

DYREKTYWY

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2022/2561

z dnia 14 grudnia 2022 r.

w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób (ujednoczenie)

(Tekst o znaczeniu dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽³⁾ została kilkakrotnie znacząco zmieniona ⁽⁴⁾. W celu zapewnienia jasności i zrozumiałości należy tę dyrektywę ujednoczyć.
- (2) W białej księdze z dnia 28 marca 2011 r., zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, Komisja określa cel polegający na wyeliminowaniu ofiar śmiertelnych na drogach, zgodnie z którym do 2050 r. Unia powinna osiągnąć niemal zerową liczbę ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym.
- (3) W komunikacie na temat kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020, zatytułowanym „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020”, Komisja zaproponowała cel polegający na dalszym obniżeniu o połowę całkowitej liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w Unii do 2020 r., począwszy od 2010 r. Aby osiągnąć ten cel, Komisja określiła siedem celów strategicznych, w tym poprawę edukacji i szkolenia użytkowników dróg oraz ochronę użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki.
- (4) W dniach 23–24 października 2014 r. Rada Europejska zatwierdziła wiążący cel zmniejszenia krajowej emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce do 2030 r. o co najmniej 40 % w porównaniu z rokiem 1990. Ten cel zmniejszenia emisji pomoże w osiągnięciu długoterminowych założeń porozumienia paryskiego przyjętego w 2015 r. w ramach ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu ⁽⁵⁾, a do jego osiągnięcia powinny się przyczynić wszystkie sektory gospodarki. Sektor transportu wymaga kompleksowego podejścia na

⁽¹⁾ Dz.U. C 155 z 30.4.2021, s. 78.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 22 listopada 2022 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 8 grudnia 2022 r.

⁽³⁾ Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniająca rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylająca dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4).

⁽⁴⁾ Zob. załącznik IV część A.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4.

rzecz wspierania zmniejszania emisji oraz efektywności energetycznej. Należy poczynić postępy w kierunku mobilności niskoemisyjnej, między innymi dzięki badaniom naukowym oraz wdrażaniu dostępnych już rozwiązań technologicznych. Konieczne jest odpowiednie przeszkolenie kierowców, aby prowadzili pojazdy w sposób najbardziej efektywny.

- (5) Aby umożliwić kierowcom spełnienie wymagań związanych z rynkiem transportu drogowego, reguły Unii w zakresie minimalnego poziomu wykształcenia kierowców w transporcie drogowym powinny mieć zastosowanie w odniesieniu do wszystkich kierowców, bez względu na to, czy prowadzą działalność gospodarczą na własny rachunek, czy pracują za wynagrodzeniem, czy wykonują przewóz zarobkowy.
- (6) Reguły Unii w zakresie minimalnego poziomu wykształcenia kierowców w transporcie drogowym mają na celu zapewnienie, aby kierowca, dzięki swoim kwalifikacjom, mógł bez przeszkód wykonywać działalność związaną z prowadzeniem pojazdu.
- (7) Bardziej szczegółowo, obowiązek kwalifikacji wstępnej oraz okresowego szkolenia ma na celu poprawę bezpieczeństwa drogowego i bezpieczeństwa kierowcy, także podczas czynności wykonywanych przez kierowcę w trakcie postoju pojazdu. Ponadto nowoczesny charakter zawodu kierowcy powinien wzbudzić większe zainteresowanie młodych ludzi tym zawodem, przyczyniając się do zatrudniania nowych kierowców w czasie niedoboru siły roboczej.
- (8) Aby zapobiec nierównym warunkom konkurencji, niniejsza dyrektywa powinna mieć zastosowanie do kierowania pojazdami zarówno przez obywateli państwa członkowskiego, jak i obywateli państw trzecich, którzy są zatrudnieni w przedsiębiorstwie ustanowionym w państwie członkowskim lub wykonują pracę na rzecz takiego przedsiębiorstwa.
- (9) W celu przestrzegania zasad prawa Unii wskazane jest, aby kierowcy pojazdów używanych do celów przewozu, w przypadku stwierdzenia mniejszego wpływu na bezpieczeństwo drogowe lub w sytuacji, w której wymogi niniejszej dyrektywy nakładałyby nieproporcjonalne obciążenia ekonomiczne lub społeczne, zostali wyłączeni ze stosowania przepisów niniejszej dyrektywy.
- (10) Pewne wyłączenia powinny zostać określone w odniesieniu do sytuacji, w których prowadzenie pojazdu nie jest głównym zajęciem kierowcy, i w których nałożenie na kierowcę obowiązku spełniania wymogów niniejszej dyrektywy byłoby nieproporcjonalnym obciążeniem. Ogólnie uznaje się, że prowadzenie pojazdu nie jest głównym zajęciem kierowcy w przypadku, gdy zajmuje mniej niż 30 % miesięcznego czasu pracy kierowcy.
- (11) W przypadku gdy kierowca prowadzi pojazd rzadko, na obszarach wiejskich oraz w ramach własnej działalności gospodarczej, wyłączenia powinny mieć zastosowanie pod warunkiem zapewnienia ciągłości bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ze względu na różne warunki panujące na obszarach wiejskich w Unii pod względem geograficznym, klimatu i gęstości zaludnienia państwa członkowskie powinny mieć swobodę w określeniu, czy takie prowadzenie pojazdu można uznać za sporadyczne oraz czy takie wyłączenie ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, na przykład ze względu na rodzaj drogi, natężenie ruchu drogowego lub obecność użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki.
- (12) Ponieważ odległości, jakie muszą pokonywać w czasie swojej pracy osoby pracujące w rolnictwie, ogrodnictwie, leśnictwie, hodowli i rybołówstwie, które są wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy, są różne w całej Unii, państwa członkowskie powinny mieć możliwość określenia, w prawie krajowym, maksymalnej dopuszczalnej odległości, liczonej od bazy przedsiębiorstwa, do której mają zastosowanie wyłączenia.
- (13) W celu stwierdzenia spełnienia przez kierowcę dotyczących go obowiązków, państwa członkowskie powinny wystawić kierowcy świadectwo kompetencji zawodowych, (SKZ), stanowiące dowód wstępnej kwalifikacji kierowcy lub okresowego szkolenia.
- (14) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość dokonania wyboru spośród kilku opcji, aby ułatwić wdrożenie przepisów odnoszących się do wstępnej kwalifikacji.
- (15) W celu zachowania kwalifikacji kierowcy, obecni kierowcy powinni zostać zobowiązani do odbycia okresowego przeszkolenia w zakresie umiejętności istotnych dla wykonywanego zawodu.
- (16) Kierowcy wyłączeni z wymogu uzyskania wstępnej kwalifikacji powinni jednak – korzystając jednocześnie nadal z tego wyłączenia – podlegać obowiązkowi okresowego szkolenia w celu zapewnienia, aby ich wiedza w zakresie kwestii mających zasadnicze znaczenie dla ich pracy pozostawała aktualna.

