujący o nadaniu uprawnień do kierowania takim zespołem pojazdów.

Dolna granica wieku dla kategorii B zostaje ustalona na 18 lat;

c) Kategoria BE:

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

— dolna granica wieku dla kategorii BE zostaje ustalona na 18 lat;

▼B

d) Kategoria C1:

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

e) Kategoria C1E:

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

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

— dolna granica wieku dla kategorii C1 i C1E zostaje ustalona na 18 lat, bez uszczerbku dla przepisów dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób [1], dotyczących kierowania takimi pojazdami;

f) Kategoria C:

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

g) Kategoria CE:

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

— dolna granica wieku dla kategorii C i CE zostaje ustalona na 21 lat, bez uszczerbku dla przepisów dyrektywy 2003/59/WE dotyczących kierowania takimi pojazdami;

h) Kategoria D1:

pojazdy silnikowe konstrukcyjnie przeznaczone do przewozu nie więcej niż 16 pasażerów oprócz kierowcy i maksymalnej długości do 8 m; pojazdy silnikowe tej kategorii mogą być łączone z przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej do 750 kg;

[1] Dz.U. L 226 z 10.9.2003, str. 4. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Rady 2004/66/WE (Dz.U. L 168 z 1.5.2004, str. 35).

▼B

i) Kategoria D1E:

— bez uszczerbku dla przepisów dotyczących zasad przyznawania omawianym pojazdom homologacji typu, zespoły pojazdów złożone z pojazdu ciągnącego kategorii D1 oraz przyczepy, której dopuszczalna masa całkowita przekracza 750 kg,

— dolna granica wieku dla kategorii D1 i D1E zostaje ustalona na 21 lat, bez uszczerbku dla przepisów dyrektywy 2003/59/WE dotyczących kierowania takimi pojazdami;

j) Kategoria D:

pojazdy silnikowe konstrukcyjnie przystosowane do przewozu nie więcej niż ośmiu pasażerów oprócz kierowcy; pojazdy silnikowe, którymi można kierować posiadając prawo jazdy kategorii D, mogą być łączone z przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej do 750 kg;

k) Kategoria DE:

— bez uszczerbku dla przepisów dotyczących zasad przyznawania omawianym pojazdom homologacji typu, zespoły pojazdów złożone z pojazdu ciągnącego kategorii D oraz przyczepy, której dopuszczalna masa całkowita przekracza 750 kg,

— dolna granica wieku dla kategorii D i DE zostaje ustalona na 24 lata, bez uszczerbku dla przepisów dyrektywy 2003/59/WE dotyczących kierowania takimi pojazdami;

5. Za zgodą Komisji państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego artykułu niektóre pojazdy określonego typu o napędzie silnikowym, takie jak pojazdy specjalne dla osób niepełnosprawnych.

Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy pojazdy pozostające w użyciu lub pod kontrolą sił zbrojnych i obrony cywilnej.

6. Państwa członkowskie mogą podwyższyć lub obniżyć dolną granicę wieku, od której wydawane jest prawo jazdy:

a) dla kategorii AM — obniżyć do 14 lat lub podwyższyć do 18 lat;

b) dla kategorii B1 — podwyższyć do 18 lat;

c) dla kategorii A1 — podwyższyć do 17 lub 18 lat;

— jeżeli pomiędzy dolną granicą wieku ustaloną dla kategorii A1 a dolną granicą wieku ustaloną dla kategorii A2 są dwa lata różnicy, oraz

— uzyskanie uprawnienia do kierowania motocyklami kategorii A uzależnione jest od co najmniej dwuletniego doświadczenia w kierowaniu motocyklami kategorii A2, o którym mowa w art. 4 ust. 3 lit. c) pkt i);

d) dla kategorii B i BE — obniżyć do 17 lat.

▼B

Państwa członkowskie mogą obniżyć dolną granicę wieku dla kategorii C do 18 lat, a dla kategorii D — do 21 lat w odniesieniu do:

a) pojazdów używanych przez służby przeciwpożarowe i pojazdów używanych do utrzymywania porządku publicznego;

b) pojazdów poddawanych testom drogowym w celu naprawy lub konserwacji.

Prawa jazdy wydane osobom w wieku poniżej dolnych granic określonych w ust. 2 — 4 zgodnie z niniejszym ustępem są ważne jedynie na terytorium państwa członkowskiego wydającego prawo jazdy do czasu osiągnięcia przez posiadacza prawa jazdy dolnej granicy wieku określonej w ust. 2 — 4.

Państwa członkowskie mogą uznać na swoim terytorium ważność praw jazdy wydanych kierowcom poniżej dolnej granicy wieku określonej w ust. 2 — 4.

Artykuł 5

Warunki i ograniczenia

1. W prawie jazdy wymienione są warunki na podstawie których kierowca jest uprawniony do kierowania pojazdem.

2. Jeżeli ze względu na niepełnosprawność pod względem fizycznym dopuszcza się kierowanie pojazdami tylko pewnych typów lub pojazdami specjalnie przystosowanymi, egzamin umiejętności i zachowania kierowcy przewidziany w art. 7 jest przeprowadzany w takim pojeździe.

Artykuł 6

Kolejność przyznawania i równoważność kategorii

1. Wydawanie praw jazdy podlega następującym warunkom:

a) prawa jazdy kategorii C1, C, D1 i D wydaje się tylko kierowcom uprawnionym już do kierowania pojazdami zgodnie z kategorią B;

b) prawa jazdy kategorii BE, C1E, CE, D1E i DE wydaje się tylko kierowcom uprawnionym już do kierowania pojazdami zgodnie z, odpowiednio, kategoriami B, C1, C, D1 i D.

2. Ważność praw jazdy określa się w następujący sposób:

a) prawa jazdy kategorii C1E, CE, D1E lub DE uprawniają do kierowania zespołem pojazdów kategorii BE;

b) prawa jazdy kategorii CE uprawniają do kierowania pojazdami kategorii DE, o ile posiadacze takich praw jazdy mają uprawnienia do kierowania pojazdami kategorii D;

c) prawa jazdy kategorii CE i DE uprawniają do kierowania zespołem pojazdów odpowiednio kategorii: C1E i D1E;

▼B

d) prawa jazdy wszystkich kategorii uprawniają do kierowania pojazdami kategorii AM. Jednak państwo członkowskie może w odniesieniu do praw jazdy wydawanych na swoim terytorium ograniczyć równoważność kategorii AM do kategorii A1, A2 i A, jeśli państwo to uzna, że warunkiem nabycia uprawnień kategorii AM jest zdanie egzaminu praktycznego;

e) prawa jazdy kategorii A2 uprawniają także do kierowania pojazdami kategorii A1;

f) prawa jazdy kategorii A, B, C lub D uprawniają do kierowania pojazdami odpowiednio kategorii: A1, A2, B1, C1 lub D1.

3. W odniesieniu do kierowania pojazdami na własnym terytorium państwa członkowskie mogą przyznać następującą równoważność kategorii:

a) prawo jazdy kategorii B uprawniające do kierowania motocyklami trzykołowymi uprawnia do kierowania motocyklami trzykołowymi o mocy ponad 15 kW, o ile posiadacz prawa jazdy kategorii B ma co najmniej 21 lat;

b) prawo jazdy kategorii B uprawnia do kierowania motocyklami kategorii A1.

W związku z tym, że niniejszy ustęp zachowuje ważność tylko na terytoriach państw członkowskich, nie zamieszczają one na prawie jazdy adnotacji o uprawnieniach do kierowania tymi pojazdami.

4. Państwa członkowskie mogą po konsultacji z Komisją zezwolić na kierowanie na ich terytorium:

a) pojazdami kategorii D1 (o dopuszczalnej masie całkowitej do 3 500 kg, wyłączając wszelkie specjalne wyposażenie przeznaczone do przewozu osób niepełnosprawnych) przez posiadaczy prawa jazdy kategorii B w wieku powyżej 21 lat, które zostało uzyskane co najmniej dwa lata wcześniej, pod warunkiem że pojazdy te są używane przez podmioty niekomercyjne do celów społecznych, a kierowca świadczy swoje usługi ochotniczo;

b) pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3 500 kg przez posiadaczy prawa jazdy kategorii B w wieku powyżej 21 lat, które zostało uzyskane co najmniej dwa lata wcześniej, pod warunkiem że pojazdy te wykorzystywane są głównie podczas postoju jako obiekty ćwiczebne lub rekreacyjne, są używane przez podmioty niekomercyjne do celów społecznych oraz zostały przebudowane tak, że nie mogą być użyte do przewozu więcej niż dziewięciu osób albo do przewozu jakichkolwiek rzeczy oprócz tych, które są ściśle niezbędne do celów, w jakich są wykorzystywane.

Artykuł 7

Wydawanie, ważność oraz przedłużanie terminu ważności

1. Prawa jazdy są wydawane tylko tym kandydatom, którzy:

a) zdali egzamin umiejętności i zachowania oraz egzamin teoretyczny i zadowalająco przeszli badanie lekarskie, zgodnie z przepisami załączników II i III;

▼B

b) zdali tylko egzamin teoretyczny na prawo jazdy kategorii AM; państwa członkowskie mogą wymagać, aby kandydaci ubiegający się o uprawnienia tej kategorii zdali egzamin umiejętności i zachowania na drodze oraz przeszli badanie lekarskie.

Państwa członkowskie mogą nałożyć obowiązek zdania odrębnego egzaminu umiejętności i zachowania na drodze w odniesieniu do kierowania motocyklami trzy- i czterokołowymi objętymi tą kategorią. Dla rozróżnienia pojazdów w ramach kategorii AM można na prawie jazdy umieścić kod krajowy;

c) zdali tylko egzamin umiejętności i zachowania na drodze lub odbyli szkolenie zgodnie z załącznikiem VI w zakresie kategorii A2 lub A, pod warunkiem posiadania co najmniej dwuletniego doświadczenia w kierowaniu motocyklami odpowiednio kategorii A1 lub A2;

d) odbyli szkolenie lub zdali egzamin umiejętności i zachowania na drodze, lub odbyli szkolenie i zdali egzamin umiejętności i zachowania na drodze, zgodnie z załącznikiem V, w zakresie kategorii B uprawniającej do kierowania zespołem pojazdów zdefiniowanym w art. 4 ust. 4 lit. b) akapit drugi;

e) mają miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego wydającego prawo jazdy lub którzy mogą przedstawić dowód potwierdzający, że uczą się w tym kraju od co najmniej sześciu miesięcy.

2. a) Od 19 stycznia 2013 r. administracyjny okres ważności praw jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B, B1 i BE wydawanych przez państwa członkowskie wynosi 10 lat.

Państwo członkowskie może postanowić o wydawaniu takich praw jazdy z administracyjnym okresem ważności wynoszącym do 15 lat;

b) Od 19 stycznia 2013 r. administracyjny okres ważności praw jazdy kategorii C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E wydawanych przez państwa członkowskie wynosi 5 lat;

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

d) Obecność mikroczipa, o którym mowa w art. 1, nie jest warunkiem ważności prawa jazdy. Utrata mikroczipa, niemożność odczytania zawartych w nim danych ani żadne inne jego uszkodzenie nie mają wpływu na ważność dokumentu.

3. Ważność praw jazdy, po wygaśnięciu administracyjnego okresu ich ważności, jest przedłużana zależnie od tego, czy:

a) kierowca nieprzerwanie spełnia minimalne wymagania dotyczące fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami kategorii C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E, określone w załączniku III; oraz

b) miejsce zamieszkania kierowcy znajduje się na terytorium państwa członkowskiego wydającego prawo jazdy lub od tego, czy kierowca przedłożył dowód potwierdzający, że uczy się w tym państwie od co najmniej sześciu miesięcy.

▼B

Państwa członkowskie mogą uzależnić przedłużenie ważności prawa jazdy kategorii AM, A, A1, A2, B, B1 i BE od wyników badań stwierdzających spełnianie minimalnych wymagań w zakresie fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami, określonych w załączniku III.

Państwa członkowskie mogą ograniczyć administracyjny okres ważności, określony w ust. 2, w przypadku praw jazdy dowolnej kategorii wydawanych początkującym kierowcom, w celu zastosowania wobec takich kierowców środków specjalnych w trosce o poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Państwa członkowskie mogą ograniczyć do trzech lat administracyjny okres ważności praw jazdy kategorii C i D wydawanych po raz pierwszy początkującym kierowcom, w celu ewentualnego zastosowania wobec takich kierowców środków specjalnych w trosce o ich bezpieczeństwo na drodze.

Państwa członkowskie mogą ograniczyć administracyjny okres ważności, określony w ust. 2, w indywidualnych przypadkach odnoszących się do praw jazdy dowolnej kategorii; ograniczenie takie może być podyktowane koniecznością częstszego przeprowadzania badań lekarskich lub zastosowania środków specjalnych, takich jak ograniczenia nakładane za wykroczenia drogowe.

Państwa członkowskie mogą ograniczyć administracyjny okres ważności, określony w ust. 2, w przypadku praw jazdy, których posiadacze mają miejsce zamieszkania na ich terytorium i ukończyli 50 lat; ograniczenie takie może być podyktowane koniecznością częstszego przeprowadzania badań lekarskich lub zastosowania innych środków specjalnych, takich jak kursy odświeżające wiedzę i umiejętności. Takie ograniczenie administracyjnego okresu ważności może być stosowane jedynie przy przedłużaniu ważności prawa jazdy.

4. Bez uszczerbku dla krajowego prawa karnego i przepisów prawnych dotyczących policji oraz po zasięgnięciu opinii Komisji, państwa członkowskie mogą przy wydawaniu prawa jazdy stosować własne przepisy krajowe odnoszące się do warunków innych niż te, o których mowa w niniejszej dyrektywie.

5. a) Jedna osoba nie może posiadać więcej niż jedno prawo jazdy;

b) Państwo członkowskie odmawia wydania prawa jazdy, jeśli stwierdzi, że osoba ubiegające się o nie posiada już prawo jazdy;

c) Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki zgodnie z lit. b). Jeśli przy wydawaniu prawa jazdy, wydawaniu wtórnika prawa jazdy, przedłużaniu okresu ważności prawa jazdy lub wymianie prawa jazdy zachodzi uzasadnione podejrzenie, że osoba ubiegająca się jest już posiadaczem innego prawa jazdy, niezbędne środki polegają na przeprowadzeniu weryfikacji takiego podejrzenia z innymi państwami członkowskimi;

d) W celu ułatwienia przebiegu procedur sprawdzających, o których mowa w lit. b), państwa członkowskie korzystają z Europejskiej Sieci Praw Jazdy, po jej uruchomieniu.

Bez uszczerbku dla art. 2, państwo członkowskie wydające prawo jazdy stosuje należytą staranność w celu zapewnienia, aby osoba spełniała wymagania określone w ust. 1 niniejszego artykułu, oraz stosują własne przepisy krajowe w zakresie unieważnienia lub cofnięcia uprawnień do kierowania pojazdami w razie stwierdzenia, że prawo jazdy zostało wydane pomimo niespełnienia wymagań.

▼B

Artykuł 8

Aktualizacja przepisów w świetle postępu naukowo-technicznego

Zmiany niezbędne w celu zaktualizowania załączników I — VI w świetle postępu naukowo-technicznego przyjmowane są zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 9 ust. 2.

Artykuł 9

Komitet

1. Komisja jest wspierana przez komitet ds. praw jazdy.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5a ust. 1-4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

Artykuł 10

Egzaminatorzy

Od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy egzaminatorzy przeprowadzający egzaminy na prawo jazdy spełniają minimalne wymagania określone w załączniku IV.

Egzaminatorzy przeprowadzający egzaminy na prawo jazdy, pracujący już w tej roli przed 19 stycznia 2013 r. podlegają jedynie wymogom dotyczącym zapewnienia jakości oraz regularnym szkoleniom okresowym.

Artykuł 11

Różne przepisy dotyczące wymiany, cofnięcia, wydawania wtórników oraz uznawania praw jazdy

1. Posiadacz ważnego krajowego prawa jazdy wydanego przez jedno państwo członkowskie, który ma miejsce zamieszkania w innym państwie członkowskim, może złożyć wniosek z prośbą o wymianę jego prawa jazdy na prawo jazdy równoważne. Obowiązkiem państwa członkowskiego wydającego prawo jazdy równoważne jest sprawdzenie, jakiej kategorii uprawnienia faktycznie zachowują ważność na mocy przedstawionego prawa jazdy.

