

23.2.2024

A9-0445/ 001-237

**POPRAWKI 001-237**

Poprawki złożyła Komisja Transportu i Turystyki

**Sprawozdanie**

**Karima Delli**

Prawa jazdy

**A9-0445/2023**

Wniosek dotyczący dyrektywy (COM(2023)0127 – C9-0035/2023 – 2023/0053(COD))

---

**Poprawka 1**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Motyw - 1 (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(-1) Unia zobowiązała się do osiągnięcia wyznaczonego sobie celu „wizji zero” polegającego na tym, by do 2050 r. nie dochodziło do śmiertelnych wypadków drogowych – cel ten potwierdzono w strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności z 2020 r. W 2017 r. na nieformalnym posiedzeniu Rady ds. Transportu w Valletcie uzgodniono, że utrzymująca się na stale wysokim poziomie liczba śmiertelnych ofiar i poważnych urazów w wyniku wypadków drogowych stanowi podstawowy problem społeczny, oraz wydano deklarację, w której wezwano między innymi Komisję, by opracowała wzmocnioną unijną politykę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ramy prawne na dziesięciolecie po 2020 r.,***

*co zapewni mniejszą liczbę zgonów oraz zwiększy ochronę uczestników ruchu drogowego, w szczególności niechronionych, którzy są najczęściej ofiarami.*

## Poprawka 2

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw - 1 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(-1a) Wysiłki podejmowane dotychczas przez organy publiczne skutkowały zmniejszeniem liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych z poziomu 51 400 w 2001 r. do 19 800 w 2021 r. Dane te spadły poniżej unijnego celu ograniczenia o 75 % śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w latach 2001–2020. Ponadto postępy dokonane w kierunku dwukrotnego zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych na drogach dokonane w pierwszej dekadzie uległy później spowolnieniu.*

## Poprawka 3

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(2) Obecne ramy należy zaktualizować, aby dostosować je do nowej ery i uczynić je zrównoważonymi, sprzyjającymi włączeniu społecznemu, inteligentnymi i odpornymi. Powinny one uwzględniać konieczność ograniczenia emisji pochodzących z transportu, cyfryzację, tendencje demograficzne i rozwój technologiczny w celu wzmocnienia konkurencyjności gospodarki europejskiej.

(2) Obecne ramy należy zaktualizować, aby dostosować je do nowej ery i uczynić je zrównoważonymi, sprzyjającymi włączeniu społecznemu, inteligentnymi i odpornymi. Powinny one uwzględniać konieczność ograniczenia emisji pochodzących z transportu *i zużycia energii przez transport, również poprzez większe wykorzystanie pojazdów o napędzie alternatywnym*, cyfryzację,

Ważnymi celami są uproszczenie i cyfryzacja procedur administracyjnych służące wyeliminowaniu pozostałych barier, takich jak obciążenia administracyjne, utrudniających realizację zasady swobodnego przepływu w przypadku kierowców osiedlających się w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie, w którym wydano prawo jazdy. Zharmonizowane ramy standardowego unijnego prawa jazdy powinny obejmować prawa jazdy zarówno fizyczne prawa jazdy, jak i mobilne prawa jazdy, oraz zapewniać ich wzajemne uznawanie, jeżeli zostały prawidłowo wydane zgodnie z niniejszą dyrektywą.

tendencje demograficzne i rozwój technologiczny w celu wzmocnienia konkurencyjności gospodarki europejskiej. Ważnymi celami są uproszczenie i cyfryzacja procedur administracyjnych służące wyeliminowaniu pozostałych barier, takich jak obciążenia administracyjne, utrudniających realizację zasady swobodnego przepływu w przypadku kierowców osiedlających się w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie, w którym wydano prawo jazdy. Zharmonizowane ramy standardowego unijnego prawa jazdy powinny obejmować prawa jazdy zarówno fizyczne prawa jazdy **wszystkich kategorii**, jak i mobilne prawa jazdy, oraz zapewniać ich wzajemne uznawanie, jeżeli zostały prawidłowo wydane zgodnie z niniejszą dyrektywą.

#### Poprawka 4

##### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 3 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(3a) W celu dalszej harmonizacji i uzupełnienia „wspólnotowego wzoru” wzajemne uznawanie praw jazdy wydanych przez państwa członkowskie powinno zostać rozszerzone na prawa jazdy na silnikowe, kołowe lub gąsienicowe pojazdy rolnicze lub leśne mające co najmniej dwie osie, o których mowa w art. 3 pkt 8 rozporządzenia (UE) nr 167/2013.***

#### Poprawka 5

##### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

(4) Należy zapewnić, aby przetwarzanie danych osobowych w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy było zgodne z ramami ochrony danych w Unii, w szczególności z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679<sup>53</sup>.

---

<sup>53</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

*Poprawka*

(4) Należy zapewnić, aby przetwarzanie danych osobowych w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy było zgodne z ramami ochrony danych w Unii, w szczególności z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679<sup>53</sup> **oraz dyrektywą 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>53a</sup>.**

---

<sup>53</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

<sup>53a</sup> **Dyrektywa 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 2002 r. dotycząca przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej (Dz.U. L 201 z 31.7.2002, s. 37).**

## **Poprawka 6**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 5**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(5) Niniejsza dyrektywa ustanawia podstawę prawną dla przechowywania obowiązkowego zbioru danych osobowych w fizycznych prawach jazdy i ich mikroczipach lub kodach QR oraz w mobilnych prawach jazdy w celu zagwarantowania wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej Unii oraz zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. e) i, w stosownych przypadkach, art. 9 ust. 2

*Poprawka*

(5) Niniejsza dyrektywa ustanawia podstawę prawną dla przechowywania obowiązkowego zbioru danych osobowych w fizycznych prawach jazdy i ich mikroczipach lub kodach QR oraz w mobilnych prawach jazdy **do celów udowodnienia i weryfikacji uprawnień osoby do kierowania pojazdem oraz jej tożsamości**, w celu zagwarantowania wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu

lit. g) rozporządzenia (UE) 2016/679. Dane te powinny być ograniczone do tego, co jest niezbędne w celu wykazania uprawnień danej osoby do kierowania pojazdami, identyfikacji tej osoby oraz weryfikacji jej uprawnień do kierowania pojazdami i tożsamości. W niniejszej dyrektywie przewidziano również dodatkowe zabezpieczenia w celu zapewnienia ochrony danych osobowych ujawnionych podczas procesu weryfikacji.

drogowego w całej Unii oraz zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. e) i, w stosownych przypadkach, art. 9 ust. 2 lit. g) rozporządzenia (UE) 2016/679. Dane te powinny być ograniczone do tego, co jest niezbędne w celu wykazania uprawnień danej osoby do kierowania pojazdami, identyfikacji tej osoby oraz weryfikacji jej uprawnień do kierowania pojazdami i tożsamości. W niniejszej dyrektywie przewidziano również dodatkowe zabezpieczenia w celu zapewnienia ochrony danych osobowych ujawnionych podczas procesu weryfikacji.

## Poprawka 7

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

(6) Aby zapewnić jasność prawa i zagwarantować płynne przejście między dyrektywą 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw jazdy<sup>54</sup> a niniejszą dyrektywą, państwa członkowskie powinny mieć możliwość przechowywania dodatkowych danych osobowych w mikroczipie, jeżeli taką możliwość przewiduje prawo krajowe zgodne z rozporządzeniem (UE) 2016/679. Niniejsza dyrektywa nie stanowi jednak podstawy prawnej do umieszczania takich dodatkowych danych.

---

<sup>54</sup> Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (Dz.U. L 403 z 30.12.2006, s. 18).

*Poprawka*

(6) Aby zapewnić jasność prawa i zagwarantować płynne przejście między dyrektywą 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw jazdy a niniejszą dyrektywą, państwa członkowskie powinny mieć możliwość przechowywania dodatkowych danych osobowych w mikroczipie, jeżeli taką możliwość przewiduje prawo krajowe zgodne z rozporządzeniem (UE) 2016/679. ***W każdym razie wszelkie dane zapisane na takim mikroczipie powinny być przechowywane tylko do końca okresu ważności prawa jazdy.*** Niniejsza dyrektywa nie stanowi jednak podstawy prawnej do umieszczania takich dodatkowych danych.

---

<sup>54</sup> Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (Dz.U. L 403 z 30.12.2006, s. 18).

## Poprawka 8

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 8 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(8a) Mobilne prawo jazdy powinno zapewniać najwyższy poziom bezpieczeństwa danych osobowych wykorzystywanych do identyfikacji i uwierzytelniania niezależnie od tego, czy dane te są przechowywane lokalnie, w rozproszonych rejestrach czy przy użyciu rozwiązań opartych na chmurze, i z uwzględnieniem różnych poziomów ryzyka. Chociaż konieczne jest silne uwierzytelnianie użytkownika, wykorzystanie danych biometrycznych do identyfikacji i uwierzytelniania danych osobowych nie powinno być warunkiem wstępnym korzystania z mobilnego prawa jazdy. Dane biometryczne wykorzystywane do celów uwierzytelnienia osoby fizycznej zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679 nie powinny być przechowywane z wykorzystaniem rozwiązań opartych na chmurze bez wyraźnej zgody użytkownika. Korzystanie z danych biometrycznych powinno ograniczać się do konkretnych sytuacji określonych w art. 9 niniejszego rozporządzenia i wymaga środków organizacyjnych oraz środków bezpieczeństwa wspólnych do ryzyka, jakie takie przetwarzanie może stwarzać dla praw i wolności osób fizycznych, oraz musi być zgodne z rozporządzeniem (UE) 2016/679.***

## Poprawka 9

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 10

(10) Transformacja cyfrowa jest jednym z priorytetów Unii. W przypadku transportu drogowego przyczyni się ona do usunięcia pozostałych barier administracyjnych utrudniających swobodny przepływ osób, na przykład związanych z czasem trwania procesu wydawania fizycznych praw jazdy. W związku z tym należy ustanowić odrębną unijną normę dla mobilnych praw jazdy wydawanych w Unii. W celu ułatwienia transformacji cyfrowej mobilne prawa jazdy powinny być wydawane **domyślnie** od dnia [data przyjęcia + 4 lata], bez uszczerbku dla prawa wnioskodawcy do **otrzymania** prawa jazdy w postaci fizycznej lub jednocześnie w **obu postaciach**.

(10) Transformacja cyfrowa jest jednym z priorytetów Unii. W przypadku transportu drogowego przyczyni się ona do usunięcia pozostałych barier administracyjnych utrudniających swobodny przepływ osób, na przykład związanych z czasem trwania procesu wydawania fizycznych praw jazdy. W związku z tym należy ustanowić odrębną unijną normę dla mobilnych praw jazdy wydawanych w Unii. W celu ułatwienia transformacji cyfrowej mobilne prawa jazdy powinny być wydawane **dodatkowo do fizycznych praw jazdy** od dnia [data przyjęcia + 4 lata], bez uszczerbku dla prawa wnioskodawcy do **rezygnacji** z prawa jazdy w postaci fizycznej lub **cyfrowej**. **Wnioskodawca powinien mieć prawo do otrzymania w każdej chwili formatu prawa jazdy, z którego początkowo zrezygnował. Zasadą powinno pozostać podejście uznaniowe, lecz jednocześnie należy zapewnić wnioskodawcom równy dostęp do formatu fizycznego i mobilnego z ekonomicznego i operacyjnego punktu widzenia. Nie należy zatem w żaden sposób zniechęcać do wyboru fizycznego prawa jazdy i w szczególności należy utrzymać możliwość wydania wnioskodawcom fizycznego prawa jazdy, gdy nie mogą lub nie chcą uzyskać mobilnego prawa jazdy. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby fizyczne prawo jazdy było wydawane lub ponownie wydawane bez zbędnej zwłoki i nie później niż w ciągu 2 tygodni od daty wpłynięcia wniosku o jego wydanie.**

## Poprawka 10

Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 11

*Tekst proponowany przez Komisję*

(11) Mobilne prawo jazdy powinno zawierać nie tylko informacje odnotowane na fizycznym prawie jazdy, ale także informacje **pozwalające na** weryfikację autentyczności danych oraz **wskaźnik** jednorazowego użytku. Należy jednak zapewnić, aby nawet w takich przypadkach ilość udostępnianych danych osobowych ograniczała się do tego, co byłoby odnotowane na fizycznym prawie jazdy i co jest ściśle niezbędne na potrzeby weryfikacji autentyczności takich danych. Te dodatkowe dane powinny być różne w przypadku, gdy dana osoba posiada kilka mobilnych praw jazdy, co jest możliwe, o ile są one wydane przez to samo państwo członkowskie.

## **Poprawka 11**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 12**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(12) W kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności przedstawiono wizję istotnej poprawy zrównoważoności mobilności i transportu w UE. Emisje z sektora transportu drogowego obejmują emisje gazów cieplarnianych, zanieczyszczenie powietrza, hałas oraz mikrodrobiny plastiku powstałe w wyniku zużywania opon i dróg. Styl jazdy wywiera wpływ na te emisje i może mieć negatywny wpływ na środowisko i zdrowie ludzi. Dlatego szkolenie w zakresie kierowania pojazdami powinno zapewnić kierowcom wiedzę na temat ograniczania wpływu ich stylu jazdy na emisje, a także przygotować ich do

*Poprawka*

(11) Mobilne prawo jazdy powinno zawierać nie tylko informacje odnotowane na fizycznym prawie jazdy, ale także informacje **umożliwiające** weryfikację autentyczności danych oraz **wskaźnika** jednorazowego użytku. Należy jednak zapewnić, aby nawet w takich przypadkach ilość udostępnianych danych osobowych ograniczała się do tego, co byłoby odnotowane na fizycznym prawie jazdy i co jest ściśle niezbędne na potrzeby weryfikacji autentyczności takich danych, **w szczególności podpisu elektronicznego organu wydającego**. Te dodatkowe dane powinny być różne w przypadku, gdy dana osoba posiada kilka mobilnych praw jazdy, co jest możliwe, o ile są one wydane przez to samo państwo członkowskie.

*Poprawka*

(12) W kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności przedstawiono wizję istotnej poprawy zrównoważoności mobilności i transportu w UE. Emisje z sektora transportu drogowego obejmują emisje gazów cieplarnianych, zanieczyszczenie powietrza, hałas oraz mikrodrobiny plastiku powstałe w wyniku zużywania opon i dróg. **Więcej pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi to klucz do ekologicznej transformacji. W niniejszej dyrektywie należy uwzględnić możliwą dostępność nowych modeli o wyższej masie w kategoriach prawa jazdy B, C lub D.** Styl jazdy wywiera wpływ na



kierowania pojazdami bezemisyjnymi.

te emisje i może mieć negatywny wpływ na środowisko i zdrowie ludzi. Dlatego szkolenie **i egzaminowanie** w zakresie kierowania pojazdami powinno zapewnić kierowcom wiedzę na temat ograniczania wpływu ich stylu jazdy na emisje, **w tym za pomocą ekologicznego stylu jazdy**, a także przygotować ich do kierowania pojazdami bezemisyjnymi **lub niskoemisyjnymi**.

## Poprawka 12

Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 13 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(13a) Różnice krajowe lub regionalne dotyczące kategoryzacji karetek pogotowia i kategorii praw jazdy niezbędnych do prowadzenia takich pojazdów stwarzają ryzyko zakłócenia ruchu transgranicznego lub ruchu w tym samym państwie członkowskim. Karetki pogotowia powinny zatem być traktowane w szczególny sposób na mocy niniejszej dyrektywy. Należy więc zezwolić na prowadzenie karetek pogotowia posiadaczom prawa jazdy kategorii B w całej Unii 2 lata od wydania po raz pierwszy prawa jazdy kategorii B, pod warunkiem że dopuszczalna masa karetki pogotowia nie przekracza 4 250 kg.***

## Poprawka 13

Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 14 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(14a) Indywidualne środki transportu odgrywają kluczową rolę w zaspokajaniu potrzeb w zakresie mobilności milionów***

*obywateli Europy, w szczególności na obszarach wiejskich i w przypadku osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Niemniej jednak w niektórych przypadkach barierą jest przystępność cenowa prawa jazdy. Państwa członkowskie powinny rozważyć rozmieszczenie odpowiedniej infrastruktury na obszarach miejskich, podmiejskich i wiejskich, niezbędnej do zmniejszenia liczby wypadków drogowych i zatorów komunikacyjnych, a także opracowanie ukierunkowanej polityki i programów wsparcia dla osób zagrożonych ubóstwem transportowym.*

## Poprawka 14

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 15

*Tekst proponowany przez Komisję*

(15) Zgodnie z Konwencją ONZ o prawach osób niepełnosprawnych z dnia 13 grudnia 2006 r., której UE jest stroną od 21 stycznia 2011 r., należy przyjąć przepisy szczegółowe, aby ułatwić osobom z niepełnosprawnościami kierowanie pojazdami. W związku z tym, za uprzednią zgodą Komisji, państwa członkowskie powinny mieć możliwość wyłączenia z zakresu stosowania art. 6 niektórych określonych typów pojazdów mechanicznych.

*Poprawka*

(15) Zgodnie z Konwencją ONZ o prawach osób niepełnosprawnych z dnia 13 grudnia 2006 r., której UE jest stroną od 21 stycznia 2011 r., należy przyjąć przepisy szczegółowe, aby ułatwić osobom z niepełnosprawnościami kierowanie pojazdami. ***Ponadto osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, niezależnie od ich zdolności do prowadzenia pojazdu, muszą korzystać ze swoich praw do mobilności, aby zapobiegać ubóstwu transportowemu. Egzekwowanie tych praw do mobilności może obejmować wykorzystanie dostosowanych pojazdów indywidualnych lub transportu zbiorowego, posiadających specjalne cechy lub wyposażenie, oraz odpowiednią infrastrukturę, także na obszarach wiejskich.*** W związku z tym, za uprzednią zgodą Komisji, państwa członkowskie powinny mieć możliwość wyłączenia z zakresu stosowania art. 6 niektórych

określonych typów pojazdów mechanicznych.

## Poprawka 15

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 16

*Tekst proponowany przez Komisję*

(16) Dolne granice wieku dla kandydatów ubiegających się o poszczególne kategorie praw jazdy należy ustalić na poziomie Unii. Niemniej jednak państwa członkowskie powinny mieć prawo do podwyższenia dolnej granicy wieku dla kierowania pewnymi kategoriami pojazdów w celu dalszego zwiększania bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W *wyjątkowych przypadkach* państwa członkowskie powinny mieć prawo do obniżenia dolnej granicy wieku, w celu uwzględnienia uwarunkowań krajowych. W szczególności w celu umożliwienia prowadzenia pojazdów związanych ze strażą pożarną i utrzymaniem porządku publicznego lub projektów pilotażowych związanych z nowymi technologiami pojazdów.

## Poprawka 16

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 16 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(16) Dolne granice wieku dla kandydatów ubiegających się o poszczególne kategorie praw jazdy należy ustalić na poziomie Unii. Niemniej jednak państwa członkowskie powinny mieć prawo do podwyższenia dolnej granicy wieku dla kierowania pewnymi kategoriami pojazdów w celu dalszego zwiększania bezpieczeństwa ruchu drogowego. W *drodze wyjątku* państwa członkowskie powinny mieć prawo do obniżenia dolnej granicy wieku w celu uwzględnienia uwarunkowań krajowych. W szczególności w celu umożliwienia prowadzenia pojazdów związanych ze strażą pożarną, *ochroną ludności* i utrzymaniem porządku publicznego lub projektów pilotażowych związanych z nowymi technologiami pojazdów.