- (17) Minimalne wymagania, jakie muszą zostać spełnione w odniesieniu do wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia, dotyczą zasad bezpieczeństwa podczas kierowania pojazdem i w trakcie jego postoju. Rozwój defensywnej jazdy (przewidywanie zagrożenia, zważanie na innych uczestników ruchu drogowego), co idzie w parze z racjonalnym zużyciem paliwa, powinien mieć pozytywny wpływ zarówno na społeczeństwo, jak i na sektor transportu drogowego.
- (18) Niniejsza dyrektywa nie powinna wpływać na prawa kierowcy, który posiadał prawo jazdy niezbędne do wykonywania działalności związanej z prowadzeniem pojazdu, nabytych przez niego przed datą ustanowioną w odniesieniu do uzyskania ŚKZ, poświadczającego odpowiednią kwalifikację wstępną lub okresowe szkolenie.
- (19) Kursy szkoleniowe ustanowione w odniesieniu do kwalifikacji wstępnej i okresowego szkolenia powinny być organizowane wyłącznie przez ośrodki szkoleniowe zatwierdzone przez właściwe organy państw członkowskich. W celu zapewnienia należytej jakości takich zatwierdzonych ośrodków właściwe organy powinny ustanowić zharmonizowane kryteria ich zatwierdzania, łącznie z ustalonym kryterium w zakresie wysokiego poziomu profesjonalizmu.
- (20) Za organizację testów przewidzianych w związku z kwalifikacją wstępną i szkoleniem okresowym powinny odpowiadać nie tylko właściwe organy państw członkowskich, lecz także wyznaczone przez nie jednostki. Uwzględniając znaczenie niniejszej dyrektywy dla bezpieczeństwa drogowego i dla równości warunków konkurencji, testy takie powinny być nadzorowane przez właściwe organy państw członkowskich.
- (21) Państwa członkowskie powinny ustalić, że pierwszy kurs w ramach okresowego szkolenia ma zakończyć się, a odpowiednio ŚKZ mają zostać wydane w terminie pięciu lat od daty wystawienia ŚKZ poświadczającego wstępną kwalifikację lub od upływu wyznaczonego okresu na zgłoszenie przez niektórych kierowców nabytych przez nich praw. Powinna także istnieć możliwość skrócenia lub przedłużenia tych okresów. Po odbyciu pierwszego kursu w ramach okresowego szkolenia, kierowca powinien odbywać takie szkolenie co pięć lat.
- (22) Do celów poświadczenia, że kierowca będący obywatelem państwa członkowskiego posiada jedno z ŚKZ przewidzianych w niniejszej dyrektywie i dla ułatwienia wzajemnego uznawania różnych ŚKZ, państwa członkowskie powinny umieszczać ustanowiony w tym celu zharmonizowany unijny kod wraz z jego datą ważności na prawie jazdy albo na karcie kwalifikacji kierowcy, która ma być wzajemnie uznawana przez państwa członkowskie i której standardowy wzór jest przedstawiony w załączniku II do niniejszej dyrektywy. Karta kwalifikacji kierowcy powinna spełniać takie same wymogi w zakresie zabezpieczeń, jak prawo jazdy ze względu na znaczenie uprawnień, jakie ona przyznaje dla bezpieczeństwa drogowego i równości konkurencji.
- (23) Państwa członkowskie, we współpracy z Komisją, powinny wymieniać drogą elektroniczną informacje dotyczące ŚKZ. Powinny opracować niezbędną platformę elektroniczną, z uwzględnieniem analizy kosztów i korzyści przeprowadzonej przez Komisję, biorąc pod uwagę możliwość rozszerzenia Europejskiej Sieci Praw Jazdy utworzonej na mocy dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁶⁾. Obok innych korzyści, umożliwi to państwom członkowskim łatwy dostęp do informacji dotyczących ukończonych szkoleń, które nie są udokumentowane w prawie jazdy kierowcy. Istotne jest, aby państwa członkowskie i Komisja podejmowały działania w celu dalszego rozwijania tego narzędzia tak, aby docelowo umożliwiało ono dostęp w czasie rzeczywistym podczas kontroli drogowych.
- (24) Z uwagi na zmiany w zakresie kształcenia i szkolenia, a także w celu zwiększenia wkładu niniejszej dyrektywy w bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz znaczenia szkoleń dla kierowców, podczas kursów szkoleniowych powinny być poruszane tematy związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, takie jak: dostrzeganie zagrożeń; ochrona użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki, w szczególności pieszych, rowerzystów i osób o ograniczonej sprawności ruchowej; paliwooszczędny styl jazdy; prowadzenie pojazdu w ekstremalnych warunkach pogodowych oraz przewożenie nietypowych ładunków. W związku z tym kursy powinny również odnosić się do inteligentnych systemów transportowych oraz ulegać zmianie w celu odzwierciedlenia postępu technologicznego.
- (25) Państwa członkowskie powinny mieć wyraźną możliwość usprawniania i unowocześnienia praktyk szkoleniowych z wykorzystaniem narzędzi technologii informacyjno-komunikacyjnych (ICT), takich jak e-learning oraz nauczanie mieszane, w odniesieniu do części szkolenia, zapewniając jednocześnie jakość szkolenia. Przy usprawnianiu i unowocześnianiu praktyk szkoleniowych z użyciem narzędzi ICT istotne jest uwzględnienie faktu, że niektóre szczególne zagadnienia wymagają szkolenia praktycznego i nie można ich prawidłowo przeprowadzić z wykorzystaniem takich narzędzi edukacyjnych, na przykład zakładanie łańcuchów śniegowych lub zabezpieczanie ładunku, lub inne elementy szkolenia, w których wymiar praktyczny ma duże znaczenie. Szkolenie praktyczne mogłoby, ale nie musi, polegać na kierowaniu pojazdem. Znaczna część szkolenia wymaganego na mocy niniejszej dyrektywy powinna być przeprowadzona w zatwierdzonym ośrodku szkoleniowym.

⁽⁶⁾ 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).

- (26) Aby zapewnić spójność między różnymi formami szkolenia wymaganego zgodnie z prawem Unii, państwa członkowskie powinny mieć możliwość łączenia różnych rodzajów odpowiednich szkoleń, na przykład powinny móc łączyć szkolenia w zakresie transportu towarów niebezpiecznych, uwrażliwiania na problemy niepełnosprawności lub transportu zwierząt ze szkoleniem określonym w niniejszej dyrektywie.
- (27) Aby zapobiec utrudnianiu – przez rozbieżności praktyk między państwami członkowskimi – wzajemnego uznawania oraz ograniczaniu praw kierowców do odbywania szkolenia okresowego w państwie członkowskim, w którym pracują, organy państwa członkowskiego powinny być zobowiązane – jeżeli ukończonego szkolenia nie można oznaczyć w prawie jazdy – do wydawania karty kwalifikacji kierowcy, sporządzanej na standardowym formularzu przedstawionym w załączniku II do niniejszej dyrektywy, która zapewni wzajemne uznawanie praw każdego kierowcy spełniającego wymogi niniejszej dyrektywy.
- (28) Stosowanie świadectw kierowcy przez kierowców z państw trzecich jako dowodu spełnienia wymogów szkoleniowych mogłyby stanowić przeszkodę dla kierowców w przypadku zwrotu świadectwa przez przewoźnika organom wydającym, w szczególności w sytuacji gdy kierowcy ci chcą podjąć pracę w innym państwie członkowskim. W celu uniknięcia sytuacji, w których kierowcy muszą w takich okolicznościach powtarzać szkolenie przy podejmowaniu nowego zatrudnienia, należy zachęcać państwa członkowskie do współpracy i wymiany informacji w zakresie kwalifikacji kierowców.
- (29) Szczególne przepisy w zakresie certyfikacji powinny zostać ustanowione w odniesieniu do kierowców objętych zakresem niniejszej dyrektywy, będących obywatelami państw trzecich.
- (30) W celu dostosowania niniejszej dyrektywy do postępu naukowego i technicznego należy w odniesieniu do zmiany załączników I i II przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa ⁽⁷⁾. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (31) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie określenie unijnych standardów kwalifikacji wstępnej i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na transgraniczny charakter transportu drogowego oraz kwestii, których rozwiązaniu służy niniejsza dyrektywa, możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (32) Niniejsza dyrektywa powinna pozostawać bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich odnoszących się do terminów transpozycji do prawa krajowego i dat rozpoczęcia stosowania dyrektyw określonych w załączniku IV, części B,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zakres

Niniejszą dyrektywę stosuje się do działalności związanej z prowadzeniem pojazdów przez:

- a) obywateli państwa członkowskiego; oraz
- b) obywateli państw trzecich, którzy są zatrudnieni w przedsiębiorstwie ustanowionym w państwie członkowskim lub wykonują pracę na rzecz takiego przedsiębiorstwa

⁽⁷⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

(zwanymi dalej „kierowcami”), zaangażowanych w transport drogowy na drogach publicznych w Unii, korzystających z:

- pojazdów, dla których wymagane jest prawo jazdy kategorii C1, C1 + E, C lub C + E, w rozumieniu dyrektywy 2006/126/WE, lub prawo jazdy uznane za równoważne,
- pojazdów, dla których wymagane jest prawo jazdy kategorii D1, D1 + E, D lub D + E, w rozumieniu dyrektywy 2006/126/WE, lub prawo jazdy uznane za równoważne.

Do celów niniejszej dyrektywy odniesienia do kategorii praw jazdy zawierających znak plus („+”) odczytuje się zgodnie z tabelą korelacji zawartą w załączniku III do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Wyłączenia

1. Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do kierowców pojazdów:
 - a) o maksymalnej dopuszczalnej prędkości nieprzekraczającej 45 km/h;
 - b) wykorzystywanych lub kontrolowanych przez siły zbrojne, obronę cywilną, służby przeciwpożarowe, siły odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego oraz służby ratownictwa medycznego, gdy przewóz wykonywany jest w związku z zadaniami powierzonymi tym służbom;
 - c) poddawanych testom drogowym w celach rozwoju technicznego, naprawy lub konserwacji, bądź kierowców pojazdów nowych lub odremontowanych, które nie zostały jeszcze wprowadzone do użytku;
 - d) dla których wymagane jest prawo jazdy kategorii D lub D1 i które prowadzone są bez pasażerów przez personel obsługi technicznej do lub z centrum obsługi technicznej znajdującego się w pobliżu najbliższej bazy serwisowej, która użytkowana jest przez przewoźnika, pod warunkiem że prowadzenie pojazdu nie jest głównym zajęciem kierowcy;
 - e) wykorzystywanych w sytuacjach zagrożenia lub przeznaczonych do akcji ratunkowych, w tym pojazdów wykorzystywanych do niehandlowego przewozu pomocy humanitarnej;
 - f) wykorzystywanych do nauki jazdy oraz egzaminu z jazdy dla osób ubiegających się o prawo jazdy lub świadectwo kwalifikacji zawodowej (zwane dalej „SKZ”), zgodnie z art. 6 oraz art. 8 ust. 1, pod warunkiem że pojazdy te nie są wykorzystywane do handlowego przewozu rzeczy lub osób;
 - g) wykorzystywanych do niehandlowego przewozu osób lub rzeczy;
 - h) do przewozu materiałów, urządzeń lub sprzętu niezbędnych kierowcom do ich pracy, pod warunkiem że prowadzenie pojazdu nie jest głównym zajęciem kierowcy.