2. Przy zachowaniu zasady terytorialności prawa karnego i przepisów prawnych dotyczących policji, państwa członkowskie miejsca zamieszkania posiadacza prawa jazdy wydanego przez inne państwo członkowskie mogą stosować wobec niego własne przepisy krajowe w zakresie ograniczania, zawieszania, cofania lub unieważniania uprawnień do kierowania pojazdami i ewentualnie dokonać w tym celu wymiany jego prawa jazdy.

3. Państwo członkowskie dokonujące wymiany zwraca stare prawo jazdy władzom państwa członkowskiego, które je wystawiło, z podaniem uzasadnienia swojego działania.

4. Państwo członkowskie odmawia wydania prawa jazdy osobie, której prawo jazdy podlega ograniczeniu, zawieszeniu lub cofnięciu w innym państwie członkowskim.

▼B

Państwo członkowskie odmawia uznania ważności jakiegokolwiek prawa jazdy wydanego przez inne państwo członkowskie osobie, której prawo jazdy podlega ograniczeniu, zawieszeniu lub cofnięciu na terytorium wydającego państwa członkowskiego.

Państwo członkowskie może także odmówić wydania prawa jazdy osobie ubiegającej się o prawo jazdy, której prawo jazdy zostało w innym państwie członkowskim unieważnione.

5. Wtórnik prawa jazdy, które zostało, przykładowo, zagubione lub skradzione, może zostać wydany jedynie przez właściwe organy państwa członkowskiego, w którym posiadacz prawa jazdy ma miejsce zamieszkania; organy te wydają wtórnik na podstawie informacji, jakimi dysponują, lub, w stosownych okolicznościach, na podstawie poświadczenia ze strony właściwych organów państwa członkowskiego, które wydało oryginał prawa jazdy.

6. Jeżeli państwo członkowskie dokonuje wymiany prawa jazdy wydanego przez państwo trzecie na dokument według wspólnotowego wzoru prawa jazdy, na dokumencie według wspólnotowego wzoru prawa jazdy dokonuje się wzmianki w tym zakresie podobnie jak w zakresie informacji o dokonywanych później przedłużeniach okresu ważności lub wydanych wtórnikach.

Wymiana taka może nastąpić tylko wówczas, gdy prawo jazdy wydane przez państwo trzecie zostało zwrócone właściwym organom państwa członkowskiego dokonującego wymiany. Jeżeli posiadacz takiego prawa jazdy przenosi swoje miejsce zamieszkania do innego państwa członkowskiego, państwo to nie musi stosować zasady wzajemnego uznawania określonej w art. 2.

Artykuł 12

Miejsce zamieszkania

Do celów niniejszej dyrektywy „miejsce zamieszkania” oznacza miejsce, w którym osoba fizyczna mieszka zwykle, to znaczy przez co najmniej 185 dni w każdym roku kalendarzowym, ze względu na swoje więzi osobiste i zawodowe, lub — w przypadku osoby niezwiązanej z tym miejscem zawodowo — ze względu na więzi osobiste, które wskazują na istnienie ścisłych powiązań między tą osobą a miejscem, w którym mieszka.

Jednak w przypadku osoby związanej zawodowo z miejscem innym niż miejsce, z którym łączą ją więzi osobiste i z tego względu mieszkającej kolejno 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. Ten ostatni warunek nie musi być spełniony, jeśli osoba ta mieszka w państwie członkowskim w celu wypełnienia zadania o określonym czasie trwania. Studia uniwersyteckie lub nauka w szkole nie oznaczają zmiany miejsca zamieszkania.

Artykuł 13

Równoważność wzorów praw jazdy nieodpowiadających wzorowi wspólnotowemu

1. Państwa członkowskie za zgodą Komisji ustalają równoważność uprawnień wydanych przed wprowadzeniem w życie niniejszej dyrektywy z kategoriami określonymi w art. 4.

Państwa członkowskie po konsultacji z Komisją mogą zmodyfikować własne ustawodawstwo krajowe w stopniu koniecznym do wykonania przepisów art. 11 ust. 4, 5 i 6.

▼B

2. Wszelkie uprawnienia do kierowania pojazdami przyznane przed 19 stycznia 2013 r. dyrektywy nie podlegają ograniczeniu lub unieważnieniu przez przepisy niniejszej dyrektywy.

Artykuł 14

Przegląd

Komisja przedstawia sprawozdanie na temat wdrożenia niniejszej dyrektywy, w tym jej wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, nie wcześniej niż 19 stycznia 2018 r..

Artykuł 15

Wzajemna pomoc

Państwa członkowskie wspierają się wzajemnie we wdrażaniu niniejszej dyrektywy i wymieniają informacje na temat praw jazdy przez siebie wydanych, wymienionych, zastąpionych, przedłużonych lub cofniętych. Korzystają z ustanowionej w tym celu Europejskiej Sieci Praw Jazdy, po jej uruchomieniu.

Artykuł 16

Transpozycja

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, nie później niż 19 stycznia 2011 r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do zapewnienia zgodności z art. 1 ust. 1, art. 3, art. 4 ust. 1, 2 i 3 oraz ust. 4 lit. b) — k), art. 6 ust. 1 oraz ust. 2 lit. a), c), d) i e), art. 7 ust. 1 lit. b), c) oraz d), ust. 2, 3 i 5, art. 8, 10, 13, 14, 15 oraz załącznikiem I pkt 2, załącznikiem II pkt 5.2 w odniesieniu do kategorii A1, A2 i A, załącznikami IV, V i VI. Niezwłocznie przekazują one Komisji tekst tych przepisów.

2. Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia 19 stycznia 2013 r.

3. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Zawierają one także informację, że zawarte w przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odniesienia do uchylonej dyrektywy rozumiane są jako odniesienia do niniejszej dyrektywy. O sposobach dokonywania takich odniesień i ich brzmieniu decydują państwa członkowskie.

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

Artykuł 17

Uchylenie

Dyrektywa 91/439/EWG zostaje uchylona ze skutkiem od 19 stycznia 2013 r. bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich dotyczących ostatecznych terminów transpozycji tej dyrektywy do prawa krajowego, określonych w załączniku VII część B.

▼B

Art. 2 ust. 4 dyrektywy 91/439/EWG uchyla się z dniem 19 stycznia 2007 r..

Odesłania do uchylonej dyrektywy interpretowane są jako odesłania do niniejszej dyrektywy i powinny być interpretowane zgodnie z tabelą korelacji zamieszczoną w załączniku VIII.

Artykuł 18

Wejście w życie

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

Art. 2 ust. 1, art. 5, art. 6 ust. 2 lit. b), art. 7 ust. 1 lit. a), art. 9, art. 11 ust. 1, 3, 4, 5 i 6, art. 12 oraz załączniki I, II i III stosuje się od 19 stycznia 2009 r..

Artykuł 19

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

▼B

ZAŁĄCZNIK I

▼M2

PRZEPISY DOTYCZĄCE UNIJNEGO WZORU PRAWA JAZDY

▼B

1. Fizyczne cechy karty ►M2 unijnego wzoru prawa jazdy ◄ są zgodne z ISO 7810 i ISO 7816-1.

   Karta wykonana jest z poliwęglanu.

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

2. Fizyczne bezpieczeństwo praw jazdy

   Zagrożenia fizycznego bezpieczeństwa praw jazdy polegają na:

   — produkcji fałszywych kart: wytworzeniu nowego przedmiotu łudząco podobnego do dokumentu oryginalnego, wykonanego samodzielnie w całości lub przez skopiowanie dokumentu oryginalnego;

   — zmianach mechanicznych: zmianie jakiejś właściwości dokumentu oryginalnego, np. modyfikacji niektórych danych na nim wydrukowanych;

   Ogólne bezpieczeństwo dokumentu opiera się w całości na systemie obejmującym procedurę składania wniosków, przekazywanie danych, materiał stanowiący blankiet karty, technikę drukowania, minimalny zestaw cech zabezpieczających oraz proces personalizacji.

   a) Materiał stosowany do wyrobu praw jazdy jest zabezpieczony przed sfałszowaniem przy użyciu następujących technik (obowiązkowe cechy zabezpieczające):

      — blankiety karty nie wykazują luminescencji w świetle UV;

      — zabezpieczający wzór tła odporny na podrabianie metodą skanowania, drukowania czy kopiowania, wykonany metodą druku irysowego z wykorzystaniem wielokolorowych farb zabezpieczających oraz tła giloszowego negatywowego i pozytywowego. Wzór nie składa się z kolorów podstawowych (CMYK), zawiera rysunki o skomplikowanym wzorze w co najmniej dwóch z kolorów specjalnych oraz mikrodruki;

      — elementy zmienne optycznie zapewniające odpowiednią ochronę przed kopiowaniem i manipulowaniem przy fotografii;

      — grawerowanie laserowe;

      — w miejscu, w którym znajduje się fotografia, zabezpieczający wzór tła oraz fotografia powinny na siebie nachodzić przynajmniej na brzegach (wzór słabnący).

   b) Ponadto materiał stosowany do wyrobu praw jazdy jest zabezpieczony przed sfałszowaniem przy użyciu następujących technik (dodatkowe cechy zabezpieczające):

      — farby zmiennooptyczne*,

      — farba termochromowa*,

      — hologramy indywidualne*,

▼B

— zmienne obrazy laserowe*,

— farba wykazująca luminescencję w świetle UV, widoczna i przejrzysta,

— druk irysowy,

— cyfrowy znak wodny w tle,

— barwniki podczerwone lub fosforencyjne,

— wyczuwalne dotykiem znaki, symbole bądź wzory*.

c) Państwa Członkowskie mogą dowolnie stosować dodatkowe cechy zabezpieczające. Z zasady zaleca się stosowanie przede wszystkim technik oznaczonych gwiazdką, gdyż dzięki nim funkcjonariusze organów ochrony porządku publicznego mogą zweryfikować autentyczność karty bez użycia szczególnych środków.

3. Prawo jazdy ma dwie strony.

Strona 1 zawiera:

a) wyrazy „Prawo jazdy” wydrukowane dużą czcionką w języku lub w językach Państwa Członkowskiego wydającego prawo jazdy;

b) nazwę Państwa Członkowskiego wydającego prawo jazdy (fakultatywnie);

▼M2

c) znak wyróżniający państwa członkowskiego wydającego prawo jazdy, wydrukowany w sposób kontrastujący na tle niebieskiego prostokąta i otoczony przez dwanaście żółtych gwiazdek; używane są następujące znaki wyróżniające:

B: Belgia

BG: Bułgaria

CZ: Republika Czeska

DK: Dania

D: Niemcy

EST: Estonia

GR: Grecja

E: Hiszpania

F: Francja

▼M4

HR: Chorwacja

▼M2

IRL: Irlandia

I: Włochy

CY: Cypr

LV: Łotwa

LT: Litwa

L: Luksemburg

H: Węgry

M: Malta

NL: Niderlandy

A: Austria

▼M2

PL: Polska

P: Portugalia

RO: Rumunia

SLO: Słowenia

SK: Słowacja

FIN: Finlandia

S: Szwecja

UK: Zjednoczone Królestwo;

▼B

d) informacje spersonalizowane dla wydanego prawa jazdy, ponumerowane w następujący sposób:

1. nazwisko posiadacza;

2. imię (imiona) posiadacza;

3. data i miejsce urodzenia;

4. a) data wydania prawa jazdy;

b) data utraty ważności prawa jazdy lub kreska oznaczająca, że prawo jazdy jest ważne bezterminowo zgodnie z art. 7 ust. 2 lit. c);

c) nazwa organu wydającego (może być wydrukowana na stronie 2);

d) numer inny niż w pozycji 5, do celów administracyjnych (fakultatywnie);

5. numer prawa jazdy;

6. zdjęcie posiadacza;

7. podpis posiadacza;

8. miejsce zamieszkania, ewentualnie adres pocztowy (fakultatywnie);

9. kategoria pojazdu (pojazdów), jakim posiadacz ma prawo kierować (kategorie krajowe są drukowane czcionką inną niż zharmonizowane kategorie);

▼M2

e) wyrazy: „Wzór Unii Europejskiej” w języku lub językach państwa członkowskiego wydającego prawo jazdy oraz wyrazy „Prawo jazdy” w innych językach Unii Europejskiej, wydrukowane w kolorze różowym tak, aby stanowiły tło prawa jazdy:

Свидетелство за управление на МПС

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Permis de conduire

▼M2

Ceadúas Tiomána

▼M4

Vozačka dozvola

▼M2

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Liċenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo jazdy

Carta de Condução

Permis de conducere

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Ajokortti

Körkort;

▼B

f) Informacja o kolorach:

— niebieski: *Pantone Reflex Blue*,

— żółty: *Pantone Yellow*.

Strona 2 zawiera:

a) 9. kategorię pojazdu (pojazdów), jakim posiadacz ma prawo kierować (kategorie krajowe są drukowane czcionką inną niż kategorie zharmonizowane);

▼M2

10. datę pierwszego wydania każdej kategorii uprawnień (data ta musi być powtórzona na nowym prawie jazdy w przypadku wydania każdego kolejnego wtórnika lub dokonania kolejnej wymiany); w każdym polu daty wpisuje się dwie cyfry w następującej kolejności: dzień.miesiąc.rok (DD.MM.RR);

11. datę ważności każdej kategorii; w każdym polu daty wpisuje się dwie cyfry w następującej kolejności: dzień.miesiąc.rok (DD.MM.RR);

▼B

12. dodatkowe informacje lub ograniczenie(-a) w formie kodu naprzeciwko (pod)kategorii, której dotyczą.

Używane są następujące kody:

— kody od 01 do 99: ►M2 zharmonizowane kody unijne ◄

KIEROWCA (względy medyczne)

01. Korekcja lub ochrona wzroku

01.01 Okulary

01.02 Soczewka(i) kontaktowe

01.03 Okulary ochronne

01.04 Szkła przyciemnione

01.05 Przepaska na oko

01.06 Okulary lub soczewki kontaktowe

▼B

02. Korekcja słuchu/korekcja komunikacji

02.01 Aparat słuchowy na jedno ucho

02.02 Aparat słuchowy na dwoje uszu

03. Protezy/szyny kończyn

03.01 Proteza/szyna kończyny górnej

03.02 Proteza/szyna kończyny dolnej

05. Ograniczone użycie (obowiązkowe stosowanie subkodów, ograniczenia jazdy spowodowane względami medycznymi)

05.01 Jazda tylko w godzinach dziennych (na przykład: okres między jedną godziną po wschodzie słońca i jedną godziną przed zachodem)

05.02 Jazda tylko w promieniu … km od miejsca zamieszkania posiadacza prawa jazdy lub w obrębie miasta/regionu …

05.03 Jazda bez pasażerów

05.04 Jazda z prędkością nie większą niż … km/h

05.05 Jazda tylko w towarzystwie innego posiadacza prawa jazdy

05.06 Bez przyczepy

05.07 Bez prawa wjazdu na autostrady

05.08 Zakaz spożywania alkoholu

ZMIANY W POJEŹDZIE

10. Zmodyfikowana przekładnia

10.01 Ręczna przekładnia

10.02 Przekładnia automatyczna

10.03 Przekładnia sterowana elektronicznie

10.04 Zmodyfikowany drążek zmiany biegów

10.05 Brak biernej przekładni

15. Zmodyfikowane sprzęgło

15.01 Zmodyfikowany drążek zmiany biegów

15.02 Sprzęgło ręczne

15.03 Sprzęgło automatyczne

15.04 Pedał za przegrodą/składany/odkręcany

20. Zmodyfikowany układ hamulcowy

20.01 Dostosowany pedał hamulca

20.02 Powiększony pedał hamulca

20.03 Pedał hamulca dostosowany do lewej stopy

▼B

20.04 Pedał hamulca pod całą stopę

20.05 Wychylny pedał hamulca

20.06 Ręczny hamulec główny (zmodyfikowany)

20.07 Maksymalne użycie wzmocnionego hamulca głównego

20.08 Maksymalne użycie hamulca bezpieczeństwa zintegrowanego z hamulcem głównym

20.09 Dostosowany hamulec ręczny

20.10 Elektryczny hamulec ręczny

20.11 Nożny hamulec postojowy (zmodyfikowany)

20.12 Pedał hamulca za przegrodą/składany/odkręcany

20.13 Hamulec obsługiwany kolanem

20.14 Elektryczny hamulec główny

25. Zmodyfikowane systemy przyspieszenia

25.01 Dostosowany pedał przyspieszenia

25.02 Pedał przyspieszenia pod całą stopę

25.03 Wychylny pedał przyspieszenia

25.04 Przyspieszenie ręczne

25.05 Przyspieszenie kolanem

25.06 Wspomaganie przyspieszacza (elektroniczne, pneumatyczne itp.)

25.07 Pedał przyspieszenia po lewej stronie pedału hamulca

25.08 Pedał przyspieszenia po lewej stronie

25.09 Pedał przyspieszenia za przegrodą/składany/odkręcany

30. Zmodyfikowane wspólne systemy hamowania i przyspieszania

30.01 Pedały równoległe

30.02 Pedały na tym samym (lub prawie na tym samym) poziomie

30.03 Przesuwne pedały przyspieszenia i hamowania

30.04 Pedały przyspieszenia i hamulca z przesuwem i szyną

30.05 Pedały przyspieszenia i hamulca składane/odkręcane

30.06 Podniesiona podłoga

30.07 Przegroda z boku pedału hamulca

30.08 Przegroda na szynę z boku pedału hamulca

▼B

30.09 Przegroda przed pedałami hamulca i przyspieszenia

30.10 Podparcie pięty/nogi

30.11 Elektryczne przyspieszenie i hamulec

35. Zmodyfikowany pulpit sterowniczy

(Przełączniki świateł, wycieraczki szyby przedniej/spryskiwacz, sygnał dźwiękowy, światła kierunkowskazów itp.)