*Poprawka*

*(16a) Aktywna mobilność, która obejmuje poruszanie się pieszo i jazdę na rowerze lub rowerze elektrycznym oraz inne lekkie środki transportu takie jak hulajnogi elektryczne, staje się coraz bardziej popularna ze względu na ekologiczną transformację. Ich użytkownicy częściej*

*wjeżdżają na europejskie drogi i dzielą je z innymi indywidualnymi środkami transportu. Najmłodszy użytkownicy, którzy coraz częściej poruszają się w szczególności na hulajnogach elektrycznych, często jeżdżą na nich bez właściwej znajomości obowiązujących norm, gdyż nie uzyskali jeszcze prawa jazdy żadnej kategorii. Prowadzi to do wzrostu liczby wypadków z udziałem hulajnóg elektrycznych, przy czym głównymi ofiarami są zarówno piesi, jak i użytkownicy hulajnóg elektrycznych. Biorąc pod uwagę ogólne wyzwania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, państwa członkowskie powinny wprowadzić do szkolnych programów nauczania dostosowane do wieku zajęcia z przepisów ruchu drogowego i świadomości ryzyka w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Powinno to zapewnić szeroką i kompleksową wiedzę o środkach bezpieczeństwa, takich jak pasy bezpieczeństwa i kaski, a w szczególności o udziale w ruchu niechronionych uczestników ruchu drogowego, takich jak piesi, rowerzyści lub użytkownicy hulajnóg elektrycznych, oraz bezpieczną interakcją z pojazdami silnikowymi. Państwa członkowskie mogłyby wprowadzić dalsze środki i systemy dla użytkowników pojazdów do mobilności osobistej w celu zmniejszenia liczby wypadków drogowych, poprawy zasad bezpieczeństwa drogowego i zwiększenia świadomości ryzyka.*

## **Poprawka 17**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 16 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(16b) Korzystne dla bezpieczeństwa ruchu drogowego może być połączenie odpowiedniego minimalnego wieku dla uzyskania prawa jazdy w każdej kategorii, które ułatwia zarówno niezależność młodych kierowców w zakresie mobilności, jak i ich terminowy dostęp do zawodowego kierowania pojazdami, z surowszymi warunkami dla początkujących kierowców, dotyczącymi m.in. limitów zawartości alkoholu we krwi.***

## **Poprawka 18**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 16 c (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(16c) Ocenę zdolności kierowcy do bezpiecznego kierowania pojazdem należy przeprowadzać na podstawie konkretnych kryteriów, uwzględniających w szczególności stan zdrowia kierowcy. Decyzje o ograniczeniu, zawieszeniu, cofnięciu lub unieważnieniu prawa jazdy należy podejmować indywidualnie i opierać na obiektywnych wynikach egzaminów i testów. Wszelkie formy dyskryminacji kierowców posiadających prawo jazdy wyłącznie ze względu na wiek powinny być niedopuszczalne.***

## **Poprawka 19**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 16 d (nowy)**

*(16d) Prawo jazdy jest gwarancją swobody przemieszczania się i uczestnictwa w życiu gospodarczym i społecznym, zwłaszcza na obszarach wiejskich i słabiej zurbanizowanych charakteryzujących się ograniczoną siecią transportu publicznego. W szczególności dla osób starszych, samotnych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej lub osób niepełnosprawnych transport indywidualny jest ważnym elementem wspierającym ich niezależne i autonomiczne funkcjonowanie. Ograniczenie prawa do posiadania prawa jazdy powinno wynikać z obiektywnych kryteriów ustalanych indywidualnie i nie powinno pociągać za sobą ryzyka dyskryminacji.*

## Poprawka 20

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 17

(17) Należy wprowadzić system kolejności przyznawania uprawnień (przewidujący konieczność posiadania prawa jazdy kategorii B jako warunku wstępnego umożliwiającego uzyskanie przez wnioskodawcę określonych innych kategorii prawa jazdy) oraz równoważności kategorii. Taki system powinien być *częściowo* wiążący dla wszystkich państw członkowskich, ale należy również przewidzieć możliwość jego stosowania na zasadzie wzajemności między poszczególnymi państwami członkowskimi na ich odpowiednich terytoriach. Państwa członkowskie powinny mieć również możliwość

(17) Należy wprowadzić system kolejności przyznawania uprawnień (przewidujący konieczność posiadania prawa jazdy kategorii B jako warunku wstępnego umożliwiającego uzyskanie przez wnioskodawcę określonych innych kategorii prawa jazdy) oraz równoważności kategorii, **w tym – w stosownych przypadkach – minimalny okres doświadczenia przed uzyskaniem takiej kwalifikowalności.** Taki system powinien być wiążący dla wszystkich państw członkowskich, ale należy również przewidzieć możliwość jego stosowania na zasadzie wzajemności między poszczególnymi państwami członkowskimi

ustanowienia pewnych równoważności ograniczonych wyłącznie do ich własnego terytorium.

na ich odpowiednich terytoriach. Państwa członkowskie powinny mieć również możliwość ustanowienia pewnych równoważności ograniczonych wyłącznie do ich własnego terytorium.

## Poprawka 21

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 19

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

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

#### *Poprawka*

(19) Dowód spełniania minimalnych standardów dotyczących fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania przez kierowców pojazdami używanymi do przewozu osób lub rzeczy powinien być przedstawiany w momencie wydawania prawa jazdy, a później w określonych przedziałach czasowych. Taka regularna kontrola przeprowadzana zgodnie z przepisami krajowymi dotyczącymi zgodności z minimalnymi standardami będzie wspierać swobodny przepływ osób, pozwoli na uniknięcie zakłóceń konkurencji oraz uwzględni w pełniejszy sposób specyficzne obowiązki kierowców takich pojazdów. Państwa członkowskie powinny **wprowadzać obowiązkowe badania lekarskie jako gwarancje** przestrzegania minimalnych standardów dotyczących fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania innymi pojazdami mechanicznymi. W celu zachowania przejrzystości termin takich badań powinien zbiegać się z terminem przedłużenia okresu ważności praw jazdy.

## Poprawka 22

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 19 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(19a) Najnowsze technologie medyczne przyczyniły się do poprawy bezpieczeństwa na drogach. Technologie, które minimalizują lub eliminują ryzyko związane z kierowaniem pojazdem przez osoby z określonymi schorzeniami, zostały wprowadzone na rynek i wdrożone wśród pacjentów. Technologie monitorowania, takie jak systemy ciągłego monitorowania poziomu glukozy dla osób z cukrzycą, pozwalają skutecznie i stale kontrolować ich stan zdrowia, eliminując w ten sposób ryzyko prowadzenia pojazdów związane z ich chorobą. Co więcej, technologie takie jak systemy ciągłego monitorowania poziomu glukozy są obecnie rozwijane i ulepszane w szybkim tempie, co zapewnia ciągłą poprawę kontroli stanu zdrowia, a tym samym zwiększa bezpieczeństwo na drogach.***

**Poprawka 23**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 19 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(19b) Parlament Europejski w rezolucji z dnia 23 listopada 2022 r. w sprawie zapobiegania cukrzycy oraz leczenia i lepszej opieki dla osób z cukrzycą w związku ze Światowym Dniem Cukrzycy<sup>1a</sup> wezwał Komisję, aby przeprowadziła przegląd odpowiednich ram prawnych w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz przepisów dotyczących bezpieczeństwa drogowego, co pozwoli uniknąć dalszej dyskryminacji osób żyjących z cukrzycą.***



## **Poprawka 24**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 20 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(20a) Kursy doszkalające dla doświadczonych kierowców mogą poprawić bezpieczeństwo na drogach poprzez zwiększenie świadomości i wymagania od kierowców zdobycia dodatkowego doświadczenia w zakresie nowych rozwiązań technologicznych, takich jak zaawansowane systemy wspomagania kierowcy, półautomatyczne i zautomatyzowane. W tym celu wykorzystanie symulatorów może być kluczowe dla doskonalenia umiejętności doświadczonych kierowców. Ponadto symulatory jazdy mogą również symulować niekorzystne warunki i scenariusze awaryjne, a tym samym poprawiać zdolność kierowcy do reagowania i podejmowania decyzji w sytuacjach krytycznych.***

## **Poprawka 25**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 20 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(20b) Uczenie się przez całe życie jest niezbędne, aby wiedza doświadczonych kierowców była aktualna, szczególnie w odniesieniu do ekologicznego stylu jazdy, zwiększenia masy pojazdów, ciągłego rozwoju technologicznego zaawansowanych systemów wspierania kierowców i innych zautomatyzowanych***

*systemów, a także alternatywnych sposobów napędzania pojazdów. Państwa członkowskie powinny więc opracować moduły szkoleniowe przeznaczone dla doświadczonych kierowców.*

## Poprawka 26

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 25

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

(25) Komisja powinna być uprawniona do przyjęcia decyzji wskazującej państwa trzecie, które zapewniają bezpieczeństwo ruchu drogowego na poziomie porównywalnym z poziomem zapewnianym w Unii, oraz umożliwiającej posiadaczom praw jazdy wydanych przez te państwa wymianę praw jazdy na podobnych warunkach, jakie obowiązują w przypadku praw jazdy wydawanych w danym państwie członkowskim. Warunki te należy szczegółowo i prawidłowo określić w odniesieniu do wszystkich stosownych kategorii prawa jazdy.

#### *Poprawka*

(25) Komisja powinna być uprawniona do przyjęcia decyzji wskazującej państwa trzecie, które zapewniają bezpieczeństwo ruchu drogowego na poziomie porównywalnym z poziomem zapewnianym w Unii, oraz umożliwiającej posiadaczom praw jazdy wydanych przez te państwa wymianę praw jazdy na podobnych warunkach, jakie obowiązują w przypadku praw jazdy wydawanych w danym państwie członkowskim. ***Komisja powinna wobec tego mieć możliwość oceny, czy państwo trzecie prowadzi szkolenie kierowców zawodowych, stosuje zasady certyfikacji i procedury egzaminacyjne, które są w pełni lub częściowo porównywalne z poziomem w Unii, aby ostatecznie wydać certyfikat porównywalny z certyfikatem kompetencji zawodowych. Mogłoby to umożliwić posiadaczom certyfikatów z państw trzecich ich wymianę na europejski certyfikat kompetencji zawodowych, pod warunkiem że odbędą dodatkowe szkolenie z kompetencji. Certyfikat taki mógłby, obok prawa jazdy, być drugim obowiązkowym wymogiem dla zawodowych kierowców, aby mogli realizować przewozy dla przedsiębiorstwa transportowego z siedzibą w Unii.*** Warunki te należy szczegółowo i prawidłowo określić w odniesieniu do

wszystkich stosownych kategorii prawa jazdy.

## Poprawka 27

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 28

*Tekst proponowany przez Komisję*

(28) Aby zwiększyć bezpieczeństwo ruchu drogowego, w przypadku **określonych kategorii** prawa jazdy należy wprowadzić ogólnounijny model jazdy w towarzystwie innego kierowcy. Zasady regulujące działanie takiego modelu powinny przewidywać możliwość uzyskania prawa jazdy na określone kategorie pojazdów przed osiągnięciem przez wnioskodawcę wymaganej dolnej granicy wieku. Warunkiem korzystania z takich praw jazdy powinno być jednak prowadzenie pojazdu w towarzystwie doświadczonego kierowcy. W takich sytuacjach przez wzgląd na bezpieczeństwo ruchu drogowego państwa członkowskie powinny mieć możliwość określenia bardziej rygorystycznych warunków i zasad obowiązujących na ich terytorium w odniesieniu do wydanych przez nie praw jazdy.

## Poprawka 28

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 29

*Tekst proponowany przez Komisję*

(29) Model jazdy w towarzystwie innego kierowcy powinien skutkować większą dostępnością i atrakcyjnością zawodu kierowcy samochodów ciężarowych dla przedstawicieli młodszego pokolenia – bez

*Poprawka*

(28) Aby zwiększyć bezpieczeństwo ruchu drogowego, w przypadku **kategorii B, C i C1** prawa jazdy należy wprowadzić ogólnounijny model jazdy w towarzystwie innego kierowcy. Zasady regulujące działanie takiego modelu powinny przewidywać możliwość uzyskania prawa jazdy na określone kategorie pojazdów przed osiągnięciem przez wnioskodawcę wymaganej dolnej granicy wieku. Warunkiem korzystania z takich praw jazdy powinno być jednak prowadzenie pojazdu w towarzystwie doświadczonego kierowcy. W takich sytuacjach przez wzgląd na bezpieczeństwo ruchu drogowego państwa członkowskie powinny mieć możliwość określenia bardziej rygorystycznych warunków i zasad obowiązujących na ich terytorium w odniesieniu do wydanych przez nie praw jazdy.

*Poprawka*

(29) Model jazdy w towarzystwie innego kierowcy powinien skutkować większą dostępnością i atrakcyjnością zawodu kierowcy samochodów ciężarowych dla przedstawicieli młodszego pokolenia – bez

uszczerbku dla ogólnego celu tego systemu, jakim jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego – i tym samym przyczynić się do zwiększenia szans na zatrudnienie takich osób i ograniczenia niedoborów kierowców w Unii. Model ten powinien zatem obejmować prawa jazdy kategorii C i potrzebne do ich uzyskania prawa jazdy kategorii B.

uszczerbku dla ogólnego celu tego systemu, jakim jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego – i tym samym przyczynić się do zwiększenia szans na zatrudnienie takich osób i ograniczenia niedoborów kierowców w Unii. Model ten powinien zatem obejmować prawa jazdy kategorii C i **CI oraz** potrzebne do ich uzyskania prawa jazdy kategorii B.

## Poprawka 29

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 29 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(29a) Należy zachęcać do partnerstwa między szkołami zawodowymi a firmami transportowymi i logistycznymi, w tym poprzez specjalne wsparcie z budżetu Unii i wykorzystanie środków przeznaczonych na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2015/413<sup>1a</sup>, w celu rozwiązania problemu niedoboru kierowców zawodowych w Unii. Partnerstwo takie powinno oferować przyszłym kierowcom zawodowym możliwość lepszego zapoznania się z korzyściami i wyzwaniem związanymi z tym zawodem, doskonalenia umiejętności operacyjnych i organizacyjnych oraz zdobywania doświadczenia przy wykorzystaniu zaawansowanych technologii i technik. Forma tego wsparcia mogłaby obejmować m.in. dofinansowanie unijne do uzyskania określonych kwalifikacji, takich jak certyfikat kompetencji zawodowych czy dedykowane szkolenia dla przyszłych kierowców.***

---

<sup>1a</sup> Dz.U. L 68 z 13.3.2015, s. 9. Europejski

## Poprawka 30

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 30

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

(30) Należy zapewnić, aby kierowcy, którzy dopiero co uzyskali prawo jazdy w danej kategorii, nie zagrażali bezpieczeństwu ruchu drogowego z powodu braku doświadczenia. W odniesieniu do takich początkujących kierowców należy ustanowić dwuletni okres próbny, w **trakcie którego będą oni** podlegać bardziej rygorystycznym ogólnounijnym zasadom i karom za ich **złamanie** w wyniku jazdy pod wpływem alkoholu. Kary za takie zachowanie muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające oraz niedyskryminujące i powinny być na tyle dotkliwe, aby w jak największym stopniu przyczyniały się do osiągnięcia unijnych celów średnio- i długoterminowych polegających na obniżeniu o połowę przypadków zgonów i poważnych urazów, a następnie ich niemal całkowitemu wyeliminowaniu. Jeżeli chodzi o wszelkie inne ograniczenia dotyczące początkujących kierowców, państwa członkowskie powinny móc swobodnie stosować dodatkowe zasady na swoim terytorium.

#### *Poprawka*

(30) Należy zapewnić, aby kierowcy, którzy dopiero co uzyskali prawo jazdy w danej kategorii, nie zagrażali bezpieczeństwu ruchu drogowego z powodu braku doświadczenia. W odniesieniu do takich początkujących kierowców należy **zasadniczo** ustanowić **co najmniej** dwuletni okres próbny. **Jeśli początkujący kierowca posiada już ważne prawo jazdy innej kategorii, okres próbny powinien obejmować jedynie pozostałą część okresu próbnego istniejącego prawa jazdy, ale nie powinien być krótszy niż 6 miesięcy.** W tym okresie kierowcy powinni podlegać bardziej rygorystycznym ogólnounijnym zasadom i karom **w całej Unii** za ich **łamanie, na przykład** w wyniku jazdy pod wpływem **alkoholu lub środków odurzających, przekroczenia dopuszczalnej prędkości, korzystania z niedozwolonych pojazdów, niestosowania urządzeń bezpieczeństwa lub prowadzenia pojazdu bez ważnego prawa jazdy.** **Organy ścigania mogą mieć potrzebę ustanowienia technicznego progu zerowej tolerancji dla prowadzenia skutecznych pomiarów, który to próg nie powinien być wyższy niż 0,2 g/mL, co pozwala uwzględnić przypadkowe narażenie na działanie** alkoholu. Kary za takie zachowanie muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające oraz niedyskryminujące i powinny być na tyle

dotkliwe, aby w jak największym stopniu przyczyniały się do osiągnięcia unijnych celów średnio- i długoterminowych polegających na obniżeniu o połowę przypadków zgonów i poważnych urazów, a następnie ich niemal całkowitym wyeliminowaniu. Jeżeli chodzi o wszelkie inne ograniczenia dotyczące początkujących kierowców, państwa członkowskie powinny móc swobodnie stosować dodatkowe zasady na swoim terytorium.

## Poprawka 31

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 31

*Tekst proponowany przez Komisję*

(31) Powinny zostać określone minimalne standardy dotyczące dostępu do zawodu egzaminatora oraz wymaganych szkoleń dla egzaminatorów w celu zwiększenia ich wiedzy i umiejętności, a przez to zapewnienia bardziej obiektywnej oceny kandydatów ubiegających się o prawo jazdy i osiągnięcia większej harmonizacji w zakresie egzaminów na prawo jazdy. Komisja powinna ponadto być uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zmieniających takie minimalne standardy i dostosowujących je do wszelkich technicznych, operacyjnych lub naukowych zmian mających miejsce w tej dziedzinie, gdy zachodzi taka konieczność.

## Poprawka 32

*Poprawka*

(31) Powinny zostać określone minimalne standardy dotyczące dostępu do zawodu egzaminatora oraz wymaganych szkoleń dla egzaminatorów w celu zwiększenia ich wiedzy i umiejętności, **w tym szkoleń z dostrzegania zagrożeń**, a przez to zapewnienia bardziej obiektywnej oceny kandydatów ubiegających się o prawo jazdy i osiągnięcia większej harmonizacji w zakresie egzaminów na prawo jazdy. Komisja powinna ponadto być uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zmieniających takie minimalne standardy i dostosowujących je do wszelkich technicznych, operacyjnych lub naukowych zmian mających miejsce w tej dziedzinie, **w tym nowych zaawansowanych systemów wspierania kierowców**, gdy zachodzi taka konieczność.

## Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 32

*Tekst proponowany przez Komisję*

(32) Należy zdefiniować pojęcie „miejsca stałego zamieszkania” w sposób umożliwiający rozwiązanie problemów, które pojawiają się, gdy ustalenie miejsca stałego zamieszkania na podstawie więzi zawodowych lub więzi rodzinnych jest niemożliwe. Należy również umożliwić kandydatom podchodzenie do egzaminów teoretycznych lub egzaminów praktycznych w państwie członkowskim ich obywatelstwa w sytuacjach, w których państwo członkowskie ich miejsca stałego zamieszkania nie zapewnia możliwości podchodzenia to takich egzaminów w języku urzędowym państwa członkowskiego, którego kandydat jest obywatelem. **Należy** określić przepisy szczegółowe dotyczące dyplomatów i ich rodzin, jeżeli ze względu na pełnioną misję osoby te muszą przez długi okres mieszkać za granicą.

## Poprawka 33

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 35 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(32) Należy zdefiniować pojęcie „miejsca stałego zamieszkania” w sposób umożliwiający rozwiązanie problemów, które pojawiają się, gdy ustalenie miejsca stałego zamieszkania na podstawie więzi zawodowych lub więzi rodzinnych jest niemożliwe. Należy również umożliwić kandydatom podchodzenie do egzaminów teoretycznych lub egzaminów praktycznych w państwie członkowskim ich obywatelstwa w sytuacjach, w których państwo członkowskie ich miejsca stałego zamieszkania nie zapewnia możliwości podchodzenia to takich egzaminów w języku urzędowym państwa członkowskiego, którego kandydat jest obywatelem. **Można** określić przepisy szczegółowe dotyczące dyplomatów i ich rodzin, jeżeli ze względu na pełnioną misję osoby te muszą przez długi okres mieszkać za granicą, **pod warunkiem że nie wiąże się to z dodatkowymi zagrożeniami dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.**

*Poprawka*

**(35a) W trakcie przygotowań do przeglądu niniejszej dyrektywy Komisja powinna określić i przeprowadzić dogłębną ocenę skutków dotyczącą ewentualnych konkretnych środków służących jej dalszej poprawie, takich jak wprowadzenie we wszystkich państwach członkowskich systemów punktów karnych oraz skutecznych mechanizmów wzajemnego**

*uznawania i interoperacyjności na rzecz lepszego transgranicznego egzekwowania przepisów.*

## **Poprawka 34**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 35 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(35b) Państwa członkowskie powinny również udostępniać dane na temat swoich najlepszych praktyk w zakresie środków bezpieczeństwa ruchu drogowego i szkoleń w zakresie świadomości ryzyka, w szczególności w odniesieniu do początkujących kierowców i w ramach kształcenia przez całe życie, korzystania z systemu wsparcia w podziale na grupy wiekowe poprzez interwencje oparte na informacji zwrotnej z dowodem uczestnictwa i zaleceniami przekazanymi przez instruktora jazdy, psychologa ruchu drogowego lub egzaminatora jazdy, a także środków mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego wśród niechronionych użytkowników dróg.*

## **Poprawka 35**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 37**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(37) W kontekście postępującej cyfryzacji i automatyzacji oraz coraz bardziej surowych wymogów w zakresie redukcji emisji pochodzących z transportu drogowego, jak również stałego postępu technologicznego w sektorze pojazdów mechanicznych, należy zadbać o to, aby

(37) W kontekście postępującej cyfryzacji i automatyzacji oraz coraz bardziej surowych wymogów w zakresie redukcji emisji pochodzących z transportu drogowego, jak również stałego postępu technologicznego w sektorze pojazdów mechanicznych, należy zadbać o to, aby



wszyscy kierowcy posiadali aktualną wiedzę na temat kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego i zrównoważonego rozwoju. **Propagowanie uczenia się** przez całe życie może mieć kluczowe znaczenie w kontekście zapewnienia, aby doświadczeni kierowcy na bieżąco aktualizowali swoje umiejętności, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo ruchu drogowego, nowe technologie, ekologiczny styl jazdy, który przyczynia się do zwiększenia efektywności paliwowej i redukcji emisji, oraz lepsze dostosowywanie prędkości.

wszyscy kierowcy posiadali aktualną wiedzę na temat **nowych technologii**, kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego i zrównoważonego rozwoju. **Państwa członkowskie powinny dążyć do propagowania szkolenia** przez całe życie kierowców i zachęcać do uczestnictwa w kursach bezpiecznej jazdy, w tym poprzez interwencje oparte na informacji zwrotnej wraz z dowodem uczestnictwa i zaleceniami przekazanymi przez instruktora jazdy, psychologa ruchu drogowego lub egzaminatora jazdy, co może przyczynić się do większej mobilności sprzyjającej włączeniu. Może mieć to kluczowe znaczenie w kontekście zapewnienia, aby doświadczeni kierowcy na bieżąco aktualizowali swoje umiejętności, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo ruchu drogowego, nowe technologie, ekologiczny styl jazdy, który przyczynia się do zwiększenia efektywności paliwowej i redukcji emisji, oraz lepsze dostosowywanie prędkości.

### Poprawka 36

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – ustęp 1 – litera d

*Tekst proponowany przez Komisję*

d) określonych aspektów mających zastosowanie do początkujących kierowców.

*Poprawka*

d) określonych aspektów mających zastosowanie **między innymi** do początkujących kierowców.

### Poprawka 37

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. **Niniejsza dyrektywa nie ma**

*Poprawka*

2. **Bez uszczerbku dla prawa państw**

*zastosowania do pojazdów mechanicznych poruszających się na kołach lub gąsienicach, mających co najmniej dwie osie, których główną funkcję stanowi siła ciągnąca i które są specjalnie zaprojektowane do ciągnięcia, pchania lub przenoszenia pewnych narzędzi, maszyn lub przyczep używanych w związku z czynnościami rolniczymi i leśnymi lub do manewrowania takimi narzędziami, maszynami lub przyczepami, i których używanie do przewozu drogowego osób lub rzeczy lub do ciągnięcia po drodze pojazdów używanych do przewozu osób lub rzeczy jest tylko funkcją drugorzędną.*

*członkowskich do dodania krajowych kategorii do praw jazdy, które wydają zgodnie z załącznikiem I, niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do samobieżnych maszyn mobilnych objętych zakresem dyrektywy 2006/42/WE, zaprojektowanych lub wykonanych do prowadzenia prac, takich jak maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego zdefiniowane w [rozporządzeniu w sprawie homologacji i nadzoru rynku maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego poruszających się po drogach publicznych oraz zmieniającego rozporządzenie (2023/0090(COD))].*

### **Poprawka 38**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

1) „prawo jazdy” oznacza **dokument – w postaci fizycznej lub cyfrowej lub w obu postaciach** – potwierdzający uprawnienia do kierowania pojazdami mechanicznymi i określający warunki, według których jego posiadacz jest uprawniony do kierowania pojazdem;

### **Poprawka 39**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 11 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**11a) „karetka pogotowia” oznacza pojazd kategorii M przeznaczony do transportu chorych lub rannych, posiadający do tego celu specjalne wyposażenie, zgodnie z „Kryteriami kwalifikowania pojazdów do**

*kategori*”, „Pojazdy specjalnego przeznaczenia” w części A pkt 5.3 załącznika I do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858<sup>1a</sup>;

---

*<sup>1a</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).*

#### **Poprawka 40**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 11 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*11b) „samochód kempingowy” oznacza pojazd kategorii M z przedziałem mieszkalnym, w którym znajdują się siedzenia i stół, oddzielne lub składane miejsca do spania, urządzenia kuchenne, a także szafki i schowki, z których wszystkie są trwale zamocowane w przedziale mieszkalnym, jak określono w „Kryteriach kwalifikowania pojazdów do kategorii”, „Pojazdy specjalnego przeznaczenia” w załączniku I część A pkt 5.1 do rozporządzenia (UE) 2018/858;*

#### **Poprawka 41**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 11 c (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**11c) „pojazd napędzany paliwem alternatywnym”<sup>1a</sup> oznacza pojazd silnikowy napędzany w całości lub częściowo paliwem alternatywnym, który uzyskał homologację na mocy rozporządzenia (UE) 2018/858;**

## **Poprawka 42**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 11 d (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**11d) „paliwa alternatywne” oznaczają paliwa lub źródła energii, które służą, przynajmniej częściowo, jako substytut dla pochodzących z surowej ropy naftowej źródeł energii w transporcie i które mogą potencjalnie przyczynić się do dekarbonizacji transportu i poprawy ekologiczności sektora transportu, obejmujące:**

- a) energię elektryczną zużytą we wszystkich rodzajach pojazdów elektrycznych;**
- b) wodoru;**
- c) gaz ziemny, w tym biometan, w postaci gazowej (sprężony gaz ziemny - CNG) i w postaci ciekłej (skroplony gaz ziemny – LNG);**
- d) gaz płynny (LPG);**
- e) energię mechaniczną z przechowywania paliwa na pokładzie/ze źródeł pokładowych, w tym ciepło odpadowe,**
- f) każde inne „paliwo neutralne pod względem emisji CO<sub>2</sub>”, które oznacza wszystkie paliwa zdefiniowane w dyrektywie (UE) 2018/2001, w przypadku**

*których można przyjąć, że emisje z używanego paliwa (eu) wynoszą zero netto, co oznacza na przykład, że ekwiwalent CO<sub>2</sub> węgla zawartego w składzie chemicznym używanego paliwa (eu) jest pochodzenia biogenicznego i/lub wychwycono go, a zatem nie pozwolono na jego emisję do atmosfery w postaci CO<sub>2</sub>, albo wychwycono go z powietrza, w tym:*

*(i) paliwo odnawialne lub syntetyczne, w tym biopaliwo, biogaz, paliwo z biomasy, odnawialne płynne i gazowe paliwo transportowe pochodzenia niebiologicznego (RFNBO) lub paliwo pochodzące z recyklingu paliw węglowych (RCF);*

*(ii) inne paliwa niewymienione w dyrektywie (UE) 2018/2001 mogą podchodzić pod definicję paliwa neutralnego pod względem emisji CO<sub>2</sub>, o ile spełniają te kryteria oraz kryteria zrównoważonego rozwoju zawarte w tej dyrektywie i powiązanych aktach delegowanych; oraz*

*(iii) mieszaninę dwóch lub większej liczby paliw neutralnych pod względem emisji CO<sub>2</sub> uznaje się za paliwo neutralne pod względem emisji CO<sub>2</sub>;*

#### **Poprawka 43**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 11 e (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*11e) „ciągnik” oznacza ciągnik zgodnie z definicją w art. 3 pkt 8 rozporządzenia (UE) 167/2013;*

#### **Poprawka 44**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 3 – ustęp 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

4. W terminie do [data przyjęcia + 4 lata] państwa członkowskie zapewnią, aby domyślnie wydawano **wyłącznie** mobilne **prawa** jazdy. Do tego czasu państwa członkowskie mają możliwość decydowania odnośnie do kwestii wydawania mobilnych praw jazdy.

*Poprawka*

4. W terminie do ... [data przyjęcia + 4 lata] państwa członkowskie zapewnią, aby **wnioskodawcom** domyślnie wydawano **zarówno** mobilne, **jak i fizyczne prawo** jazdy. Do tego czasu państwa członkowskie mają możliwość decydowania odnośnie do kwestii wydawania mobilnych praw jazdy.

**Poprawka 45**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 3 – ustęp 5**

*Tekst proponowany przez Komisję*

5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 4, na **życzenie wnioskodawcy, państwa członkowskie zapewniają możliwość wydania fizycznego** prawa jazdy **zamiast mobilnego prawa jazdy lub łącznie z mobilnym prawem jazdy.**

*Poprawka*

5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 4 **państwa członkowskie zapewniają wnioskodawcom na ich wniosek prawo do zrzeczenia się fizycznego lub cyfrowego** prawa jazdy. **Państwa członkowskie ułatwiają wnioskodawcom składanie takich wniosków i nie starają się wywierać na nich żadnego wpływu.**

**Poprawka 46**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 3 – ustęp 5 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**5a. Na zasadzie odstępstwa od ust. 5 państwa członkowskie przyznają wnioskodawcom, którzy zrezygnowali z jednego z formatów prawa jazdy, o których mowa w ust. 4, prawo do wnioskowania o wydanie lub ponowne**

*wydanie formatu, z którego zrezygnowali. Wydanie lub ponowne wydanie formatu, z którego wnioskodawca zrezygnował, następuje bez zbędnej zwłoki i nie później niż 2 tygodnie od daty złożenia wniosku przez wnioskodawcę.*

## **Poprawka 47**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 4 – ustęp 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

4. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 19 stycznia **2030** r., wszystkie fizyczne prawa jazdy wydawane lub znajdujące się w obiegu spełniały wszystkie wymogi niniejszej dyrektywy.

*Poprawka*

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

## **Poprawka 48**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 4 – ustęp 5 – akapit 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie mogą zdecydować o wprowadzeniu nośnika danych (mikroczipa) jako elementu fizycznego prawa jazdy. W przypadku gdy państwo członkowskie decyduje się na zastosowanie mikroczipa jako elementu krajowego fizycznego prawa jazdy, wówczas może również zdecydować o przechowywaniu na mikroczipie danych dodatkowych względem danych określonych w załączniku I część D, jeżeli taką możliwość przewidziano w jego przepisach krajowych dotyczących praw jazdy.

*Poprawka*

Państwa członkowskie mogą zdecydować o wprowadzeniu nośnika danych (mikroczipa) jako elementu fizycznego prawa jazdy. W przypadku gdy państwo członkowskie decyduje się na zastosowanie mikroczipa jako elementu krajowego fizycznego prawa jazdy, wówczas może również zdecydować o przechowywaniu na mikroczipie danych dodatkowych względem danych określonych w załączniku I część D, jeżeli taką możliwość przewidziano w jego przepisach krajowych dotyczących praw jazdy. ***Okres zatrzymywania danych osobowych przechowywanych w mikroczipie jest w miarę możliwości***

*dostosowany do ważności prawa jazdy.*

## Poprawka 49

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

Aplikacje te muszą się opierać na europejskich portfelach tożsamości cyfrowej wydawanych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014<sup>62</sup>.

---

<sup>62</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie identyfikacji elektronicznej i usług zaufania w odniesieniu do transakcji elektronicznych na rynku wewnętrznym, Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 73.

## Poprawka 50

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 5 – ustęp 3 – akapit 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

## Poprawka 51

*Poprawka*

Aplikacje te muszą się opierać na europejskich portfelach tożsamości cyfrowej wydawanych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014<sup>62</sup> *i należy zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa tych aplikacji.*

---

<sup>62</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie identyfikacji elektronicznej i usług zaufania w odniesieniu do transakcji elektronicznych na rynku wewnętrznym, Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 73.

*Poprawka*

Państwa członkowskie zapewniają, aby te aplikacje elektroniczne nie zawierały danych wykraczających poza dane, o których mowa w załączniku I część D.



**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 5 – ustęp 4 – akapit 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

Państwa członkowskie zapewniają, aby dane osobowe niezbędne do weryfikacji uprawnień do kierowania pojazdami posiadanych przez posiadacza mobilnego prawa jazdy nie były zatrzymywane przez sprawdzającego, a organ wydający prawo jazdy przetwarzał informacje otrzymane w drodze powiadomienia wyłącznie do celów odpowiedzi na żądanie weryfikacji. ***Przetwarzanie danych osobowych odbywa się zgodnie z rozporządzeniami (UE) 2016/679 i (UE) 2018/1725 oraz, w stosownych przypadkach, z dyrektywą 2002/58/WE, z poszanowaniem zasad minimalizacji danych, ograniczenia celu, uwzględniania ochrony danych w fazie projektowania oraz domyślnej ochrony danych, szczególnie w odniesieniu do środków technicznych.***

**Poprawka 52**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 5 – ustęp 5**

*Tekst proponowany przez Komisję*

5. Państwa członkowskie przekazują Komisji wykaz odpowiednich systemów krajowych uprawnionych do przekazywania danych ***i wskaźników*** na potrzeby mobilnych praw jazdy. Komisja podaje do wiadomości publicznej wykaz takich krajowych systemów państw członkowskich w elektronicznie podpisanej lub opatrzonej pieczęcią elektroniczną postaci dostosowanej do automatycznego przetwarzania, używając w tym celu zabezpieczonego kanału komunikacji.

*Poprawka*

5. Państwa członkowskie przekazują Komisji wykaz odpowiednich systemów krajowych uprawnionych do przekazywania danych na potrzeby mobilnych praw jazdy. Komisja podaje do wiadomości publicznej wykaz takich krajowych systemów państw członkowskich w elektronicznie podpisanej lub opatrzonej pieczęcią elektroniczną postaci dostosowanej do automatycznego przetwarzania, używając w tym celu zabezpieczonego kanału komunikacji.

## Poprawka 53

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 5 – ustęp 7

*Tekst proponowany przez Komisję*

7. Do [data przyjęcia + 18 miesięcy] Komisja przyjmie akty wykonawcze określające szczegółowe przepisy dotyczące interoperacyjności, bezpieczeństwa i testowania mobilnych praw jazdy, w tym elementów weryfikacji i interfejsu z systemami krajowymi. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22 ust. 2.

*Poprawka*

7. Do [data przyjęcia + 18 miesięcy] Komisja przyjmie akty wykonawcze określające szczegółowe przepisy dotyczące interoperacyjności, bezpieczeństwa i testowania mobilnych praw jazdy, w tym elementów weryfikacji i interfejsu z systemami krajowymi **i z uwzględnieniem wymogów koniecznych do zapewnienia uznawania tych praw jazdy przez organy państw trzecich** Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22 ust. 2.