W odniesieniu do lit. f) akapitu pierwszego, niniejszej dyrektywy nie stosuje się do osób ubiegających się o prawo jazdy lub SKZ, zgodnie z art. 6 oraz art. 8 ust. 1, gdy osoby te odbywają dodatkowe praktyczne szkolenie nauki jazdy w miejscu pracy, w przypadku gdy osobom tym towarzyszy inna osoba posiadająca SKZ lub instruktor nauki jazdy dla danej kategorii pojazdu wykorzystywanego do celu określonego w tej literze.

2. Niniejszej dyrektywy nie stosuje się, w przypadku gdy spełnione są wszystkie poniższe warunki:
 - a) kierowcy użytkują pojazdy na obszarach wiejskich w ramach ich własnej działalności gospodarczej;
 - b) kierowcy nie oferują usług przewozowych;
 - c) państwa członkowskie uznają, że taki przewóz ma charakter sporadyczny i nie wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego.
3. Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do kierowców pojazdów wykorzystywanych lub wynajmowanych bez kierowcy przez przedsiębiorstwa rolnicze, ogrodnicze, leśne, gospodarstwa rolne lub rybackie, do przewozu rzeczy w ramach ich własnej działalności gospodarczej, chyba że prowadzenie pojazdu stanowi część głównego zajęcia kierowcy lub kierowanie pojazdem przekracza określoną w prawie krajowym odległość od bazy przedsiębiorstwa, które jest właścicielem pojazdu, wynajmuje go lub użytkuje w ramach leasingu.

Artykuł 3

Kwalifikacja i szkolenie

1. Działalność związana z prowadzeniem pojazdów określona w art. 1 podlega obowiązkowej kwalifikacji wstępnej i obowiązkowemu szkoleniu okresowemu. W tym celu państwa członkowskie ustanawiają:

a) system kwalifikacji wstępnej

Państwa członkowskie dokonują wyboru między dwiema następującymi opcjami:

(i) opcja polegająca na połączeniu uczestnictwa w kursie i testu

Zgodnie z ppkt 2.1 sekcji 2 załącznika I ten rodzaj wstępnej kwalifikacji polega na obowiązkowym uczestnictwie w kursie przez określony okres czasu. Kończy się on testem. Po pomyślnym zdaniu testu kwalifikację poświadczą się za pomocą ŚKZ przewidzianego w art. 6 ust. 1 lit. a);

(ii) opcja polegająca tylko na testach

Zgodnie z ppkt 2.2 sekcji 2 załącznika I ten rodzaj kwalifikacji wstępnej nie polega na obowiązkowym uczestnictwie w kursie, lecz na testach teoretycznych i egzaminach praktycznych. Po pomyślnym zdaniu testów kwalifikację poświadczą się za pomocą ŚKZ przewidzianego w art. 6 ust. 1 lit. b).

Niemniej jednak państwo członkowskie może zezwolić kierowcy na prowadzenie pojazdu na terytorium danego państwa przed uzyskaniem ŚKZ, jeżeli weźmie on udział w krajowym kursie kształcenia zawodowego, trwającym przynajmniej sześć miesięcy, a maksymalnie trzy lata. W kontekście przedmiotowego kursu kształcenia zawodowego, testy określone w ppkt (i) i (ii) można zdawać etapowo;

b) system okresowego szkolenia

Zgodnie z sekcją 4 załącznika I szkolenie okresowe związane jest z obowiązkowym uczestnictwem w kursie. Poświadczą się je za pomocą ŚKZ przewidzianego w art. 8 ust. 1.

2. Państwa członkowskie mogą także ustanowić system przyspieszonej kwalifikacji wstępnej, aby umożliwić kierowcy prowadzenie pojazdów w przypadkach określonych w art. 5 ust. 2 lit. a) ppkt (ii) i lit. b), oraz w art. 5 ust. 3 lit. a) ppkt (i) i lit. b).

Zgodnie z sekcją 3 załącznika I przyspieszona kwalifikacja wstępna związana jest z obowiązkowym uczestnictwem w kursie. Kończy się testem. Po pomyślnym zdaniu testu kwalifikację poświadczą się za pomocą ŚKZ przewidzianego w art. 6 ust. 2.

3. Państwa członkowskie mogą zwolnić kierowców, którzy otrzymali świadectwo kwalifikacji zawodowych przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady (*), z testów określonych w ust. 1 lit. a) ppkt (i) i (ii) i w ust. 2 niniejszego artykułu, w zakresie objętym testem przewidzianym w tym rozporządzeniu oraz w stosownych przypadkach, z uczestnictwa w części kursu związanej z tym zakresem.

Artykuł 4

Prawa nabyte

Następujących kierowców zwalnia się z wymogu uzyskania kwalifikacji wstępnej:

- a) kierowców posiadających prawo jazdy kategorii D1, D1 + E, D lub D + E, albo prawo jazdy uznawane za równoważne, wydane nie później niż 9 września 2008 r.;
- b) kierowców posiadających prawo jazdy kategorii C1, C1 + E, C lub C + E albo prawo jazdy uznawane za równoważne, wydane nie później niż 9 września 2009 r.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51).

Artykuł 5

Wstępna kwalifikacja

1. Dostęp do kwalifikacji wstępnej nie podlega obowiązkowi uprzedniego uzyskania odpowiedniego prawa jazdy.
2. Kierowcy pojazdu przeznaczonego do przewozu rzeczy mogą prowadzić:
 - a) od 18 roku życia:
 - (i) pojazd, dla którego wymaga się prawa jazdy kategorii C i C + E z zastrzeżeniem, że posiadają ŚKZ określone w art. 6 ust. 1;
 - (ii) pojazd, dla którego wymaga się prawa jazdy kategorii C1 i C1 + E z zastrzeżeniem, że posiadają ŚKZ określone w art. 6 ust. 2;
 - b) od 21 roku życia pojazd, dla którego wymaga się prawa jazdy kategorii C i C + E z zastrzeżeniem, że posiadają ŚKZ określone w art. 6 ust. 2.
3. Kierowcy pojazdu przeznaczonego do przewozu osób mogą prowadzić:
 - 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 zezwolić kierowcom pojazdów objętych jedną z kategorii na prowadzenie takich pojazdów 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;
 - b) od 23 roku życia pojazd, dla którego wymaga się prawa jazdy kategorii D i D + E z zastrzeżeniem, że posiadają ŚKZ określone w art. 6 ust. 2.
4. Bez uszczerbku dla limitów wiekowych określonych w ust. 2 niniejszego artykułu, kierowców podejmujących się przewozu rzeczy, którzy posiadają ŚKZ przewidziane w art. 6 dla jednej z kategorii przewidzianych w ust. 2 niniejszego artykułu, zwalnia się z obowiązku uzyskania takiego ŚKZ dla innej kategorii pojazdów określonych we wspomnianym ustępie.

Przedmiotowe przepisy stosuje się na tych samych warunkach w odniesieniu do kierowców podejmujących się przewozu osób, w kategoriach określonych w ust. 3.

5. Od kierowców podejmujących się przewozu rzeczy, którzy rozszerzają lub zmieniają działalność z zamiarem przewozu osób lub vice versa, posiadających ŚKZ przewidziane w art. 6, nie wymaga się powtarzania wspólnych części kwalifikacji wstępnej, lecz wymaga się elementów właściwych dla nowej kwalifikacji.

Artykuł 6

ŚKZ poświadczające wstępną kwalifikację

1. ŚKZ może zostać przyznane w celu poświadczenia wstępnej kwalifikacji w następujących okolicznościach:
 - a) ŚKZ przyznane na podstawie uczestnictwa w kursie i testu

Zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. a) ppkt (i) państwa członkowskie wymagają od kształcących się kierowców uczestnictwa w kursach w ośrodku szkoleniowym zatwierdzonym przez właściwe organy zgodnie z sekcją 5 załącznika I, („zatwierdzonym ośrodkiem szkoleniowym”). Kursy te obejmują wszystkie tematy określone w sekcji 1 załącznika I. Przedmiotowe szkolenie kończy się pomyślnym zdaniem testu przewidzianego w ppkt 2.1 sekcji 2 załącznika I. Test organizowany jest przez właściwe organy państwa członkowskiego lub przez wyznaczoną przez nie jednostkę i służy sprawdzeniu, czy poziom wiedzy kształcących się kierowców odpowiada poziomowi, o którym mowa w sekcji 1

załącznika 1 w odniesieniu do wymienionych tematów. Wspomniane organy lub jednostki nadzorują test i po jego pomyślnym zdaniu wydają ŚKZ poświadczające wstępną kwalifikację.

b) ŚKZ przyznawane na podstawie testów

Zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. a) ppkt (ii), państwa członkowskie wymagają od kształcących się kierowców zdania testów z teorii i egzaminów praktycznych, określonych w ppkt 2.2 sekcji 2 załącznika I. Przedmiotowe testy i egzaminy organizowane są przez właściwe organy państwa członkowskiego lub przez wyznaczoną przez nie jednostkę i służą sprawdzeniu, czy poziom wiedzy kształcącego się kierowcy odpowiada poziomowi, o którym mowa w sekcji 1 załącznika 1 w odniesieniu do wymienionych tematów. Wspomniane organy lub jednostki nadzorują testy i po ich pomyślnym zdaniu wydają ŚKZ poświadczające wstępną kwalifikację.