35.01 Urządzenia sterownicze obsługiwane bez negatywnego wpływu na kierowanie i obsługę

35.02 Urządzenia sterownicze obsługiwane bez puszczania kierownicy i akcesoriów (gałek, dźwigni itp.)

35.03 Urządzenia sterownicze obsługiwane bez puszczania kierownicy i akcesoriów (gałek, dźwigni itp.) lewą ręką.

35.04 Urządzenia sterownicze obsługiwane bez puszczania kierownicy i akcesoriów (gałek, dźwigni itp.) prawą ręką.

35.05 Urządzenia sterownicze obsługiwane bez puszczania kierownicy i akcesoriów (gałek, dźwigni itp.) ze wspólnymi mechanizmami przyspieszenia i hamowania

40. Zmodyfikowany układ kierowniczy

40.01 Zwykły układ kierowniczy ze wspomaganiem

40.02 Układ kierowniczy z aktywnym wspomaganiem

40.03 Układ kierowniczy z systemem rezerwowym

40.04 Wydłużona kolumna kierownicy

40.05 Dostosowane koło kierownicy (większy i/lub grubszy przekrój koła kierownicy, koło kierownicy o mniejszej średnicy itp.)

40.06 Wychylne koło kierownicy

40.07 Pionowe koło kierownicy

40.08 Poziome koło kierownicy

40.09 Kierowanie nożne

40.10 Alternatywny dostosowany układ kierowniczy (drążek itp.)

40.11 Gałka na kole kierownicy

40.12 Szyna na kole kierownicy

40.13 Ze stawem szynowym

42. Zmodyfikowane lusterko (lusterka) wsteczne

42.01 Zewnętrzne lusterko wsteczne prawe (lub lewe)

42.02 Zewnętrzne lusterko wsteczne na wysięgniku

42.03 Dodatkowe zewnętrzne lusterko wsteczne pozwalające na kontrolę ruchu

42.04 Panoramiczne wewnętrzne lusterko wsteczne

42.05 Lusterko wsteczne z martwym punktem

42.06 Elektryczne zewnętrzne lusterko (lusterka) wsteczne

▼B

43. Zmodyfikowane siedzenie kierowcy

43.01 Siedzenie kierowcy na dobrej wysokości obserwacyjnej i w prawidłowej odległości od koła kierownicy i pedału

43.02 Siedzenie kierowcy dostosowane do kształtu ciała

43.03 Siedzenie kierowcy z oparciem bocznym stabilizującym pozycję

43.04 Siedzenie kierowcy z podłokietnikiem

43.05 Wydłużone szyny prowadzące siedzenia kierowcy

43.06 Zmodyfikowany pas bezpieczeństwa

43.07 Pas bezpieczeństwa w formie uprzęży

44. Modyfikacje motocykli (obowiązkowe stosowanie subkodu)

44.01 Hamulec jednofunkcyjny

44.02 Hamulec ręczny (koło przednie) (dostosowany)

44.03 Hamulec nożny (koło tylne) (dostosowany)

44.04 Rączka przyspieszacza (dostosowana)

44.05 Ręczna zmiana biegów i ręczne sprzęgło (dostosowane)

44.06 Lusterko (lusterka) wsteczne (dostosowane)

44.07 Wskazania (kierunkowskazy, światła stop, …) (dostosowane)

44.08 Wysokość siedzenia pozwalająca kierowcy na oparcie dwóch stóp na drodze jednocześnie w pozycji siedzącej

45. Dla motocykli z przyczepką boczną

▼M3

46. Dla pojazdów trójkołowych

▼B

50. Dla określonego pojazdu/nadwozia (numer identyfikacyjny pojazdu, VIN)

51. Dla określonego pojazdu/tablicy rejestracyjnej (numer rejestracyjny pojazdu, VRN)

SPRAWY ADMINISTRACYJNE

70. Wymiana prawa jazdy numer … wydanego przez … (wyróżnik UE/ONZ w przypadku państwa trzeciego; np.: 70.0123456789.NL)

71. Duplikat prawa jazdy numer … (wyróżnik UE/ONZ w przypadku państwa trzeciego; np.: 71.987654321.HR)

▼M3

_____

73. Wyłącznie dla pojazdów kategorii B z silnikiem, typów czterokołowych (B1)

_____

▼B

78. Wyłącznie dla pojazdów z przekładnią automatyczną.

▼M3

79. […] Ograniczone do pojazdów, które spełniają wymogi specyfikacji wskazanej w nawiasach, w związku ze stosowaniem art. 13 niniejszej dyrektywy.

79.01. Wyłącznie dla pojazdów dwukołowych z wózkiem bocznym lub bez

79.02. Wyłącznie dla pojazdów kategorii AM typów trójkołowych lub lekkich czterokołowych

79.03. Wyłącznie dla pojazdów trójkołowych

79.04. Wyłącznie dla pojazdów trójkołowych łączonych z przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 750 kg

79.05. Motocykl kategorii A1 o stosunku mocy do masy przekraczającym 0,1 kW/kg

79.06. Pojazd kategorii BE, przy czym dopuszczalna masa całkowita przyczepy przekracza 3 500 kg

80. Wyłącznie dla posiadaczy praw jazdy upoważniających do prowadzenia pojazdów kategorii A z silnikiem, typu trójkołowego, w wieku poniżej 24 lat

81. Wyłącznie dla posiadaczy praw jazdy upoważniających do prowadzenia pojazdów kategorii A, typu motocykl dwukołowy, w wieku poniżej 21 lat

90. Kody stosowane w połączeniu z kodami określającymi zmiany przeprowadzone w pojeździe

▼M2

95. Kierowca, który według posiadanego świadectwa kompetencji zawodowych spełnia wymagania dotyczące predyspozycji zawodowych przewidzianych dyrektywą 2003/59/WE do dnia … [np. 95(01.01.12)]

▼M3

96. Pojazdy kategorii B łączone z przyczepą, której dopuszczalna masa całkowita przekracza 750 kg, przy czym dopuszczalna masa całkowita takiego zestawu pojazdów przekracza 3 500 kg, ale nie przekracza 4 250 kg

97. Nie posiada uprawnień do prowadzenia pojazdów kategorii C1 objętych zakresem rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym ([1]).

▼B

— kody 100 i powyżej: kody krajowe, ważne jedynie w odniesieniu do ruchu na terytorium Państwa Członkowskiego, które wydało prawo jazdy.

Tam, gdzie kody mają zastosowanie do wszystkich kategorii, dla których jest wydane prawo jazdy, może to być wydrukowane w kolumnach 9, 10 i 11;

13. w wykonaniu sekcji 4 lit. a) niniejszego załącznika, miejsce zarezerwowane dla możliwego wpisu przez przyjmujące Państwo Członkowskie, informacji istotnych dla administrowania prawem jazdy;

([1]) Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8.

▼B

14. miejsce zarezerwowane dla możliwego wpisu przez Państwo Członkowskie, które wydało prawo jazdy, informacji istotnych do administrowania prawem jazdy lub dotyczących bezpieczeństwa drogowego (fakultatywnie). Jeżeli informacja odnosi się do jednego z nagłówków określonych w niniejszym załączniku, jest poprzedzana numerem danego nagłówka.

    W przypadku specjalnej pisemnej zgody posiadacza, może być dołączona w tym miejscu informacja niezwiązana z administrowaniem prawem jazdy lub bezpieczeństwem drogowym; takie uzupełnienie nie powinno zmieniać w żaden sposób wykorzystania wzoru jako prawa jazdy.

▼M2

b) objaśnienie numerowanych pozycji, które znajdują się na stronach 1 i 2 prawa jazdy: 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 i 12.

▼M4

Jeżeli państwo członkowskie życzy sobie wprowadzać pozycje w języku narodowym innym niż następujące języki: angielski, bułgarski, chorwacki, czeski, duński, estoński, fiński, francuski, grecki, hiszpański, litewski, łotewski, maltański, niemiecki, niderlandzki, polski, portugalski, rumuński, słowacki, słoweński, szwedzki, węgierski lub włoski, opracowuje dwujęzyczną wersję prawa jazdy przy użyciu jednego z wymienionych języków, bez uszczerbku dla innych przepisów niniejszego załącznika;

▼B

c) na ►M2 unijnym wzorze prawa jazdy ◄ powinno być zachowane miejsce umożliwiające wprowadzenie mikroczipa lub podobnego urządzenia komputerowego.

4. Przepisy szczególne

a) W przypadku, gdy posiadacz prawa jazdy wydanego przez Państwo Członkowskie zgodnie z niniejszym załącznikiem, posiada miejsce zamieszkania w innym Państwie Członkowskim, to dane Państwo Członkowskie może wprowadzić do prawa jazdy taką informację, jako istotną dla administrowania prawem jazdy, pod warunkiem, że wprowadza ono ten typ informacji również do praw jazdy przez siebie wydanych oraz pod warunkiem, że jest tam wystarczająco dużo miejsca dla tego celu.

b) Po konsultacji z Komisją Państwa Członkowskie mogą dodać kolory lub oznaczenia takie jak kody kreskowe czy symbole narodowe, bez uszczerbku dla innych przepisów niniejszego załącznika.

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

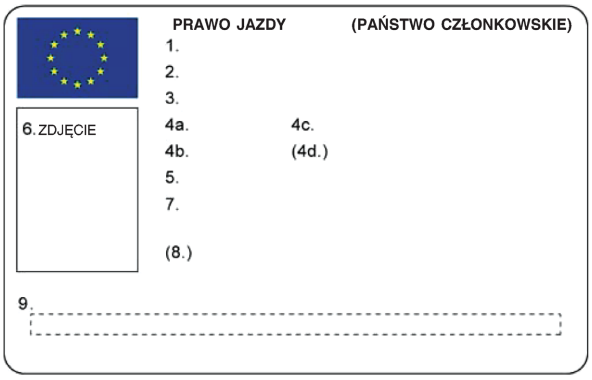
▼M2

c) Informacje znajdujące się na przedniej i tylnej stronie karty są czytelne gołym okiem, a zastosowana czcionka ma wysokość co najmniej 5 punktów dla pozycji od 9 do 12 na tylnej stronie.

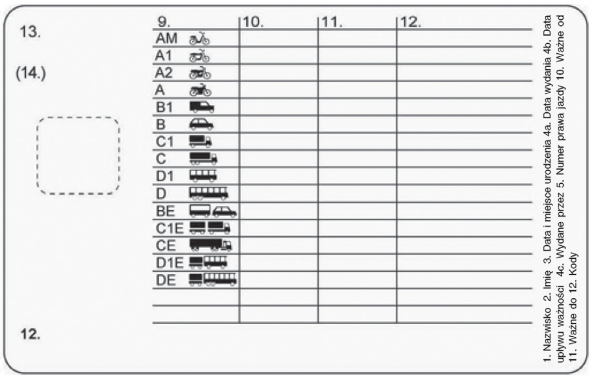
▼**M2**

UNIJNY WZÓR PRAWA JAZDY

Strona 1



Strona 2



_____

▼B

ZAŁĄCZNIK II

I. MINIMALNE WYMAGANIA DOTYCZĄCE EGZAMINÓW NA PRAWO JAZDY

Państwa Członkowskie podejmują niezbędne kroki w celu upewnienia się, że ubiegający się o prawo jazdy posiadają wiedzę i umiejętności, a ich zachowanie świadczy o umiejętności jazdy. Egzaminy wprowadzone w tym celu muszą składać się z:

— egzaminu teoretycznego, a następnie

— egzaminu umiejętności i zachowania.

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

A. EGZAMIN TEORETYCZNY

1. **Forma**

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

Osoba ubiegająca się o prawo jazdy danej kategorii, która zdała egzamin teoretyczny na inną kategorię, może być zwolniona ze wspólnych przepisów pkt 2, 3 i 4.

2. **Zakres egzaminu teoretycznego dla wszystkich kategorii pojazdów**

2.1. Pytania muszą być zadawane na temat każdego z punktów przedstawionych poniżej, natomiast ich treść i forma pozostają do uznania przez każde państwo członkowskie:

2.1.1. Przepisy ruchu drogowego

— w szczególności odnośnie do znaków drogowych, oznakowań poziomych i sygnałów, pierwszeństwa przejazdu i ograniczeń prędkości;

2.1.2. Kierowca:

— znaczenie zachowania szczególnej ostrożności i stosunku do innych użytkowników drogi,

— spostrzeganie, ocena sytuacji i podejmowanie decyzji, szczególnie w zakresie czasu reakcji oraz zmian w zachowaniu za kierownicą, spowodowanych wpływem alkoholu, leków i produktów leczniczych, stanem świadomości i zmęczeniem;

2.1.3. Droga:

— najważniejsze zasady dotyczące zachowania bezpiecznej odległości między pojazdami, odstępów przy hamowaniu i trzymania się drogi w różnych warunkach pogodowych i drogowych,

— czynniki ryzyka związane z różnymi warunkami drogowymi, w szczególności ze zmianą tych warunków w zależności od pogody i pory dnia lub nocy,

— właściwości różnych typów dróg i związane z tym obowiązujące wymagania;

2.1.4. Inni użytkownicy drogi:

— szczególne czynniki ryzyka związane z brakiem doświadczenia pozostałych użytkowników drogi i użytkowników najbardziej narażonych, takich jak dzieci, piesi, rowerzyści i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się,

▼B

— zagrożenia związane z przemieszczaniem się i kierowaniem różnymi typami pojazdów oraz z różnymi polami widzenia ich kierowców;

2.1.5. Ogólne zasady i przepisy oraz inne kwestie:

— zasady dotyczące dokumentów administracyjnych wymaganych przy korzystaniu z pojazdu,

— ogólne zasady określające zachowanie kierowcy w momencie wypadku (umieszczenie znaku ostrzegającego i zaalarmowanie) i środki, które musi zastosować udzielając pomocy ofiarom wypadku, jeżeli jest to konieczne,

— czynniki bezpieczeństwa odnoszące się do pojazdu, ładunku i przewożonych osób;

2.1.6. Środki ostrożności, jakie należy przedsięwziąć przy wysiadaniu z pojazdu;

2.1.7. Aspekty mechaniczne związane z zachowaniem bezpieczeństwa na drodze: osoby ubiegające się o prawo jazdy muszą wykryć najbardziej powszechne usterki, w szczególności w układzie kierowniczym, zawieszenia i hamulcowym, oponach, światłach i kierunkowskazach, reflektorach, lusterkach wstecznych, przedniej szybie i wycieraczkach, układzie wydechowym, pasach bezpieczeństwa i dźwiękowym sygnale ostrzegawczym;

2.1.8. Wyposażenie związane z bezpieczeństwem, w szczególności korzystanie z pasów bezpieczeństwa, zagłówków i fotelików dziecięcych;

2.1.9. Zasady dotyczące korzystania z pojazdu w kontekście środowiska naturalnego (odpowiednie użycie dźwiękowego sygnału ostrzegawczego, umiarkowane zużycie paliwa, ograniczenie szkodliwych emisji itp.).