## Poprawka 54

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 5 – ustęp 7 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**7a. Komisja udziela pomocy w tym zakresie państwom członkowskim, które powinny współpracować w dążeniu do ogólnoświatowego stosowania i uznawania europejskiego mobilnego prawa jazdy poprzez zmianę do Konwencji genewskiej o ruchu drogowym z dnia 19 września 1949 r., Międzynarodowej konwencji o transporcie samochodowym z dnia 24 kwietnia 1926 r. oraz Konwencji wiedeńskiej o ruchu drogowym z dnia 8 listopada 1968 r.**

## Poprawka 55

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 6 – ustęp 1 – litera a – akapit 2 – tiret 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

– pojazdy dwu- lub trzykołowe o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej do 45 km/h (z wyjątkiem pojazdów, których maksymalna prędkość konstrukcyjna nie przekracza lub wynosi 25 km/h);

*Poprawka*

– pojazdy dwu- lub trzykołowe o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej do 45 km/h **i maksymalnej mocy netto nieprzekraczającej 4 kW** (z wyjątkiem pojazdów, których maksymalna prędkość konstrukcyjna nie przekracza lub wynosi 25 km/h);

**Poprawka 56**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 6 – ustęp 1 – litera b – podpunkt i – tiret 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

– motocykle o pojemności skokowej silnika nieprzekraczającej 125 cm<sup>3</sup>, mocy nieprzekraczającej 11 kW i stosunku mocy do masy nieprzekraczającym 0,1 kW/kg;

*Poprawka*

– motocykle o pojemności skokowej silnika nieprzekraczającej 125 cm<sup>3</sup>, **maksymalnej mocy netto** nieprzekraczającej 11 kW i stosunku mocy do masy nieprzekraczającym 0,1 kW/kg;

**Poprawka 57**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 6 – ustęp 1 – litera b – podpunkt i – tiret 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

– trzykołowe pojazdy silnikowe o mocy nieprzekraczającej 15 kW;

*Poprawka*

– trzykołowe pojazdy silnikowe o **maksymalnej mocy netto** nieprzekraczającej 15 kW;

**Poprawka 58**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 6 – ustęp 1 – litera b – podpunkt ii – tiret 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

**Poprawka 59**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 6 – ustęp 1 – litera b – podpunkt iii – tiret 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

- trzykołowe pojazdy silnikowe o mocy powyżej 15 kW;

*Poprawka*

- trzykołowe pojazdy silnikowe o **maksymalnej** mocy **netto** powyżej 15 kW;

*bez uszczerbku dla przepisów dotyczących zasad przyznawania przedmiotowym pojazdom homologacji typu, pojazdy silnikowe kategorii, o których mowa w lit. a) i b), mogą być połączone z przyczepą, której dopuszczalna masa całkowita nie przekracza połowy masy własnej pojazdu ciągnącego;*

**Poprawka 60**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 6 – ustęp 1 – litera c – podpunkt viii – tiret 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

- pojazdy silnikowe konstrukcyjnie przeznaczone do przewozu nie więcej niż 16 pasażerów oprócz kierowcy i maksymalnej długości do 8 m;

*Poprawka*

- pojazdy silnikowe konstrukcyjnie przeznaczone do przewozu **więcej niż 8 i** nie więcej niż 16 pasażerów oprócz kierowcy i maksymalnej długości do 8 m;

**Poprawka 61**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 6 – ustęp 1 – litera c – podpunkt xi a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(xia) kategoria T:**

- **wszystkie ciągniki kołowe; na końcu oznaczenia każdej z kategorii ciągników kołowych opisanych w pkt xi b (nowy) do xi h (nowy) dodaje się indeks „a” lub „b”, zależnie od prędkości konstrukcyjnej:**
- **„a” dla ciągników kołowych o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej mniejszej lub równej 40 km/h;**
- **„b” dla ciągników kołowych o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej większej niż 40 km/h;**

**Poprawka 62**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 6 – ustęp 1 – litera c – podpunkt xi b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(xib) kategoria T1:**

- **ciągniki kołowe, w których rozstaw kół osi położonej najbliżej kierowcy wynosi nie mniej niż 1 150 mm, masa własna w stanie gotowości do jazdy przekracza 600 kg, a prześwit jest nie większy niż 1 000 mm;**

**Poprawka 63**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 6 – ustęp 1 – litera c – podpunkt xi c (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(xic) kategoria T2:**

- *ciągniki kołowe o minimalnym rozstawie kół mniejszym niż 1 150 mm, masie własnej w stanie gotowości do jazdy przekraczającej 600 kg, prześwicie nie większym niż 600 mm; jeżeli iloraz wysokości środka ciężkości ciągnika (mierzonej od podłoża) przez średni minimalny rozstaw kół każdej osi przekracza 0,90, maksymalna prędkość konstrukcyjna jest ograniczona do 30 km/h;*

#### **Poprawka 64**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 6 – ustęp 1 – litera c – podpunkt xi d (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(xid) kategoria T3:*

- *ciągniki kołowe o masie własnej w stanie gotowości do jazdy nieprzekraczającej 600 kg;*

#### **Poprawka 65**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 6 – ustęp 1 – litera c – podpunkt xi e (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(xie) kategoria T4:*

- *ciągniki kołowe specjalne:*

#### **Poprawka 66**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 6 – ustęp 1 – litera c – podpunkt xi f (nowy)**

*(xif) kategoria T4.1:*

– *ciągniki przeznaczone do pracy przy uprawach roślin wysokopiennych, np. winorośli. Charakteryzują się one wysokim podwoziem lub częścią podwozia, które umożliwia ruch równoległy do upraw, przy czym rząd lub rzędy upraw znajdują się między lewymi i prawymi kołami ciągnika. Ciągniki te są przystosowane do przenoszenia lub napędzania narzędzi mocowanych z przodu ciągnika, między jego osiami, z tyłu lub na skrzyni. Wysokość prześwitu ciągnika w pozycji roboczej mierzona prostopadle do rzędów upraw przekracza 1000 mm. Jeżeli iloraz wysokości środka ciężkości ciągnika mierzonej od podłoża, przy zastosowaniu zwykle montowanych opon, przez średni rozstaw kół wszystkich osi przekracza 0,90, to maksymalna prędkość konstrukcyjna ciągnika nie może przekroczyć 30 km/h;*

**Poprawka 67**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 6 – ustęp 1 – litera c – podpunkt xi g (nowy)**

*(xig) kategoria T4.2:*

– *ciągniki te charakteryzują się dużymi wymiarami i są przede wszystkim przeznaczone do pracy na rozległych obszarach uprawnych.*

**Poprawka 68**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 6 – ustęp 1 – litera c – podpunkt xi h (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(xih) kategoria T4.3:*

*– ciągniki z napędem na cztery koła, których wyposażenie wymienne jest przeznaczone do zastosowań rolniczych lub leśnych i które charakteryzują się posiadaniem ramy nośnej, są wyposażone w jeden lub więcej wałów odbioru mocy, o technicznie dopuszczalnej masie nie większej niż 10 ton, przy czym stosunek tej masy do maksymalnej masy własnej w stanie gotowości do jazdy jest mniejszy niż 2,5, a wysokość środka ciężkości mierzona od podłoża przy zastosowaniu zwykle montowanych opon wynosi mniej niż 850 mm;*

## **Poprawka 69**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 6 – ustęp 2 – akapit 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Za wcześniejszą zgodą Komisji, która przeprowadza ocenę wpływu proponowanego środka na bezpieczeństwo ruchu drogowego, państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego artykułu niektóre określone typy pojazdów mechanicznych, takie jak pojazdy specjalne dla osób z niepełnosprawnościami.

*Poprawka*

Za wcześniejszą zgodą Komisji, która przeprowadza ocenę wpływu proponowanego środka na bezpieczeństwo ruchu drogowego, państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego artykułu niektóre określone typy pojazdów mechanicznych, takie jak pojazdy specjalne dla osób z niepełnosprawnościami **lub pojazdy wykorzystywane w sektorze budownictwa klasyfikowane między innymi jako maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego.**

## **Poprawka 70**



**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 7 – ustęp 1 – litera a**

*Tekst proponowany przez Komisję*

a) 16 lat w przypadku praw jazdy kategorii AM, A1 i **BI**;

*Poprawka*

a) 16 lat w przypadku praw jazdy kategorii AM, A1, **BI** i **T**;

**Poprawka 71**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 7 – ustęp 1 – litera d a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*da) z zastrzeżeniem okoliczności określonych w art. 6 ust. 1 dyrektywy (UE) 2022/2561, 18 lat w przypadku kategorii C, CE, D1 i D1E dla kierowców zawodowych w kraju i za granicą, pod warunkiem że posiadają certyfikat kompetencji zawodowych;*

**Poprawka 72**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 7 – ustęp 1 – litera e a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*ea) z zastrzeżeniem okoliczności określonych w art. 6 ust. 1 dyrektywy (UE) 2022/2561, 21 lat w przypadku kategorii D i DE dla kierowców zawodowych w kraju i za granicą, pod warunkiem że posiadają certyfikat kompetencji zawodowych.*

**Poprawka 73**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 7 – ustęp 2 – litera b**

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) dla kategorii B1 — podwyższyć do 18 lat;

*Poprawka*

b) dla kategorii B1 — podwyższyć do 18 lat;

***Państwa członkowskie mogą nie wydawać prawa jazdy kategorii B1 kandydatom w wieku powyżej 21 lat w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w art. 9 ust. 4 akapit pierwszy lit. c), i zgodnie z warunkami określonymi w tymże ustępie.***

#### **Poprawka 74**

##### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 7 – ustęp 3 – litera a**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

a) pojazdów używanych przez służby przeciwpożarowe, ***ochronę ludności oraz*** pojazdów używanych do utrzymywania porządku publicznego;

#### **Poprawka 75**

##### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 7 – ustęp 3 – akapit 1 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***Państwa członkowskie mogą wzajemnie uznać na swoim terytorium ważność praw jazdy wydanych kierowcom poniżej dolnych granic wieku określonych w niniejszym ustępie.***

#### **Poprawka 76**

##### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 7 – ustęp 4 – akapit 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Prawa jazdy wydane zgodnie z ust. 2 i 3 są ważne jedynie na terytorium państwa członkowskiego, które je wydało, do czasu osiągnięcia przez posiadacza prawa jazdy dolnej granicy wieku określonej w ust. 1.

*Poprawka*

Prawa jazdy wydane zgodnie z ust. 2 są ważne jedynie na terytorium państwa członkowskiego, które je wydało, do czasu osiągnięcia przez posiadacza prawa jazdy dolnej granicy wieku określonej w ust. 1.

## **Poprawka 77**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 7 – ustęp 5 – akapit 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 lit. d) i e) niniejszego artykułu, jeżeli kandydat posiada świadectwo kwalifikacji zawodowej, o którym mowa w art. 6 dyrektywy (UE) 2022/2561, dolna granica wieku, od której wydawane jest prawo jazdy, jest następująca:*

- a) *w przypadku kategorii C i CE, dolne granice wieku przewidziane w art. 5 ust. 2 lit. a) ppkt (i) dyrektywy (UE) 2022/2561;*
- b) *w przypadku kategorii D1 i D1E, dolna granica wieku przewidziana w art. 5 ust. 3 lit. a) ppkt (i) akapit drugi tejże dyrektywy;*
- c) *w przypadku kategorii D i DE, dolne granice wieku przewidziane w art. 5 ust. 3 lit. a) ppkt (i) akapit pierwszy, art. 5 ust. 3 lit. a) ppkt (ii) akapit pierwszy i art. 5 ust. 3 lit. b) tejże dyrektywy.*

*Poprawka*

*skreśla się*

## **Poprawka 78**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 8 – ustęp 1 – akapit 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

Państwa członkowskie oznaczają prawa jazdy wydane danej osobie z zastrzeżeniem warunku lub warunków, według których jest ona uprawniona do kierowania pojazdem. W tym celu państwa członkowskie stosują odpowiednie kody unijne przewidziane w załączniku I część E. W odniesieniu do warunków, które nie są objęte zakresem załącznika I część E, mogą również stosować kody krajowe ***i, w takim przypadku, niezwłocznie zgłaszają ten fakt Komisji wraz ze szczegółami dotyczącymi kodów i przypadków ich stosowania, po wejściu w życie niniejszej dyrektywy oraz w razie [kolejnych] nowych uzupełnień lub zmian istniejących kodów.***

**Poprawka 79**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 9 – ustęp 2 – litera a a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***aa) prawa jazdy kategorii B, BE, C, C1E, CE, D, D1E lub DE uprawniając do kierowania zespołami pojazdów kategorii T;***

**Poprawka 80**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 9 – ustęp 2 – litera c a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**ca) prawa jazdy kategorii CE i DE uprawniają do kierowania zespołami pojazdów kategorii, odpowiednio, C i D;**

## **Poprawka 81**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 9 – ustęp 2 – litera d a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**da) prawa jazdy kategorii C1E i D1E uprawniają do kierowania pojazdami kategorii, odpowiednio, C1 i D1;**

## **Poprawka 82**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 9 – ustęp 2 – litera h**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

h) prawo jazdy kategorii B, **dwa** lata po wydaniu go po raz pierwszy, uprawnia do kierowania pojazdami napędzanymi paliwem alternatywnym, o których mowa w art. 2 dyrektywy **Rady 96/53/WE<sup>63</sup>**, o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3 500 kg, ale nieprzekraczającej 4 250 kg bez przyczepy.

h) prawo jazdy kategorii B, **2** lata po wydaniu go po raz pierwszy, uprawnia do kierowania pojazdami napędzanymi paliwem alternatywnym, o których mowa w art. 2 **[pkt 11c] niniejszej dyrektywy dla kategorii M i N ustalonych w rozporządzeniu (UE) 2018/858, przeznaczonych do użytku na drogach publicznych, w tym tych zaprojektowanych i skonstruowanych w jednym lub więcej etapach** o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3 500 kg, ale nieprzekraczającej 4 250 kg bez przyczepy, **oraz do przewozu pasażerów z maksymalną liczbą miejsc siedzących wynoszącą 8, z wyłączeniem kierowcy. Pojazdy te mogą być łączone z przyczepą lub naczepą, jeżeli maksymalna dopuszczalna masa takiego zespołu**

*pojazdów nie przekracza 5000 kg.;*

---

<sup>63</sup> Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59).

---

<sup>63</sup> Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59).

### **Poprawka 83**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 9 – ustęp 2 – litera h a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*ha) prawo jazdy kategorii B, 2 lata po wydaniu go po raz pierwszy, uprawnia do kierowania karetkami pogotowia określonymi w art. 2 [(pkt 11a)] i innymi pojazdami specjalnego zastosowania, a także samochodami kempingowymi określonymi w art. 2 [(pkt 11b)] niniejszej dyrektywy o masie do 4 250 kg.*

*W sprawozdaniach okresowych dla Parlamentu Europejskiego i Rady, o których mowa w art. 20 niniejszej dyrektywy, Komisja przeprowadza przegląd wpływu zmian technologicznych w dziedzinie sprzętu ratownictwa medycznego lub stosowania paliw alternatywnych na całkowitą masę karetek pogotowia. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 21 niniejszej dyrektywy w celu zmiany niniejszej dyrektywy poprzez aktualizację maksymalnej masy karetek pogotowia na podstawie wniosków z tych sprawozdań okresowych.*

*Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 21, aby wprowadzić zmiany do niniejszej dyrektywy poprzez aktualizację maksymalnej masy pojazdów, o których mowa w pierwszym akapicie niniejszej litery, w celu uwzględnienia wpływu zmian technicznych i rozwoju paliw alternatywnych dla karetek pogotowia;*

## **Poprawka 84**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 9 – ustęp 2 – litera h b (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*hb) prawo jazdy kategorii BE, 2 lata po jego wydaniu po raz pierwszy, uprawnia do kierowania pojazdami napędzanymi paliwem alternatywnym określonymi w art. 2 (pkt 11c) niniejszej dyrektywy kategorii M i N ustanowionych rozporządzeniem (UE) 2018/858, które są przeznaczone do użytku na drogach publicznych, w tym pojazdami zaprojektowanymi i zbudowanymi w jednym lub kilku etapach, o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3 500 kg, ale nieprzekraczającej 4 250 kg bez przyczepy. Pojazdy te mogą być łączone z przyczepą lub naczepą, jeżeli maksymalna dopuszczalna masa przyczepy lub naczepy nie przekracza 3 500 kg.;*

## **Poprawka 85**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 9 – ustęp 2 – litera h c (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*hc) prawo jazdy kategorii C1, 3 lata po wydaniu go po raz pierwszy, uprawnia do kierowania pojazdami napędzanymi paliwem alternatywnym określonymi w art. 2 [(pkt 11c)] niniejszej dyrektywy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 7 500 kg, ale nieprzekraczającej 8 250 kg bez przyczepy i które są zaprojektowane i skonstruowane do przewozu nie więcej niż ośmiu pasażerów z wyłączeniem kierowcy. Pojazdy te mogą być łączone z przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 750 kg;*

### **Poprawka 86**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 9 – ustęp 2 – litera h d (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*hd) prawo jazdy kategorii C1E, 3 lata po wydaniu go po raz pierwszy, uprawnia do kierowania pojazdami napędzanymi paliwem alternatywnym, o których mowa w art. 9 ust. 2 lit. hc) wraz z przyczepą lub naczepą o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 750 kg, pod warunkiem, że dopuszczalna masa zespołu pojazdów nie przekracza 12 750 kg;*

### **Poprawka 87**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 9 – ustęp 2 – litera h e (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*he) prawo jazdy kategorii T (do kierowania ciągnikami z przyczepami), 2 lata po jego wydaniu po raz pierwszy,*



*państwa członkowskie mogą wydać prawo jazdy kategorii BE posiadaczowi takiego prawa jazdy kategorii T. Kierowcy spełniający kryteria tej zasady nie muszą zdawać dodatkowego egzaminu teoretycznego, ale muszą wykazać swoje umiejętności i prawidłowe zachowanie podczas egzaminu na prawo jazdy zgodnie z warunkami egzaminacyjnymi dla kategorii BE;*

## **Poprawka 88**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 9 – ustęp 2 – litera h f (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*hf) prawo jazdy kategorii D1, 3 lata po wydaniu go po raz pierwszy, uprawnia do kierowania pojazdami zaprojektowanymi i skonstruowanymi do przewozu nie więcej niż 22 pasażerów z wyłączeniem kierowcy, o maksymalnej długości nieprzekraczającej 8 metrów;*

## **Poprawka 89**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 9 – ustęp 2 – akapit 1 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*W swoim drugim sprawozdaniu na temat wykonania niniejszej dyrektywy dla Parlamentu Europejskiego i Rady, o którym mowa w art. 20 niniejszej dyrektywy, Komisja ocenia wpływ rozwoju i wprowadzania pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi lub stosowania [lit. h) do lit. hd) niniejszego artykułu] na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 21, aby*

*zmienić niniejszą dyrektywę poprzez aktualizację limitów masy pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi.*

## Poprawka 90

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 9 – ustęp 4 – akapit 1 – litera c

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

## Poprawka 91

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 9 – ustęp 4 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**4a. Państwa członkowskie są uprawnione do uprawniania na swoim terytorium do kierowania pojazdami kategorii D lub D1 posiadaczom prawa jazdy kategorii C, pod warunkiem że w pojeździe nie przewozi się żadnych innych osób, a kierowca jest osobą wykonującą badanie zdatności do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE lub mechanikiem warsztatu zajmującego się naprawą samochodów wykonującym przejazd próbny (oba w promieniu 5 km od warsztatu) po naprawie pojazdu lub do celów konserwacji lub jazdy kontrolnej. Państwa członkowskie informują Komisję o wszelkich zezwoleniach przyznawanych zgodnie z niniejszym ustępem.**

## Poprawka 92

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 10 – ustęp 1 – litera b – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

w odniesieniu do kategorii AM zdali tylko egzamin teoretyczny; **państwa członkowskie mogą wymagać, aby kandydaci ubiegający się o uprawnienia tej kategorii zdali egzamin umiejętności i zachowań oraz przeszli badanie lekarskie.**

*Poprawka*

w odniesieniu do kategorii AM:

- (i) zdali egzamin teoretyczny oraz egzamin umiejętności i zachowań;**
- ii) przeszli badanie lekarskie.**

## Poprawka 93

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 10 – ustęp 1 – litera b a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**ba) w odniesieniu do kategorii A1:**

- (i) wnioskodawcy zdali egzamin teoretyczny oraz egzamin umiejętności i zachowań,**
- ii) wnioskodawcy przechodzą badanie lekarskie.**

## Poprawka 94

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 10 – ustęp 1 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**1a. Państwa członkowskie przyjmują konieczne przepisy w celu zapewnienia, by**

*osoby z niepełnosprawnościami i których egzaminy są prowadzone w pojeździe dostosowanym do ich niepełnosprawności, były zwolnione z podejmowania zadań niekompatybilnych z ich niepełnosprawnością.*

#### *Uzasadnienie*

*Konwencja ONZ o prawach osób niepełnosprawnych zobowiązuje państwa członkowskie do podjęcia wszystkich środków ustawodawczych, administracyjnych i innych w celu zmiany lub uchylecia obowiązujących ustaw, przepisów wykonawczych, zwyczajów i praktyk, które dyskryminują osoby niepełnosprawne. Przepis ten ma celowo ogólny charakter, aby nie wymieniać wszystkich możliwych dysfunkcji, i pozostawia egzaminatorowi swobodę uznania – i nakłada na niego obowiązek – w zakresie indywidualnego określenia mających zastosowanie wyjątków w odniesieniu do dysfunkcji kandydata.*

#### **Poprawka 95**

##### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

##### **Artykuł 10 – ustęp 2 – akapit 1 – wprowadzenie**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Administracyjny okres ważności praw jazdy wydanych przez państwa członkowskie wynosi:

*Poprawka*

Administracyjny okres ważności praw jazdy wydanych przez państwa członkowskie wynosi **co najmniej**:

#### **Poprawka 96**

##### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

##### **Artykuł 10 – ustęp 2 – akapit 1 – litera a**

*Tekst proponowany przez Komisję*

a) 15 lat w przypadku praw jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B, B1 i **BE**;

*Poprawka*

a) 15 lat w przypadku praw jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B, B1, **BE** i **T**;

#### **Poprawka 97**

##### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

##### **Artykuł 10 – ustęp 2 – akapit 6**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

***skreśla się***

## **Poprawka 98**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 10 – ustęp 6 – akapit 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Państwa członkowskie ***mogą uzależnić*** wydanie lub przedłużenie ważności prawa jazdy kategorii AM, A, A1, A2, B, B1 i BE od wyników badania stwierdzającego spełnianie minimalnych standardów dotyczących fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami, określonych w załączniku III, ***zamiast od*** samooceny przewidzianej w pkt 3 tego załącznika. W takim przypadku badanie lekarskie obejmuje wszystkie rodzaje niezdolności z przyczyn medycznych wymienione w załączniku III.

