

# 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**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji<sup>1</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego<sup>2</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu<sup>3</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Art. 5 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85<sup>4</sup> stanowi, że niektórzy kierowcy zajmujący się przewozem drogowym rzeczy i osób, w zależności od ich wieku, kategorii prowadzonego pojazdu oraz odległości do przejechania, muszą posiadać świadectwo kompetencji zawodowych, zgodne z regułami wspólnotowymi w zakresie minimalnego poziomu wyszkolenia kierowców w transporcie drogowym. Przedmiotowy minimalny poziom został określony w dyrektywie 76/914/EWG<sup>5</sup>.
- (2) Przepisy rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 stosuje się do bardzo niewielkiego odsetka kierowców a obowiązkowe szkolenie kierowców jest obecnie wymagane tylko w kilku Państwach Członkowskich, większość kierowców na terytorium Wspólnoty wykonuje obecnie swój zawód wyłącznie na podstawie prawa jazdy.
- (3) Aby umożliwić kierowcom spełnienie nowych wymagań wynikających z rozwoju rynku transportu drogowego, reguły wspólnotowe 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.

<sup>1</sup> Dz.U. C 154 E z 29.5.2001, str. 258 i Dz.U. C 20 E z 28.1.2003, str. 263.

<sup>2</sup> Dz.U. C 260 z 17.9.2001, str. 90.

<sup>3</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 17 stycznia 2002 r. (Dz.U. C 271 E z 7.11.2002, str. 381), wspólne stanowisko Rady z dnia 5 grudnia 2002 r. (Dz.U. C 32 E z 11.2.2003, str. 9) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 8 kwietnia 2003 r. (dotychczas niepublikowana w Dzienniku Urzędowym). Decyzja Rady z dnia 13 czerwca 2003 r.

<sup>4</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 370 z 31.12.1985, str. 1).

<sup>5</sup> Dyrektywa Rady 76/914/EWG z dnia 16 grudnia 1976 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia kierowców w transporcie drogowym (Dz.U. L 357 z 29.12.1976, str. 36).

- (4) Ustanowienie nowych reguł wspólnotowych ma na celu zapewnienie, aby kierowca, dzięki swoim kwalifikacjom, mógł bez przeszkód wykonywać działalność związaną z prowadzeniem pojazdu.
- (5) 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.
- (6) 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.
- (7) W celu ustalenia, czy kierowca wywiązuje się ze swoich zobowiązań, Państwa Członkowskie powinny wystawiać kierowcy świadectwo kompetencji zawodowych, zwane dalej „SKZ”, stanowiące dowód wstępnej kwalifikacji kierowcy lub okresowego szkolenia.
- (8) Różnice między obecnymi systemami w poszczególnych Państwach Członkowskich dla ułatwienia wdrożenia przepisów odnoszących się do wstępnej kwalifikacji, Państwa Członkowskie powinny mieć możliwość dokonania wyboru spośród kilku opcji.
- (9) W celu zachowania kwalifikacji kierowcy, obecni kierowcy powinni zostać zobowiązani do okresowego przeszkolenia w ramach umiejętności istotnych dla wykonywanego zawodu.
- (10) 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, będzie miało pozytywny wpływ zarówno na społeczeństwo, jak i na sektor transportu drogowego.
- (11) Niniejsza dyrektywa nie powinna naruszać praw kierowcy, który posiadał prawo jazdy niezbędne do wykonywania działalności związanej z prowadzeniem pojazdu, nabytych przez niego przed datą ustanowioną w odniesieniu do uzyskania SKZ, poświadczającego odpowiednią kwalifikację wstępną czy okresowe szkolenie.
- (12) Kursy szkoleniowe ustanowione w odniesieniu do kwalifikacji wstępnej i okresowego szkolenia powinny być organizowane wyłącznie przez ośrodki szkoleniowe zatwierdzone przez właściwe władze Państw Członkowskich. W celu zapewnienia jakości tych zatwierdzonych ośrodków, właściwe władze powinny ustanowić zharmonizowane kryteria ich zatwierdzania, łącznie z ustalonym kryterium w zakresie wysokiego poziomu profesjonalizmu.
- (13) Za organizację testów przewidzianych w związku z kwalifikacją wstępną i szkoleniem

okresowym powinny odpowiadać nie tylko właściwe władze 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 władze Państw Członkowskich.