3. **Przepisy szczególne dotyczące kategorii A1, A2 oraz A**

3.1. Obowiązkowe sprawdzenie ogólnej wiedzy na temat:

3.1.1. Wykorzystania środków ochronnych, takich jak rękawice, obuwie, ubranie i kask;

3.1.2. Widoczności kierowców motocykli dla innych użytkowników dróg;

3.1.3. Czynników ryzyka związanych z różnymi warunkami drogowymi przedstawionymi powyżej ze zwróceniem szczególnej uwagi na elementy śliskie, takie jak pokrywy studzienek, oznakowania na drodze, takie jak linie i strzałki, szyny tramwajowe:

3.1.4. Aspektów mechanicznych związanych z zachowaniem bezpieczeństwa na drodze przedstawionym powyżej ze zwróceniem szczególnej uwagi na awaryjny wyłącznik stop, poziom oleju i łańcuch;

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

4.1. Obowiązkowe sprawdzenie ogólnej wiedzy na temat:

▼M3

4.1.1. Zasad dotyczących czasu pracy i odpoczynku kierowców, określonych w rozporządzeniu (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 ([1]); wykorzystywania tachografów, określonych w rozporządzeniu (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym;

([1]) Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

▼B

4.1.2. Zasad odnoszących się do rodzaju wykonywanego transportu: rzeczy lub osób;

4.1.3. Dokumentów dotyczących pojazdu i transportowych, wymaganych w krajowym i międzynarodowym przewozie rzeczy i osób;

4.1.4. Jak zachować się momencie wypadku; wiedza o środkach, jakie należy przedsięwziąć po wypadku lub podobnym zdarzeniu, łącznie z akcją ratunkową taką, jak ewakuacja pasażerów i podstawowa wiedza na temat pierwszej pomocy;

4.1.5. Środków ostrożności, jakie należy podjąć podczas zdejmowania i wymiany koła;

4.1.6. Zasad dotyczących masy i wymiarów pojazdu; zasad ograniczników prędkości;

4.1.7. Przeszkód w polu widzenia spowodowanych cechami charakterystycznymi pojazdów;

4.1.8. Czytania map drogowych, planowania trasy, łącznie ze stosowaniem elektronicznych systemów nawigacji (fakultatywnie);

4.1.9. Czynników bezpieczeństwa związanych z załadowaniem pojazdu: kontrola ładunku (rozmieszczenie i zamocowanie), trudności z różnymi rodzajami ładunków (np. ładunki płynne, ładunki wiszące,...), załadunek i rozładunek towarów oraz stosowanie urządzeń do załadunku (rozładunku) (wyłącznie kategorie C, CE, C1, C1E);

4.1.10. Odpowiedzialność kierowcy w związku z przewozem osób; komfort i bezpieczeństwo pasażerów; przewóz dzieci; niezbędne czynności przed ruszeniem; egzamin teoretyczny powinien uwzględniać wszystkie rodzaje autobusów (autobusy komunikacji publicznej oraz autokary, autobusy o specjalnych wymiarach,...) (wyłącznie kategorie D, DE, D1, D1E).

▼M3

4.1a. Państwa członkowskie mogą zwolnić osoby ubiegające się o prawo jazdy upoważniające do kierowania pojazdami kategorii C1 lub C1E nieobjętymi zakresem rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 z obowiązku wykazania się wiedzą na temat zagadnień wymienionych w pkt od 4.1.1 do 4.1.3.

▼B

4.2. Obowiązkowy egzamin z wiedzy ogólnej w zakresie dodatkowych przepisów dotyczących kategorii C, CE, D oraz DE:

4.2.1. Zasady budowy oraz funkcjonowania: silników spalinowych, płynów (np. olej silnikowy, płyn chłodzący, płyn do spryskiwaczy), układu paliwowego, układu elektrycznego, układu zapłonu, układu przeniesienia napędu (sprzęgło, skrzynka przekładniowa itp.);

4.2.2. Smarowanie i ochrona przeciw zamarzaniu;

4.2.3. Zasady budowy, zakładania, właściwego stosowania oraz dbania o opony;

4.2.4. Zasady podziału, eksploatacji, główne części, połączenia, stosowanie oraz codzienne utrzymanie urządzeń hamulcowych oraz regulatorów obrotów oraz stosowanie hamulców z przeciwblokadą;

4.2.5. Zasady podziału, eksploatacji, główne części, połączenia, stosowanie oraz codzienne utrzymanie systemów sprzęgania (wyłącznie kategorie CE, DE);

4.2.6. Metody określania przyczyn awarii;

▼B

4.2.7. Konserwacja zapobiegawcza pojazdu oraz niezbędne naprawy bieżące;

4.2.8. Odpowiedzialność kierowcy w związku z przyjęciem, przewozem i dostawą towarów na uzgodnionych warunkach (wyłącznie kategorie C, CE).

B. EGZAMIN UMIEJĘTNOŚCI I ZACHOWAŃ

5. **Pojazd i jego wyposażenie**

▼M3

5.1. Układ przeniesienia napędu pojazdu

5.1.1. Jazda pojazdem z ręczną przekładnią podlegać będzie sprawdzianowi umiejętności i zachowań przeprowadzonemu w pojeździe wyposażonym w ręczną przekładnię.

Termin „pojazd wyposażony w ręczną przekładnię" oznacza pojazd, w którym znajduje się pedał sprzęgła (lub ręcznie obsługiwana dźwignia w pojazdach kategorii A, A2 i A1), który musi być wykorzystywany przez kierowcę podczas wprowadzania pojazdu w ruch lub zatrzymywania go i w czasie zmiany biegów.

5.1.2. Pojazd niespełniający kryteriów określonych w pkt 5.1.1 uważa się za wyposażony w przekładnię automatyczną.

Nie naruszając przepisów pkt 5.1.3, jeżeli osoba ubiegająca się o prawo jazdy przystępuje do sprawdzianu umiejętności i zachowań w pojeździe z automatyczną przekładnią, zostanie to odnotowane na prawie jazdy wydanym na podstawie takiego egzaminu. Prawa jazdy z takim zapisem upoważniają wyłącznie do kierowania pojazdem wyposażonym w automatyczną przekładnię.

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

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

5.2. Pojazdy stosowane podczas egzaminów umiejętności i zachowań muszą spełniać podane poniżej minimalne kryteria. Państwa członkowskie mogą wymagać spełnienia ostrzejszych kryteriów oraz dodawać nowe kryteria. Państwa członkowskie mogą stosować wobec pojazdów kategorii A1, A2 i A, wykorzystywanych podczas egzaminów umiejętności i zachowań, tolerancję w wysokości 5 cm^3 poniżej wymaganej minimalnej pojemności skokowej silnika.

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 90 km/h.

Jeśli motocykl jest napędzany silnikiem spalinowym, pojemność skokowa silnika wynosi co najmniej 120 cm^3.

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

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.

▼M3

Jeśli motocykl jest napędzany silnikiem spalinowym, pojemność skokowa silnika wynosi co najmniej 400 cm^3.

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

Kategoria A

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

Jeśli motocykl jest napędzany silnikiem spalinowym, pojemność skokowa silnika wynosi co najmniej 600 cm^3.

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

▼B

Kategoria B:

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

Kategoria BE:

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

Kategoria B1:

Pojazd silnikowy (motocykl) czterokołowy, rozwijający prędkość co najmniej 60 km/h;

▼M3

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, układ przeniesienia napędu umożliwiający ręczny wybór biegów przez kierowcę oraz urządzenia rejestrujące określone w rozporządzeniu (EWG) nr 3821/85; przedział ładunkowy obejmuje zamkniętą skrzynię ładunkową o szerokości i wysokości co najmniej takiej samej jak kabina; rzeczywista całkowita masa pojazdu wynosi co najmniej 10 000 kg;

Kategoria CE:

Pojazd przegubowy albo zestaw składający się z pojazdu egzaminacyjnego kategorii C oraz przyczepy o długości co najmniej 7,5 m; dopuszczalna masa całkowita zarówno pojazdu przegubowego, jak i zestawu pojazdów, wynosi co najmniej 20 000 kg, długość co najmniej 14 m oraz szerokość co najmniej 2,40 m, pojazd albo zestaw rozwija prędkość co najmniej 80 km/h, jest wyposażony w hamulce z przeciwblokadą, układ przeniesienia napędu umożliwiający ręczny wybór biegów przez kierowcę oraz urządzenia rejestrujące określone w rozporządzeniu (EWG) nr 3821/85; przedział ładunkowy obejmuje zamkniętą skrzynię ładunkową o szerokości i wysokości co najmniej takiej samej jak kabina; rzeczywista całkowita masa zarówno pojazdu przegubowego, jak i zestawu pojazdów, wynosi co najmniej 15 000 kg;

▼B

Kategoria C1:

Pojazd podkategorii C1 o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 4 000 kg, długości co najmniej 5 m, rozwijający prędkość co najmniej 80 km/h; wyposażony w hamulce z przeciwblokadą oraz urządzenia rejestrujące zgodnie z rozporządzeniem (EWG) 3821/85; przedział ładunkowy obejmuje zamkniętą skrzynię ładunkową o szerokości i wysokości co najmniej takiej samej jak kabina;

Kategoria C1E:

Zestaw pojazdów, w którego skład wchodzą pojazd egzaminacyjny podkategorii C1 oraz przyczepa o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 1 250 kg; długość takiego zestawu wynosi co najmniej 8 m, rozwija prędkość co najmniej 80 km/h; przedział ładunkowy przyczepy składa się z zamkniętej skrzyni ładunkowej o szerokości i wysokości co najmniej takiej samej jak kabina; zamknięta skrzynia ładunkowa może być również nieznacznie węższa od kabiny, o ile widoczność wsteczna jest możliwa wyłącznie przy użyciu lusterek wstecznych pojazdu mechanicznego; rzeczywista masa całkowita przyczepy wynosi co najmniej 800 kg;

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 zgodnie z rozporządzeniem (EWG) 3821/85;

Kategoria DE:

Zestaw pojazdów, w którego skład wchodzą pojazd egzaminacyjny kategorii D oraz przyczepa o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 1 250 kg, o szerokości co najmniej 2,40 m, rozwijający prędkość co najmniej 80 km/h; przedział ładunkowy przyczepy składa się z zamkniętej skrzyni ładunkowej o szerokości co najmniej 2 m i wysokości co najmniej 2 m; rzeczywista masa całkowita przyczepy wynosi co najmniej 800 kg;

Kategoria D1:

Pojazd podkategorii D1 o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 4 000 kg, długości co najmniej 5 m, rozwijający prędkość co najmniej 80 km/h; wyposażony w hamulce z przeciwblokadą oraz urządzenia rejestrujące zgodnie z rozporządzeniem (EWG) 3821/85;

Kategoria D1E:

Zestaw pojazdów, w którego skład wchodzą pojazd egzaminacyjny podkategorii D1 oraz przyczepa o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 1 250 kg, rozwijający prędkość co najmniej 80 km/h; przedział ładunkowy przyczepy składa się z zamkniętej skrzyni ładunkowej o szerokości co najmniej 2 m i wysokości co najmniej 2 m; rzeczywista masa całkowita przyczepy wynosi co najmniej 800 kg;

Pojazdy egzaminacyjne kategorii BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 oraz D1E, które nie spełniają minimalnych kryteriów podanych powyżej, ale są stosowane w chwili wejścia w życie niniejszej dyrektywy Komisji, mogą nadal być stosowane przez okres nie dłuższy niż 10 lat po tym dniu. Wymogi związane z obciążeniem takich pojazdów mogą być wdrożone przez państwa członkowskie w terminie do 10 lat od chwili wejścia w życie dyrektywy Komisji 2000/56/WE ([1]).

([1]) Dyrektywa Komisji 2000/56/WE z 14 września 2000 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/439/EWG w sprawie praw jazdy (Dz.U. L 237 z 21.9.2000, str. 45).

▼B

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

6.1. *Przygotowanie i techniczna kontrola pojazdu pod kątem bezpieczeństwa ruchu*

Osoby ubiegające się o prawo jazdy muszą wykazać się zdolnością przygotowania się do bezpiecznej jazdy przez spełnienie następujących wymogów:

6.1.1. Dostosowanie stroju ochronnego takiego, jak rękawice, obuwie, ubranie i kask;

6.1.2. Wybiórcze sprawdzenie stanu opon, hamulców, układu kierowniczego, przełącznika awaryjnego (jeżeli występuje), łańcucha, poziomu oleju, świateł, reflektorów, kierunkowskazów oraz sygnału dźwiękowego;

6.2. *Egzamin obejmuje manewry szczególne pod kątem bezpieczeństwa ruchu*

6.2.1. Podparcie motocykla oraz zdjęcie motocykla z podparcia i przemieszczenie go bez pomocy silnika;

6.2.2. Zaparkowanie motocykla na podpórce;

6.2.3. Co najmniej dwa manewry na wolnej prędkości łącznie ze slalomem; powinno pozwolić to na ocenę umiejętności wykorzystywania sprzęgła w połączeniu z hamulcem, zachowaniem równowagi, przeglądu sytuacji oraz pozycji na motocyklu oraz pozycji stóp na ich oparciach;

6.2.4. Co najmniej dwa manewry na wyższej prędkości, z których jeden wykonany na drugim lub trzecim biegu, przy prędkości co najmniej 30 km/h oraz jeden manewr polegający na objechaniu przeszkody przy prędkości co najmniej 50 km/h; powinno to pozwolić na ocenę umiejętności w zakresie zachowania pozycji na motocyklu, przeglądu sytuacji, zachowania równowagi, techniki jazdy oraz techniki zmiany biegów;

6.2.5. Hamowanie: co najmniej dwa manewry, w tym hamowanie awaryjne przy prędkości co najmniej 50 km/h; powinno to pozwolić na ocenę umiejętności w zakresie obsługi przedniego i tylnego hamulca, przeglądu sytuacji oraz pozycji na motocyklu.

Szczególne manewry wymienione w pkt 6.2.3. — 6.2.5. muszą zostać wdrożone nie później niż 5 lat po wejściu w życie dyrektywy 2000/56/WE.

6.3. *Zachowanie w ruchu drogowym*

Ubiegający się o prawo jazdy muszą wykonać wszystkie poniższe czynności w normalnym ruchu ulicznym, przy pełnym zachowaniu bezpieczeństwa oraz z zachowaniem należytej ostrożności:

6.3.1. Ruszanie: po zaparkowaniu, po zatrzymaniu w ruchu; wyjazd z podjazdu;

6.3.2. Jazda po prostych odcinkach dróg: mijanie pojazdów nadjeżdżających z naprzeciwka, łącznie z wąskimi odcinkami;

6.3.3. Jazda po łukach;

6.3.4. Skrzyżowania: zbliżanie się i przekraczanie skrzyżowań oraz rozjazdów;

6.3.5. Zmiana kierunku ruchu: skręty w prawo i w lewo; zmiana pasa ruchu;

6.3.6. Wjazd/zjazd z autostrady lub podobnej drogi (jeżeli dostępna): włączanie się do ruchu z pasa wolnego ruchu; zjeżdżanie na pas wolnego ruchu;

▼B

6.3.7. Wyprzedzanie/omijanie: wyprzedzanie innych pojazdów w ruchu (jeżeli możliwe); omijanie przeszkód, np. zaparkowanych pojazdów; wyprzedzanie przez inne pojazdy (jeżeli właściwe);

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

6.3.9. Zachowanie należytej ostrożności przy wysiadaniu z pojazdu.

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

7.1. *Przygotowanie i techniczna kontrola pojazdu pod kątem bezpieczeństwa ruchu*

Osoby ubiegające się o prawo jazdy muszą się wykazać zdolnością przygotowania się do bezpiecznej jazdy przez spełnienie następujących wymogów:

7.1.1. Ustawienie fotela w celu osiągnięcia prawidłowej pozycji siedzącej;

7.1.2. Ustawienie lusterek wstecznych, dopasowanie pasów bezpieczeństwa oraz zagłówków, jeżeli pojazd jest w nie wyposażony;

7.1.3. Sprawdzenie czy drzwi są zamknięte;

7.1.4. Wybiórcze sprawdzenie stanu opon, hamulców, układu kierowniczego, płynów (poziomu oleju, płynu chłodzącego i płynu spryskiwacza), świateł, reflektorów, kierunkowskazów oraz sygnału dźwiękowego;

7.1.5. Sprawdzenie czynników bezpieczeństwa związanych z załadowaniem pojazdu: nadwozie, pokrywy, drzwi ładunkowe, zamknięcie kabiny, sposób załadowania, zabezpieczenie ładunku (wyłącznie kategoria BE);

7.1.6. Sprawdzenie mechanizmu sprzęgającego, przewodów hamulcowych i elektrycznych (wyłącznie kategoria BE);

7.2. *Kategorie B oraz B1: szczególne manewry sprawdzane pod kątem bezpieczeństwa ruchu*