2. ŚKZ może zostać przyznane w celu poświadczenia przyspieszonej wstępnej kwalifikacji.

Zgodnie z art. 3 ust. 2 państwa członkowskie wymagają od kształcących się kierowców uczestnictwa w kursach w zatwierdzonym ośrodku szkoleniowym. Kursy te obejmują wszystkie tematy określone w sekcji 1 załącznika I.

Przedmiotowe szkolenie kończy się testem przewidzianym w sekcji 3 załącznika I. Test organizowany jest przez właściwe organy państwa członkowskiego lub przez wyznaczoną przez nie jednostkę i służy sprawdzeniu, czy poziom wiedzy kształcącego się kierowcy odpowiada poziomowi, o którym mowa w sekcji 1 załącznika I w odniesieniu do wymienionych tematów. Wspomniane organy lub jednostki nadzorują test i po jego pomyślnym zdaniu, wydają ŚKZ poświadczające przyspieszoną wstępną kwalifikację.

Artykuł 7

Szkolenie okresowe

Szkolenie okresowe polega na szkoleniu mającym umożliwić posiadaczom ŚKZ uaktualnienie wiedzy mającej istotne znaczenie w wykonywanej przez nich pracy, ze szczególnym podkreśleniem bezpieczeństwa drogowego, bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zmniejszenia wpływu kierowania pojazdem na środowisko.

Szkolenie to musi być organizowane przez zatwierdzony ośrodek szkoleniowy, zgodnie z załącznikiem I sekcja 5. Szkolenie musi obejmować naukę stacjonarną, szkolenie praktyczne oraz, w miarę dostępności, szkolenie z wykorzystaniem narzędzi ICT lub wysokiej klasy symulatorów. Jeżeli kierowca przejdzie do innego przedsiębiorstwa, zalicza się mu już odbyte szkolenie okresowe.

Szkolenie okresowe ma na celu rozszerzenie i powtórzenie niektórych tematów, o których mowa w załączniku I sekcja 1. Musi ono dotyczyć różnych kwestii i zawsze musi obejmować co najmniej jeden temat związany z bezpieczeństwem drogowym. Tematy szkolenia muszą uwzględniać zmiany odnoszących przepisów i rozwój technologii oraz w miarę możliwości uwzględniają szczególnie potrzeby szkoleniowe danego kierowcy.

Artykuł 8

ŚKZ poświadczające szkolenie okresowe

1. Po ukończeniu przez kierowcę szkolenia określonego w art. 7 właściwe organy państwa członkowskiego lub zatwierdzony ośrodek szkoleniowy wydają mu ŚKZ poświadczające ukończenie szkolenia okresowego.

2. Posiadacze ŚKZ określonego w art. 6, muszą odbyć pierwszy kurs szkolenia okresowego w terminie pięciu lat od wystawienia przedmiotowego ŚKZ.

Państwa członkowskie mogą skrócić lub przedłużyć termin określony w akapicie pierwszym, aby nie pokrywał się między innymi z datą wygaśnięcia ważności prawa jazdy. Okres ten nie może jednak być krótszy niż trzy lata ani dłuższy niż siedem lat.

3. Po ukończeniu pierwszego kursu szkolenia okresowego określonego w ust. 2 lub zgodnie z art. 8 ust. 2 akapit pierwszy lit. b) dyrektywy 2003/59/WE, kierowca zobowiązany jest uczestniczyć w okresowym szkoleniu co pięć lat, przed upływem okresu ważności ŚKZ poświadczającego ukończenie szkolenia okresowego.

4. Posiadacze ŚKZ określonego w art. 6 lub ŚKZ określonego w ust. 1 niniejszego artykułu i kierowcy określeni w art. 4, którzy zaprzestali wykonywania zawodu i nie spełniają wymogów ust. 1, 2 i 3 niniejszego artykułu, przed ponownym przystąpieniem do wykonywania zawodu zobowiązani są do uczestnictwa w kursie okresowego szkolenia.

5. Kierowcy podejmujący się transportu drogowego rzeczy lub osób, którzy ukończyli kursy szkolenia okresowego w odniesieniu do jednej z kategorii prawa jazdy przewidzianych w art. 5 ust. 2 i 3, zostają zwolnieni z obowiązku uczestnictwa w dalszym szkoleniu okresowym dla innej kategorii przewidzianej w tych ustępach.

Artykuł 9

Miejsce szkolenia

Kierowcy, o których mowa w art. 1 lit. a) niniejszej dyrektywy, uzyskują kwalifikację wstępną, o której mowa w art. 5, w państwie członkowskim będącym ich miejscem zamieszkania, zgodnie z definicją zawartą w art. 12 dyrektywy 2006/126/WE.

Kierowcy, o których mowa w art. 1 lit. b), uzyskują przedmiotową kwalifikację wstępną w państwie członkowskim, w którym znajduje się przedsiębiorstwo lub w państwie członkowskim, które wydało im pozwolenie na pracę.

Kierowcy, o których mowa w art. 1 lit. a) i b), odbywają szkolenie okresowe określone w art. 7 w państwie członkowskim będącym miejscem ich stałego zamieszkania lub w państwie członkowskim, w którym pracują.

Artykuł 10

Kod unijny

1. Na podstawie ŚKZ poświadczającego kwalifikację wstępną oraz ŚKZ poświadczającego okresowe szkolenie właściwe organy państw członkowskich, z uwzględnieniem art. 5 ust. 2 i 3 oraz art. 8 niniejszej dyrektywy, obok kategorii prawa jazdy umieszczają zharmonizowany kod unijny „95” przewidziany w załączniku I do dyrektywy 2006/126/WE:

- na prawie jazdy, lub
- na karcie kwalifikacji sporządzonej zgodnie ze standardowym wzorem przedstawionym w załączniku II do niniejszej dyrektywy.

Jeżeli właściwe organy państwa członkowskiego, w którym uzyskano ŚKZ, nie mogą umieścić zharmonizowanego kodu unijnego na prawie jazdy, wydają kierowcy kartę kwalifikacji kierowcy.

Karty kwalifikacji kierowców wydawane przez państwo członkowskie są wzajemnie uznawane. Przy wydawaniu karty kwalifikacji kierowców właściwe organy sprawdzają ważność prawa jazdy dla danej kategorii pojazdu.

2. Kierowca, o którym mowa w art. 1 lit. b) niniejszej dyrektywy, który kieruje pojazdami wykorzystywanymi do przewozu drogowego rzeczy, musi również mieć możliwość wykazania posiadania kwalifikacji i szkolenia przewidzianych w niniejszej dyrektywie poprzez okazanie świadectwa kierowcy przewidzianego w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009^(*), pod warunkiem że zawiera ono wpis kodu unijnego „95”. Do celów niniejszej dyrektywy wydające państwo członkowskie wpisuje kod unijny „95” na świadectwie w wierszu „Uwagi”, jeżeli dany kierowca spełnił wymogi dotyczące kwalifikacji i wymogi dotyczące szkolenia przewidziane w niniejszej dyrektywie.

3. Świadectwa kierowców, które nie zawierają wpisu unijnego kodu „95” i które zostały wydane przed dniem 23 maja 2020 r., zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, a w szczególności ust. 7 tego artykułu, w celu poświadczenia zgodności z wymogami dotyczącymi szkolenia wynikającymi z niniejszej dyrektywy, są uznawane jako dowód posiadania kwalifikacji do dnia utraty ich ważności.

^(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72).

Artykuł 11

Sieć egzekwowania prawa

1. Państwa członkowskie prowadzą w celach egzekwowania prawa wymianę informacji o wydanych lub cofniętych ŚKZ. W tym celu państwa członkowskie, we współpracy z Komisją, opracowują sieć elektroniczną lub pracują nad rozbudową istniejącej sieci, z uwzględnieniem przeprowadzonej przez Komisję oceny najbardziej efektywnego kosztowo rozwiązania.
2. Sieć może zawierać informacje ujęte w ŚKZ, jak również informacje dotyczące procedur administracyjnych związanych z ŚKZ.
3. Państwa członkowskie zapewniają, aby przetwarzanie danych osobowych odbywało się wyłącznie w celu sprawdzenia zgodności z przepisami niniejszej dyrektywy, w szczególności wymogów dotyczących szkolenia określonych w niniejszej dyrektywie, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679⁽¹⁰⁾.
4. Dostęp do sieci musi być zabezpieczony. Państwa członkowskie mogą udzielić dostępu jedynie właściwym organom odpowiedzialnym za wykonanie i kontrolę wykonania niniejszej dyrektywy.

Artykuł 12

Dostosowanie do postępu naukowego i technicznego

Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 13, aktów delegowanych w zakresie zmian w załącznikach I i II, w celu dostosowania ich do postępu naukowego i technicznego.