Państwa członkowskie ***uzależniają*** wydanie lub przedłużenie ważności prawa jazdy kategorii AM, A, A1, A2, B, B1 i BE od wyników badania stwierdzającego spełnianie minimalnych standardów dotyczących fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami, określonych w załączniku III, ***na podstawie uzasadnionej opinii medycznej wydanej przez organ medyczny posiadający kompetencje w zakresie jednej lub więcej ewentualnych wad zdrowotnych wymienionych w załączniku III, na które mógłby cierpieć kierowca, w uzupełnieniu do*** samooceny przewidzianej w pkt 3 tego załącznika. W takim przypadku badanie lekarskie obejmuje wszystkie rodzaje niezdolności z przyczyn medycznych wymienione w załączniku III.

*Państwa członkowskie wyznaczają organ medyczny odpowiedzialny za to badanie oraz określają procedury, które należy stosować.*

#### **Poprawka 99**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 10 – ustęp 6 – akapit 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

*skreśla się*

#### **Poprawka 100**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 10 – ustęp 6 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*6a. Państwa członkowskie ustanawiają oparte na dowodach wytyczne dla lekarzy podstawowej opieki zdrowotnej i lekarzy rodzinnych w celu identyfikacji osób, które mogą stwarzać ryzyko w związku z prowadzeniem samochodu, i działają w porozumieniu z organami wydającymi prawa jazdy.*

#### **Poprawka 101**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 10 – ustęp 6 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**6b. Państwa członkowskie przygotowują krajowe kampanie uwrażliwiające w celu podniesienia świadomości ogółu społeczeństwa w zakresie sygnałów psychicznych lub fizycznych, które mogą stwarzać ryzyko z powodu prowadzenia pojazdu przez daną osobę.**

## **Poprawka 102**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 10 – ustęp 7 – akapit 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

Jedna osoba nie może posiadać więcej niż **jedno prawo** jazdy. Jedna osoba może jednak **przechowywać mobilne prawo** jazdy **na kilku urządzeniach.**

## **Poprawka 103**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 10 – ustęp 8 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**8a. Na podstawie opinii ekspertów Komisja Europejska przygotowuje internetowy kurs szkoleniowy dla lekarzy podstawowej opieki zdrowotnej, umożliwiający im ocenę wszystkich aspektów zdolności osoby ubiegającej się o prawo jazdy do kierowania pojazdami.**

### *Uzasadnienie*

*Obecnie zawodowi kierowcy często muszą odwiedzać wielu lekarzy w celu uzyskania oceny ich zdolności do prowadzenia pojazdów. Szkolenia online pozwoliłyby lekarzom podstawowej*

opieki zdrowotnej stać się „punktem kompleksowej obsługi”.

## Poprawka 104

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 11 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. Państwo członkowskie dokonujące wymiany zwraca stare prawo jazdy władzom państwa członkowskiego, które je wydało, wraz z podaniem uzasadnienia.

*Poprawka*

3. Państwo członkowskie dokonujące wymiany **fizycznego prawa jazdy** zwraca stare prawo jazdy władzom państwa członkowskiego, które je wydało, wraz z **podaniem uzasadnienia. Państwa członkowskie wymieniające prawo jazdy informują władzom państwa członkowskiego, które je wydało, wraz z podaniem uzasadnienia takiej wymiany. Państwa członkowskie, które wydały oryginał prawa jazdy, uniemożliwiają wyświetlanie poprzedniego mobilnego prawa jazdy. Do celów komunikacji państwa członkowskie korzystają z Europejskiej Sieci Praw Jazdy, o której mowa w art. 19 ust. 1.**

## Poprawka 105

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 11 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

#### *Artykuł 11a*

##### *Tymczasowe prawo jazdy*

**1. Przy wydawaniu wtórnika, przedłużaniu okresu ważności lub wymianie prawa jazdy państwo członkowskie wydające wtórnik, przedłużające okres ważności lub wymieniające prawo jazdy wydaje tymczasowe prawo jazdy w formie zaświadczenia, nawet jeśli jest to samo**



*państwo członkowskie, które wydało poprzednie prawo jazdy. Komisja jest uprawniona do przyjęcia do 31 grudnia 2025 r. aktów delegowanych zgodnie z art. 21, aby uzupełnić niniejszą dyrektywę poprzez wprowadzenie wzoru ujednoliconej formy takiego zaświadczenia. Przyjmując te akty delegowane, Komisja należycie uwzględni wszelkie ryzyko fałszerstw takich wzorów.*

*2. Zaświadczenie wydane przez państwo członkowskie na mocy niniejszego artykułu jest ważne maksymalnie przez okres jednego miesiąca. Zaświadczenia takie są wzajemnie uznawane przez państwa członkowskie. Jeżeli przedłużenie okresu ważności, wydanie wtórnika lub wymiana prawa jazdy trwa dłużej, państwa członkowskie mogą dwukrotnie przedłużyć okres ważności tego zaświadczenia, każdorazowo na okres nieprzekraczający jednego miesiąca. Ważność takiego zaświadczenia wygasa automatycznie z chwilą, gdy posiadacz otrzymuje fizyczne lub mobilne prawo jazdy zgodnie z art. 3.*

## **Poprawka 106**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 12 – ustęp 6 – akapit 2**

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

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

#### *Poprawka*

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

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

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

### Poprawka 107

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 12 – ustęp 6 – akapit 3 – litera f a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*fa) system wymiany praw jazdy UE wdrożony przez państwo trzecie.*

### Poprawka 108

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 12 – ustęp 8 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*8a. Certyfikat kompetencji zawodowych lub równoważny certyfikat wydany przez państwo trzecie, o którym mowa w ust. 2, może zostać zastąpiony nowym certyfikatem kompetencji zawodowych wydanym przez państwo członkowskie, jeżeli jego posiadacz ukończył w tym państwie członkowskim dodatkowe szkolenie z kompetencji trwające do 35 godzin. To dodatkowe szkolenie z kompetencji odbywa się w języku UE najlepiej zrozumiałym dla [kandydata]. W razie potrzeby, zgodnie z dyrektywą (UE) 2022/2561 w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób<sup>1a</sup>, aby zagwarantować wysoki poziom kompetencji i bezpieczeństwa ruchu drogowego, zapewnia się odpowiednie wsparcie językowe.*

*Aby ustalić, czy w państwach trzecich obowiązują przepisy w całości lub w części porównywalne z odpowiadającymi im przepisami unijnymi, które gwarantują poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w całości lub w części porównywalny z poziomem w Unii, Komisja jest uprawniona do przyjęcia do dnia ... [2 lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] aktów delegowanych zgodnie z art. 21 w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy poprzez określenie warunków oraz kryteriów i metod do stosowania przy ocenie przepisów państw trzecich dotyczących szkolenia zawodowego kierowców lub przepisów państw trzecich dotyczących zasad poświadczania oraz procedur egzaminacyjnych, lub obu rodzajów przepisów.*

*Na podstawie tych [faktów delegowanych/warunków oceny, kryteriów i metod] oraz we współpracy z państwami członkowskimi zgodnie z procedurą określoną w ust. 6 Komisja przyjmuje akty wykonawcze zawierające jej decyzję, stwierdzając, że w danym państwie trzecim obowiązują przepisy dotyczące szkolenia zawodowego kierowców lub przepisy dotyczące zasad poświadczania i procedur egzaminacyjnych w całości lub w części porównywalne z odpowiadającymi im przepisami unijnymi, które gwarantują poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w całości lub w części porównywalny z poziomem w Unii. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22 ust. 2.*

---

*<sup>1a</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do*

## **Poprawka 109**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 12 – ustęp 9**

*Tekst proponowany przez Komisję*

9. Komisja publikuje w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i na swojej stronie internetowej wykaz państw trzecich, które są objęte decyzją wykonawczą zgodnie z ust. 7, a także publikuje odpowiednio wszelkie istotne zmiany dokonane zgodnie z ust. 9.

*Poprawka*

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

## **Poprawka 110**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 13 – ustęp 3 – akapit 2 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Państwo członkowskie zawiesza prawo jazdy, jeżeli podczas badania lekarskiego potwierdzającego ważność, o którym mowa w art. 10, zostanie wykazana tymczasowa utrata fizycznych i psychicznych zdolności do prowadzenia pojazdów związana ze schorzeniami, o których mowa w załączniku III.*

## **Poprawka 111**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 14 – ustęp 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Na zasadzie odstępstwa od art. 7 ust. 1 odpowiednio lit. b) i d) państwa

*Poprawka*

1. Na zasadzie odstępstwa od art. 7 ust. 1 odpowiednio lit. b) i d) państwa

członkowskie wydają, zgodnie z art. 10 ust. 1, prawa jazdy kategorii B i C oznaczone kodem unijnym 98.02 określonym w załączniku I część E kandydatom, którzy ukończyli 17 lat.

członkowskie wydają, zgodnie z art. 10 ust. 1, prawa jazdy kategorii B, C i CI oznaczone kodem unijnym 98.02 określonym w załączniku I część E kandydatom, którzy ukończyli 17 lat.

## Poprawka 112

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 14 – ustęp 2 – wprowadzenie

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Posiadacze prawa jazdy oznaczonego kodem unijnym 98.02, którzy nie ukończyli 18 lat, mogą kierować pojazdami wyłącznie w towarzystwie osoby, która spełnia następujące warunki:

*Poprawka*

2. Posiadacze prawa jazdy oznaczonego kodem unijnym 98.02, którzy nie ukończyli 18 lat, mogą kierować pojazdami wyłącznie w towarzystwie osoby, **na przednim siedzeniu pasażera, która będzie w stanie udzielać wskazówek podczas jazdy. Osoba towarzysząca ma obowiązek przestrzegać przepisów o zakazie prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu, środków odurzających lub w stanie niezdolności do jazdy z innej przyczyny oraz** spełnia następujące warunki:

## Poprawka 113

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 14 – ustęp 2 – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) posiada prawo jazdy odpowiedniej kategorii wydane ponad pięć lat wcześniej;

*Poprawka*

b) posiada prawo jazdy **UE** odpowiedniej kategorii wydane ponad pięć lat wcześniej;

## Poprawka 114

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 14 – ustęp 2 – litera e

*Tekst proponowany przez Komisję*

e) w przypadku pojazdu kategorii C posiada kwalifikacje i odbyła szkolenie przewidziane w dyrektywie (UE) 2022/2561.

*Poprawka*

e) w przypadku pojazdu kategorii C i **CI** posiada kwalifikacje i odbyła szkolenie przewidziane w dyrektywie (UE) 2022/2561.

### **Poprawka 115**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 14 – ustęp 2 – litera e a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***ea) w przypadku pojazdu kategorii C i CI odbyła specjalne 7-godzinne szkolenie mające na celu zdobycie niezbędnych umiejętności zawodowych i pedagogicznych, w ramach okresowych szkoleń związanych z certyfikatem kompetencji zawodowych.***

### **Poprawka 116**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 14 – ustęp 2 – akapit 2 (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o wydłużeniu czasu trwania szkolenia do 14 godzin.***

### **Poprawka 117**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 14 – ustęp 3 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***3a. Model jazdy w towarzystwie innego kierowcy nie ogranicza istniejących***

*możliwości państw członkowskich w zakresie obniżenia minimalnego wieku w przypadku kategorii B, jak określono w art. 7 ust. 2 niniejszej dyrektywy, ani stosowania powiązanych warunków na szczeblu krajowym.*

## **Poprawka 118**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 14 – ustęp 4 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*4a. Państwa członkowskie mogą obniżyć wiek określony w ust. 1 dla osób mających miejsce stałego zamieszkania na ich terytorium, aby prowadzić projekty pilotażowe i gromadzić dane na temat efektów stosowania modelu jazdy w towarzystwie innego kierowcy, w przypadku osób w młodszym wieku jako część szkolenia wnioskodawcy do chwili, gdy przejedzie on 3500 km. Jeżeli państwo członkowskie chce skorzystać z tej możliwości, przedkłada Komisji uzasadniony wniosek. Komisja ocenia taki wniosek poprzez dialog z zainteresowanym państwem członkowskim i wydaje decyzję w terminie 3 miesięcy. Komisja może zatwierdzić wniosek lub go odrzucić, przedkładając uzasadnioną opinię, lub zatwierdzić go na dodatkowych warunkach w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jeżeli Komisja przyzna odstępstwo, w dalszym ciągu stosuje się przepisy ust. 2, 3 i 4. Państwa członkowskie monitorują wyniki zatwierdzonych projektów pilotażowych i składają Komisji sprawozdania na ich temat. Podczas okresowych przeglądów Komisja ocenia wnioski i wyniki – jeżeli są dostępne – zatwierdzonych projektów pilotażowych.*

## Poprawka 119

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 15 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Posiadacz prawa jazdy danej kategorii wydanego po raz pierwszy jest uznawany za początkującego kierowcę i podlega okresowi próbnemu wynoszącemu co najmniej dwa lata.

*Poprawka*

1. Posiadacz prawa jazdy danej kategorii wydanego po raz pierwszy jest uznawany za początkującego kierowcę i podlega okresowi próbnemu wynoszącemu co najmniej dwa lata.  
***Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące długości okresu próbnego i kar dla początkujących kierowców.***

## Poprawka 120

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 15 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Państwa członkowskie określają przepisy dotyczące kar dla początkujących kierowców, którzy kierują pojazdem z poziomem alkoholu we krwi przekraczającym 0,0 g/ml, i stosują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonania. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające oraz niedyskryminujące.

*Poprawka*

2. Państwa członkowskie określają przepisy dotyczące kar dla początkujących kierowców, którzy kierują pojazdem z poziomem alkoholu we krwi przekraczającym 0,2 g/ml ***lub pod wpływem substancji psychotropowych lub odurzających. Organy ścigania prawa państw członkowskich ustanawiają techniczny próg zerowej tolerancji do pomiarów na podstawie najniższej granicy wykrywalności, która uwzględnia narażenie bierne lub przypadkowe, oraz stosują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonania. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające oraz niedyskryminujące i mogą obejmować zakazów prowadzenia pojazdów.***



## Poprawka 121

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 15 – ustęp 2 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**2a. Państwa członkowskie określają bardziej rygorystyczne przepisy dotyczące kar dla początkujących kierowców (także gdy kierowcy ci nie stosują urządzeń bezpieczeństwa lub prowadzą pojazd bez ważnego prawa jazdy) i stosują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonania. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające oraz niedyskryminujące.**

## Poprawka 122

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 15 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

3. Państwa członkowskie mogą ustanowić dodatkowe przepisy obowiązujące na ich terytorium początkujących kierowców w okresie próbnym, aby zwiększyć bezpieczeństwo ruchu drogowego. Informują one o tym Komisję.

3. Państwa członkowskie mogą ustanowić dodatkowe przepisy obowiązujące na ich terytorium początkujących kierowców w okresie próbnym, aby zwiększyć bezpieczeństwo ruchu drogowego. Informują one o tym Komisję. **Przepisy te nie ograniczają kierowania pojazdem w porze nocnej.**

## Poprawka 123

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 15 – ustęp 5 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**5a. W przypadku kierowców, którzy uzyskują nową kategorię w okresie próbnym dla wcześniej uzyskanej**

*kategorii prawa jazdy, okres próbny dla nowej kategorii można skrócić, uwzględniając już odbyty okres próbny, nie krótszy jednak niż sześć miesięcy. Okresu próbnego nie skraca się, jeżeli istniejące prawo jazdy jest wydawane wyłącznie dla kategorii AM.*

## Poprawka 124

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 15 – ustęp 15 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*5b. Zachęca się państwa członkowskie do włączenia do programów nauczania w szkołach podstawowych i średnich dostosowanych do wieku szkoleń w zakresie przepisów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz szkoleń zwiększających świadomość zagrożeń w ruchu drogowym. Państwa członkowskie mogą wykorzystywać środki przeznaczone na mocy [dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413<sup>1a</sup> [na wsparcie finansowe takich inicjatyw. Komisja może wykorzystywać zasoby wskazane w [art. 8a tej dyrektywy] również w celu finansowego wsparcia takich inicjatyw.*

---

*<sup>1a</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego (Dz.U. L 68 z 13.3.2015, s. 9).*

## Poprawka 125

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 16 – ustęp 1 – akapit 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Egzaminatorzy prawa jazdy pracujący już w tej roli przed **19 stycznia 2013 r.** podlegają jedynie wymogom dotyczącym zapewnienia jakości oraz regularnym szkoleniom okresowym.

*Poprawka*

Egzaminatorzy prawa jazdy pracujący już w tej roli przed **wejściem w życie niniejszej dyrektywy** podlegają jedynie wymogom dotyczącym zapewnienia jakości oraz regularnym szkoleniom okresowym.

**Poprawka 126**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 17 – ustęp 1 – akapit 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

**Poprawka 127**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 17 – ustęp 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

4. Na zasadzie odstępstwa od art. 10 ust. 1 lit. e) i w konkretnym celu pierwszego wydania prawa jazdy **kategorii B** wnioskodawcy, którego państwo członkowskie miejsca stałego zamieszkania jest inne niż państwo

*Poprawka*

4. Na zasadzie odstępstwa od art. 10 ust. 1 lit. e) i w konkretnym celu pierwszego wydania prawa jazdy wnioskodawcy, którego państwo członkowskie miejsca stałego zamieszkania jest inne niż państwo

członkowskie obywatelstwa, prawo jazdy może zostać wydane przez to drugie z wymienionych państw, jeżeli państwo członkowskie miejsca stałego zamieszkania nie przewiduje możliwości zdawania egzaminu teoretycznego lub egzaminu praktycznego w jednym z języków urzędowych państwa członkowskiego obywatelstwa lub z udziałem tłumacza ustnego.

członkowskie obywatelstwa, prawo jazdy może zostać wydane przez to drugie z wymienionych państw, jeżeli państwo członkowskie miejsca stałego zamieszkania nie przewiduje możliwości zdawania egzaminu teoretycznego lub egzaminu praktycznego w jednym z języków urzędowych **UE** państwa członkowskiego obywatelstwa lub z udziałem tłumacza ustnego.