- (14) Państwa Członkowskie powinny ustalić, że pierwsza sesja okresowego szkolenia ma zakończyć się a odpowiednie ŚKZ mają zostać wydane w terminie pięciu lat od daty wystawienia ŚKZ poświadczającego wstępną kwalifikację lub od wygaśnięcia daty ważności w odniesieniu do terminu ustanowionego dla określonych kierowców dla dochodzenia roszczeń w zakresie nabytych przez nich praw. Powinna także istnieć możliwość skrócenia lub przedłużenia tych terminów. Po odbyciu pierwszego okresowego szkolenia, kierowca powinien odbywać takie szkolenie co pięć lat.
- (15) 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 kod wspólnotowy wraz z jego datą ważności na prawie jazdy albo na nowej karcie kwalifikacji kierowcy, jaka ma być wzajemnie uznawana przez Państwa Członkowskie, której zharmonizowany wzór ustanawia się w niniejszej dyrektywie. Uwzględniając znaczenie dla bezpieczeństwa drogowego i równości konkurencji praw nadawanych przez przedmiotową kartę, powinna ona spełniać te same wymogi, co prawo jazdy. Możliwość umieszczania przez Państwa Członkowskie na nowej karcie kodu wspólnotowego powinna ułatwić im ustanowienie okresu ważności praw jazdy, który nie pokrywałby się z datą ważności okresowego szkolenia uwzględniając, że dyrektywa 91/439/EWG<sup>6</sup> stanowi, iż każde Państwo Członkowskie zachowuje prawo do ustalania wydawanych przez nie praw jazdy, na podstawie kryteriów krajowych.
- (16) Załączniki I i Ia do dyrektywy 91/439/EWG powinny zostać zmienione, w celu dodania do wykazu zharmonizowanych kodów i kodów jednostkowych określonych w przedmiotowych załącznikach, nowego kodu wspólnotowego określającego datę, do której kierowca spełnia wymogi w zakresie umiejętności zawodowych w odniesieniu do kwalifikacji wstępnej czy szkolenia okresowego.
- (17) Szczególne przepisy w zakresie certyfikacji powinny zostać ustanowione w odniesieniu do kierowców objętych zakresem niniejszej dyrektywy, będących obywatelami państw trzecich.
- (18) Komisja powinna monitorować wykonanie niniejszej dyrektywy, w szczególności ze względu na różne systemy wstępnej kwalifikacji, jakie niniejsza dyrektywa ustanawia i powinna przedłożyć w przedmiotowej kwestii sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komitetowi Ekonomiczno - Społecznemu i Komitetowi Regionów.
- (19) Mając na uwadze znaczną ilość kierowców objętych zakresem niniejszej dyrektywy, przepisy odnoszące się do wstępnej kwalifikacji powinny być stosowane w dwóch etapach w zależności, czy kwestia dotyczy przewozu osób czy rzeczy. Etapowe zastosowanie niniejszej dyrektywy w zakresie wstępnej kwalifikacji kierowców

---

<sup>6</sup> Dyrektywa Rady 91/439/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie praw jazdy (Dz.U. L 237 z 24.8.1991, str. 1); dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2000/56/WE (Dz.U. L 237 z 21.9.2000, str. 45).

zajmujących się przewozem rzeczy i osób powinno również umożliwić ustanowienie etapów w odniesieniu do szkolenia okresowego.

- (20) Środki niezbędne w celu wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych powierzonych Komisji<sup>7</sup>.
- (21) Uwzględniając stosowanie przepisów odnoszących się do wstępnej kwalifikacji w dwóch różnych terminach, odnośne przepisy rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 i dyrektywy 76/914/EWG powinny zostać uchylone.
- (22) Niemniej jednak, w celu przestrzegania zasad prawa wspólnotowego 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 wykluczeni ze stosowania przepisów niniejszej dyrektywy.
- (23) Cel proponowanych działań, a mianowicie stworzenie wspólnotowej normy dla kwalifikacji wstępnej i okresowego szkolenia, nie może być w wystarczającym stopniu osiągnięty przez Państwa Członkowskie, lecz ze względu na zakres i wyniki proponowanych działań, może zostać w wyższym stopniu osiągnięty na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną we wspomnianym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza zakres niezbędny do osiągnięcia przedmiotowego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