Artykuł 13

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 12, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 26 lipca 2019 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 12, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 12 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

⁽¹⁰⁾ 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 (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

*Artykuł 14***Uchylenie**

Dyrektywa 2003/59/EW, zmieniona aktami wymienionymi w załączniku IV część A, traci moc, bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego i dat rozpoczęcia stosowania dyrektyw określonych w załączniku IV część B.

Odesłania do uchylonej dyrektywy odczytuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy zgodnie z tabelą korelacji w załączniku V.

*Artykuł 15***Wejście w życie**

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

*Artykuł 16***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 14 grudnia 2022 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca
R. METSOLA

W imieniu Rady
Przewodniczący
M. BEK

ZAŁĄCZNIK I

MINIMALNE WYMOGI W ZAKRESIE KWALIFIKACJI I WYSZKOLENIA

Sekcja 1

Wykaz tematów

Wiedza, jaką państwa członkowskie muszą uwzględnić przy ustanawianiu wstępnej kwalifikacji kierowcy i szkolenia okresowego musi obejmować przynajmniej tematy zamieszczone w niniejszym wykazie. Kształcący się kierowcy muszą osiągnąć poziom wiedzy oraz praktyczne kompetencje niezbędne do bezpiecznego kierowania pojazdami objętymi poszczególnymi kategoriami prawa jazdy.

Minimalny poziom kwalifikacji musi być porównywalny co najmniej z poziomem 2 europejskich ram kwalifikacji określonych w załączniku II do zalecenia Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2008 r. ⁽¹⁾.

1. Kształcenie zawodowe w zakresie racjonalnego kierowania pojazdem w oparciu o przepisy bezpieczeństwa

Wszystkie kategorie prawa jazdy

1.1. Cel: znajomość właściwości układu przeniesienia napędu, pozwalająca na jego optymalne wykorzystanie:

krzywe momentu obrotowego, krzywe mocy i krzywe jednostkowego zużycia paliwa przez silnik, optymalny zakres użytkowy obrotomierza, optymalny zakres prędkości obrotowej dla zmiany biegów.

1.2. Cel: znajomość charakterystyki technicznej i zasad działania elementów bezpieczeństwa pozwalająca na panowanie nad pojazdem, utrzymanie stopnia zużycia na możliwie niskim poziomie i zapobieganie wadliwemu działaniu:

granice zastosowania układów hamulcowych i zwalniaczy, mieszane stosowanie układu hamulcowego i zwalniacza, lepsze wykorzystanie relacji między prędkością a przełożeniem skrzyni biegów, wykorzystanie nośności pojazdu, zastosowanie układów hamulcowych na pochyłościach, postępowanie w przypadku awarii, wykorzystanie urządzeń elektronicznych i mechanicznych, takich jak elektroniczny program stabilizacji (ESP), zaawansowane systemy hamowania awaryjnego (AEBS), układ przeciwdziałający blokowaniu kół podczas hamowania (ABS), systemy kontroli trakcji (TCS) i systemy monitoringu w pojeździe (IVMS) oraz inne zatwierdzone do użytku urządzenia wspomagania kierowcy lub układy automatyki.

1.3. Cel: umiejętność optymalizacji zużycia paliwa:

optymalizacja zużycia paliwa z zastosowaniem *know-how* w zakresie ppkt 1.1 i 1.2, znaczenie przewidywania zachowania uczestników w ruchu drogowym, zachowanie odpowiedniej odległości od innych pojazdów i wykorzystanie dynamiki pojazdu, stała prędkość, płynna jazda i odpowiednie ciśnienie w oponach, a także znajomość inteligentnych systemów transportu, które poprawiają efektywność prowadzenia pojazdu oraz umożliwiają lepsze planowanie trasy.

1.4. Cel: umiejętność przewidywania i oceny zagrożeń w ruchu oraz dostosowania się do nich:

świadomość różnych warunków na drodze, w ruchu i warunków pogodowych oraz dostosowanie się do nich; umiejętność przygotowania i planowania podróży podczas anomalii pogodowych, wiedza na temat użytkowania powiązanego wyposażenia bezpieczeństwa, a także rozeznanie, kiedy daną podróż należy przełożyć lub odwołać ze względu na ekstremalne warunki pogodowe; dostosowanie się do zagrożeń związanych z ruchem, w tym niebezpiecznych zachowań w ruchu drogowym lub nieuważnej jazdy (spowodowanej korzystaniem z urządzeń elektronicznych, jedzeniem, piciem itp.); identyfikacja niebezpiecznych sytuacji i dostosowanie się do nich oraz radzenie sobie ze stresem z nich wynikającym, w szczególności w odniesieniu do wielkości i masy pojazdów oraz szczególnie zagrożonych użytkowników dróg, takich jak piesi, rowerzyści i motocykliści;

zidentyfikowanie możliwych sytuacji niebezpiecznych i prawidłowa interpretacja tego, w jaki sposób mogą one przekształcić się w sytuacje, w których nie da się już zapobiec zderzeniu, oraz dobór i zastosowanie działań, które zwiększają margines bezpieczeństwa w taki sposób, że można jeszcze uniknąć zderzenia, w przypadku gdy wystąpią możliwe sytuacje niebezpieczne.

Prawa jazdy kategorii C, C + E, C1, C1 + E

⁽¹⁾ Zalecenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2008 r. w sprawie ustanowienia europejskich ram kwalifikacji dla uczenia się przez całe życie (Dz.U. C 111 z 6.5.2008, s. 1).

- 1.5. Cel: umiejętność zapewnienia bezpieczeństwa załadunku poprzez właściwe wykorzystanie pojazdu i uwzględnienie przepisów bezpieczeństwa:

siły działające na pojazd podczas jazdy, zastosowanie przełożenia skrzyni biegów odpowiadającego obciążeniu pojazdu oraz profilowi jezdni, wykorzystanie automatycznych skrzyń biegów, obliczenie obciążenia użytkowego pojazdu lub zastawu pojazdu, obliczenie objętości użytkowej, rozłożenie ładunku, skutki oddziaływania przekraczającej nośność ładunku na oś, stabilność pojazdu i środek ciężkości, rodzaje opakowań i palet;

podstawowe kategorie towarów, które wymagają zabezpieczenia ładunku, techniki mocowania, również za pomocą lin i łańcuchów, zastosowanie taśm mocujących, sprawdzenie urządzeń mocujących, zastosowanie urządzeń transportu bliskiego, zakładanie plandeki i jej zdejmowanie.

Prawa jazdy kategorii D, D + E, D1, D1 + E

- 1.6. Cel: umiejętność zapewnienia bezpieczeństwa oraz komfortu pasażerów:

prawidłowa ocena wzdłużnych i poprzecznych ruchów pojazdu, kulturalna jazda, położenie na jezdni, łagodne zakończenie hamowania, uwzględnianie zwisów, wykorzystanie właściwej infrastruktury (obszary ogólnodostępne, drogi komunikacyjne zastrzeżone dla konkretnych uczestników ruchu), właściwa ocena priorytetów pod względem bezpiecznego kierowania pojazdem oraz spełnienia innych zadań nałożonych na kierującego, zachowanie wobec pasażerów, specyfika pewnych grup pasażerów (osoby z niepełnosprawnościami, dzieci).

- 1.7. Cel: umiejętność zapewnienia bezpieczeństwa załadunku poprzez właściwe wykorzystanie pojazdu i uwzględnienie przepisów bezpieczeństwa:

siły działające na pojazd podczas jazdy, zastosowanie przełożenia skrzyni biegów odpowiadającego obciążeniu pojazdu i profilowi jezdni, wykorzystanie automatycznych skrzyń biegów, obliczenie obciążenia użytkowego pojazdu lub zespołów pojazdów, rozłożenie ładunku, skutki oddziaływania przekraczającej nośność ładunku na oś, stabilność pojazdu i środek ciężkości.

2. Zastosowanie przepisów

Wszystkie kategorie prawa jazdy

- 2.1. Cel: znajomość otoczenia społecznego transportu drogowego i odnośnych przepisów:

maksymalny okres pracy właściwy dla branży transportowej; zasady, stosowanie i konsekwencje rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽²⁾ i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014⁽³⁾; kary za nieużywanie tachografu, jego nieprawidłowe używanie i manipulowanie nim; znajomość środowiska społecznego transportu drogowego: prawa i obowiązki kierowców w zakresie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia.

Prawa jazdy kategorii C, C + E, C1, C1 + E

- 2.2. Cel: znajomość przepisów regulujących przewóz rzeczy:

pozwolenia na działalność przewozową, wymagane dokumenty w pojeździe, zakaz jazdy po niektórych drogach, opłaty za korzystanie z dróg, obowiązki wynikające ze standardowych umów na przewóz rzeczy, sporządzanie dokumentów składających się na umowę przewozową, zezwolenia na transport międzynarodowy, obowiązki wynikające z Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów, sporządzanie międzynarodowego listu przewozowego, przekraczanie granic, spedytorzy, specjalne dokumenty towarzyszące towarom.

Prawa jazdy kategorii D, D + E, D1, D1 + E

(²) Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

(³) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).

2.3. Cel: znajomość przepisów regulujących przewóz osób:

przewóz szczególnych grup osób, urządzenia bezpieczeństwa w autobusach, pasy bezpieczeństwa, obciążenie pojazdu.