## Poprawka 128

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 18 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Państwa członkowskie stosują równoważności ustanowione decyzją Komisji (UE) 2016/1945<sup>64</sup> między uprawnieniami uzyskanymi przed dniem **19 stycznia 2013 r.** a kategoriami określonymi w art. 6 niniejszej dyrektywy.

---

<sup>64</sup> Decyzja Komisji (UE) 2016/1945 z dnia 14 października 2016 r. w sprawie równoważności kategorii praw jazdy (Dz.U. L 302 z 9.11.2016, s. 62).

*Poprawka*

1. Państwa członkowskie stosują równoważności ustanowione decyzją Komisji (UE) 2016/1945<sup>64</sup> między uprawnieniami uzyskanymi przed dniem **wejścia w życie niniejszej dyrektywy** a kategoriami określonymi w art. 6 niniejszej dyrektywy.

---

<sup>64</sup> Decyzja Komisji (UE) 2016/1945 z dnia 14 października 2016 r. w sprawie równoważności kategorii praw jazdy (Dz.U. L 302 z 9.11.2016, s. 62).

## Poprawka 129

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 18 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

2. Wszelkie uprawnienia do kierowania pojazdami przyznane przed **wejściem w życie niniejszej** dyrektywy nie podlegają ograniczeniu lub unieważnieniu przez przepisy niniejszej dyrektywy.

## Poprawka 130

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 19 – ustęp 2 – litera c

*Tekst proponowany przez Komisję*

c) zapobieganie przestępstwom, wykrywanie ich i prowadzenie dochodzeń w ich sprawie, **jak określono w [ODNIESIENIE DO PRŮM III]**;

*Poprawka*

c) zapobieganie przestępstwom **związanym z ruchem drogowym**, wykrywanie ich i prowadzenie dochodzeń w ich sprawie **zgodnie z [ODNIESIENIE DO PRŮM III], pod warunkiem że mają zastosowanie wszystkie warunki niezbędne do tego celu oraz z należyтым poszanowaniem zasad ograniczenia celu, konieczności i proporcjonalności**;

## Poprawka 131

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 20 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

Państwa członkowskie przekazują co roku Komisji informacje liczbowe dotyczące wydania, przedłużenia okresu ważności, wydania wtórników, cofnięcia i wymiany praw jazdy w odniesieniu do poszczególnych kategorii, łącznie z danymi na temat wydawania i używania mobilnych praw jazdy. **Państwa członkowskie informują także Komisję w terminie 3 miesięcy, jeżeli przyjęte przez nie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania przepisów niniejszej dyrektywy ulegną zmianie w sposób wpływający na stosowanie przepisów niniejszej dyrektywy.**

## Poprawka 132

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 20 – akapit 1 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Państwa członkowskie przekazują również dane na temat swoich najlepszych praktyk w zakresie środków bezpieczeństwa ruchu drogowego i szkoleń uświadamiających ryzyko, zwłaszcza w odniesieniu do początkujących kierowców oraz w ramach szkolenia przez całe życie, rodzajów kontroli stanu zdrowia w poszczególnych grupach wiekowych, wykorzystania systemu wsparcia dla poszczególnych grup wiekowych poprzez interwencje zwrotne z dowodem uczestnictwa i zaleceniami instruktora nauki jazdy, psychologa ruchu drogowego lub egzaminatora na prawo jazdy, a także działań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego, w tym środków regulujących mikromobilność.*

**Poprawka 133**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 20 – akapit 1 1 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Państwa członkowskie przekazują co roku Komisji dane statystyczne dotyczące wypadków drogowych w podziale na kategorie prawa jazdy, spowodowanych przez początkujących kierowców w ramach systemu jazdy w towarzystwie innego kierowcy, jak określono w art. 14. Co trzy lata Komisja jest proszona o przygotowanie sprawozdania, w którym porównuje wypadki drogowe spowodowane przez kierowców, którzy uzyskali prawo jazdy w systemie jazdy w*

*towarzystwie innego kierowcy, z wypadkami spowodowanymi przez pozostałych kierowców. W sprawozdaniu uwzględnia się dane dla każdej kategorii prawa jazdy. Komisja podaje to sprawozdanie do wiadomości publicznej, w tym za pośrednictwem portalu CBE ustanowionego na mocy [dyrektywy w sprawie transgranicznego egzekwowania przepisów].*

## Poprawka 134

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 21 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 8, art. 5 ust. 6, art. 8 ust. 2, art. 10 ust. 8 i art. 16 ust. 2, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

*Poprawka*

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 8, art. 5 ust. 6, art. 8 ust. 2, art. **9 ust. 2 (nowy)**, art. 10 ust. 8, **art. 11a (nowy)**, **art. 12 ust. 8a (nowy) oraz** art. 16 ust. 2, **art. 16a ust. 2 (nowy)**, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

## Poprawka 135

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 23 – akapit 1 Dyrektywa (UE) 2022/2561 Artykuł 5 – ustęp 2 – litera c

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

**Poprawka 136**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 23 – akapit 1 a (nowy)**  
Dyrektywa (UE) 2022/2561  
Artykuł 5 – ustęp 3 – litera a

*Tekst obowiązujący*

a) od 21 roku życia:

(i) pojazd, dla którego wymaga się prawa jazdy kategorii D i D + E, **w celu przewozu osób w ramach regularnych usług, w przypadku gdy trasa nie przekracza 50 kilometrów**, a pojazd objęty jest kategoriami prawa jazdy D1 oraz D1 + E z zastrzeżeniem, że posiadają ŚKZ określone w art. 6 ust. 2.

Państwo członkowskie może zezwolić kierowcom pojazdów objętych jedną z powyższych kategorii na prowadzenie takich pojazdów na swoim terytorium od 18 roku życia z zastrzeżeniem, że posiadają ŚKZ określone w art. 6 ust. 1;

**(ii) pojazd, dla którego wymaga się prawa jazdy kategorii D i D + E z zastrzeżeniem, że posiadają ŚKZ określone w art. 6 ust. 1.**

Państwo członkowskie może **zezwoić kierowcom pojazdów objętych jedną z kategorii na prowadzenie takich pojazdów**

*Poprawka*

**Art. 5 ust. 3 lit. a) otrzymuje brzmienie:**

„a) od 21 roku życia:

(i) pojazd, dla którego wymaga się prawa jazdy kategorii D i D + E, a pojazd objęty jest kategoriami prawa jazdy D1 oraz D1 + E z zastrzeżeniem, że posiadają ŚKZ określone w art. 6 ust. 2.

Państwo członkowskie może zezwolić kierowcom pojazdów objętych jedną z powyższych kategorii na prowadzenie takich pojazdów na swoim terytorium od 18 roku życia z zastrzeżeniem, że posiadają ŚKZ określone w art. 6 ust. 1.

**(ii) skreśla się**

Państwo członkowskie może **obniżyć dolną granicę wieku dla kategorii D i DE dla zawodowych kierowców autobusów**



na swoim terytorium od 20 roku życia z zastrzeżeniem, że posiadają ŚKZ określone w art. 6 ust. 1. Wiek ten można obniżyć do 18 roku życia, w przypadku gdy kierowca prowadzi takie pojazdy bez pasażerów;

i autokarów do:

- 19 lat na swoim terytorium, pod warunkiem że kierowcy przeszli pełne szkolenie zawodowe i posiadają certyfikat kompetencji zawodowych zgodnie z art. 6 ust. 1 dyrektywy (UE) 2022/2561;
















- 18 lat na swoim terytorium, pod warunkiem że kierowcy przeszli pełne szkolenie zawodowe i posiadają certyfikat kompetencji zawodowych zgodnie z art. 6 ust. 1 dyrektywy (UE) 2022/2561, oraz prowadzą takie pojazdy bez pasażerów.”

### Poprawka 137

Wniosek dotyczący dyrektywy  
Załącznik I – część A1 – punkt 2 – strona 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

Strona 2

13.	9.	10.	11.	12.
(14.)	AM 			
	A1 			
	A2 			
	A 			
	B1 			
	B 			
	C1 			
	C 			
	D1 			
	D 			
	BE 			
	C1E 			
	CE 			
	D1E 			
	DE 			
12.				

1. Name 2. First name 3. Date and place of birth 4a. Date of issue 4b. Date of expiry 4c. Issued by 5. License number 10. Valid from 11. Valid to 12. Codes

*Poprawka*

Strona 2

*Proszę wstawić nowy wiersz z kodem T i piktogramem ciągnika w kolumnie 9.*

### Poprawka 138

Wniosek dotyczący dyrektywy  
Załącznik I – część B1 – punkt 4 – podpunkt 3 – akapit 2 – litera e

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

e) **DG 8: dane biometryczne dotyczące tęczówki posiadacza prawa jazdy;**

e) **skreśla się**

### **Poprawka 139**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik II – część I – punkt A – punkt 2 – akapit 1 – litera b – tiret 2 a (nowe)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

– **wpływ korzystania z telefonów komórkowych lub innych urządzeń elektronicznych na ryzyko utraty uwagi podczas jazdy oraz skutki dla bezpieczeństwa;**

### **Poprawka 140**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik II – część I – punkt A – punkt 2 – akapit 1 – litera c – tiret 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

– najważniejsze zasady dotyczące zachowania bezpiecznej odległości między pojazdami, odstępów przy hamowaniu i trzymania się drogi w różnych warunkach pogodowych i drogowych, **w tym w szczególności w warunkach zaśnieżenia i śliskiej nawierzchni;**

### **Poprawka 141**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik II – część I – punkt A – punkt 2 – akapit 1 – litera d – tiret 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

– szczególne czynniki ryzyka związane z brakiem doświadczenia pozostałych

– szczególne czynniki ryzyka związane z brakiem doświadczenia pozostałych

użytkowników drogi, zwłaszcza niechronionych uczestników ruchu drogowego, którzy korzystają z niższego stopnia ochrony w ruchu drogowym w porównaniu z użytkownikami pojazdów silnikowych, takich jak samochody osobowe, autobusy i samochody ciężarowe, i którzy są bezpośrednio narażeni na siły zderzeń. Kategoria ta obejmuje pieszych, rowerzystów, użytkowników dwukołowych pojazdów silnikowych, użytkowników urządzeń transportu osobistego oraz osoby z niepełnosprawnościami lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej i orientacji;

użytkowników drogi, zwłaszcza niechronionych uczestników ruchu drogowego, którzy korzystają z niższego stopnia ochrony w ruchu drogowym w porównaniu z użytkownikami pojazdów silnikowych, takich jak samochody osobowe, autobusy i samochody ciężarowe, i którzy są bezpośrednio narażeni na siły zderzeń. Kategoria ta obejmuje **dzieci**, pieszych, rowerzystów, użytkowników dwukołowych pojazdów silnikowych, użytkowników urządzeń transportu osobistego oraz osoby z niepełnosprawnościami lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej i orientacji;

## Poprawka 142

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Załącznik II – część I – punkt A – punkt 2 – akapit 1 – litera d – tiret 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

– zagrożenia związane z przemieszczaniem się **i kierowaniem** różnymi typami pojazdów **oraz z różnymi polami widzenia ich kierowców, z uwzględnieniem pojazdów wyposażonych w zaawansowane systemy wspomagania jazdy i inne funkcje zautomatyzowanej jazdy;**

*Poprawka*

– zagrożenia związane z przemieszczaniem się, **kontaktem z** różnymi typami pojazdów **i kierowaniem nimi z uwagi na różną skalę i dynamikę jazdy oraz z różnymi polami widzenia ich kierowców;**

## Poprawka 143

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Załącznik II – część I – punkt A – punkt 2 – akapit 1 – litera d – tiret 2 a (nowe)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

– **martwe punkty i zmiany stopnia nachylenia;**

## Poprawka 144

Wniosek dotyczący dyrektywy  
Załącznik II – część I – punkt A – punkt 2 – akapit 1 – litera d – tiret 2 b (nowe)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

- *prawidłowe i terminowe stosowanie kierunkowskazów;*

## Poprawka 145

Wniosek dotyczący dyrektywy  
Załącznik II – część I – punkt A – punkt 2 – akapit 1 – litera e – tiret 2 a (nowe)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

- *zasady dotyczące zachowania w przypadku przejazdu pojazdu uprzywilejowanego oraz postępowania w miejscu kolizji;*

## Poprawka 146

Wniosek dotyczący dyrektywy  
Załącznik II – część I – punkt A – punkt 2 – akapit 1 – litera e – tiret 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

- wiedza na temat aspektów bezpieczeństwa związanych z pojazdami napędzanymi paliwami alternatywnymi;

- wiedza na temat aspektów bezpieczeństwa związanych z pojazdami napędzanymi paliwami alternatywnymi **lub z akumulatorami, w szczególności ryzyka przeskoku iskry/zapłonu lub reakcji chemicznej w razie wypadku lub awarii;**

## Poprawka 147

Wniosek dotyczący dyrektywy  
Załącznik II – część I – punkt A – punkt 2 – akapit 1 – litera f

*Tekst proponowany przez Komisję*

f) środki ostrożności, jakie należy przedsięwziąć przy wysiadaniu z pojazdu;

*Poprawka*

f) środki ostrożności, jakie należy przedsięwziąć przy wysiadaniu z pojazdu, **w tym upewnianie się, że można bezpiecznie otworzyć drzwi pojazdu i że nie będzie stanowić to zagrożenia dla innych uczestników ruchu drogowego takich jak piesi, rowerzyści i użytkownicy środków mikromobilności;**

## **Poprawka 148**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik II – część I – punkt A – punkt 2 – akapit 1 – litera i**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(i) przepisy i aspekty dotyczące użytkowania pojazdów w odniesieniu do środowiska, w tym odnośnie do pojazdów elektrycznych: odpowiednie stosowanie dźwiękowych urządzeń ostrzegawczych, umiarkowane zużycie paliwa/energii, ograniczenie emisji (emisje gazów cieplarnianych, zanieczyszczenia powietrza, hałas i mikrodrobiny plastiku pochodzące ze zużycia opon i dróg itp.).

*Poprawka*

(i) przepisy i aspekty dotyczące użytkowania pojazdów w odniesieniu do środowiska, w tym odnośnie do pojazdów elektrycznych: odpowiednie stosowanie dźwiękowych urządzeń ostrzegawczych, umiarkowane zużycie paliwa/energii, ograniczenie emisji (emisje gazów cieplarnianych, zanieczyszczenia powietrza, hałas i mikrodrobiny plastiku pochodzące ze zużycia opon, **hamulców** i dróg itp.).

## **Poprawka 149**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik II – część I – punkt A – punkt 2 – akapit 1 – litera i a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**ia) podstawowa wiedza dotycząca sposobu korzystania ze sprzętu do pierwszej pomocy oraz zdolność udzielania pierwszej pomocy, w tym RWP; Państwa członkowskie mogą alternatywnie umożliwić wariant, zgodnie**

*z którym uprzednie ukończenie poświadczonego zaświadczeniem szkolenia praktycznego z zakresu pierwszej pomocy, które obejmuje RWP, umożliwia wyłączenie treści testu teoretycznego dotyczącej pierwszej pomocy;*

## **Poprawka 150**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik II – część I – punkt A – punkt 2 – akapit 1 – litera i b (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*ib) bezpieczne interakcje z funkcjami zaawansowanych systemów wspierania kierowców i innymi aspektami automatyzacji pojazdu, w tym związane z nimi korzyści, ograniczenia i ryzyka;*

## **Poprawka 151**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik II – część I – punkt A – punkt 2 – akapit 1 – litera i c (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*ic) podstawowe ramy regulacyjne w sprawie miejskich ograniczeń w dostępie dla pojazdów, w tym stref niskiej emisji;*

## **Poprawka 152**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik II – część I – punkt A – punkt 4 – wprowadzenie**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

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

## Poprawka 153

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Załącznik II – część I – punkt A – punkt 4 – podpunkt 1 – litera d

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

d) jak zachować się momencie wypadku; wiedza o środkach, jakie należy przedsięwziąć po wypadku lub podobnym zdarzeniu, łącznie z akcją ratunkową taką, jak ewakuacja pasażerów i podstawowa wiedza na temat pierwszej pomocy, **w tym RWP**;

## Poprawka 154

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Załącznik II – część I – punkt A – punkt 4 – podpunkt 1 – litera f a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**fa) cel i użycie zwalniczy/hamulców silnikowych i hamulców;**

## Poprawka 155

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Załącznik II – część I – punkt A – punkt 4 – podpunkt 1 – litera g

*Tekst proponowany przez Komisję*

g) ograniczenie pola widzenia wynikające z charakterystyki pojazdów;

*Poprawka*

g) ograniczenie pola widzenia wynikające z charakterystyki pojazdów, **w szczególności w odniesieniu do pieszych z przodu pojazdu oraz rowerzystów z boku i z przodu pojazdu**;

## Poprawka 156

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik II – część I – punkt A – punkt 4 – podpunkt 1 – litera h a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*ha) jazda defensywna i ekologiczny styl jazdy: odległość od pojazdu z przodu; wyprzedzanie, zmiana pasa, zasady pierwszeństwa, ograniczenia prędkości;*

**Poprawka 157**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik II – część I – punkt A – punkt 4 – podpunkt 1 – litera i**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

i) czynniki bezpieczeństwa związane 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);

i) czynniki bezpieczeństwa związane 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, **T**);

**Poprawka 158**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik II – część I – punkt A – punkt 4 – podpunkt 1 – litera i a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*ia) środki, procedury i protokoły bezpieczeństwa odnoszące się do bezpiecznych miejsc parkowania;*

**Poprawka 159**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik II – część I – punkt A – punkt 4 – podpunkt 1 – litera j**



*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

j) odpowiedzialność kierowcy w związku z przewozem osób; komfort i bezpieczeństwo pasażerów, **a w szczególności osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się, a także odpowiednia reakcja w razie nękania i przemocy ze względu na płeć**; przewóz dzieci; niezbędne czynności przed ruszeniem; egzamin teoretyczny musi uwzględniać wszystkie rodzaje autobusów (autobusy komunikacji publicznej oraz autokary, autobusy o specjalnych wymiarach,...) (wyłącznie kategorie D, DE, D1, D1E).

## **Poprawka 160**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Załącznik II – część I – punkt B – punkt 5 – podpunkt 1 – litera c – akapit 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Unijny kod oznaczony na prawie jazdy kategorii A1, A2, A, B1, B i BE, które zostało wydane na podstawie egzaminu umiejętności i zachowań przeprowadzonego w pojeździe z przekładnią automatyczną, zostaje usunięty, jeżeli posiadacz zda specjalny egzamin umiejętności i zachowań lub ukończy specjalne szkolenie.