### *Artykuł 1*

#### **Zakres**

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

- a) obywateli Państwa Członkowskiego; i
- b) obywateli państw trzecich, którzy są zatrudnieni w przedsiębiorstwie ustanowionym w Państwie Członkowskim lub wykonują pracę na rzecz takiego przedsiębiorstwa;

zwanych dalej „kierowcami”, zaangażowanymi w transport drogowy na drogach publicznych we Wspólnocie, korzystających z:

- pojazdów, dla których wymagane jest prawo jazdy kategorii C1, C1+E, C lub C+E, określonych w dyrektywie 91/439/EWG lub prawo jazdy uznane za równoważne,
- pojazdów, dla których wymagane jest prawo jazdy kategorii D1, D1+E, D lub D+E, określonych w dyrektywie 91/439/EWG lub prawo jazdy uznane za równoważne.

### *Artykuł 2*

---

<sup>7</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

## Wylączenia

Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do kierowców:

- a) pojazdów o maksymalnej dopuszczalnej prędkości nieprzekraczającej 45 km/h;
- b) pojazdów wykorzystywanych przez lub pozostających pod kontrolą sił zbrojnych, obrony cywilnej, służb przeciwpożarowych i sił odpowiedzialnych za utrzymanie porządku publicznego;
- c) pojazdów poddawanych testom drogowym do celów rozwoju technicznego, w celu naprawy lub konserwacji albo pojazdów nowych bądź odremontowanych, które nie zostały jeszcze wprowadzone do użytku;
- d) pojazdów używanych w sytuacjach zagrożenia lub przeznaczonych do akcji ratunkowych;
- e) pojazdów wykorzystywanych do nauki jazdy dla osób ubiegających się o prawo jazdy lub ŚKZ, stosownie do art. 6 i art. 8 ust. 1;
- f) pojazdów wykorzystywanych do niezarobkowego przewozu osób lub rzeczy, do użytku osobistego;
- g) pojazdów do przewozu materiałów lub urządzeń niezbędnych kierowcy do jego pracy, pod warunkiem, że prowadzenie pojazdu nie jest jego podstawowym zajęciem.

### *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, kwalifikacje 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, kwalifikacje 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 (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) (ii) i lit. b) i w art. 5 ust. 3 lit. a) (i) i lit. b).

Zgodnie z sekcją 4 załącznika I, przyspieszona kwalifikacja wstępna związana jest z obowiązkowym uczestnictwem w kursie. Kończy się testem. Po pomyślnym zdaniu testu, kwalifikacje poświadczą się za pomocą ŚKZ przewidzianego w art. 6 ust. 2.

3. Państwa Członkowskie mogą zwolnić kierowców, którzy otrzymali świadectwo kwalifikacji zawodowych przewidziane w dyrektywie 96/26/WE<sup>8</sup>, z testów określonych w ust. 1 lit. a) (i) i (ii) i w ust. 2, w zakresie objętym testem przewidzianym w tej dyrektywie 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 dwa lata po ostatecznym terminie transpozycji niniejszej dyrektywy;
- b) kierowców posiadających prawo jazdy kategorii C1, C1+E, C lub C+E albo prawo jazdy uznawane za równoważne, wydane nie później niż trzy lata po ostatecznym terminie transpozycji niniejszej dyrektywy.

#### *Artykuł 5*

---

<sup>8</sup> Dyrektywa Rady 96/26/WE z dnia 29 kwietnia 1996 r. w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego transportu rzeczy i przewoźnika drogowego transportu osób oraz wzajemnego uznawania dyplomów, świadectw i innych dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji, mająca na celu ułatwienie im korzystania z prawa swobody przedsiębiorczości w dziedzinie transportu krajowego i międzynarodowego (Dz.U. L 124 z 23.5.1996, str. 1); dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 98/76/WE (Dz.U. L 277 z 14.10.1998, str. 17).

## 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 powyższych kategorii na prowadzenie takich pojazdów na swoim terytorium od 20 roku życia z zastrzeżeniem, że posiadają ŚKZ określone w art. 6 ust. 1. Wiek można obniżyć 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, 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 poświadczające wstępną kwalifikację
  - a) ŚKZ przyznane na podstawie uczestnictwa w kursie i testu

Zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. a) (i), Państwa Członkowskie wymagają od kształcących się kierowców uczestnictwa w kursach w ośrodku szkoleniowym zatwierdzonym przez właściwe władze zgodnie z sekcją 5 załącznika I, zwanym dalej „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 kształcącego się kierowcy odpowiada poziomowi określonemu 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) (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 określonemu 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 poświadczające przyspieszoną wstępną kwalifikację

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 określonemu 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.