3. Zdrowie, bezpieczeństwo drogowe i bezpieczeństwo środowiska, obsługa i logistyka

Wszystkie kategorie prawa jazdy

3.1. Cel: uświadomienie kierowcom zagrożeń na drogach i wypadków przy pracy:

rodzaje wypadków przy pracy w sektorze transportu, statystyka wypadków drogowych, udział samochodów ciężarowych/autokarów, straty w ludziach, materialne i finansowe.

3.2. Cel: umiejętność zapobiegania przestępczości i handlu nielegalnymi imigrantami:

ogólne informacje, konsekwencje dla kierowców, środki zapobiegawcze, lista kontrolna, prawodawstwo dotyczące odpowiedzialności przewoźników drogowych.

3.3. Cel: umiejętność zapobiegania zagrożeniom osobistym:

zasady ergonomii, ruchy i postawy stanowiące zagrożenie, kondycja fizyczna, ćwiczenia w zakresie postępowania z ciężarami, ochrona osobista.

3.4. Cel: świadomość znaczenia dobrej kondycji fizycznej i psychicznej:

zasady zdrowego, regularnego odżywiania, wpływ alkoholu, narkotyków lub innych substancji mogących mieć wpływ na zachowanie, objawy, przyczyny, skutki zmęczenia i stresu, zasadnicza rola podstawowego cyklu pracy/odpoczynku.

3.5. Cel: umiejętność oceny sytuacji krytycznych:

zachowanie w sytuacjach krytycznych: ocena sytuacji, unikanie komplikacji w razie wypadku, wzywanie pomocy, pomoc poszkodowanym i udzielanie pierwszej pomocy, reakcja w razie pożaru, ewakuacja osób z samochodu ciężarowego/pasażerów autobusu, zapewnienie bezpieczeństwa wszystkich pasażerów, reakcja na akty agresji; podstawowe zasady sporządzania raportu z wypadku.

3.6. Cel: zdolność zachowania sprzyjającego lepszemu wizerunkowi firmy:

zachowanie kierowcy i wizerunek firmy: znaczenie poziomu usług świadczonych przez kierowcę dla firmy, rola kierowcy, osoby, z którymi kierowca będzie miał styczność, konserwacja pojazdu, organizacja pracy, handlowe i finansowe skutki sporu.

Prawa jazdy kategorii C, C + E, C1, C1 + E

3.7. Cel: znajomość otoczenia gospodarczego drogowego transportu towarów i organizacji rynku:

transport drogowy w stosunku do innych rodzajów transportu (konkurencja, spedytorzy), inne rodzaje działalności w zakresie transportu drogowego (transport najemny lub za wynagrodzeniem, na własny rachunek, pomocnicza działalność przewozowa), organizacja podstawowych rodzajów firm przewozowych i pomocniczej działalności przewozowej, różne specjalizacje w zakresie transportu (cysterna, kontrolowana temperatura, towary niebezpieczne, transport zwierząt itd.), zmiany w branży (zróżnicowanie świadczonych usług, transport kolejowo-drogowy, podzlecenie itd.).

Prawa jazdy kategorii D, D + E, D1, D1 + E

3.8. Cel: znajomość otoczenia gospodarczego przewozu drogowego osób i organizacji rynku:

przewóz drogowy osób w stosunku do innych rodzajów transportu osobowego (kolej, samochody prywatne), inne rodzaje działalności związanej z przewozem drogowym osób, uwrażliwianie na problemy niepełnosprawności, przekraczanie granic (transport międzynarodowy), organizacja podstawowych rodzajów firm zajmujących się przewozem drogowym osób.

Sekcja 2

Obowiązkowa kwalifikacja wstępna przewidziana w art. 3 ust. 1 lit. A)

2.1. Opcja połączenia uczestnictwa w kursie i teście

Kwalifikacja wstępna musi obejmować nauczanie w zakresie wszystkich tematów wymienionych w sekcji 1. Ta kwalifikacja wstępna musi trwać 280 godzin.

Każdy kandydat na kierowcę musi odbyć przynajmniej 20 godzin indywidualnej jazdy pojazdem z danej kategorii, spełniającym przynajmniej wymogi dotyczące pojazdów egzaminacyjnych, jak określono w dyrektywie 2006/126/WE.

Podczas jazdy indywidualnej kandydatowi na kierowcę musi towarzyszyć instruktor zatrudniony przez zatwierdzony ośrodek szkoleniowy. Każdy kandydat na kierowcę, przez maksymalnie osiem z 20 godzin jazdy, może kierować pojazdem po szczególnym terenie lub na wysokiej klasy symulatorze, celem oceny jego wyszkolenia w zakresie racjonalnego kierowania pojazdem w oparciu o przepisy bezpieczeństwa, w szczególności w zakresie panowania nad pojazdem w różnych warunkach drogowych i w przypadku zmiany tych warunków drogowych związanej ze zmianą warunków pogodowych, w zależności od pory dnia lub nocy, oraz w zakresie umiejętności optymalizacji zużycia paliwa.

Państwa członkowskie mogą zezwolić, aby część szkolenia była realizowana przez zatwierdzony ośrodek szkoleniowy za pomocą narzędzi technologii informacyjno-komunikacyjnych, takich jak e-learning, przy jednoczesnym zapewnieniu utrzymania wysokiej jakości i skuteczności szkolenia oraz poprzez wybór tematów, w przypadku których narzędzia technologii informacyjno-komunikacyjnych można wykorzystywać najskuteczniej. Państwa członkowskie wymagają w szczególności rzetelnej identyfikacji użytkowników i odpowiednich środków kontroli. Państwa członkowskie mogą zaliczyć specjalistyczne szkolenie wymagane zgodnie z innymi przepisami unijnymi jako część szkolenia. Obejmuje to między innymi szkolenie wymagane na podstawie dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽⁴⁾ w odniesieniu do transportu towarów niebezpiecznych, szkolenie dotyczące uwrażliwiania na problemy niepełnosprawności na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011⁽⁵⁾, a także szkolenie dotyczące transportu zwierząt na podstawie rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005⁽⁶⁾.

W przypadku kierowców, o których mowa w art. 5 ust. 5, kwalifikacja wstępna musi obejmować 70 godzin, w tym pięć godzin jazdy indywidualnej.

Na zakończenie szkolenia właściwe organy państw członkowskich lub wyznaczone przez nie jednostki poddają kierowcę testowi pisemnemu lub ustnemu. Test musi zawierać przynajmniej jedno pytanie z zakresu każdego celu wymienionego w wykazie tematów w sekcji 1.

2.2. Opcja testów

Właściwe organy państw członkowskich lub wyznaczone przez nie jednostki organizują testy z teorii i egzaminy praktyczne, o których mowa w art. 3 ust. 1 lit. a) ppkt (ii), w celu sprawdzenia, czy poziom wiedzy kandydata na kierowcę odpowiada poziomowi wymaganemu na podstawie sekcji 1, w zakresie wymienionych tam tematów i celów.

a) Test z teorii składa się przynajmniej z dwóch części:

- (i) z pytań zawierających kilka możliwości odpowiedzi, pytań wymagających bezpośredniej odpowiedzi lub z kombinacji tych dwóch rodzajów pytań;
- (ii) z analiz przypadków.

Test z teorii trwa minimum cztery godziny.

b) Egzamin praktyczny składa się z dwóch części:

- (i) z egzaminu z jazdy, który ma na celu ocenę wyszkolenia w zakresie racjonalnego kierowania pojazdem, w oparciu o przepisy bezpieczeństwa. Zawsze, kiedy to możliwe, egzamin musi odbywać się na drogach w terenie niezabudowanym, na drogach szybkiego ruchu i autostradach (lub podobnych drogach) oraz na wszystkich rodzajach dróg miejskich o różnym stopniu trudności, z jakimi kierowca może mieć do czynienia. Wskazane jest także, aby egzamin odbywał się w różnych warunkach natężenia ruchu drogowego. Czas jazdy po drodze musi być w optymalny sposób wykorzystany, w celu oceny zachowania kandydata na kierowcę we wszystkich rodzajach ruchu drogowego, z jakim może mieć do czynienia. Egzamin ten musi trwać przynajmniej 90 minut;

⁽⁴⁾ Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 1).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97 (Dz.U. L 3 z 5.1.2005, s. 1).

- (ii) egzamin praktyczny obejmujący przynajmniej ppkt 1.5, 1.6, 1.7, 3.2, 3.3 i 3.5. Egzamin ten musi trwać przynajmniej 30 minut.

Pojazd używany do celów egzaminu praktycznego musi spełniać przynajmniej wymogi dotyczące pojazdów egzaminacyjnych określone w dyrektywie 2006/126/WE.

Egzamin praktyczny można uzupełnić trzecim egzaminem, odbywającym się w szczególnym terenie lub na wysokiej klasy symulatorze, celem oceny wyszkolenia w zakresie racjonalnego kierowania pojazdem w oparciu o przepisy bezpieczeństwa, w szczególności w zakresie panowania nad pojazdem w różnych warunkach drogowych i w przypadku zmiany tych warunków drogowych związanej ze zmianą warunków pogodowych i w zależności od pory dnia lub nocy.