*Poprawka*

Unijny kod oznaczony na prawie jazdy kategorii A1, A2, A, B1, B i BE, które zostało wydane na podstawie egzaminu umiejętności i zachowań przeprowadzonego w pojeździe z przekładnią automatyczną, **nie jest zapisywany lub** zostaje usunięty, jeżeli posiadacz zda specjalny egzamin umiejętności i zachowań lub ukończy specjalne szkolenie, **które może odbyć się przed egzaminem umiejętności i zachowań przeprowadzonym w pojeździe z przekładnią automatyczną lub po tym egzaminie.**

## **Poprawka 161**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik II – część I – punkt B – punkt 5 – podpunkt 1 – litera c – akapit 2 – punkt i**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

i) zatwierdzania i nadzorowania specjalnego szkolenia; **lub**

i) zatwierdzania i nadzorowania specjalnego szkolenia, **w tym w ramach ogólnego szkolenia kierowców; lub**

**Poprawka 162**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik II – część I – punkt B – punkt 5 – podpunkt 1 – litera d – akapit 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

Przepisy szczegółowe dotyczące pojazdów kategorii BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 i D1E **oraz T**

**Poprawka 163**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik II – część I – punkt B – punkt 5 – podpunkt 2 – litera g – akapit 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

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

**Poprawka 164**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik II – część I – punkt B – punkt 5 – podpunkt 2 – litera h – akapit 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

Pojazd przegubowy lub zespół pojazdów składający się z pojazdu egzaminacyjnego kategorii C oraz przyczepy o długości co najmniej 7,5 m; zarówno pojazd przegubowy, jak i zespół pojazdów mają dopuszczalną masę całkowitą wynoszącą co najmniej 20 000 kg, długość co najmniej 14 m oraz szerokość co najmniej 2,40 m, rozwijają prędkość co najmniej 80 km/h, są wyposażone w hamulce z przeciwblokadą, **siodło oraz skrzynię biegów z co najmniej 8 przełożeniami w jeździe do przodu** i posiadają urządzenia rejestrujące określone w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014; rzeczywista całkowita masa zarówno pojazdu przegubowego, jak i zespołu pojazdów wynosi co najmniej 15 000 kg.

**Poprawka 165**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik II – część I – punkt B – punkt 5 – podpunkt 2 – litera i – akapit 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

Pojazd podkategorii C1 o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 4 000 kg, długości co najmniej 5 m, rozwijający prędkość co najmniej 80 km/h; wyposażony w hamulce z przeciwblokadą oraz urządzenia rejestrujące określone w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014.

## Poprawka 166

### Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik II – część I – punkt B – punkt 5 – podpunkt 2 – litera j – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

Zespół pojazdów składający się z pojazdu egzaminacyjnego podkategorii C1 oraz przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 1 250 kg; taki zespół pojazdów ma długość co najmniej 8 m i rozwija prędkość co najmniej 80 km/h; rzeczywista masa całkowita przyczepy wynosi co najmniej 800 kg.

## Poprawka 167

### Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik II – część I – punkt B – punkt 5 – podpunkt 2 – litera l – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

## Poprawka 168

### Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik II – część I – punkt B – punkt 5 – podpunkt 2 – litera n a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*na) Kategoria T*

*Zespoły pojazdów złożone z ciągnika kategorii T oraz przyczepy*

- a) maksymalna prędkość ciągnika określona konstrukcją wynosi więcej niż 40 km/h,*
- b) maksymalna prędkość zespołu pojazdów jest większa niż 40 km/h,*
- c) posiadają dwuprzewodowy układ hamulcowy,*
- d) przyczepa posiada co najmniej zamkniętą przestrzeń ładunkową (nie dopuszczalne jest podwozie bez zamkniętej podłogi),*
- e) długość przyczepy przy zastosowaniu przyczepy ze sztywnym dyszlem wynosi co najmniej 4,5 m oraz*
- f) długość zespołu pojazdów wynosi co najmniej 7,5 m.*

## Poprawka 169

### Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik II – część I – punkt B – punkt 6 – podpunkt 3 – akapit 1 – litera e

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

e) zmiana kierunku ruchu: skręty w prawo i w lewo; zmiana pasa ruchu;

e) zmiana kierunku ruchu: skręty w prawo i w lewo; zmiana pasa ruchu, *zawracanie*;

## Poprawka 170

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik II – część I – punkt B – punkt 6 – podpunkt 3 – akapit 1 – litera g**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

g) wyprzedzanie/omijanie:  
wyprzedzanie innych pojazdów w ruchu, **w**  
**tym rowerzystów, użytkowników środków**  
**mikromobilności, pieszych**; omijanie  
przeszkód, np. zaparkowanych pojazdów;  
wyprzedzanie przez inne pojazdy (jeżeli  
właściwe);

**Poprawka 171**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik II – część I – punkt B – punkt 6 – podpunkt 3 – akapit 1 – litera h**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

h) specjalne cechy drogi (w stosownym  
przypadku): ronda; przejazdy w poziomie  
szyn; przystanki tramwajowe lub  
autobusowe; przejścia dla pieszych; jazda  
pod górę i z góry na długich odcinkach;  
tunele;

h) specjalne cechy drogi (w stosownym  
przypadku): ronda; przejazdy w poziomie  
szyn, **ścieżki rowerowe**; przystanki  
tramwajowe lub autobusowe; przejścia dla  
pieszych; jazda pod górę i z góry na  
długich odcinkach; tunele;

**Poprawka 172**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik II – część I – punkt B – punkt 6 – podpunkt 3 – akapit 1 – litera h a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**ha) interakcje z innymi pojazdami, w**  
**tym przewidywanie martwych punktów i**  
**prawidłowe stosowanie kierunkowskazów;**

**Poprawka 173**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik II – część I – punkt B – punkt 6 – podpunkt 3 – akapit 1 – litera j**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

j) zachowanie należytej ostrożności przy wysiadaniu z pojazdu.

j) zachowanie należytej ostrożności przy wysiadaniu z pojazdu, **zwłaszcza odniesieniu do rowerzystów.**

#### **Poprawka 174**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik II – część I – punkt B – punkt 7 – podpunkt 4 – akapit 1 – litera g**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

g) wyprzedzanie/omijanie: wyprzedzanie innych **uczestników ruchu drogowego, w tym rowerzystów** (jeżeli możliwe); omijanie przeszkód, np. zaparkowanych pojazdów; wyprzedzanie przez inne pojazdy (jeżeli właściwe);

#### **Poprawka 175**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik II – część I – punkt B – punkt 7 – podpunkt 4 – akapit 1 – litera g a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**ga) niezależna jazda do wskazanego punktu docelowego, wykraczająca poza konkretne wskazania do skrętu;**

#### **Poprawka 176**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik II – część I – punkt B – punkt 7 – podpunkt 4 – akapit 1 – litera h**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

h) specjalne cechy drogi (w stosownym przypadku): ronda; przejazdy w poziomie szyn; przystanki tramwajowe lub autobusowe; przejścia dla pieszych; jazda

h) specjalne cechy drogi (w stosownym przypadku): ronda; **pokonywanie rond dużym pojazdem; jazda w ruchu prawostronnym i lewostronnym;** przejazdy

pod górę i z góry na długich odcinkach;  
tunele;

w poziomie szyn; przystanki tramwajowe  
lub autobusowe; przejścia dla pieszych;  
**ścieżki rowerowe**; jazda pod górę i z góry  
na długich odcinkach; **zmiany stopnia  
nachylenia**; tunele;

### Poprawka 177

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik II – część I – punkt B – punkt 7 – podpunkt 4 – akapit 1 – litera h a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**ha) interakcje z innymi uczestnikami  
ruchu drogowego, w tym przewidywanie  
martwych punktów i prawidłowe  
stosowanie kierunkowskazów;**

### Poprawka 178

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik II – część I – punkt B – punkt 7 – podpunkt 4 – akapit 1 – litera i

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

i) **zachowanie należytej ostrożności  
przy wysiadaniu z pojazdu;**

i) **wsiadanie i wysiadanie z pojazdu, w  
tym upewnianie się, że można bezpiecznie  
otworzyć drzwi pojazdu i że nie będzie  
stanowić to zagrożenia dla innych  
uczestników ruchu drogowego takich jak  
piesi, rowerzyści i użytkownicy środków  
mikromobilności, ze szczególnym  
naciskiem na konieczność otwierania  
drzwi ręką najbardziej od nich oddaloną;**

### Poprawka 179

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik II – część I – punkt B – punkt 7 – podpunkt 4 – akapit 1 – litera j

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

j) przewidywanie niebezpiecznych

j) przewidywanie niebezpiecznych



sytuacji i reagowanie na nie z wykorzystaniem symulatorów.

sytuacji i reagowanie na nie, *w tym* z wykorzystaniem symulatorów;

### **Poprawka 180**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik II – część I – punkt B – punkt 8 – wprowadzenie**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

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

### **Poprawka 181**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik II – część I – punkt B – punkt 8 – podpunkt 1 – akapit 1 – litera f**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

f) sprawdzenie czynników bezpieczeństwa związanych z załadowaniem pojazdu: nadwozie, pokrywy, drzwi ładunkowe, mechanizmy zamykające (w stosownym przypadku), zamknięcie kabiny (w stosownym przypadku), sposób załadowania, zabezpieczenie ładunku (wyłącznie kategorie C, CE, C1, C1E);

f) sprawdzenie czynników bezpieczeństwa związanych z załadowaniem pojazdu: nadwozie, pokrywy, drzwi ładunkowe, mechanizmy zamykające (w stosownym przypadku), zamknięcie kabiny (w stosownym przypadku), sposób załadowania, zabezpieczenie ładunku (wyłącznie kategorie C, CE, C1, C1E, **T**);

### **Poprawka 182**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik II – część I – punkt B – punkt 8 – podpunkt 1 – akapit 1 – litera g**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

g) sprawdzenie mechanizmu sprzęgającego, przewodów hamulcowych i elektrycznych (wyłącznie kategorie CE, C1E, DE, D1E);

g) sprawdzenie mechanizmu sprzęgającego, przewodów hamulcowych i elektrycznych (wyłącznie kategorie CE, C1E, DE, D1E, **T**);

## Poprawka 183

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Załącznik II – część I – punkt B – punkt 8 – podpunkt 2 – litera a

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

## Poprawka 184

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Załącznik II – część I – punkt B – punkt 8 – podpunkt 2 – litera a a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**aa) różnorodne mechanizmy sprzęgania przyczepy z samochodem ciężarowym, z uwzględnieniem sworznia zaczepowego w przypadku pojazdów przegubowych (do naczip) i holu sztywnego do przyczep z obrotnicą (sztywnoramowy samochód ciężarowy), a także standardowe procedury operacyjne i protokoły łączenia i odłączania przyczep od samochodów ciężarowych z zastosowaniem tych mechanizmów sprzęgających;**

## Poprawka 185

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Załącznik II – część I – punkt B – punkt 8 – podpunkt 2 – litera c

*Tekst proponowany przez Komisję*

c) bezpieczne parkowanie w celu

*Poprawka*

c) bezpieczne parkowanie w celu

załadunku/rozładunku przy rampie/platformie załadowniczej lub podobnym urządzeniu (wyłącznie kategorie C, CE, C1, C1E);

załadunku/rozładunku przy rampie/platformie załadowniczej lub podobnym urządzeniu (wyłącznie kategorie C, CE, C1, C1E, **T**);

### Poprawka 186

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Załącznik II – część I – punkt B – punkt 8 – podpunkt 3 – akapit 1 – litera e

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

e) zmiana kierunku ruchu: skręty w prawo i w lewo; zmiana pasa ruchu;

e) zmiana kierunku ruchu: skręty w prawo i w lewo; zmiana pasa ruchu, **zawracanie**;

### Poprawka 187

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Załącznik II – część I – punkt B – punkt 8 – podpunkt 3 – akapit 1 – litera e a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**ea) uwzględnianie martwych punktów;**

### Poprawka 188

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Załącznik II – część I – punkt B – punkt 8 – podpunkt 3 – akapit 1 – litera g

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

g) wyprzedzanie/omijanie: wyprzedzanie innych **uczestników ruchu drogowego i użytkowników środków mikromobilności**, w **tym rowerzystów** (jeżeli możliwe); omijanie przeszkód, np. zaparkowanych pojazdów; wyprzedzanie przez inne pojazdy (jeżeli właściwe);

### Poprawka 189

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik II – część I – punkt B – punkt 8 – podpunkt 3 – akapit 1 – litera h**

*Tekst proponowany przez Komisję*

h) specjalne cechy drogi (*w stosownym przypadku*): **ronda**; przejazdy w poziomie szyn; przystanki tramwajowe lub autobusowe; przejścia dla pieszych; jazda pod górę i z góry na długich odcinkach; tunele;

*Poprawka*

h) specjalne cechy drogi: ***pokonywanie rond dużym pojazdem; ruch lewo- i prawostronny***; przejazdy w poziomie szyn; przystanki tramwajowe lub autobusowe; przejścia dla pieszych, ***ścieżki rowerowe***; jazda pod górę i z góry na długich odcinkach; tunele;

**Poprawka 190**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik II – część I – punkt B – punkt 8 – podpunkt 3 – akapit 1 – litera i**

*Tekst proponowany przez Komisję*

i) ***zachowanie należytej ostrożności przy wysiadaniu z pojazdu***;

*Poprawka*

i) ***wsiadanie i wysiadanie z pojazdu, w tym upewnianie się, że można bezpiecznie otworzyć drzwi pojazdu i że nie będzie stanowić to zagrożenia dla innych uczestników ruchu drogowego takich jak piesi, rowerzyści i użytkownicy środków mikromobilności***;

**Poprawka 191**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik II – część I – punkt B – punkt 8 – podpunkt 3 – akapit 1 – litera i a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

***ia) środki ostrożności, jakie należy przedsięwziąć przy bezpiecznym wsiadaniu do pojazdu i wysiadaniu z pojazdu.***

**Poprawka 192**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik II – część I – punkt B – punkt 8 – podpunkt 4 – litera a**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

a) kierowanie pojazdem w taki sposób, by zapewnić bezpieczeństwo uczestników ruchu oraz zmniejszyć zużycie paliwa/energii i emisje w czasie przyśpieszania, zwalniania, jazdy pod górę i w dół;

a) kierowanie pojazdem w taki sposób, by zapewnić bezpieczeństwo uczestników ruchu oraz zmniejszyć zużycie paliwa/energii i emisje w czasie przyśpieszania, zwalniania, jazdy pod górę i w dół, **oraz by zapewnić odległość od pojazdu z przodu; wyprzedzanie, zmiana pasa, zasady pierwszeństwa, ograniczenia prędkości;**

**Poprawka 193**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik II – część I – punkt B – punkt 8 – podpunkt 4 – litera b**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

b) przewidywanie niebezpiecznych sytuacji i reagowanie na nie z wykorzystaniem symulatorów.

b) przewidywanie niebezpiecznych sytuacji i reagowanie na nie, **w tym z** wykorzystaniem symulatorów;

**Poprawka 194**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik II – część I – punkt B – punkt 9 – podpunkt 1 – akapit 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

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

## Poprawka 195

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Załącznik II – część I – punkt B – punkt 9 – podpunkt 3 – litera a

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

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

##### *Poprawka*

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

## Poprawka 196

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Załącznik II – część I – punkt B – punkt 9 – podpunkt 3 – litera b

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

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

##### *Poprawka*

b) kieruje pojazdem w sposób ekonomiczny, bezpieczny i energooszczędny, biorąc pod uwagę obroty na minutę, zmianę biegów, hamowanie i przyspieszanie **oraz stosuje wbudowane w pojazd systemy wspomagania jazdy lub bezpieczeństwa** (wyłącznie kategorie B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E);

## Poprawka 197

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Załącznik II – część I – punkt B – punkt 9 – podpunkt 3 – litera c

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

c) stosuje zasady obserwacji: obserwacja dookoła; właściwe korzystanie z lusterek; widzenie z dalekiej, średniej i bliskiej odległości;

##### *Poprawka*

c) stosuje zasady obserwacji: obserwacja dookoła; właściwe korzystanie z lusterek ***i nowych technologii***; widzenie z dalekiej, średniej i bliskiej odległości;

## Poprawka 198

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Załącznik II – część I – punkt B – punkt 9 – podpunkt 3 – litera j

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

j) zachowuje kontrolę nad hamowaniem i zatrzymywaniem: zmniejszanie prędkości, hamowanie lub zatrzymywanie zależnie od okoliczności; zdolność przewidywania; używanie różnych układów hamulcowych (wyłącznie w przypadku kategorii C, CE, D, DE); używanie układów ograniczania prędkości innych niż hamulcowe (wyłącznie w przypadku kategorii C, CE, D, DE).

##### *Poprawka*

j) zachowuje kontrolę nad hamowaniem i zatrzymywaniem: zmniejszanie prędkości, hamowanie lub zatrzymywanie zależnie od okoliczności; zdolność przewidywania; używanie różnych układów hamulcowych (wyłącznie w przypadku kategorii C, CE, D, DE); używanie układów ograniczania prędkości innych niż hamulcowe ***i stosowanie technologii wbudowanych w pojazd*** (wyłącznie w przypadku kategorii C, CE, D, DE).

## Poprawka 199

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Załącznik II – część II – akapit 1 – tiret 5

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

– uwzględniać wszystkie czynniki wpływające na zachowanie kierowcy (np. alkohol, zmęczenie, słaby wzrok itp.) dla

##### *Poprawka*

– uwzględniać wszystkie czynniki wpływające na zachowanie kierowcy (np. alkohol, zmęczenie, słaby wzrok,

zachowania pełni zdolności do bezpiecznej jazdy;

*korzystanie z urządzeń elektronicznych itp.) dla zachowania pełni zdolności do bezpiecznej jazdy;*

### Poprawka 200

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik II – część II – akapit 1 – tiret 7

*Tekst proponowany przez Komisję*

– mieć wystarczającą wiedzę na temat czynników ryzyka związanych ze *środkami* mikromobilności;

*Poprawka*

– mieć wystarczającą wiedzę na temat czynników ryzyka związanych z *rowerzystami, pieszymi i użytkownikami środków* mikromobilności;

### Poprawka 201

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik II – część II – akapit 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

Państwa członkowskie *zachęca się do stosowania właściwych środków zapewniających*, aby kierowcy, którzy utracili już zasób wiedzy, umiejętności i zachowań opisanych w pkt 1–9, mogli odzyskać tę wiedzę i te umiejętności oraz nadal zachowywać się w sposób wymagany do kierowania pojazdem mechanicznym. *Państwa członkowskie mogą wykorzystywać zasoby przeznaczone na mocy dyrektywy (UE) 2015/413 na wsparcie finansowe takich środków.*

### Poprawka 202

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik III – punkt 1 – podpunkt 1



*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

**Poprawka 203**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Załącznik III – punkt 1 – podpunkt 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

**Poprawka 204**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Załącznik III – punkt 3 – akapit 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

**Kandydaci przeprowadzają samoocenę swojej fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami mechanicznymi.**

*Poprawka*

**skreśla się**

**Poprawka 205**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Załącznik III – punkt 3 – akapit 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Kandydaci zobowiązani są do poddania się badaniom lekarskim, **jeżeli – w wyniku samooceny swojej zdolności fizycznej i psychicznej**, podczas dopełniania

*Poprawka*

Kandydaci zobowiązani są do poddania się badaniom lekarskim, w **tym odpowiedniemu badaniu wzroku, o którym mowa w pkt 6** – podczas

niezbędnych formalności lub w trakcie egzaminów uprawniających do otrzymania prawa jazdy – *okaże się, że może u nich występować jedna bądź kilka z wad zdrowotnych wymienionych w niniejszym załączniku.*

## Poprawka 206

### Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik III – punkt 3 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

dopełniania niezbędnych formalności lub w trakcie egzaminów uprawniających do otrzymania prawa jazdy – *w wyniku których organ medyczny posiadający kompetencje mające znaczenie dla złożoności połączonych celów niniejszego załącznika wyda uzasadnioną opinię.*

*Poprawka*

*3a. Państwa członkowskie mogą ustanowić bardziej rygorystyczne normy i zasady niż te określone w niniejszym załączniku w odniesieniu do wydawania lub przedłużania ważności praw jazdy.*

## Poprawka 207

### Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik III – punkt 4 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Kandydatów ubiegających się o pierwsze prawo jazdy poddaje się badaniom lekarskim *przed jego* wydaniem, a kierowców poddaje się w okresie późniejszym kontrolom zgodnie z krajowym systemem stosowanym w państwie członkowskim miejsce stałego zamieszkania, za każdym razem, gdy przedłużany jest okres ważności prawa jazdy.