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

7.2.1. Cofanie po prostej, cofanie ze skrętem w prawo lub w lewo o 90 stopni w ramach tego samego pasa ruchu;

7.2.2. Zawracanie z wykorzystaniem biegów stosowanych w jeździe do przodu i wstecznego;

7.2.3. Parkowanie pojazdu przy zachowaniu odstępu (równoległe, na ukos lub skośnie w prawo, przodem lub tyłem, na terenie płaskim, na podjeździe lub zjeździe);

7.2.4. Hamowanie do zatrzymania; hamowanie nagłe jest fakultatywne.

7.3. *Kategoria BE: szczególne manewry sprawdzane pod kątem bezpieczeństwa ruchu*

7.3.1. Sprzęganie oraz rozprzęganie lub rozprzęganie i ponowne sprzęganie przyczepy z pojazdem mechanicznym; sytuacją wyjściową jest sytuacja gdy pojazd ciągnący stoi obok przyczepy (nie w jednej linii);

▼B

7.3.2. Cofanie po łuku, linię łuku pozostawia się do wyboru Państwom Członkowskim;

7.3.3. Bezpieczne parkowanie w celu załadunku — rozładunku.

7.4. *Zachowanie w ruchu*

Ubiegający się o prawo jazdy muszą wykonać wszystkie poniższe czynności w normalnym ruchu ulicznym, przy pełnym zachowaniu bezpieczeństwa oraz z zachowaniem należytej ostrożności:

7.4.1. Ruszanie: po zaparkowaniu, po zatrzymaniu w ruchu; wyjazd z podjazdu;

7.4.2. Jazda po prostych odcinkach dróg: mijanie pojazdów nadjeżdżających z naprzeciwka, łącznie z wąskimi odcinkami;

7.4.3. Jazda po łuku;

7.4.4. Skrzyżowania: zbliżanie się i przekraczanie skrzyżowań oraz rozjazdów;

7.4.5. Zmiana kierunku ruchu: skręty w prawo i w lewo; zmiana pasa ruchu;

7.4.6. Wjazd/zjazd z autostrady lub podobnej drogi (jeżeli dostępna): włączanie się do ruchu z pasa wolnego ruchu; zjeżdżanie na pas wolnego ruchu;

7.4.7. Wyprzedzanie/omijanie: wyprzedzanie innych pojazdów w ruchu (jeżeli możliwe); omijanie przeszkód, np. zaparkowanych pojazdów; wyprzedzanie przez inne pojazdy (jeżeli właściwe);

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

7.4.9. Zachowanie należytej ostrożności przy wysiadaniu pojazdu.

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

8.1. *Przygotowanie i techniczna kontrola pojazdu pod kątem bezpieczeństwa ruchu*

Osoby ubiegające o prawo jazdy się muszą się wykazać zdolnością przygotowania do bezpiecznej jazdy przez spełnienie następujących wymogów:

8.1.1. Ustawienie fotela do osiągnięcia poprawnej pozycji siedzącej;

8.1.2. Ustawienie lusterek wstecznych, dopasowanie pasów bezpieczeństwa oraz zagłówków, jeżeli pojazd jest w nie wyposażony;

8.1.3. Wybiórcze sprawdzenie stanu opon, hamulców, układu kierowniczego, świateł, reflektorów, kierunkowskazów oraz sygnału dźwiękowego;

▼M3

8.1.4. Kontrola układów wspomagania hamulców i kierownicy; kontrola stanu kół, zamocowania kół, fartuchów przeciwbłotnych, szyby przedniej, szyb bocznych i tylnych oraz wycieraczek, poziomu płynów (np. olej silnikowy, płyn chłodzący, płyn spryskiwacza); kontrola i stosowanie pulpitu sterowniczego, łącznie z urządzeniami rejestrującymi określonymi w rozporządzeniu (EWG) nr 3821/85. Ostatni wymóg nie ma zastosowania do osób ubiegających się o prawo jazdy upoważniające do kierowania pojazdami kategorii C1 lub C1E nieobjętymi zakresem tej rozporządzeniu;

▼B

8.1.5. Kontrola ciśnienia powietrza, zbiorników powierza oraz zawieszenia;

▼B

8.1.6. Sprawdzenie czynników bezpieczeństwa związanych z załadowaniem pojazdu: nadwozie, pokrywy, drzwi ładunkowe, mechanizmy zamykające (jeżeli dostępne), zamknięcie kabiny (jeżeli dostępne), sposób załadowania, zabezpieczenie ładunku (wyłącznie kategorie C, CE, C1, C1E);

8.1.7. Sprawdzenie mechanizmu sprzęgającego, przewodów hamulcowych i elektrycznych (wyłącznie kategorie CE, C1E, DE, D1E);

8.1.8. Zdolność do podejmowania szczególnych środków bezpieczeństwa pojazdu; kontrola nadwozia, drzwi serwisowych, wyjść awaryjnych, urządzeń pierwszej pomocy, gaśnic oraz innych urządzeń bezpieczeństwa (wyłącznie kategorie D, DE, D1, D1E).

8.1.9. Czytanie map drogowych, planowanie trasy, łącznie z wykorzystaniem elektronicznych systemów nawigacji (fakultatywnie).

8.2. *Egzamin obejmuje manewry szczególne pod kątem bezpieczeństwa ruchu*

8.2.1. Sprzęganie oraz rozprzęganie lub rozprzęganie i ponowne sprzęganie przyczepy z pojazdem mechanicznym; sytuacją wyjściową jest sytuacja, w której pojazd ciągnący stoi obok przyczepy (nie w jednej linii) (wyłącznie kategorie CE, C1E, DE, D1E);

8.2.2. Cofanie po łuku, linię łuku pozostawia się do wyboru Państwom Członkowskim;

8.2.3. Bezpieczne parkowanie w celu załadunku/rozładunku; przy rampie/platformie załadowczej lub podobnym urządzeniu (wyłącznie kategorie C, CE, C1, C1E);

8.2.4. Parkowanie w celu umożliwienia pasażerom opuszczenia autobusu lub wejścia do niego w bezpieczny sposób (wyłącznie kategorie D, DE, D1, D1E).

8.3. *Zachowanie w ruchu*

Ubiegający się o prawo jazdy muszą wykonać wszystkie poniższe czynności w normalnym ruchu ulicznym, przy pełnym zachowaniu bezpieczeństwa oraz z zachowaniem należytej ostrożności:

8.3.1. Ruszanie: po zaparkowaniu, po zatrzymaniu w ruchu; wyjazd z podjazdu;

8.3.2. Jazda po prostych odcinkach dróg: mijanie pojazdów nadjeżdżających z naprzeciwka, łącznie z wąskimi odcinkami;

8.3.3. Jazda po łuku;

8.3.4. Skrzyżowania: zbliżanie się i przekraczanie skrzyżowań oraz rozjazdów;

8.3.5. Zmiana kierunku ruchu: skręty w prawo i w lewo; zmiana pasa ruchu;

8.3.6. Wjazd/zjazd z autostrady lub podobnej drogi (jeżeli dostępna): włączanie się do ruchu z pasa wolnego ruchu; zjeżdżanie na pas wolnego ruchu;

8.3.7. Wyprzedzanie/omijanie: wyprzedzanie innych pojazdów w ruchu (jeżeli możliwe); omijanie przeszkód, np. zaparkowanych pojazdów; wyprzedzanie przez inne pojazdy (jeżeli właściwe);

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

8.3.9. Zachowanie należytej ostrożności przy wysiadaniu pojazdu.

▼M3

8.4. *Kierowanie pojazdem w sposób bezpieczny i energooszczędny*

8.4.1. Kierowanie pojazdem w taki sposób, by zapewnić bezpieczeństwo uczestników ruchu oraz zmniejszyć zużycie paliwa i emisje w czasie przyśpieszania, zwalniania, jazdy pod górę i w dół, w razie potrzeby przez ręczną zmianę biegów.

▼B

9. **Ocena umiejętności i zachowań podczas egzaminu**

9.1. W każdej z powyższych sytuacji w ruchu ocena musi uwzględniać stopień swobody, z jaką ubiegający się o prawo jazdy obsługuje urządzenia sterujące pojazdu, oraz wykazaną przez niego zdolność do jazdy w ruchu, z zachowaniem pełnego bezpieczeństwa. Przez cały czas egzaminu egzaminator musi czuć się bezpieczny. Błędy w ruchu lub niebezpieczne zachowanie bezpośrednio wpływające na bezpieczeństwo pojazdu egzaminacyjnego, jego pasażerów lub innych użytkowników dróg jest karane niezdaniem egzaminu, niezależnie od tego czy egzaminujący lub osoba towarzysząca musi interweniować. Jednakże egzaminujący może podjąć decyzję o kontynuowaniu sprawdzianu umiejętności i zachowań lub jego przerwaniu.

Egzaminujący muszą odbyć odpowiednie przeszkolenie, aby móc właściwie oceniać zdolność do bezpiecznego kierowania pojazdem przez osoby ubiegające się o prawo jazdy. Praca egzaminatorów podlega monitorowaniu i nadzorowaniu przez organ uprawniony przez Państwo Członkowskie, w celu zapewnienia właściwego i spójnego stosowania oceny błędów, zgodnie z wymaganiami określonymi w niniejszym załączniku.

9.2. Podczas oceny egzaminatorzy zwracają szczególną uwagę, czy osoba ubiegająca się o prawo jazdy kieruje pojazdem w sposób defensywny i społecznie przyjazny. Powinno to dotyczyć ogólnego stylu jazdy i zostać uwzględnione w ogólnej ocenie ubiegającego się. Obejmuje to wyuczoną i zdecydowaną (bezpieczną) jazdę, biorąc pod uwagę stan drogi oraz warunki pogodowe, jak również warunki ruchu, interesy innych użytkowników dróg (w szczególności słabiej chronionych) oraz zdolność przewidywania.

9.3. Ponadto egzaminujący oceni czy osoba ubiegająca się o prawo jazdy:

9.3.1. Zachowuje kontrolę nad pojazdem; biorąc pod uwagę: właściwe stosowanie pasów bezpieczeństwa, lusterek wstecznych, zagłówków; fotela; właściwe korzystanie ze świateł i innych urządzeń; właściwe stosowanie sprzęgła, skrzyni biegów, systemu przyspieszania i hamowania (łącznie z systemem trzeciego hamulca (jeżeli dostępny), układu sterowania; kontrolę nad pojazdem w różnych okolicznościach, przy różnych prędkościach; opanowanie na drodze; masę, wymiary oraz charakterystyki pojazdu; masę oraz rodzaj ładunku (wyłącznie kategorie BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E); komfort pasażerów (wyłącznie kategorie D, DE, D1, D1E) (baz nagłych przyspieszeń, gwałtownego hamowania — płynna jazda);

▼M3

9.3.2. Kieruje pojazdem w sposób ekonomiczny, bezpieczny i energooszczędny, biorąc pod uwagę obroty na minutę, zmianę biegów, hamowanie i przyspieszanie (wyłącznie kategorie B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E);

▼B

9.3.3. Obserwacja: obserwacja dookoła; właściwe korzystanie z lusterek; spostrzegawczość na dalekie, średnie i bliskie odległości;

9.3.4. Pierwszeństwo ruchu/ustępowanie pierwszeństwa: pierwszeństwo ruchu na skrzyżowaniach, punktach węzłowych oraz rozjazdach; ustępowanie pierwszeństwa przy innych okazjach (np. przy zmianie kierunku ruchu, zmianie pasa ruchu, manewrach szczególnych);

▼B

9.3.5. Właściwa pozycja na drodze: właściwa pozycja na drodze, na pasie ruchu, na rondzie, na łuku — odpowiednia do rodzaju i charakterystyki pojazdu; zajmowanie pozycji;

9.3.6. Zachowanie odstępu: zachowywanie właściwego odstępu z przodu i z boku; zachowywanie właściwego odstępu od innych użytkowników dróg;

9.3.7. Prędkość: nie przekraczanie maksymalnej dopuszczalnej prędkości; dostosowanie prędkości do warunków pogody/ruchu oraz tam, gdzie jest to właściwe, do krajowych ograniczeń prędkości; jazda z prędkością pozwalającą na zatrzymanie na właściwym odcinku widocznej i wolnej drogi; dostosowanie prędkości do ogólnej prędkości tych samych użytkowników drogi;

9.3.8. Sygnalizacja świetlna, znaki drogowe i inne oznakowania: postępowanie według wskazań sygnalizacji świetlnej; postępowanie zgodnie ze wskazaniami osób kierujących ruchem; postępowanie zgodnie ze wskazaniami znaków drogowych (zakazu i nakazu); podjęcie działań stosownych do oznakowań poziomych dróg;

9.3.9. Kierunkowskazy: sygnalizowanie skrętu, gdy jest to konieczne, poprawnie i w odpowiednim czasie; właściwe wskazywanie kierunku; podjęcie stosownych działań wobec sygnalizowania skrętu przez innych użytkowników dróg;

9.3.10. Hamowanie i zatrzymywanie: zmniejszanie prędkości ruchu, hamowanie lub zatrzymywanie zależnie od okoliczności; zdolność przewidywania; stosowanie różnych układów hamulcowych (wyłącznie w przypadku kategorii C, CE, D, DE); stosowanie układów ograniczania prędkości innych niż hamulcowe (wyłącznie w przypadku kategorii C, CE, D, DE).

10. **Długość egzaminu**

Długość egzaminu oraz pokonana odległość musi wystarczyć do oceny umiejętności oraz zachowań określonych w części B w niniejszym załączniku. W żadnym przypadku czas jazdy na drodze nie powinien być krótszy od 25 minut w przypadku kategorii A, A1, A2, B, B1 oraz BE, i od 45 minut w przypadku pozostałych kategorii. Czas ten nie obejmuje przyjęcia osoby egzaminowanej, przygotowania pojazdu, kontroli technicznej pojazdu pod kątem bezpieczeństwa ruchu, manewrów szczególnych oraz ogłoszenia wyniku egzaminu praktycznego.

11. **Lokalizacja egzaminu**

Część egzaminu obejmująca manewry specjalne może być przeprowadzana na specjalnym placu manewrowym. Tam gdzie jest to wykonalne, część sprawdzająca zachowania w ruchu powinna być przeprowadzana na drogach poza obszarem zabudowanym, drogach szybkiego ruchu, autostradach (lub im podobnych), jak też na wszystkich rodzajach ulic (osiedla, strefy 30 i 50 km/h, miejskie trasy szybkiego ruchu), które powinny odzwierciedlać zróżnicowanie trudności sytuacji, które napotkać można w ruchu. Egzamin powinien również odbywać się w warunkach zmiennego natężenia ruchu. Czas spędzony w ruchu na drodze powinien zostać w optymalny sposób wykorzystany do oceny egzaminowanego we wszystkich różnych obszarach ruchu, ze szczególnym uwzględnieniem przemieszczania się między tymi obszarami.

II. **WIEDZA, UMIEJĘTNOŚCI I ZACHOWANIA KIEROWCÓW POJAZDÓW O NAPĘDZIE SILNIKOWYM**

Kierowcy wszystkich rodzajów pojazdów o napędzie silnikowym muszą w każdej chwili dysponować wiedzą, umiejętnościami oraz zachowaniami opisanymi w pkt 1 — 9, aby być w stanie:

— rozpoznać zagrożenia w ruchu oraz oceniać ich stopień;

▼B

— posiadać odpowiednią kontrolę nad pojazdem, nie stwarzać sytuacji niebezpiecznych oraz właściwie reagować, gdy sytuacje takie wystąpią,

— postępować zgodnie z przepisami ruchu drogowego, w szczególności z przepisami o bezpieczeństwie ruchu drogowego i utrzymującymi ciągłość ruchu,

— wykrywać wszelkie poważne usterki techniczne pojazdu; szczególne usterki stwarzające zagrożenie w ruchu, oraz usuwać je w odpowiedni sposób,

— uwzględniać wszystkie czynniki wpływające na zachowanie kierowcy (np. alkohol, zmęczenie, słaby wzrok itp.) dla zachowania pełni zdolności do bezpiecznej jazdy;

— dopomagać w zapewnianiu bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg, w szczególności najsłabszych i najbardziej narażonych, przez wykazywanie należytego szacunku dla innych.

Państwa Członkowskie mogą stosować środki właściwe dla zapewnienia, że kierowcy, którzy utracili wiedzę, umiejętności i zdolność zachowań, zgodnie z opisem w pkt od 1 do 9, mogli uzyskać je na nowo i wykorzystywać podczas kierowania pojazdem mechanicznym.