## *Artykuł 7*

### **Szkolenie okresowe**

Szkolenie okresowe polega na szkoleniu mającym umożliwić posiadaczom ŚKZ określonego w art. 6 oraz kierowcom, o których mowa w art. 4, uaktualnienie wiedzy mającej szczególne znaczenie w wykonywanej przez nich pracy, ze szczególnym podkreśleniem bezpieczeństwa drogowego i racjonalizacji zużycia paliwa.

Szkolenie jest organizowane przez ośrodek szkoleniowy zatwierdzony zgodnie z sekcją 5 załącznika I. Jeżeli kierowca przenosi się do innego przedsiębiorstwa, szkolenie okresowe, które już zaliczył musi zostać uwzględnione.

Szkolenie okresowe ma na celu rozszerzenie i skorygowanie niektórych tematów określonych w sekcji 1 załącznika I.

## *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 szkolenie okresowe.

2. Następujący kierowcy zobowiązani są do uczestnictwa w pierwszym kursie szkolenia okresowego:

- a) posiadacze ŚKZ określonego w art. 6, w terminie pięciu lat od wystawienia przedmiotowego ŚKZ;
- b) kierowcy określeni w art. 4, w terminie pięciu lat od dat określonych w art. 14 ust. 2, zgodnie z harmonogramem ustalonym przez Państwa Członkowskie.

Państwa Członkowskie mogą skrócić lub przedłużyć terminy określone w lit. a) i b), aby nie pokrywały się one, między innymi z datami wygaśnięcia ważności prawa jazdy lub w celu zapewnienia stopniowego wprowadzania szkolenia okresowego. 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 przed wygaśnięciem ważności ŚKZ poświadczającego okresowe szkolenie, kierowca zobowiązany jest uczestniczyć w okresowym szkoleniu, co pięć lat.

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, 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 innych kategorii przewidzianych w tych ustępach.

### *Artykuł 9*

#### **Miejsce szkolenia**

Kierowcy określani w art. 1 lit. a) uzyskują kwalifikację wstępną określoną w art. 5, w Państwie Członkowskim będącym miejscem ich normalnego zamieszkania, określonym w art. 14 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85<sup>9</sup>.

Kierowcy określani w art. 1 lit. b) uzyskują przedmiotową kwalifikację w Państwie Członkowskim, w którym znajduje się przedsiębiorstwo lub w Państwie Członkowskim, które wydało im pozwolenie na pracę.

Kierowcy określani 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 wspólnotowy**

1. Na podstawie ŚKZ określonego w art. 6 i ŚKZ określonego w art. 8 ust. 1, właściwe organy Państw Członkowskich, z uwzględnieniem przepisów art. 5 ust. 2 i 3 i art. 8, obok kategorii prawa jazdy umieszczają kod wspólnotowy przewidziany w ust. 2 niniejszego artykułu:

- na prawie jazdy,
- lub na karcie kwalifikacji sporządzonej zgodnie ze wzorem zamieszczonym w załączniku II.

Karty kwalifikacji kierowców wydawane przez Państwa Członkowskie są wzajemnie uznawane. Przy wydawaniu karty, właściwe organy sprawdzają ważność prawa jazdy, którego numer znajduje się na karcie.

2. Do wykazu zharmonizowanych kodów Wspólnoty ustanowionych w załącznikach I i Ia dyrektywy 91/439/EWG dodaje się następujący kod wspólnotowy:

„95. Kierowca posiadający ŚKZ zgodne z obowiązkiem posiadania kompetencji zawodowych określonych w art. 3, do dnia... (np. 95. 01.01.2012).”

3. (a) Kierowca określony w art. 1 lit. b), który kieruje pojazdami używanymi do przewozu drogowego rzeczy, zobowiązany jest przedstawić dowód kwalifikacji i szkolenia, przewidzianych w niniejszej dyrektywie, poprzez okazanie świadectwa kierowcy przewidzianego w rozporządzeniu (WE) nr 484/2002<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz.U. L 370 z 3.12.1985, str. 8); rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1360/2002 (Dz.U. L 207 z 5.8.2002, str. 1).