*Poprawka*

Kandydatów ubiegających się o pierwsze prawo jazdy poddaje się badaniom lekarskim, *które mają na celu stwierdzenie ich fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami mechanicznymi, przed* wydaniem *pierwszego prawa jazdy*, a kierowców poddaje się w okresie późniejszym kontrolom zgodnie z krajowym systemem stosowanym w państwie członkowskim miejsce stałego zamieszkania, za każdym razem, gdy przedłużany jest okres ważności prawa jazdy. *Badanie lekarskie może przeprowadzić lekarz podstawowej opieki zdrowotnej, pod warunkiem że ukończył szkolenie online, o którym mowa w art. 10*

*ust. 8a.*

## Poprawka 208

### Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik III – punkt 4 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**4a. Kierowcy podlegają tej samej procedurze przy przedłużaniu ważności swoich praw jazdy.**

## Poprawka 209

### Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik III – punkt 6 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

Wszystkich kandydatów ubiegających się o prawo jazdy **lub przedłużenie jego ważności** poddaje się właściwemu badaniu w celu upewnienia się, czy posiadają ostrość widzenia, **zmierzoną za pomocą zatwierdzonej tablicy okulistycznej**, i pole widzenia odpowiednie do kierowania pojazdami mechanicznymi. W przypadku uzasadnionych wątpliwości co do odpowiedniej zdolności widzenia kandydata, powinien on zostać poddany badaniu przez właściwy organ medyczny **lub wykwalifikowanego lekarza okulistę upoważnionego zgodnie z prawem krajowym**. 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.

## Poprawka 210

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik III – punkt 6 – akapit 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

**Poprawka 211**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik III – punkt 6 – akapit 3 – podpunkt 1 – akapit 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

## Poprawka 212

### Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik III – punkt 6 – akapit 3 – podpunkt 2

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

(2) U wnioskodawców ubiegających się o wydanie prawa jazdy lub o przedłużenie okresu jego ważności, u których występuje całkowita utrata możliwości widzenia na jedno oko, oraz u widzających wyłącznie za pomocą jednego oka (np. w przypadku diplopii), ostrość widzenia musi wynosić przynajmniej 0,5, w razie konieczności z zastosowaniem soczewek korekcyjnych. Właściwy organ medyczny musi poświadczyć, że dana osoba widzi tylko na jedno oko od wystarczająco długiego czasu, aby umożliwić dostosowanie, a pole widzenia tego oka spełnia wymóg ustanowiony w pkt 6 ppkt 1.

#### *Poprawka*

(2) U wnioskodawców ubiegających się o wydanie prawa jazdy lub o przedłużenie okresu jego ważności, u których występuje całkowita utrata możliwości widzenia na jedno oko, oraz u widzających wyłącznie za pomocą jednego oka (np. w przypadku diplopii), ostrość widzenia musi wynosić przynajmniej 0,5 (*w systemie dziesiętnym*), w razie konieczności z zastosowaniem soczewek korekcyjnych. Właściwy organ medyczny musi poświadczyć, że dana osoba widzi tylko na jedno oko od wystarczająco długiego czasu, aby umożliwić dostosowanie, a pole widzenia tego oka spełnia wymóg ustanowiony w pkt 6 ppkt 1.

## Poprawka 213

### Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik III – punkt 6 – akapit 3 – podpunkt 3

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

3) Po niedawnym wystąpieniu diplopii lub utracie możliwości widzenia na jedno oko należy przewidzieć odpowiedni okres adaptacji (na przykład sześciomiesięczny), w trakcie którego kierowanie pojazdami nie jest dozwolone. Po upływie tego okresu kierowanie pojazdami jest dozwolone wyłącznie po uzyskaniu pozytywnej opinii specjalistów w zakresie okulistyki i prowadzenia pojazdów.

#### *Poprawka*

3) Po niedawnym wystąpieniu diplopii lub utracie możliwości widzenia na jedno oko należy przewidzieć odpowiedni okres adaptacji (na przykład sześciomiesięczny), w trakcie którego kierowanie pojazdami nie jest dozwolone. Po upływie tego okresu kierowanie pojazdami jest dozwolone wyłącznie po uzyskaniu pozytywnej opinii specjalistów w zakresie okulistyki i prowadzenia pojazdów. ***Właściwy organ może ustanowić wymogi o ograniczonym czasie ważności i, w stosownych***

*przypadkach, ograniczenia dotyczące prowadzenia pojazdu w nocy.*

## Poprawka 214

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik III – punkt 6 – akapit 4 – podpunkt 4 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

Wnioskodawcy ubiegający się o prawo jazdy lub o przedłużenie terminu jego ważności muszą wykazać się ostrością widzenia, w razie konieczności przy zastosowaniu soczewek korekcyjnych, wynoszącą co najmniej 0,8 (**w systemie dziesiętnym**) dla oka **sprawniejszego i** co najmniej 0,1 (**w systemie dziesiętnym**) 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. **Badanie lekarskie może przeprowadzić lekarz podstawowej opieki zdrowotnej, który odbył szkolenie online, o którym mowa w art. 10 ust. 8a.**

## Poprawka 215

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik III – punkt 6 – akapit 4 – podpunkt 4 – akapit 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

Prawa jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu jego ważności w przypadku kandydatów lub kierowców, u których występuje **znacznie obniżone widzenie w półmroku i** obniżona wrażliwość na kontrast **oraz**

*niedostateczne widzenie po oślnieniu, z nieodpowiednim czasem readaptacji również w lepszym oku, lub diplopia.*

## Poprawka 216

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Załącznik III – punkt 6 – akapit 4 – podpunkt 4 – akapit 4

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

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

##### *Poprawka*

Po znacznej utracie możliwości widzenia na jedno oko należy przewidzieć odpowiedni okres adaptacji (na przykład sześciomiesięczny), podczas którego nie wolno prowadzić pojazdów. Po upływie tego okresu kierowanie pojazdami jest dozwolone wyłącznie po uzyskaniu pozytywnej opinii specjalistów w zakresie okulistyki i prowadzenia pojazdów.  
***Właściwy organ medyczny może zezwolić na prowadzenie pojazdu, ustanawiając w razie potrzeby wymogi lub narzucając ograniczenia.***

## Poprawka 217

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Załącznik III – punkt 10 – akapit 3 – podpunkt 2

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

2) Kandydaci lub kierowcy cierpiący na cukrzycę leczoną lekami, które niosą ze sobą ryzyko wywołania hipoglikemii, muszą wykazać, że rozumieją ryzyko związane z hipoglikemią, oraz odpowiednio kontrolują przebieg choroby.

##### *Poprawka*

2) Kandydaci lub kierowcy cierpiący na cukrzycę leczoną lekami, które niosą ze sobą ryzyko wywołania hipoglikemii, muszą wykazać, że rozumieją ryzyko związane z hipoglikemią, oraz odpowiednio kontrolują przebieg choroby, ***w tym za pomocą systemu stałego monitorowania, jeżeli właściwy organ medyczny uzna to za konieczne.***

## Poprawka 218

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik III – punkt 10 – akapit 7 – podpunkt 3 – akapit 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Ponadto w takich przypadkach prawo jazdy wydaje się pod warunkiem przedstawienia opinii właściwego organu medycznego oraz przeprowadzania regularnych weryfikacji lekarskich, *dokonywanych* nie rzadziej niż co trzy lata.

*Poprawka*

Ponadto w takich przypadkach prawo jazdy wydaje się **lub przedłużyć** pod warunkiem przedstawienia **pozytywnej** opinii właściwego organu medycznego oraz przeprowadzania regularnych weryfikacji lekarskich **prowadzonych przez lekarza specjalistę** nie rzadziej niż co trzy lata.

**Poprawka 219**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik III – punkt 11 – akapit 2 – podpunkt 1 – akapit 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

Prawa jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu jego ważności w przypadku kandydatów lub kierowców cierpiących na poważne schorzenie neurologiczne, o ile do wniosku nie załączono **pozytywnej** opinii uprawnionego lekarza **wydanej przez lekarza specjalistę lub właściwy organ medyczny**.

**Poprawka 220**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik III – punkt 11 – akapit 2 – podpunkt 1 – akapit 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

Zaburzenia neurologiczne związane z **uwarunkowaniami rozwojowymi**, chorobami czy interwencją **lekarską bądź** chirurgiczną skutkującą uszkodzeniem ośrodkowego lub obwodowego układu nerwowego, prowadzącym do **zaburzeń kognitywnych, behawioralnych,**



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.

niedoborów czuciowych czy motorycznych oraz zakłócenia **sprawności/czynności**, równowagi i koordynacji, muszą zostać odpowiednio rozpatrzone w zakresie skutków czynnościowych. **Należy uwzględnić zagrożenie** postępującym charakterem schorzenia **i przestrzeganie zaleceń dotyczących leczenia**. W takich sytuacjach wydanie prawa jazdy lub przedłużenie okresu jego obowiązywania, w przypadku niebezpieczeństwa pogorszenia się stanu zdrowia, może podlegać okresowej ocenie.

## Poprawka 221

### Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik III – punkt 12 – akapit 5 – podpunkt 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

5) Padaczka: kierowcę lub kandydata można uznać za zdolnego do kierowania pojazdami po upływie jednego roku bez kolejnych napadów.

*Poprawka*

5) Padaczka: kierowcę lub kandydata można uznać za zdolnego do kierowania pojazdami po upływie jednego roku bez kolejnych napadów **na podstawie dokumentacji i poświadczenia przez neurologa**.

## Poprawka 222

### Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik III – punkt 12 – akapit 6 – podpunkt 11 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Prowokowany napad padaczkowy: kandydata, który miał prowokowany napad padaczkowy wywołany rozpoznawalnym czynnikiem prowokującym o małym prawdopodobieństwie wystąpienia podczas kierowania pojazdem, można uznać za zdolnego do kierowania pojazdami na zasadzie indywidualnej pod warunkiem przedstawienia opinii neurologicznej. Po

*Poprawka*

Prowokowany napad padaczkowy: kandydata, który miał prowokowany napad padaczkowy wywołany rozpoznawalnym czynnikiem prowokującym o małym prawdopodobieństwie wystąpienia podczas kierowania pojazdem, można uznać za zdolnego do kierowania pojazdami **wyłącznie** na zasadzie indywidualnej **w przypadku pojazdów do użytku**

ostrej fazie choroby należy przeprowadzić badanie EEG oraz odpowiednią ocenę neurologiczną.

***prywatnego, a nie do przewozu osób trzecich***, pod warunkiem przedstawienia opinii neurologicznej. Po ostrej fazie choroby należy przeprowadzić badanie EEG oraz odpowiednią ocenę neurologiczną.

## Poprawka 223

### Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik III – punkt 12 – akapit 6 – podpunkt 12

*Tekst proponowany przez Komisję*

12) Pierwszy lub pojedynczy nieprovokowany napad: kandydata, który miał pierwszy nieprovokowany napad, można uznać za zdolnego do kierowania pojazdami, jeżeli w okresie pięciu lat, mimo niestosowania leków przeciwpadaczkowych, nie wystąpiły kolejne napady i jeżeli dokonano odpowiedniej oceny neurologicznej.  
***W przypadku udokumentowanego dobrego rokowania organy krajowe mogą zezwolić kierowcom na kierowanie pojazdami we wcześniejszym terminie.***

*Poprawka*

12) Pierwszy lub pojedynczy nieprovokowany napad: kandydata, który miał pierwszy nieprovokowany napad, można uznać za zdolnego do kierowania pojazdami, jeżeli w okresie pięciu lat, mimo niestosowania leków przeciwpadaczkowych, nie wystąpiły kolejne napady i jeżeli dokonano odpowiedniej oceny neurologicznej.

## Poprawka 224

### Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik III – punkt 13 – akapit 2 – podpunkt 1 – litera a

*Tekst proponowany przez Komisję*

a) poważne zaburzenie psychiczne, wrodzone lub spowodowane chorobą, urazem albo operacją neurochirurgiczną,

*Poprawka*

a) poważne zaburzenie psychiczne, ***kognitywne lub behawioralne***, wrodzone lub spowodowane chorobą, urazem albo operacją neurochirurgiczną,

## Poprawka 225

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik III – punkt 13 – akapit 2 – podpunkt 1 – litera b**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

b) ***poważna niepełnosprawność intelektualna,***

b) ***skreśla się***

**Poprawka 226**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik III – punkt 13 – akapit 2 – podpunkt 1 – litera c**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

c) zaburzenia osobowości mające negatywny wpływ na ocenę sytuacji, zachowanie lub zdolności adaptacyjne,

**Poprawka 227**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik III – punkt 13 – akapit 3 – podpunkt 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

2) Właściwy organ medyczny należycie rozważy dodatkowe ryzyka i zagrożenia, jakie mogą mieć miejsce w przypadku kierowania pojazdami przez osoby zaliczane do tej grupy. ***Właściwy organ medyczny może ustanowić wymogi o ograniczonym czasie ważności lub nałożyć ograniczenia dotyczące prowadzenia pojazdu.***

**Poprawka 228**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik III – punkt 14 – akapit 2 – podpunkt 1 – akapit 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Prawa jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu jego ważności w przypadku kandydatów lub kierowców, którzy *są uzależnieni od* alkoholu bądź nie są w stanie wstrzymać się od prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu, chyba że stosowane są odpowiednie ograniczenia za pomocą technologii umożliwiających kompensację zależności (*na przykład* poprzez obowiązkowe stosowanie alkomatów blokujących zapłon).

*Poprawka*

Prawa jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu jego ważności w przypadku kandydatów lub kierowców, którzy *mają zaburzenia spowodowane spożywaniem* alkoholu bądź nie są w stanie wstrzymać się od prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu, chyba że stosowane są odpowiednie ograniczenia *poprzez udział w programach leczenia uzależnień obejmujących monitorowanie i nadzór medyczny i* za pomocą technologii umożliwiających kompensację zależności (*w tym* poprzez obowiązkowe stosowanie alkomatów blokujących zapłon).

## **Poprawka 229**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik III – punkt 14 – akapit 2 – podpunkt 1 – akapit 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Wydanie prawa jazdy lub przedłużenie okresu jego ważności bez dalszych ograniczeń w przypadku kandydatów lub kierowców, którzy byli w przeszłości uzależnieni od alkoholu, jest możliwe po udowodnionym okresie abstynencji oraz pod warunkiem przedstawienia opinii uprawnionego lekarza i przeprowadzania regularnych kontroli stanu zdrowia.

*Poprawka*

Wydanie prawa jazdy lub przedłużenie okresu jego ważności bez dalszych ograniczeń w przypadku kandydatów lub kierowców, którzy byli w przeszłości uzależnieni od alkoholu, jest możliwe po udowodnionym okresie abstynencji oraz pod warunkiem przedstawienia *pozytywnej* opinii uprawnionego lekarza i przeprowadzania regularnych kontroli stanu zdrowia *przez właściwy organ medyczny*.

## **Poprawka 230**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik III – punkt 14 – akapit 3 – podpunkt 2 a (nowy)**

**2a) Właściwy organ medyczny może ustanowić wymogi o ograniczonym czasie ważności i, w stosownych przypadkach, ograniczenia dotyczące prowadzenia pojazdu.**

### Poprawka 231

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Załącznik III – punkt 15 – akapit 2 – podpunkt 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Prawa jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu jego ważności w przypadku kandydatów lub kierowców **uzależnionych od substancji psychotropowych lub regularnie nadużywających takich substancji**, niezależnie od kategorii prawa jazdy, której dotyczy wniosek.

Prawa jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu jego ważności w przypadku kandydatów lub kierowców **zażywających substancje psychotropowe lub substancje odurzające**, niezależnie od kategorii prawa jazdy, której dotyczy wniosek.

### Poprawka 232

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Załącznik III – punkt 15 – akapit 2 – podpunkt 2 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Prawa jazdy nie wydaje się ani nie przedłuża się okresu jego ważności w przypadku kandydatów lub kierowców, którzy **nadużywają lub regularnie używają substancji psychotropowych, jeżeli wchłaniane ilości są takie, że wpływają na zdolność do kierowania pojazdami**. Niniejszy przepis ma zastosowanie do wszystkich innych produktów leczniczych bądź kombinacji produktów leczniczych, wpływających na zdolność do kierowania pojazdami.

zdolność do kierowania pojazdami.

*Właściwy organ medyczny może ustanowić wymogi o ograniczonym czasie ważności i, w stosownych przypadkach, ograniczenia dotyczące prowadzenia pojazdu.*

### Poprawka 233

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Załącznik III – punkt 15 – akapit 2 – podpunkt 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

3) Właściwy organ medyczny należycie rozważy dodatkowe ryzyka i zagrożenia, jakie mogą mieć miejsce w przypadku kierowania pojazdami przez osoby zaliczane do tej grupy, ***i może ustanowić wymogi o ograniczonym czasie ważności i, w stosownych przypadkach, ograniczenia dotyczące prowadzenia pojazdu.***

### Poprawka 234

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Załącznik IV – część 1 – punkt 3 – litera g a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***ga) zrozumienie i zwracanie uwagi na szczególnie zagrożonych niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego.***

### Poprawka 235

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Załącznik IV – część 4 – punkt 1 – litera e**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

**Poprawka 236**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik IV – część 4 – punkt 2 – litera a – punkt i – tiret 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

– utrzymania i odświeżenia koniecznej wiedzy **oraz** umiejętności przeprowadzania egzaminów;

*Poprawka*

– utrzymania i odświeżenia koniecznej wiedzy, umiejętności przeprowadzania egzaminów **i umiejętności językowe**;

**Poprawka 237**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik IV – część 5 – punkt 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

1) Państwa członkowskie mogą zezwolić osobom, które uzyskały uprawnienia do przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy bezpośrednio przed wejściem w życie przepisów **dyrektywy 2006/126/WE**, na dalsze przeprowadzanie tych egzaminów, mimo że nie uzyskały one swoich uprawnień zgodnie z warunkami ogólnymi określonymi w pkt 2 lub procedurą nabywania kwalifikacji podstawowych określoną w pkt 3.

*Poprawka*

1) Państwa członkowskie mogą zezwolić osobom, które uzyskały uprawnienia do przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy bezpośrednio przed wejściem w życie przepisów **niniejszej dyrektywy**, na dalsze przeprowadzanie tych egzaminów, mimo że nie uzyskały one swoich uprawnień zgodnie z warunkami ogólnymi określonymi w pkt 2 lub procedurą nabywania kwalifikacji podstawowych określoną w pkt 3.