▼B

ZAŁĄCZNIK III

MINIMALNE WYMAGANIA DOTYCZĄCE FIZYCZNEJ I PSYCHICZNEJ ZDOLNOŚCI DO KIEROWANIA POJAZDAMI O NAPĘDZIE SILNIKOWYM

DEFINICJE

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

1.1. Grupa 1:

kierowcy pojazdów kategorii A, A1, A2, AM, B, B1 i BE.

1.2. Grupa 2:

kierowcy pojazdów kategorii C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 i D1E

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

2. Podobnie osoby ubiegające się o prawo jazdy po raz pierwszy lub o przedłużenie okresu ważności prawa jazdy klasyfikuje się do grupy, do której będą należały w chwili wydania lub przedłużenia okresu ważności prawa jazdy.

BADANIA LEKARSKIE

3. Grupa 1:

Osoby ubiegające się o prawo jazdy zobowiązane są do poddania się badaniom lekarskim, w przypadku gdy podczas dopełniania niezbędnych formalności lub w trakcie egzaminów uprawniających do otrzymania prawa jazdy okazuje się, że występuje u nich jedna bądź kilka wad zdrowotnych wymienionych w niniejszym załączniku.

4. Grupa 2:

Osoby ubiegające się o prawo jazdy poddają się badaniom lekarskim przed otrzymaniem prawa jazdy po raz pierwszy, a kierowcy w okresie późniejszym poddają się badaniom zgodnym z krajowym systemem stosowanym w Państwie Członkowskim, w którym znajduje się ich miejsce zamieszkania, przy okazji przedłużania ważności prawa jazdy.

5. Wymagania ustanowione przez Państwa Członkowskie w odniesieniu do wydawania lub przedłużania terminu ważności prawa jazdy mogą być bardziej rygorystyczne niż te wymienione w niniejszym załączniku.

▼M1

WZROK

6. Wszystkie osoby ubiegające się o prawo jazdy poddają się właściwemu badaniu w celu upewnienia się, czy posiadają one odpowiednią ostrość widzenia do kierowania pojazdami o napędzie silnikowym. W przypadku uzasadnionych wątpliwości co do odpowiedniej zdolności widzenia osoby ubiegającej się o prawo jazdy, osoba taka poddaje się badaniu przez właściwy organ medyczny. Podczas takiego badania zwraca się szczególną uwagę na: ostrość widzenia, pole widzenia, widzenie w półmroku, wrażliwość na kontrast i olśnienie, diplopię oraz na inne funkcje wzroku, których upośledzenie może zagrażać bezpiecznemu kierowaniu pojazdami.

Dla kierowców należących do grupy 1 można rozważać wydanie prawa jazdy w „wyjątkowych przypadkach”, gdy nie jest możliwe spełnienie wymogów dotyczących pola widzenia lub ostrości widzenia. W takich przypadkach kierowca powinien się poddać badaniu przez właściwy organ medyczny, aby wykazać, że nie występuje upośledzenie innych funkcji wzroku, w tym wrażliwości na olśnienie, wrażliwości na kontrast i widzenia w półmroku. Kierowca lub osoba ubiegająca się o prawo jazdy powinni również przejść z pozytywnym wynikiem egzamin praktyczny przeprowadzony przez właściwy organ.

▼M1

Grupa 1:

6.1. Osoby ubiegające się o prawo jazdy lub o przedłużenie terminu jego ważności muszą wykazać się obuoczną ostrością widzenia, w razie konieczności przy zastosowaniu soczewek korekcyjnych, wynoszącą przynajmniej 0,5 dla obu oczu naraz.

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

W przypadku wykrycia lub zgłoszenia postępującej wady wzroku prawo jazdy może zostać wydane lub jego okres ważności może zostać przedłużony z zastrzeżeniem, że osoba ubiegająca się o to będzie się poddawać regularnemu badaniu przez właściwy organ medyczny.

6.2. U osób ubiegających się o wydanie prawa jazdy lub o przedłużenie okresu jego ważności, u których występuje całkowita utrata możliwości widzenia na jedno oko, oraz u osób widzących wyłącznie za pomocą jednego oka (np. w przypadku diplopii), ostrość widzenia musi wynosić przynajmniej 0,5, w razie konieczności z zastosowaniem soczewek korekcyjnych. Właściwy organ medyczny musi poświadczyć, że dana osoba widzi tylko na jedno oko od wystarczająco długiego czasu, aby umożliwić dostosowanie, a pole widzenia tego oka spełnia wymóg ustanowiony w pkt 6.1.

6.3. Po niedawnym wystąpieniu diplopii lub utracie możliwości widzenia na jedno oko należy przewidzieć odpowiedni okres adaptacji (na przykład sześciomiesięczny), podczas którego nie wolno kierować pojazdami. Po tym okresie kierowanie pojazdami jest dozwolone wyłącznie po uzyskaniu pozytywnej opinii specjalistów w zakresie okulistyki i kierowania pojazdami.

Grupa 2:

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

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

Nie wydaje się praw jazdy ani nie przedłuża się okresu ich ważności w przypadku osób ubiegających się o nie lub kierowców, u których występuje obniżona wrażliwość na kontrast lub diplopia.

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

▼B

SŁUCH

7. Prawa jazdy można wydawać lub przedłużać okres ich ważności w przypadku osób ubiegających się o nie lub kierowców z grupy 2, z zastrzeżeniem opinii właściwych organów medycznych; podczas badań lekarskich zwraca się szczególną uwagę na zakres kompensacji.

▼B

OSOBY Z DYSFUNKCJĄ NARZĄDU RUCHU

8. Praw jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu ich ważności w przypadku osób ubiegających się o nie i kierowców cierpiących na dolegliwości lub nieprawidłowości w zakresie układu ruchowego, które mogą stanowić zagrożenie w sytuacji kierowania pojazdem o napędzie silnikowym.

Grupa 1:

8.1. Z zastrzeżeniem niektórych ograniczeń prawa jazdy można wydawać osobom ubiegającym się o nie oraz kierowcom niepełnosprawnym pod względem fizycznym po wydaniu opinii przez właściwy organ medyczny. Opinię wydaje się na podstawie oceny danej dolegliwości czy nieprawidłowości oraz, w miarę potrzeby, na podstawie egzaminu praktycznego. Opinia taka musi także wskazywać rodzaj zmian, jakie trzeba przeprowadzić w pojeździe oraz ewentualny przyrząd ortopedyczny dla kierowcy, w zakresie, w jakim egzamin z zakresu umiejętności i zachowania wykazuje, że zastosowanie takiego przyrządu podczas jazdy nie stanowi zagrożenia.

8.2. Prawa jazdy można wydawać oraz przedłużać okres ich ważności w przypadku osób ubiegających się o nie, które cierpią na postępującą dolegliwość, z zastrzeżeniem, że osoba niepełnosprawna poddaje się regularnym badaniom, w celu sprawdzenia, czy jest nadal zdolna do całkowicie bezpiecznego kierowania pojazdem.

W przypadku gdy niepełnosprawność nie ma charakteru postępującego, prawa jazdy można wydawać albo przedłużać okres ich ważności bez przeprowadzania regularnych kontrolnych badań lekarskich.

Grupa 2:

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

CHOROBY UKŁADU SERCOWO-NACZYNIOWEGO

9. Wszelkie choroby, które mogą narażać osobę ubiegającą się o prawo jazdy po raz pierwszy lub kierowcę wnioskującego o przedłużenie okresu ważności prawa jazdy na nagłą niewydolność układu sercowo-naczyniowego, przy której nagłe osłabienie funkcji mózgowych stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego.

Grupa 1:

9.1. Praw jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu ich ważności w przypadku osób ubiegających się o nie czy kierowców z poważną arytmią.

9.2. Prawa jazdy można wydawać lub przedłużać okres ich ważności w przypadku osób ubiegających się o nie czy kierowców ze stymulatorem serca, z zastrzeżeniem opinii upoważnionego lekarza i regularnych kontrolnych badań lekarskich.

9.3. Decyzję o wydaniu lub przedłużeniu okresu ważności prawa jazdy w przypadku osób ubiegających się o nie czy kierowców cierpiących na nieprawidłowe ciśnienie tętnicze krwi podejmuje się na podstawie innych wyników badań, przy ocenie powiązanych komplikacji i zagrożenia, które mogliby stworzyć dla bezpieczeństwa drogowego.

9.4. Ogólnie mówiąc, prawa jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu jego ważności w przypadku osób ubiegających się o nie czy kierowców cierpiących na dusznicę bolesną podczas odpoczynku albo w przypadku emocji. Wydanie prawa jazdy lub przedłużenie okresu jego ważności w przypadku osoby ubiegającej się o nie czy kierowcy cierpiącego na martwicę niedokrwienną mięśnia sercowego podlega opinii upoważnionego lekarza oraz, w razie konieczności, regularnym kontrolnym badaniom lekarskim.

▼B

Grupa 2:

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

▼M1

CUKRZYCA

10. W poniższych punktach ciężka hipoglikemia oznacza, że konieczna jest pomoc innej osoby, a nawracającą hipoglikemię definiuje się jako drugi przypadek ciężkiej hipoglikemii w okresie 12 miesięcy.

Grupa 1:

10.1. Można wydawać prawa jazdy lub przedłużać okres ich ważności w przypadku osób ubiegających się o nie lub kierowców cierpiących na cukrzycę. W przypadku leczenia farmakologicznego, wymagana jest opinia upoważnionego lekarza oraz regularne kontrolne badania lekarskie, właściwe dla każdego przypadku, przy czym okres pomiędzy badaniami nie powinien przekraczać pięciu lat.

10.2. Nie wydaje się praw jazdy ani nie przedłuża się okresu ich ważności w przypadku osób ubiegających się o nie lub kierowców cierpiących na nawracającą hipoglikemię lub mających osłabioną świadomość hipoglikemii. Kierowca cierpiący na cukrzycę powinien wykazać świadomość ryzyka hipoglikemii oraz odpowiednią kontrolę nad przebiegiem choroby.

Grupa 2:

10.3. Można rozważyć wydanie lub przedłużenie okresu ważności prawa jazdy grupy 2 kierowcom cierpiącym na cukrzycę. W przypadku leczenia farmakologicznego, które niesie ze sobą ryzyko wywołania hipoglikemii (tj. stosowania insuliny i niektórych tabletek), powinny obowiązywać następujące kryteria:

— w ciągu ostatnich 12 miesięcy nie wystąpiły przypadki ciężkiej hipoglikemii,

— kierowca ma pełną świadomość hipoglikemii,

— kierowca musi odpowiednio kontrolować przebieg choroby poprzez regularne monitorowanie poziomu glukozy we krwi, przynajmniej dwa razy dziennie oraz w porach dnia związanych z kierowaniem pojazdami,

— kierowca musi wykazać, że rozumie zagrożenia związane z hipoglikemią,

— nie występują inne wykluczające komplikacje związane z cukrzycą.

Ponadto w takich przypadkach prawo jazdy wydaje się z zastrzeżeniem opinii właściwego organu medycznego oraz regularnych kontrolnych badań lekarskich, przeprowadzanych nie rzadziej niż co trzy lata.

10.4. Wystąpienie w porze czuwania epizodu ciężkiej hipoglikemii, nawet niezwiązanego z kierowaniem pojazdem, powinno zostać zgłoszone i prowadzić do ponownej oceny uprawnień do kierowania pojazdami.

▼B

SCHORZENIA NEUROLOGICZNE

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

▼B

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

▼M1

PADACZKA

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

Padaczkę definiuje się jako wystąpienie przynajmniej dwóch napadów padaczkowych w odstępie mniejszym niż pięć lat. Prowokowany napad padaczkowy definiuje się jako napad spowodowany rozpoznawalnym czynnikiem przyczynowym, którego można uniknąć.

Należy odradzać kierowanie pojazdami osobie, u której wystąpił pierwszy lub pojedynczy napad lub utrata przytomności. Wymagane jest specjalistyczne sprawozdanie wskazujące okres, w którym nie wolno kierować pojazdami, oraz wymagania dotyczące dalszej obserwacji lekarskiej.

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

Grupa 1:

12.1. Prawo jazdy cierpiących na padaczkę kierowców należących do grupy 1 podlega przeglądowi do czasu, gdy nie będą mieli napadu przez okres przynajmniej pięciu lat.

W przypadku osoby cierpiącej na padaczkę nie są spełnione kryteria bezwarunkowego przyznania prawa jazdy. Należy powiadomić organ wydający prawo jazdy.

12.2. Prowokowany napad padaczkowy: jeżeli osoba ubiegającą się o prawo jazdy miała prowokowany napad padaczkowy wywołany rozpoznawalnym czynnikiem prowokującym, którego wystąpienie podczas kierowania pojazdem jest mało prawdopodobne, może być ona uznana za zdolną do kierowania pojazdami na zasadzie indywidualnej z zastrzeżeniem przedstawienia opinii neurologicznej (w razie potrzeby ocena powinna uwzględniać inne istotne sekcje załącznika III (np. w przypadku alkoholu lub innego występującego jednocześnie schorzenia)).

12.3. Pierwszy lub pojedynczy nieprowokowany napad: osobę ubiegającą się o prawo jazdy, która miała pierwszy nieprowokowany napad, można uznać za zdolną do kierowania pojazdami po sześciomiesięcznym okresie bez napadów, jeżeli dokonano odpowiedniej oceny medycznej. W przypadku udokumentowanego dobrego rokowania organy krajowe mogą zezwolić kierowcom na wcześniejsze kierowanie pojazdami.

12.4. Inna utrata przytomności: utrata przytomności podlega ocenie z uwzględnieniem ryzyka jej ponownego wystąpienia podczas kierowania pojazdem.

12.5. Padaczka: kierowcy lub osoby ubiegające się o prawo jazdy mogą zostać uznane za zdolne do kierowania pojazdami po upływie jednego roku bez kolejnych napadów.

▼M1

12.6. Napady wyłącznie podczas snu: kierowcy lub osoby ubiegające się o prawo jazdy, które nigdy nie miały napadów poza napadami podczas snu, mogą zostać uznane za zdolne do kierowania pojazdami, pod warunkiem że ustalono obecność tego wzorca objawów w okresie nie krótszym niż wymagany w przypadku padaczki okres bez napadów. Jeżeli występują ataki lub napady w stanie czuwania, prawo jazdy można wydać po upływie rocznego okresu bez kolejnego epizodu (zob. „Padaczka").

12.7. Napady bez zaburzeń świadomości i bez wpływu na zdolność do działania: kierowcy lub osoby ubiegające się o prawo jazdy, które nigdy nie miały napadów poza napadami, co do których wykazano, że nie wpływają na świadomość i nie powodują żadnego upośledzenia czynnościowego, mogą zostać uznane za zdolne do kierowania pojazdami, pod warunkiem że ustalono obecność tego wzorca objawów w okresie nie krótszym niż wymagany w przypadku padaczki okres bez napadów. Jeżeli występują ataki lub napady jakiegokolwiek innego rodzaju, prawo jazdy można wydać po upływie rocznego okresu bez kolejnego epizodu (zob. „Padaczka").

12.8. Napady spowodowane zmianą leku przeciwpadaczkowego lub zmniejszeniem jego dawki pod kontrolą lekarza: pacjentowi można zalecić wstrzymanie się od kierowania pojazdami przez okres trwający od początku okresu odstawiania leku do upływu sześciu miesięcy po zaprzestaniu leczenia. Napady występujące podczas zaleconej przez lekarza zmiany lub odstawienia leku wymagają trzymiesięcznego okresu bez kierowania pojazdami, jeżeli powrócono do uprzednio stosowanej skutecznej terapii.

12.9. Po operacyjnym leczeniu padaczki: zob. „Padaczka".

Grupa 2:

12.10. W przypadku osoby ubiegającej się o prawo jazdy wymagany okres uznaje się za wolny od napadów padaczkowych, jeśli osoba ta nie przyjmowała w tym okresie leków przeciwpadaczkowych. Przeprowadzono odpowiednią obserwację lekarską. W trakcie kompleksowych badań neurologicznych nie stwierdzono patologii mózgu właściwej dla padaczki i nie wykryto aktywności padaczkopodobnej na elektroencefalogramie (EEG). Po ostrej fazie choroby należy przeprowadzić badanie EEG oraz odpowiednią ocenę neurologiczną.

12.11. Prowokowany napad padaczkowy: jeżeli osoba ubiegającą się o prawo jazdy miała prowokowany napad padaczkowy wywołany rozpoznawalnym czynnikiem prowokującym, którego wystąpienie podczas kierowania pojazdem jest mało prawdopodobne, może być ona uznana za zdolną do kierowania pojazdami na zasadzie indywidualnej, z zastrzeżeniem przedstawienia opinii neurologicznej. Po ostrej fazie choroby należy przeprowadzić badanie EEG oraz odpowiednią ocenę neurologiczną.