<sup>10</sup> Rozporządzenie (WE) nr 484/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 1 marca 2002 r. zmieniające

Oprócz świadectwa, Państwa Członkowskie mogą wydać kierowcy kartę kwalifikacji kierowcy przewidzianą w załączniku II, oznaczoną odpowiednim kodem wspólnotowym.

- b) Kierowca określony w art. 1 lit. b), który kieruje pojazdami używanymi do przewozu drogowego osób, zobowiązany jest przedstawić dowód kwalifikacji i szkolenia, przewidzianych w niniejszej dyrektywie, poprzez okazanie:
- kodu wspólnotowego umieszczonego na wspólnotowym wzorze prawa jazdy, w przypadku, gdy jest posiadaczem takiego prawa jazdy, lub
  - karty kwalifikacji kierowcy przewidzianej w załączniku II, oznaczonej odpowiednim kodem wspólnotowym, lub
  - świadectwa krajowego, którego ważność na danym terytorium uznawana jest przez Państwa Członkowskie.

### *Artykuł 11*

#### **Dostosowanie do postępu naukowo - technicznego**

Zmiany niezbędne w celu dostosowania załączników I i II do postępu naukowo – technicznego przyjmuje się zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 12 ust. 2.

### *Artykuł 12*

#### **Procedura Komitetu**

1. Prace Komisji wspiera Komitet.
2. W przypadku odniesień do niniejszego ustępu, stosuje się przepisy art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

Okres określony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

3. Komitet uchwała swój regulamin wewnętrzny.

### *Artykuł 13*

#### **Sprawozdanie**

Do dnia 10 września 2011 r., Komisja zobowiązana jest przedłożyć Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno - Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie ze wstępną oceną wykonania niniejszej dyrektywy, w szczególności w odniesieniu do równoważności różnych systemów wstępnej kwalifikacji przewidzianych w art. 3 oraz jej skuteczności w osiąganiu docelowego poziomu kwalifikacji. Sprawozdanie powinno zawierać, w miarę potrzeb, odpowiednie wnioski.

## *Artykuł 14*

### **Transpozycja i wdrożenie**

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 10 września 2006 r. i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Gdy Państwa Członkowskie przyjmą te środki, muszą one zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to musi towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie zobowiązane są stosować przedmiotowe środki:

- od dnia 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;
- od dnia 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.

Państwa Członkowskie zobowiązane są niezwłocznie powiadomić o tym Komisję i wspierać się wzajemnie przy przyjmowaniu przedmiotowych środków.

## *Artykuł 15*

### **Uchylenie**

1. W art. 5 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 wprowadza się następujące zmiany:

- a) uchyla się ust. 1 z mocą od dnia 10 września 2009 r.,
- b) uchyla się ust. 2 i 4 z mocą od dnia 10 września 2008 r.

2. Dyrektywa 76/914/EWG traci moc z dniem 10 września 2009 r.

3. Przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne przyjęte w celu wykonania dyrektywy 76/914/EWG przestają obowiązywać:

- z dniem 10 września 2008 r., w odniesieniu do kierowców pojazdów do przewozu drogowego osób,
- z dniem 10 września 2009 r., w odniesieniu do kierowców pojazdów do przewozu drogowego rzeczy.

## *Artykuł 16*

### **Wejście w życie**

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

*Artykuł 17*

**Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 15 lipca 2003 r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*

P. COX

*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*

G. TREMONTI

*Przewodniczący*

## 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 wiedzy nie może być niższy od poziomu 2 struktury poziomów kształcenia przewidzianej w załączniku I do decyzji 85/368/EWG<sup>1</sup>, tj. od poziomu osiągniętego w wyniku kształcenia obowiązkowego, uzupełnionego szkoleniem zawodowym.

#### 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, krzywe jednostkowego zużycia paliwa przez silnik, optymalny zakres użytkowy obrotomierza, optymalny zakres prędkości obrotowej dla zmiany biegów.