Czas trwania tego nieobowiązkowego egzaminu nie jest określony. W przypadku poddania kierowcy takiemu egzaminowi jego czas trwania można odjąć od 90 minut egzaminu z jazdy określonego w ppkt (i), lecz czas ten nie może przekraczać 30 minut.

W przypadku kierowców, o których mowa w art. 5 ust. 5, test teoretyczny musi ograniczać się do tematów wymienionych w sekcji 1, odpowiednich dla pojazdów, do których odnosi się nowa kwalifikacja wstępna. Niemniej jednak kierowcy tacy muszą zdać cały egzamin praktyczny.

Sekcja 3

Przyspieszona kwalifikacja wstępna przewidziana w art. 3 ust. 2

Przyspieszona kwalifikacja wstępna musi obejmować nauczanie w zakresie wszystkich tematów wymienionych w sekcji 1. Musi ona trwać 140 godzin.

Każdy kandydat na kierowcę musi odbyć przynajmniej 10 godzin indywidualnej jazdy pojazdem z danej kategorii, spełniającym przynajmniej wymogi dotyczące pojazdów egzaminacyjnych, jak określono w dyrektywie 2006/126/WE.

Podczas jazdy indywidualnej kandydatowi na kierowcę musi towarzyszyć instruktor zatrudniony przez zatwierdzony ośrodek szkoleniowy. Każdy kandydat na kierowcę może kierować pojazdem po szczególnym terenie lub na wysokiej klasy symulatorze przez maksymalnie cztery z 10 godzin jazdy indywidualnej, tak aby można było ocenić jego wyszkolenie w zakresie racjonalnego kierowania pojazdem w oparciu o przepisy bezpieczeństwa, w szczególności w zakresie panowania nad pojazdem w różnych warunkach drogowych i w przypadku zmiany tych warunków drogowych związanej ze zmianą warunków pogodowych, w zależności od pory dnia lub nocy, oraz w zakresie umiejętności optymalizacji zużycia paliwa.

Do przyspieszonej kwalifikacji wstępnej stosuje się również przepisy pkt 2.1 akapit czwarty.

W przypadku kierowców, o których mowa w art. 5 ust. 5, czas trwania przyspieszonej kwalifikacji wstępnej musi wynosić 35 godzin, w tym dwie i pół godziny jazdy indywidualnej.

Na zakończenie szkolenia właściwe organy państw członkowskich poddają kierowcę testowi pisemnemu lub ustnemu. Test musi zawierać przynajmniej jedno pytanie z zakresu każdego celu wymienionego w wykazie tematów w sekcji 1.

Sekcja 4

Obowiązkowe szkolenie okresowe przewidziane w art. 3 ust. 1 lit. B)

Obowiązkowe szkolenie okresowe musi zostać zorganizowane przez zatwierdzony ośrodek szkoleniowy. Jego czas trwania wynosi 35 godzin w ciągu pięciu lat, w cyklach trwających przynajmniej siedem godzin, które można podzielić na dwa następujące po sobie dni. W przypadku e-learningu zatwierdzony ośrodek szkoleniowy zapewnia utrzymanie właściwej jakości szkolenia, w tym poprzez wybór tematów, w przypadku których narzędzia technologii informacyjno-komunikacyjnych można wykorzystywać najskuteczniej. Państwa członkowskie wymagają w szczególności rzetelnej identyfikacji użytkowników i odpowiednich środków kontroli. Maksymalny okres szkolenia w trybie e-learningu nie może przekroczyć 12 godzin. Co najmniej jeden cykl szkolenia obejmuje tematy związane z bezpieczeństwem drogowym. Treść szkolenia uwzględnia specyficzne potrzeby szkoleniowe w zakresie transportu wykonywanego przez kierowcę oraz istotne zmiany prawne i technologiczne, a także należy w niej w miarę możliwości uwzględnić konkretne potrzeby szkoleniowe kierowcy. W ciągu 35 godzin należy omówić szereg różnych tematów, w tym powtórzyć szkolenie w przypadkach, w których zostanie wykazane, że kierowca wymaga ponownego specjalnego przeszkolenia w pewnym zakresie szkolenia.

Państwa członkowskie mogą rozważyć zaliczenie ukończonego specjalistycznego szkolenia wymaganego zgodnie z innymi przepisami unijnymi w wymiarze nieprzekraczającym jednego z przewidzianych cykli siedmiogodzinnych. Obejmuje to między innymi szkolenia wymagane na podstawie dyrektywy 2008/68/WE w odniesieniu do transportu towarów niebezpiecznych, szkolenia dotyczące transportu zwierząt na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1/2005 oraz w odniesieniu do przewozu osób – szkolenia dotyczące uwrażliwiania na problemy niepełnosprawności na podstawie rozporządzenia (UE)

nr 181/2011. Jednakże państwa członkowskie mogą postanowić, że ukończone specjalistyczne szkolenie wymagane na podstawie dyrektywy 2008/68/WE do transportu towarów niebezpiecznych uznaje się za dwa z tych siedmiogodzinnych cykli, z zastrzeżeniem że jest to jedyne inne szkolenie brane pod uwagę w szkoleniu okresowym.

Sekcja 5

Zatwierdzenie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia

- 5.1. Ośrodki szkoleniowe biorące udział we wstępnej kwalifikacji i okresowym szkoleniu muszą zostać zatwierdzone przez właściwe organy państw członkowskich. Zatwierdzenie można wydać wyłącznie na pisemny wniosek. Do wniosku załącza się dokumenty obejmujące:
 - 5.1.1. odpowiedni program kwalifikacji i szkolenia, z wyszczególnieniem tematów i określający proponowany plan wykonania i metody nauczania;
 - 5.1.2. kwalifikacje instruktorów i dziedziny działalności;
 - 5.1.3. informacje dotyczące pomieszczeń, w których odbywają się kursy, materiałów edukacyjnych, zaplecza do szkolenia praktycznego oraz używanej floty pojazdów;
 - 5.1.4. warunki dotyczące uczestnictwa w kursach (liczba uczestników).
- 5.2. Właściwy organ zobowiązany jest wydać zatwierdzenie na piśmie, z zastrzeżeniem następujących warunków:
 - 5.2.1. szkolenie musi być prowadzone zgodnie z dokumentacją załączoną do wniosku;
 - 5.2.2. właściwy organ musi być upoważniony do wysłania uprawnionych osób w celu pomocy w kursach szkoleniowych prowadzonych przez zatwierdzone ośrodki oraz musi być upoważniony do kontrolowania takich ośrodków, w zakresie używanych przez nie środków i prawidłowego prowadzenia kursów szkoleniowych i testów;
 - 5.2.3. w przypadku gdy warunki zatwierdzenia nie są spełniane, zatwierdzenie może zostać wycofane lub zawieszane.

Zatwierdzony ośrodek zobowiązany jest zagwarantować, aby instruktorzy posiadali gruntowną wiedzę na temat aktualnych przepisów i wymogów w zakresie kształcenia. W ramach szczególnej procedury doboru instruktorzy muszą wykazać się zaświadczeniem stanowiącym dowód ich wiedzy z zakresu przedmiotowego materiału i metod nauczania. W zakresie praktycznej części szkolenia instruktorzy muszą dostarczyć świadectwo doświadczenia zawodowego kierowcy lub podobnego doświadczenia w zakresie kierowania pojazdami, jak na przykład świadectwo instruktora jazdy ciężkimi pojazdami.

Program instrukcji musi być zgodny z zatwierdzeniem i musi obejmować tematy wymienione w wykazie w sekcji 1.

ZAŁĄCZNIK II

UZGODNIENIA DOTYCZĄCE WZORU UNII EUROPEJSKIEJ DLA KARTY KWALIFIKACJI KIEROWCY

1. Cechy fizyczne karty kwalifikacji kierowcy

Cechy fizyczne karty kwalifikacji kierowcy muszą być zgodne z normami ISO 7810 i 7816-1.

Metody sprawdzania cech fizycznych karty kwalifikacji kierowcy w celu upewnienia się, czy spełniają one normy międzynarodowe muszą być zgodne z normą ISO 10373.

2. Informacje na karcie kwalifikacji kierowcy

Karta kwalifikacji kierowcy musi składać się z dwóch stron.