Osoba, u której stwierdzono strukturalną zmianę śródmózgową i u której występuje zwiększone ryzyko napadów, nie powinna mieć możliwości kierowania pojazdami grupy 2, dopóki ryzyko wystąpienia padaczki nie obniży się do maksymalnie 2 % rocznie. W razie potrzeby ocena powinna uwzględniać inne istotne sekcje załącznika III (np. w przypadku alkoholu).

12.12. Pierwszy lub pojedynczy nieprowokowany napad: osobę ubiegającą się o prawo jazdy, która miała pierwszy nieprowokowany napad, można uznać za zdolną do kierowania pojazdami, jeżeli w okresie pięciu lat, mimo niestosowania leków przeciwpadaczkowych, nie wystąpiły kolejne napady i jeżeli dokonano odpowiedniej oceny neurologicznej. W przypadku udokumentowanego dobrego rokowania organy krajowe mogą zezwolić kierowcom na wcześniejsze kierowanie pojazdami.

12.13. Inna utrata przytomności: utrata przytomności podlega ocenie z uwzględnieniem ryzyka jej ponownego wystąpienia podczas kierowania pojazdem. Ryzyko ponownego wystąpienia nie powinno przekraczać 2 % rocznie.

▼M1

12.14. Padaczka: konieczny jest 10-letni okres bez kolejnych napadów, osiągnięty bez pomocy leków przeciwpadaczkowych. W przypadku udokumentowanego dobrego rokowania organy krajowe mogą zezwolić kierowcom na wcześniejsze kierowanie pojazdami. Dotyczy to także „padaczki wieku młodzieńczego".

Niektóre zaburzenia (np. tętniczo-żylne wady rozwojowe lub krwotok śródmózgowy) zwiększają ryzyko wystąpienia napadów, nawet jeżeli napady jeszcze nie wystąpiły. W takich przypadkach właściwy organ medyczny powinien dokonać oceny; prawo jazdy można wydać, jeżeli ryzyko wystąpienia napadu nie przekracza 2 % rocznie.

▼B

ZABURZENIA PSYCHICZNE

Grupa 1:

13.1. Praw jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu ich ważności w przypadku osób ubiegających się o nie czy kierowców cierpiących na:

— poważne zaburzenia psychiczne, wrodzone lub spowodowane chorobą, urazem albo operacją neurochirurgiczną,

— poważny niedorozwój umysłowy,

— poważne zaburzenia zachowania spowodowane wiekiem; czy też zaburzenia osobowości mające negatywny wpływ na ocenę sytuacji, zachowanie lub zdolności adaptacyjne,

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

Grupa 2:

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

ALKOHOL

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

Grupa 1:

14.1. Praw jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu ich ważności w przypadku osób ubiegających się o nie czy kierowców uzależnionych od alkoholu lub niebędących w stanie powstrzymać się od picia i kierowania pojazdem.

Osoby ubiegające się o prawo jazdy i kierowcy, którzy w przeszłości byli uzależnieni od alkoholu, mogą otrzymać prawo jazdy lub uzyskać przedłużenie okresu jego ważności po udowodnionym okresie abstynencji oraz z zastrzeżeniem opinii upoważnionego lekarza i regularnych kontrolnych badań lekarskich.

Grupa 2:

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

▼B

LEKI I PRODUKTY LECZNICZE

15. Nadużywanie:

Praw jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu ich ważności w przypadku osób ubiegających się o nie czy kierowców uzależnionych od substancji psychotropowych lub regularnie nadużywających takich substancji, niezależnie od kategorii prawa jazdy, o jaką się ubiegają.

Regularne zażywanie:

Grupa 1:

15.1. Praw jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu ich ważności w przypadku osób ubiegających się o nie czy kierowców, którzy regularnie zażywają substancje psychotropowe, w jakiejkolwiek postaci, które mogą obniżać zdolność bezpiecznego kierowania pojazdem, w przypadku gdy wchłaniane ilości mogą niekorzystnie wpływać na jazdę. Przepis niniejszy stosuje się w odniesieniu do wszystkich innych produktów leczniczych czy kombinacji produktów leczniczych, wpływających na zdolność kierowania pojazdem.

Grupa 2:

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

ZABURZENIA FUNKCJI NEREK

Grupa 1:

16.1. Prawa jazdy można wydawać lub przedłużać okres ich ważności w przypadku osób cierpiących na ostrą niewydolność nerek, z zastrzeżeniem opinii upoważnionego lekarza i regularnych kontrolnych badań lekarskich.

Grupa 2:

16.2. Oprócz wyjątkowych przypadków, należycie uzasadnionych na podstawie opinii upoważnionego lekarza oraz z zastrzeżeniem regularnych kontrolnych badań lekarskich praw jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu ich ważności w przypadku osób ubiegających się o nie albo kierowców cierpiących na ostrą i nieodwracalną niewydolność nerek.

PRZEPISY RÓŻNE

Grupa 1:

17.1. Z zastrzeżeniem opinii upoważnionego lekarza oraz, w razie konieczności, regularnych kontrolnych badań lekarskich prawa jazdy można wydawać lub przedłużać okres ich ważności w przypadku osób z przeszczepionym organem albo sztucznym wszczepem, które wpływają na zdolność kierowania pojazdem.

Grupa 2:

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

18. Z zasady przyjmuje się, że w przypadku gdy osoby ubiegające się o prawo jazdy lub kierowcy cierpią na zaburzenie, które nie zostało wymienione w poprzednim ustępie, lecz może być lub skutkować czynnościową niezdolnością wpływającą na bezpieczeństwo za kierownicą, praw jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu ich ważności, o ile do wniosku nie załączono opinii upoważnionego lekarza oraz, w razie konieczności, z zastrzeżeniem regularnych kontrolnych badań lekarskich.

▼B

ZAŁĄCZNIK IV

MINIMALNE STANDARDY OBOWIĄZUJĄCE OSOBY PRZEPROWADZAJĄCE PRAKTYCZNE EGZAMINY Z KIEROWANIA POJAZDEM

1. **Zakres wiedzy i umiejętności obowiązujący egzaminatora przeprowadzającego egzamin praktyczny**

1.1 Osoba uprawniona do dokonywania praktycznej oceny umiejętności kandydata w kierowaniu pojazdem silnikowym musi posiadać wiedzę, umiejętności i orientację w odniesieniu do zagadnień wymienionych w pkt. 1.2 — 1.6.

1.2 Egzaminator musi posiadać wiedzę i umiejętności, których zakres pozwala na ocenę umiejętności kandydata ubiegającego się o uprawnienia kategorii odpowiadającej odbywanemu egzaminowi praktycznemu.

1.3 Wiedza i orientacja w dziedzinie kierowania pojazdem i dokonywania oceny:

— teoria zachowania podczas jazdy;

— dostrzeganie zagrożeń i unikanie wypadków;

— program kursu, na którym opierają się kryteria oceny podczas egzaminu praktycznego;

— wymogi egzaminu praktycznego;

— odpowiednie przepisy z dziedziny ruchu drogowego, w tym odpowiednie prawodawstwo UE i ustawodawstwo krajowe, jak i wytyczne jego interpretacji;

— teoria i techniki dokonywania oceny;

— jazda defensywna.

1.4 Umiejętności dokonywania oceny:

— zdolność dokładnego obserwowania, kontrolowania i oceniania całokształtu zachowań kandydata, a w szczególności:

— poprawne i kompleksowe rozpoznawanie sytuacji niebezpiecznych;

— trafna ocena przyczyn i prawdopodobnych skutków takich sytuacji;

— nabycie wiedzy i umiejętności oraz rozpoznawanie błędów;

— konsekwentne przestrzeganie jednolitych kryteriów oceny;

— szybkie przyswajanie informacji oraz określanie informacji najważniejszych;

— przewidywanie, diagnozowanie potencjalnych problemów oraz opracowywanie strategii rozwiązywania ich;

— sprawne przekazywanie konstruktywnej oceny i komentarzy.

1.5 Własne umiejętności w zakresie kierowania pojazdami:

— Osoba upoważniona do przeprowadzania egzaminu praktycznego na daną kategorię prawa jazdy musi sama prezentować stale wysoki poziom umiejętności w kierowaniu pojazdem danego typu.

▼B

1.6 Jakość obsługi klienta:

— ustalenie, czego kandydat może spodziewać się podczas egzaminu, i przekazanie mu tej informacji;

— jasne wyrażanie się, przy użyciu treści, stylu i języka odpowiednio dobranego do słuchaczy oraz sytuacji, a także odpowiadanie na pytania kandydatów;

— jasne informowanie o wynikach egzaminu wraz z komentarzem;

— odnoszenie się do kandydatów z szacunkiem, bez wyróżniania ani dyskryminowania kogokolwiek.

1.7 Wiedza na temat technicznego wyposażenia pojazdu i mechaniki ruchu:

— wiedza na temat technicznego wyposażenia, np. układu kierowniczego, opon, hamulców, świateł, zwłaszcza w przypadku motocykli i samochodów ciężarowych;

— zasady bezpieczeństwa dotyczące ładunku,

— znajomość mechaniki ruchu pojazdu (prędkość, tarcie, dynamika, energia itp.).

1.8 Kierowanie pojazdem w sposób ekonomiczny pod względem zużycia paliwa oraz przyjazny środowisku.

2. **Warunki ogólne**

2.1. Osoba przeprowadzająca egzamin na prawo jazdy kategorii B:

a) musi posiadać prawo jazdy kategorii B od co najmniej 3 lat;

b) musi mieć ukończone 23 lata;

c) musi uzyskać kwalifikacje podstawowe, o których mowa w pkt. 3 niniejszego załącznika, a następnie odbyć cykl kontroli w zakresie zapewnienia jakości oraz uczestniczyć w szkoleniach okresowych, zgodnie z pkt. 4 niniejszego załącznika;

d) musi posiadać wykształcenie zawodowe pozwalające na uzyskanie co najmniej poziomu 3, zdefiniowanego w decyzji Rady 85/368/EWG z dnia 16 lipca 1985 r. w sprawie porównywalności kwalifikacji wynikających z kształcenia zawodowego między Państwami Członkowskimi Wspólnoty Europejskiej ([1]);

e) nie może równocześnie wykonywać działalności zarobkowej jako instruktor nauki jazdy w szkole nauki jazdy.

2.2. Osoba przeprowadzająca egzamin na prawo jazdy innych kategorii:

a) musi posiadać prawo jazdy odpowiedniej kategorii lub równoważny zakres wiedzy uzyskany dzięki odpowiednim kwalifikacjom zawodowym;

b) musi uzyskać kwalifikacje podstawowe, o których mowa w pkt. 3 niniejszego załącznika, a następnie odbyć cykl kontroli w zakresie zapewnienia jakości oraz uczestniczyć w szkoleniach okresowych, zgodnie z pkt. 4 niniejszego załącznika;

c) musi być wykwalifikowanym egzaminatorem na prawo jazdy kategorii B od co najmniej 3 lat; okres ten może nie być egzekwowany, o ile dany egzaminator jest w stanie wykazać, że:

— od co najmniej pięciu lat kieruje pojazdami danej kategorii, lub;

([1]) Dz.U. L 199 z 31.7.1985, str. 56.

▼B

— jego praktyczne i teoretyczne umiejętności kierowania pojazdami uzyskały ocenę wyższą niż ta, która wymagana jest dla uzyskania prawa jazdy, co czyni tym samym wyżej wspomniany wymóg niepotrzebnym;

d) musi posiadać wykształcenie zawodowe pozwalające na uzyskanie co najmniej poziomu 3, zdefiniowanego w decyzji Rady 85/368/EWG;

e) nie może równocześnie wykonywać działalności zarobkowej jako instruktor nauki jazdy w szkole nauki jazdy.

2.3 *Uprawnienia równoważne*

2.3.1 Państwa Członkowskie mogą upoważnić egzaminatora do przeprowadzania egzaminów praktycznych na kategorie AM, A1, A2 oraz A, jeśli ten zdobył kwalifikacje podstawowe, o których mowa w pkt. 3, w zakresie jednej z wymienionych kategorii.

2.3.2 Państwa Członkowskie mogą upoważnić egzaminatora do przeprowadzania egzaminów praktycznych na kategorie C1, C, D1 oraz D, jeśli ten zdobył kwalifikacje podstawowe, o których mowa w pkt. 3, w zakresie jednej z wymienionych kategorii.

2.3.3 Państwa Członkowskie mogą upoważnić egzaminatora do przeprowadzania egzaminów praktycznych na kategorie BE, C1E, CE, D1E oraz DE, jeśli ten zdobył kwalifikacje podstawowe, o których mowa w pkt. 3, w zakresie jednej z wymienionych kategorii.

3. **Zdobywanie kwalifikacji podstawowych**

3.1 *Szkolenie podstawowe*

3.1.1 Uprawnienia do przeprowadzania egzaminów praktycznych na prawo jazdy mogą być przyznane dopiero po pomyślnym ukończeniu przez kandydata na egzaminatora takiego programu szkoleń, jaki Państwo Członkowskie określi jako wystarczający do uzyskania wiedzy i umiejętności wymienionych w pkt. 1.

3.1.2 Państwa Członkowskie muszą określić, czy zakres danego programu szkoleń pozwoli na uzyskanie uprawnień do przeprowadzania egzaminów praktycznych na jedną kategorię prawa jazdy czy też większą ich liczbę.

3.2. *Egzaminy*

3.2.1 Uprawnienia do przeprowadzania egzaminów praktycznych na prawo jazdy mogą być przyznane dopiero po wykazaniu przez kandydata na egzaminatora, że w stopniu zadowalającym posiada wiedzę, umiejętności, orientację oraz zdolności w zakresie zagadnień wymienionych w pkt. 1.

3.2.2 Państwa Członkowskie kierują przebiegiem egzaminów, które mają należycie –z pedagogicznego punktu widzenia — ocenić wiedzę i umiejętności kandydata określone w pkt. 1, a zwłaszcza w pkt. 1.4. Egzaminy muszą obejmować komponent teoretyczny, jak i praktyczny. W stosownych przypadkach ocena może opierać się na testach komputerowych. Określenie szczegółów co do rodzaju oraz długości jakichkolwiek testów i sprawdzianów wchodzących w skład egzaminów pozostaje w gestii poszczególnych Państw Członkowskich.

3.2.3 Państwa Członkowskie muszą określić, czy zakres danego egzaminu pozwoli na uzyskanie uprawnień do przeprowadzania egzaminów praktycznych na jedną kategorię prawa jazdy czy też większą ich liczbę.

4. **Zapewnienie jakości i szkolenia okresowe**

4.1 *Zapewnienie jakości*

4.1.1 Państwa Członkowskie wdrażają takie procedury kontroli nad zapewnieniem jakości, jakie pozwolą na utrzymanie standardów obowiązujących egzaminatorów.

▼B

4.1.2 Procedury kontroli nad zapewnieniem jakości powinny obejmować nadzór nad egzaminatorami w trakcie pracy, ich dalsze szkolenie oraz przedłużanie ważności uprawnień, ich stały rozwój zawodowy, a także okresowy przegląd wyników przeprowadzonych przez nich egzaminów praktycznych.

4.1.3 Państwa członkowskie muszą zapewnić, aby każdy egzaminator podlegał rocznemu nadzorowi w ramach procedur kontroli nad zapewnieniem jakości, które wymieniono w pkt. 4.1.2. Ponadto państwa członkowskie muszą dopilnować, aby każdy egzaminator poddany był co 5 lat inspekcji w trakcie przeprowadzania egzaminu; łączny czas inspekcji wynosi co najmniej pół dnia, co pozwala na obserwację kilku egzaminów. Po zdiagnozowaniu problemów, należy podjąć działania naprawcze. Osoba sprawująca nadzór musi posiadać stosowne po temu uprawnienia nadane przez państwo członkowskie.

4.1.4 Państwa członkowskie mogą wprowadzić zasadę, że jeśli egzaminator uprawniony do przeprowadzania egzaminów praktycznych na więcej niż jedną kategorię przejdzie nadzór w zakresie egzaminów na jedną kategorię, nie musi być poddawany nadzorowi w innych kategoriach.

4.1.5 Praca egzaminatorów musi być monitorowana i nadzorowana przez organ uprawniony przez państwo członkowskie, tak aby zapewnić właściwy i spójny system oceny.