##### 1.2. Cel: znajomość własności technicznych i zasady działania elementów bezpieczeństwa, pozwalająca na panowanie nad pojazdem, utrzymanie stopnia zużycia na możliwie niskim poziomie i zapobieganie wadliwemu działaniu:

szczególne cechy dwuobwodowego układu hamulcowego wyposażonego w pneumatyczne urządzenie przenoszące, granice zastosowania układów hamulcowych i zwalniaczy, mieszane stosowanie układu hamulcowego i zwalniacza, najlepsza relacja między prędkością a przełożeniem skrzyni biegów, wykorzystanie nośności pojazdu, zastosowanie układów hamulcowych na pochyłościach, postępowanie w przypadku awarii.

##### 1.3. Cel: umiejętność optymalizacji zużycia paliwa:

optymalizacja zużycia paliwa z zastosowaniem know-how w zakresie ppkt. 1.1 i 1.2.

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

##### 1.4. Cel: umiejętność zapewnienia bezpieczeństwa załadunku poprzez właściwe wykorzystanie pojazdu i uwzględnienie przepisów bezpieczeństwa:

---

<sup>1</sup> Decyzja Rady 85/368/EWG z dnia 16 lipca 1985 r. w sprawie porównywalności kwalifikacji wynikających z kształcenia zawodowego między Państwami Członkowskimi Wspólnoty Europejskiej (Dz.U. L 199 z 31.7.1985, str. 56).

siły działające na pojazd podczas jazdy, zastosowanie przełożenia skrzyni biegów odpowiadającego obciążeniu pojazdu oraz profilowi jezdni, obliczenie obciążenia użytkowego pojazdu lub zastawu pojazdu, obliczenie objętości użytkowej, rozłożenie ładunku, skutki oddziaływania przekraczającego 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 planeki i jej zdejmowanie.

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

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

prawidłowa ocena wzdłużnych i poprzecznych ruchów pojazdu, taktowne uczestnictwo w ruchu, położenie na jezdni, łagodne zakończenie hamowania, uwzględnianie zwisów, wykorzystanie właściwej infrastruktury (ogólnodostępne obszary, 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, szczególne okoliczności związane z przewozem pewnych grup pasażerów (inwalidzi, dzieci).

- 1.6. 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, obliczenie obciążenia użytkowego pojazdu lub zastawu pojazdu, rozłożenie ładunku, skutki oddziaływania przekraczającego nośność ładunku na oś, stabilność pojazdu i środek ciężkości.

## 2. *Zastosowanie przepisów*

Wszystkie kategorie prawa jazdy

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

maksymalny okres pracy właściwy dla branży transportowej; zasady, stosowanie i konsekwencje rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85; kary za nieużywanie, nieprawidłowe używanie i manipulowanie tachografem; 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 przewoźników drogowych, zobowiązania wynikające ze standardowych umów na przewóz rzeczy, opracowywanie projektów dokumentów składających się na

umowę przewozową, zezwolenia na transport międzynarodowy, zobowiązanie wynikające z Konwencji o Umowie na Międzynarodowy Przewóz Drogowy Rzeczy, opracowywanie projektu międzynarodowego listu przewozowego, przekraczanie granic, spedytorzy, specjalne dokumenty towarzyszące towarom.

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

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 rzeczy i organizacji rynku:

transport drogowy w stosunku do innych rodzajów transportu (konkurencja, spedytorzy), inna działalność 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, itd.), zmiany w branży (zróźnicowanie świadczonych usług, transport kolejowo - drogowy, podzlecanie, 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, 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 wykazie w sekcji 1. Przedmiotowa kwalifikacja wstępna musi trwać 280 godzin.

Każdy kształcący się kierowca musi odbyć przynajmniej 20 godzin indywidualnej jazdy pojazdem z danej kategorii, spełniającym przynajmniej wymogi dotyczące pojazdów egzaminacyjnych, określone w dyrektywie 91/439/EWG.

Podczas jazdy indywidualnej, kandydatowi na kierowcę musi towarzyszyć instruktor zatrudniony przez zatwierdzony ośrodek szkoleniowy. Każdy kierowca, 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 ich zmiany związanej ze zmianą warunków pogodowych i w zależności od pory dnia lub nocy.

W przypadku kierowców określonych w art. 5 ust. 5, kwalifikacja wstępna musi obejmować 70 godzin, w tym pięć godzin 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.

## 2.2. Opcja testu

Właściwe organy Państw Członkowskich lub wyznaczone przez nie jednostki organizują wymienione powyżej testy z teorii i egzaminy praktyczne 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 osiem godzin.