Na stronie pierwszej znajdują się:

- a) nagłówek o treści „karta kwalifikacji kierowcy”, wydrukowany dużą czcionką w języku lub językach urzędowych państwa członkowskiego wydającego kartę kwalifikacji kierowcy;
- b) nazwa państwa członkowskiego wydającego kartę kwalifikacji kierowcy (nieobowiązkowo);
- c) znak odróżniający państwa członkowskiego wydającego kartę kwalifikacji kierowcy, wydrukowany w sposób kontrastujący na tle niebieskiego prostokąta i otoczony przez 12 żółtych gwiazdek; znaki odróżniające prezentują się następująco:

B	:	Belgia
BG	:	Bułgaria
CZ	:	Czechy
DK	:	Dania
D	:	Niemcy
EST	:	Estonia
IRL	:	Irlandia
GR	:	Grecja
E	:	Hiszpania
F	:	Francja
HR	:	Chorwacja
I	:	Włochy
CY	:	Cypr
LV	:	Łotwa
LT	:	Litwa
L	:	Luksemburg
H	:	Węgry
M	:	Malta
NL	:	Niderlandy
A	:	Austria
PL	:	Polska
P	:	Portugalia
RO	:	Rumunia
SLO	:	Słowenia

SK	:	Słowacja
FIN	:	Finlandia
S	:	Szwecja

d) informacje właściwe dla danej karty kwalifikacji kierowcy, ponumerowane w następujący sposób:

1. nazwisko posiadacza;
2. imię posiadacza;
3. data i miejsce urodzenia posiadacza;
4. a) data wydania;
- b) data ważności;
- c) nazwa organu wydającego (może być wydrukowana na 2 stronie);
- d) numer inny niż numer prawa jazdy, do celów administracyjnych (nieobowiązkowo);
5. a) numer prawa jazdy;
- b) numer seryjny;
6. zdjęcie posiadacza;
7. podpis posiadacza;
8. miejsce normalnego zamieszkania posiadacza lub adres do korespondencji (nieobowiązkowo);
9. kategorie pojazdów, w odniesieniu do których kierowca spełnia wymogi w zakresie kwalifikacji wstępnej i okresowego szkolenia;

e) tytuł „Wzór Unii Europejskiej”, w języku lub językach państwa członkowskiego wydającego kartę kwalifikacji kierowcy i nagłówek „karta kwalifikacji kierowcy” w innych językach urzędowych Unii, wydrukowane niebieską czcionką i stanowiące tło karty kwalifikacji kierowcy:

tarjeta de cualificación del conductor

карта за квалификация на водача

osvědčení profesní způsobilosti řidiče

chaufføruddannelsesbevis

Fahrerqualifizierungsnachweis

juhi pädevustunnistus

δελτίο επιμόρφωσης οδηγού

driver qualification card

carte de qualification de conducteur

cárta cáilíochta tiománaí

kvalifikacijska kartica vozača

carta di qualificazione del conducente

vadītāja kvalifikācijas apliecība

vairuotojo kvalifikacinė kortelė

gépjárművezetői képesítési igazolvány

karta ta' kwalifika tas-sewwieq

kwalificatiekaart bestuurder

karta kwalifikacji kierowcy
carta de qualificação de motorista
cartelă de pregătire profesională a conducătorului auto
kvalifikačná karta vodiča
kartica o usposobljenosti voznika
kuljettajan ammattipätevyyskortti
yrkeskompetensbevis fr frare.

f) kolory odniesienia:

- niebieski: niebieski Pantone Reflex,
- żółty: żółty Pantone;

Na stronie drugiej muszą znajdować się:

- a) 9. kategorie pojazdów, w odniesieniu do których kierowca spełnia wymogi w zakresie kwalifikacji wstępnej i okresowego szkolenia;
10. zharmonizowany unijny kod „95” przewidziany w załączniku I do dyrektywy 2006/126/WE;
11. miejsce zarezerwowane na ewentualny wpis państwa członkowskiego wydającego kartę kwalifikacji kierowcy, zawierający zasadnicze informacje administracyjne lub szczegółowe informacje odnoszące się do bezpieczeństwa drogowego (nieobowiązkowo). Jeżeli szczegółowe informacje nawiązują do pozycji określonej w niniejszym załączniku, muszą one zostać poprzedzone odpowiadającym im numerem pozycji;
- b) wyjaśnienie do ponumerowanych wpisów na stronach 1 i 2 karty kwalifikacji kierowcy (przynajmniej do pozycji 1, 2, 3, 4a), 4b), 4c), 5a), 5b) i 10).

Jeżeli państwo członkowskie zamierza dokonać wpisów w językach narodowych innych niż: angielski, bułgarski, chorwacki, czeski, duński, estoński, fiński, francuski, grecki, hiszpański, litewski, łotewski, maltański, niderlandzki, niemiecki, polski, portugalski, rumuński, słowacki, słoweński, szwedzki, węgierski oraz włoski, państwo członkowskie sporządzi dwujęzyczną wersję karty kwalifikacji kierowcy, używając jednego z wyżej wymienionych języków, bez uszczerbku dla innych przepisów niniejszego załącznika.

3. Zabezpieczenia, łącznie z zabezpieczeniem danych.

Różne elementy składowe karty kwalifikacji kierowcy mają na celu wyeliminowanie możliwości fałszerstwa czy nielegalnego manipulowania i wykrycie podejmowanych w tym celu prób.

Państwo członkowskie zobowiązane jest zapewnić, aby poziom zabezpieczenia karty kwalifikacji kierowcy był przynajmniej porównywalny do poziomu zabezpieczenia prawa jazdy.

4. Szczegółowe uzgodnienia

Po konsultacji z Komisją państwa członkowskie mogą dodać kolory lub oznaczenia, takie jak kod kreskowy, symbole krajowe i zabezpieczenia, bez uszczerbku dla innych przepisów niniejszego załącznika.



W związku ze wzajemnym uznawaniem kart kwalifikacji kierowcy kod kreskowy nie może zawierać informacji innych niż informacje umieszczone już w sposób czytelny na karcie kwalifikacji kierowcy lub informacje istotne dla procesu wydawania karty.

5. Przepisy przejściowe


Karty kwalifikacji kierowcy wydane przed dniem 23 maja 2020 r. zachowują ważność do dnia ich wygaśnięcia.

6. Wzór Unii Europejskiej dla karty kwalifikacji kierowcy

Strona 1

KARTA KWALIFIKACJI KIEROWCY		(PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE)
 6. ZDJĘCIE  9.	1.	
	2.	
	3.	
	4a.	4b.
	4c.	(4d.)
	5a.	5b.
	7.	
	(8.)	

Strona 2

11.  1. Nazwisko 2. Imię 3. Data i miejsce urodzenia 4a. Data wydania 4b. Administracyjna data ważności 4c. Wydana przez 5a. Nr prawa jazdy 5b. Nr seryjny 10. ► ⁽¹⁾ Kod unijny ◀	9.	10.
	C1	
	C	
	D1	
	D	
	C1E	
	CE	
	D1E	
	DE	

ZAŁĄCZNIK III

TABELA KORELACJI DLA ODNIESIENÍ DO NIEKTÓRYCH KATEGORII PRAW JAZDY

Odniesienie w niniejszej dyrektywie	Odniesienie w dyrektywie 2006/126/WE
C + E	CE
C1 + E	C1E
D + E	DE
D1 + E	D1E

ZAŁĄCZNIK IV

Część A

Uchylona dyrektywa wraz z wykazem jej kolejnych zmian

(o których mowa w art. 14)

Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady
(Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4).

Dyrektywa Rady 2004/66/WE
(Dz.U. L 168 z 1.5.2004, s. 35).

tylko pkt IV.2 załącznika

Dyrektywa Rady 2006/103/WE
(Dz.U. L 363 z 20.12.2006, s. 344).

tylko pkt A.6 załącznika

Rozporządzenie (WE) nr 1137/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady
(Dz.U. L 311 z 21.11.2008, s. 1).

tylko pkt 9.11 załącznika

Dyrektywa Rady 2013/22/UE
(Dz.U. L 158 z 10.6.2013, s. 356).

tylko pkt A.4 załącznika

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/645
(Dz.U. L 112 z 2.5.2018, s. 29).

tylko art. 1 i załącznik

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1243
(Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 241).

tylko pkt IX.5 załącznika

Część B

Terminy transpozycji do prawa krajowego i daty rozpoczęcia stosowania

(o których mowa w art. 14)

Dyrektywa	Data transpozycji	Data rozpoczęcia stosowania
2003/59/WE	10 września 2006 r.	10 września 2008 r. w zakresie wstępnej kwalifikacji wymaganej w celu kierowania pojazdami, dla których wymagane jest prawo jazdy kategorii D1, D1 + E, D i D + E 10 września 2009 r. w zakresie wstępnej kwalifikacji wymaganej w celu kierowania pojazdami, dla których wymagane jest prawo jazdy kategorii C1, C1 + E, C i C + E
(UE) 2018/645	23 maja 2020 r., z wyjątkiem art. 1 pkt 6 23 maja 2021 r. w odniesieniu do art. 1 pkt 6	

ZAŁĄCZNIK V

Tabela korelacji

Dyrektywa 2003/59/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 1 do 7	art. 1 do 7
art. 8 ust. 1	art. 8 ust. 1
art. 8 ust. 2, akapit pierwszy, wyrażenie wprowadzające i lit. a)	art. 8 ust. 2, akapit pierwszy
art. 8 ust. 2, akapit pierwszy, lit. b)	–
art. 8 ust. 2, akapit drugi	art. 8 ust. 2, akapit drugi
art. 8 ust. 3, 4 i 5	art. 8 ust. 3, 4 i 5
art. 9 i 10	art. 9 i 10
art. 10a	art. 11
art. 11	art. 12
art. 11a	art. 13
art. 13	–
art. 14	–
art. 15	art. 14
art. 16	art. 15
art. 17	art. 16
załącznik I	załącznik I
załącznik II	załącznik II
załącznik III	załącznik III
–	załącznik IV
–	załącznik V