4.2 *Szkolenie okresowe*

4.2.1 Państwa Członkowskie czuwają nad tym, by zachowanie uprawnień przez osoby przeprowadzające egzaminy praktyczne, bez względu na liczbę kategorii posiadanych uprawnień, wiązało się z odbyciem przez te osoby:

— minimalnego regularnego szkolenia okresowego trwającego w sumie cztery dni w okresie dwóch lat w celu:

— utrzymania i odświeżenia koniecznej wiedzy oraz umiejętności przeprowadzania egzaminów;

— uaktualnienia swojej wiedzy i umiejętności pod kątem wymogów własnego zawodu;

— sprawdzenia, czy egzaminator utrzymuje sprawiedliwe i jednolite kryteria przeprowadzania egzaminów;

— minimalnego szkolenia okresowego trwającego w sumie co najmniej pięć dni w okresie pięciu lat;

— w celu rozwijania i utrzymania koniecznych umiejętności praktycznych w kierowaniu pojazdami.

4.2.2 Państwa Członkowskie stosują właściwe środki, by tym egzaminatorom, którzy w świetle wdrożonego systemu kontroli nad zapewnieniem jakości wykazują poważne niedociągnięcia, zapewnić możliwie szybko odpowiednie szkolenie.

4.2.3 Szkolenia okresowe mogą przyjąć formę wykładu, lekcji, nauczania konwencjonalnego lub wspomaganego elektronicznie, oraz mogą odbywać się indywidualnie lub grupowo. Mogą obejmować przedłużenie ważności uprawnień w stopniu, jaki Państwa Członkowskie uznają za odpowiedni.

4.2.4 Państwa Członkowskie mogą wprowadzić zasadę, że jeśli egzaminator uprawniony do przeprowadzania egzaminów praktycznych na więcej niż jedną kategorię przejdzie szkolenia okresowe w zakresie egzaminów na jedną kategorię, nie musi być poddawany szkoleniom okresowym w innych kategoriach, o ile spełniony jest wymóg określony w pkt. 4.2.5.

4.2.5 Egzaminator, który nie przeprowadzał egzaminów na daną kategorię przez ostatnie 24 miesiące, może uzyskać pozwolenie na przeprowadzanie egzaminów praktycznych na tę kategorię, pod warunkiem że przejdzie odpowiednią weryfikację kwalifikacji. Weryfikacja taka może się odbyć w ramach szkoleń określonych w pkt. 4.2.1.

▼B

5. **Uzyskane prawa**

5.1. W przypadku osób, które uzyskały uprawnienia do przeprowadzania egzaminów praktycznych bezpośrednio przed wejściem w życie niniejszych przepisów, Państwa Członkowskie mogą zezwolić im na dalsze przeprowadzanie egzaminów praktycznych, mimo że nie uzyskały one swoich uprawnień zgodnie z warunkami ogólnymi określonymi w pkt. 2 lub procedurą nabywania kwalifikacji podstawowych określoną w pkt. 3.

5.2. Tacy egzaminatorzy podlegają jednak zwykłym procedurom nadzoru oraz kontroli nad zapewnieniem jakości określonym w pkt. 4.

▼B

ZAŁĄCZNIK V

MINIMALNE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SZKOLENIA I EGZAMINOWANIA KIEROWCÓW W ZAKRESIE KIEROWANIA ZESPOŁEM POJAZDÓW ZDEFINIOWANYM W ART. 4 UST. 4 LIT. B) AKAPIT DRUGI

1. Państwa Członkowskie stosują konieczne środki zmierzające do:

   — zatwierdzenia i nadzorowania szkoleń przewidzianych w art. 7 ust. 1 lit. d) lub

   — zorganizowania egzaminu umiejętności i zachowania na drodze przewidzianego w art. 7 ust. 1 lit. d).

2.1. Czas trwania szkolenia dla kierowców

   — co najmniej 7 godzin.

3. Tematyka szkolenia dla kierowców

   Szkolenie obejmuje swym zakresem wiedzę, umiejętności oraz zachowania opisane w załączniku II pkt. 2 i 7. Szczególną uwagę należy zwrócić na:

   — mechanikę ruchu pojazdów, kryteria bezpieczeństwa, pojazd ciągnący i przyczepę (mechanizm sprzęgający), bezpieczeństwo ładunku oraz urządzenia zabezpieczające;

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

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

   — Zespoły pojazdów użyte do szkolenia należą do tej samej kategorii co uprawnienia, o jakie ubiegają się kandydaci.

4. Czas trwania i tematyka egzaminu umiejętności i zachowania na drodze

Czas trwania egzaminu oraz długość przejechanej drogi muszą pozwalać na ocenę umiejętności i zachowań określonych w pkt 3 niniejszego załącznika.

▼B

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:

   — zatwierdzenia i nadzorowania szkoleń przewidzianych w art. 7 ust. 1 lit. c) lub

   — opracowania egzaminu umiejętności i zachowania na drodze przewidzianego w art. 7 ust. 1 lit. d).

2. Czas trwania szkolenia dla kierowców

   — co najmniej 7 godzin.

3. Tematyka szkolenia dla kierowców

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

   — Każdy uczestnik szkolenia musi wykonać część praktyczną oraz zaprezentować na drogach publicznych własne umiejętności i zachowania;

   — Motocykle użyte do szkolenia należą do tej samej kategorii co uprawnienia, o jakie ubiegają się kandydaci.

4. Czas trwania i tematyka egzaminu umiejętności i zachowania na drodze

Czas trwania egzaminu oraz długość przejechanej drogi muszą pozwalać na ocenę umiejętności i zachowań określonych w ust. 3 niniejszego załącznika.

▼B

ZAŁĄCZNIK VII

Część A

UCHYLONA DYREKTYWA Z KOLEJNYMI ZMIANAMI

(o której mowa w art. 17)

Dyrektywa Rady 91/439/EWG ([1])	(Dz.U. L 237 z 24.8.1991, str. 1)
Dyrektywa Rady 94/72/WE	(Dz.U. L 337 z 24.12.1994, str. 86)
Dyrektywa Rady 96/47/WE	(Dz.U. L 235 z 17.9.1996, str. 1)
Dyrektywa Rady 97/26/WE	(Dz.U. L 150 z 7.6.1997, str. 41)
Dyrektywa Komisji 2000/56/WE	(Dz.U. L 237 z 21.9.2000, str. 45)
Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, tylko art. 10 ust. 2	(Dz.U. L 226 z 10.9.2003, str. 4)
Rozporządzenie (WE) nr 1882/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady, tylko załącznik II, pkt. 24	(Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1)

([1]) Dyrektywa 91/439/EWG została również zmieniona przez następujący akt, który nie został uchylony: Akt Przystąpienia z 1994 r.

Część B

OSTATECZNE TERMINY TRANSPOZYCJI DO PRAWA KRAJOWEGO I ZASTOSOWANIA

(określone w art. 17)

Dyrektywa	Ostateczny termin transpozycji	Data zastosowania:
Dyrektywa 91/439/EWG	1 lipca 1994 r.	1 lipca 1996 r.
Dyrektywa 94/72/WE	—	1 stycznia 1995 r.
Decyzja 96/427/WE	—	16 lipca 1996 r.
Dyrektywa 96/47/WE	1 lipca 1996 r.	1 lipca 1996 r.
Dyrektywa 97/26/WE	1 stycznia 1998 r.	1 stycznia 1998 r.
Dyrektywa 2000/56/WE	30 września 2003 r.	30 września 2003 r., 30 września 2008 r. (załącznik II, pkt 6.2.5) i 30 września 2013 r. (załącznik II pkt 5.2)
Dyrektywa 2003/59/WE	10 września 2006 r.	10 września 2008 r. (transport pasażerski) i 10 września 2009 r. (transport towarowy)

▼B

ZAŁĄCZNIK VIII

TABELA KORELACJI

Dyrektywa 91/439/EWG	Niniejsza dyrektywa
Artykuł 1 ustęp 1 zdanie pierwsze	Artykuł 1 ustęp 1 zdanie pierwsze
Artykuł 1 ustęp 1 zdanie drugie	-
-	Artykuł 1 ustęp 2
Artykuł 1 ustęp 2	Artykuł 2 ustęp 1
-	Artykuł 2 ustęp 2
Artykuł 1 ustęp 3	-
Artykuł 2 ustęp 1	Artykuł 3 ustęp 1 zdanie drugie
Artykuł 2 ustęp 2	Artykuł 3 ustęp 1
	Artykuł 3 ustęp 2
	Artykuł 3 ustęp 3
Artykuł 2 ustęp 3	-
Artykuł 2 ustęp 4	-
Artykuł 3 ustęp 1 akapit pierwszy fraza wprowadzająca	Artykuł 4 ustęp 1 zdanie pierwsze
-	Artykuł 4 ustęp 2 tiret pierwsze
-	Artykuł 4 ustęp 2 tiret drugie
Artykuł 3 ustęp 1 akapit pierwszy tiret pierwsze	Artykuł 4 ustęp 3 tiret pierwsze
Artykuł 3 ustęp 1 akapit pierwszy tiret drugie	Artykuł 4 ustęp 4 litera b) akapit pierwszy
Artykuł 3 ustęp 1 akapit pierwszy tiret trzecie	Artykuł 4 ustęp 4 litera b) akapit drugi
Artykuł 3 ustęp 1 akapit pierwszy tiret czwarte	Artykuł 4 ustęp 4 litera c)
Artykuł 3 ustęp 1 akapit pierwszy tiret piąte	Artykuł 4 ustęp 4 litera f)
Artykuł 3 ustęp 1 akapit pierwszy tiret szóste	Artykuł 4 ustęp 4 litera g)
Artykuł 3 ustęp 1 akapit pierwszy tiret siódme	Artykuł 4 ustęp 4 litera j)
Artykuł 3 ustęp 1 akapit pierwszy tiret ósme	Artykuł 4 ustęp 4 litera k)
Artykuł 3 ustęp 2 akapit pierwszy fraza wprowadzająca	-
Artykuł 3 ustęp 2 akapit pierwszy tiret pierwsze	Artykuł 4 ustęp 3 litera a)
Artykuł 3 ustęp 2 akapit pierwszy tiret drugie	Artykuł 4 ustęp 4 litera a)

▼B

Dyrektywa 91/439/EWG	Niniejsza dyrektywa
Artykuł 3 ustęp 2 akapit pierwszy tiret trzecie	Artykuł 4 ustęp 4 litera d)
Artykuł 3 ustęp 2 akapit pierwszy tiret czwarte	Artykuł 4 ustęp 4 litera e)
Artykuł 3 ustęp 2 akapit pierwszy tiret piąte	Artykuł 4 ustęp 4 litera h)
Artykuł 3 ustęp 2 akapit pierwszy tiret szóste fraza wprowadzająca	Artykuł 4 ustęp 4 litera i)
Artykuł 3 ustęp 2 akapit pierwszy tiret szóste subtiret pierwsze	-
Artykuł 3 ustęp 2 akapit pierwszy tiret drugie subtiret drugie	-
Artykuł 3 ustęp 3 fraza wprowadzająca	-
Artykuł 3 ustęp 3 tiret pierwsze	Artykuł 4 ustęp 1 zdanie trzecie
Artykuł 3 ustęp 3 tiret drugie punkt 1	Artykuł 4 ustęp 3 tiret drugie
Artykuł 3 ustęp 3 tiret drugie punkt 2	-
Artykuł 3 ustęp 3 tiret trzecie	Artykuł 4 ustęp 3 tiret pierwsze
Artykuł 3 ustęp 3 tiret czwarte	Artykuł 4 ustęp 4 tiret pierwsze
Artykuł 3 ustęp 3 tiret piąte	Artykuł 4 ustęp 4 tiret drugie
-	Artykuł 4 ustęp 3
Artykuł 3 ustęp 4	-
Artykuł 3 ustęp 5	-
Artykuł 3 ustęp 6	Artykuł 4 ustęp 5 zdanie pierwsze
-	Artykuł 5 ustęp 5 zdanie drugie
Artykuł 4	Artykuł 5
Artykuł 5 ustęp 1	Artykuł 6 ustęp 1
Artykuł 5 ustęp 1 litera a)	Artykuł 6 ustęp 1 litera a)
Artykuł 5 ustęp 1 litera b)	Artykuł 6 ustęp 1 litera b)
Artykuł 5 ustęp 2 fraza wprowadzająca	Artykuł 6 ustęp 2 fraza wprowadzająca
Artykuł 5 ustęp 2 litera a)	Artykuł 6 ustęp 2 litera a)
Artykuł 5 ustęp 2 litera b)	Artykuł 6 ustęp 2 litera b)

▼B

Dyrektywa 91/439/EWG	Niniejsza dyrektywa
-	Artykuł 6 ustęp 2 litera c)
-	Artykuł 6 ustęp 2 litera d)
-	Artykuł 6 ustęp 2 litera e)
-	Artykuł 6 ustęp 2 litera f)
Artykuł 5 ustęp 3	-
Artykuł 5 ustęp 4	Artykuł 6 ustęp 4
Artykuł 6 ustęp 1 fraza wprowadzająca	Artykuł 4 ustęp 1 zdanie pierwsze
Artykuł 6 ustęp 1 litera a) tiret pierwsze	Artykuł 4 ustęp 3 litera a) tiret trzecie
Artykuł 6 ustęp 1 litera a) tiret drugie	Artykuł 4 ustęp 4 litera a) tiret drugie
Artykuł 6 ustęp 1 litera b) tiret pierwsze	Artykuł 4 ustęp 3 litera b) tiret drugie
	Artykuł 4 ustęp 3 litera c) tiret drugie
Artykuł 6 ustęp 1 litera b) tiret drugie alternatywa pierwsza	Artykuł 4 ustęp 4 litera b) akapit piąty
Artykuł 6 ustęp 1 litera b) tiret drugie alternatywa druga	Artykuł 4 ustęp 4 litera c) tiret drugie
Artykuł 6 ustęp 1 litera b) tiret trzecie alternatywa pierwsza i druga	Artykuł 4 ustęp 4 litera g) tiret drugie
Artykuł 6 ustęp 1 litera b) tiret trzecie alternatywa trzecia i czwarta	Artykuł 4 ustęp 4 litera e) tiret trzecie
Artykuł 6 ustęp 1 litera c) tiret pierwsze alternatywa pierwsza i druga	Artykuł 4 ustęp 4 litera k) tiret drugie
Artykuł 6 ustęp 1 litera c) tiret pierwsze alternatywa trzecie i czwarta	Artykuł 4 ustęp 4 litera i) tiret drugie
Artykuł 6 ustęp 2	Artykuł 4 ustęp 6 akapit pierwszy
-	Artykuł 4 ustęp 6 akapit drugi
Artykuł 6 ustęp 3	Artykuł 4 ustęp 6 akapit trzeci i czwarty
Artykuł 7 ustęp 1 fraza wprowadzająca	Artykuł 7 ustęp 1 fraza wprowadzająca
Artykuł 7 ustęp 1 litera a)	Artykuł 7 ustęp 1 litera a)
-	Artykuł 7 ustęp 1 litera b)
-	Artykuł 7 ustęp 1 litera c)
-	Artykuł 7 ustęp 1 litera d)
Artykuł 7 ustęp 1 litera b)	Artykuł 7 ustęp 1 litera e)

▼B

Dyrektywa 91/439/EWG	Niniejsza dyrektywa
Artykuł 7 ustęp 2	-
Artykuł 7 ustęp 3	-
-	Artykuł 7 ustęp 2
-	Artykuł 7 ustęp 3
Artykuł 7 ustęp 4	Artykuł 7 ustęp 4
Artykuł 7 ustęp 5	Artykuł 7 ustęp 5 litera a)
-	Artykuł 7 ustęp 5 litera b)
-	Artykuł 7 ustęp 5 litera c)
-	Artykuł 7 ustęp 5 litera d)
Artykuł 7a ustęp 1	-
Artykuł 7a ustęp 2	Artykuł 8
Artykuł 7b	Artykuł 9
-	Artykuł 10
Artykuł 8	Artykuł 11
Artykuł 9	Artykuł 12
Artykuł 10	Artykuł 13 ustęp 1
-	Artykuł 13 ustęp 2
Artykuł 11	Artykuł 14
Artykuł 12 ustęp 1	-
Artykuł 12 ustęp 2	-
Artykuł 12 ustęp 3	Artykuł 15
-	Artykuł 16
Artykuł 13	Artykuł 17 akapit pierwszy
-	Artykuł 17 akapit drugi
-	Artykuł 18
Artykuł 14	Artykuł 19
Załącznik I	-
Załącznik Ia	Załącznik I
Załącznik II	Załącznik II
Załącznik III	Załącznik III
-	Załącznik IV
-	Załącznik V
-	Załącznik VI