- 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;
  - (ii) egzamin praktyczny obejmujący przynajmniej ppkt. 1.4, 1.5, 1.6, 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 91/439/EWG.

Egzamin praktyczny można uzupełnić trzecim egzaminem, odbywającym się w szczególnym terenie 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 ich zmiany 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 (i), lecz czas ten nie może przekraczać 30 minut.

W przypadku kierowców określonych 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 określona w art. 3 ust. 2**

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

Każdy kandydat na kierowcę musi odbyć przynajmniej 10 godzin indywidualnej jazdy pojazdem z danej kategorii, spełniającym przynajmniej wymogi dotyczące pojazdów egzaminacyjnych określone w dyrektywie 91/439/EWG.

Podczas jazdy indywidualnej, kandydatowi na kierowcę musi towarzyszyć instruktor zatrudniony przez zatwierdzony ośrodek szkoleniowy. Każdy kierowca, przez maksymalnie cztery z 10 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 ich zmiany związanej ze zmianą warunków pogodowych, oraz w zależności od pory dnia lub nocy.

W przypadku kierowców określonych 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. Część takiego szkolenia okresowego może odbyć się na wysokiej klasy symulatorach.

### **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 zawieszona.

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 WSPÓLNOT EUROPEJSKICH DLA KARTY KWALIFIKACJI KIEROWCY

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

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

2. Karta składa 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;
- b) nazwa Państwa Członkowskiego wydającego kartę (nieobowiązkowo);
- c) znak odróżniający Państwa Członkowskiego wydającego kartę, wydrukowany w sposób kontrastujący na tle niebieskiego prostokąta i otoczony przez 12 żółtych gwiazdek; znaki odróżniające prezentują się następująco:

B: Belgia

DK: Dania

D: Niemcy

GR: Grecja

E: Hiszpania

F: Francja

IRL: Irlandia

I: Włochy

L: Luksemburg

NL: Niderlandy

A: Austria

P: Portugalia

FIN: Finlandia

S: Szwecja

UK: Zjednoczone Królestwo;

- d) informacje właściwe dla danej karty, 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 (podkategorie) pojazdów, w odniesieniu do których kierowca spełnia wymogi w zakresie kwalifikacji wstępnej i okresowego szkolenia;
- e) tytuł „Wzór Wspólnot Europejskich”, w języku lub językach Państwa Członkowskiego wydającego kartę i nagłówek „karta kwalifikacji kierowcy” w innych językach urzędowych Wspólnoty, wydrukowane niebieską czcionką i stanowiące tło karty:

tarjeta de cualificación del conductor

chaufføruddannelsesbevis

Fahrerqualifizierungsnachweis

δελτίο επιμόρφωσης οδηγού

driver qualification card

carte de qualification de conducteur

cárta cáilíochta tiomána

carta di qualificazione del conducente

kwalificatiekaart bestuurder

carta de qualificação do motorista

kuljettajan ammattipätevyyskortti

yrkeskompetensbevis för förare;

f) kolory odniesienia:

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

na stronie drugiej znajdują się:

- a) 9. kategorie (podkategorie) pojazdów, w odniesieniu do których kierowca spełnia wymogi w zakresie kwalifikacji wstępnej i okresowego szkolenia;
10. kod wspólnotowy przewidziany w art. 10 niniejszej dyrektywy;
11. miejsce zarezerwowane na ewentualny wpis Państwa Członkowskiego wydającego kartę, 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 (przynajmniej do pozycji 1, 2, 3, 4(a), 4(b), 4(c), 5(a), 5(b) i 10).

Jeżeli Państwo Członkowskie chce dokonać przedmiotowych wpisów w języku narodowym innym niż język duński, niderlandzki, angielski, fiński, francuski, niemiecki, grecki, włoski, portugalski, hiszpański i szwedzki, opracowuje dwujęzyczną wersję karty z zastosowaniem jednego z powyższych języków, bez uszczerbku dla innych przepisów niniejszego załącznika.

3. Zabezpieczenia, łącznie z zabezpieczeniem danych.

Różne elementy składowe karty 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 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, 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.

### WZÓR WSPÓLNOT EUROPEJSKICH DLA KARTY KWALIFIKACJI KIEROWCY

*Strona 1*

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

*Strona 2*

11.	9.	10.
	C1	
	C	
	D1	
	D	
	C1E	
	CE	
	D1E	
	DE	

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. Kod wspólnotowy