2025/2205

5.11.2025.

DIREKTIVA (EU) 2025/2205 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 22. listopada 2025.

o vozačkim dozvolama, izmjeni Uredbe (EU) 2018/1724 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive (EU) 2022/2561 Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Direktive 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Komisije (EU) br. 383/2012

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrta zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ([1]),

nakon savjetovanja s Odborom regija,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom ([2]),

budući da:

(1) Sudionici neformalnog sastanka Vijeća za promet održanog na Malti 2017. složili su se da kontinuirano visoki brojevi smrtnih slučajeva i teških ozljeda na cestama predstavljaju velik društveni problem i odredili su cilj da se broj teških ozljeda u Uniji do 2030. smanji za pola. U Izjavi iz Vallette o sigurnosti na cestama koju su ministri prometa država članica Unije donijeli 29. ožujka 2017. Komisija je pozvana da pripremi ojačanu politiku Unije u području sigurnosti na cestama i pravni okvir za desetljeće koje počinje 2020., što uključuje ambiciozan dugoročni cilj da se broj smrtnih slučajeva do 2050. približi nuli, čime bi se poboljšala zaštita sudionika u cestovnom prometu, posebno onih nezaštićenih, koji su najčešće žrtve prometnih nesreća. Prijašnja nastojanja javnih tijela dovela su do smanjenja broja smrtnih slučajeva na cestama s 51 400 u 2001. na 19 800 u 2021. Ipak, te su brojke bile ispod cilja Unije da se broj smrtnih slučajeva na cestama u razdoblju od 2001. do 2020. smanji za 75 %, a napredak u smanjenju broja takvih smrtnih slučajeva upola koji je ostvaren u prvom desetljeću kasnije je počeo stagnirati. Unija je predana tome da se da se broj žrtava prometnih nesreća što više približi nuli do 2050. U Komunikaciji Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija od 9. prosinca 2020. naslovljenoj „Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti” („Strategija za održivu i pametnu mobilnost”) utvrđuje se strategija „vizija nula” povezana s tim ciljem.

(2) Propisi o vozačkim dozvolama bitan su dio zajedničke prometne politike, doprinose poboljšanju sigurnosti na cestama i olakšavaju slobodno kretanje osoba koje namjeravaju steći boravište u državi članici koja nije država koja je izdala vozačku dozvolu. S obzirom na važnost osobnih prijevoznih sredstava, posjedovanje vozačke dozvole koju priznaje država članica domaćin promiče i olakšava slobodno kretanje osoba i njihovu slobodu poslovnog nastana. Isto tako, svako nezakonito dobivanje takve isprave ili prava na upravljanje vozilom ili gubitak zakonito stečene vozačke dozvole zbog nezakonitog ponašanja utječe na državu članicu u kojoj su ti prekršaji počinjeni, ali i na sigurnost na cestama u cijeloj Uniji.

([1]) SL C 293, 18.8.2023., str. 133.
([2]) Stajalište Europskog parlamenta od 28. veljače 2024. (SL C, C/2025/1355, 17.3.2025., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/1355/oj) i stajalište Vijeća u prvom čitanju od 29. rujna 2025. (još nije objavljeno u Službenom listu). Stajalište Europskog parlamenta od 21. listopada 2025. (još nije objavljeno u Službenom listu).

(3) Okvir uspostavljen Direktivom 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([3]) trebalo bi ažurirati kako bi bio prilagođen novom dobu, održiv, uključiv, pametan i otporan. Njime bi se trebala uzeti u obzir potreba za smanjenjem emisija iz prometa i potrošnje energije u prometu, među ostalim češćom uporabom vozila s pogonom na alternativna goriva, digitalizacija, demografski trendovi i tehnološki razvoj kako bi se ojačala konkurentnost gospodarstva Unije. Prije svega, kad je riječ o određenim vozilima s pogonom na alternativna goriva, njihova veća masa u odnosu na konvencionalna vozila trebala bi se odražavati u kategorijama vozačkih dozvola. Važno je pojednostavniti i digitalizirati administrativne postupke kako bi se uklonile preostale prepreke, kao što je administrativno opterećenje, slobodnom kretanju vozača koji namjeravaju steći boravište u državi članici koja nije država koja je izdala vozačku dozvolu. Usklađen okvir standarda Unije za vozačke dozvole trebao bi obuhvaćati i fizičke vozačke dozvole i digitalne vozačke dozvole („mobilne" vozačke dozvole) u svim kategorijama i omogućiti njihovo uzajamno priznavanje ako su propisno izdane u skladu s ovom Direktivom.

(4) Europska zajednica uvela je prvu fizičku vozačku dozvolu u skladu s „obrascem Zajednice" 4. prosinca 1980. Od tada su pravila koja se odnose na obrazac Zajednice postala temelj najnaprednijih sustava za izdavanje vozačkih dozvola u svijetu i obuhvaćaju više od 250 milijuna vozača. Stoga bi se ova Direktiva trebala temeljiti na stečenom iskustvu i praksi te bi se njome trebala utvrditi usklađena pravila u vezi sa standardima Unije za fizičke vozačke dozvole. Fizičke vozačke dozvole izdane u Uniji trebale bi prije svega pružati visoku razinu zaštite od prijevara i krivotvorenja, s pomoću mjera za sprečavanje krivotvorenja, i mogućnost ugradnje mikročipova ili otiskivanja QR kodova.

(5) Svaka obrada osobnih podataka u okviru provedbe ove Direktive trebala bi biti u skladu s okvirom Unije za zaštitu podataka, posebno s Direktivom 2002/58/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([4]), Uredbom (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća ([5]) i Direktivom (EU) 2016/680 Europskog parlamenta i Vijeća ([6]).

(6) Ovom Direktivom uspostavlja se pravna osnova za pohranu obveznog skupa osobnih podataka na fizičke vozačke dozvole i njihove mikročipove ili QR kodove te na mobilne vozačke dozvole, u svrhu dokazivanja i provjere prava osobe na upravljanje vozilom i njezina identiteta, kako bi se zajamčila visoka razina sigurnosti na cestama u Uniji. Ti podaci trebali bi biti ograničeni na ono što je nužno za dokazivanje prava osobe na upravljanje vozilom, identificiranje te osobe te provjeru njezina identiteta i prava na upravljanje vozilom. Pohrana tih podataka i ostale vrste njihove obrade moraju prije svega biti u skladu s člankom 6. stavkom 1. točkom (e), a kad je riječ o biometrijskim podacima, s člankom 9. stavkom 2. točkom (g) Uredbe (EU) 2016/679. Ovom Direktivom predviđaju se i dodatne mjere za zaštitu osobnih podataka koje osoba tijekom postupka provjere otkrije subjektu koji provodi provjeru i koje taj subjekt zadrži. Osobito, subjekt koji provodi provjeru trebao bi moći zadržati takve podatke samo ako je za to ovlašten pravom Unije ili nacionalnim pravom; na primjer, policijski bi službenik mogao biti ovlašten navesti podatke o vozačkoj dozvoli u policijskom izvješću, a poduzeće za najam automobila moglo bi biti ovlašteno unijeti podatke o vozačkoj dozvoli u ugovor o najmu vozila.

(7) Kako bi se pružila pravna jasnoća i zajamčio neometan prelazak između ove Direktive i Direktive 2006/126/EZ, države članice trebale bi moći pohranjivati dodatne osobne podatke na mikročip, ako je to predviđeno nacionalnim pravom koje je u skladu s Uredbom (EU) 2016/679. Međutim, ova Direktiva sama po sebi ne predstavlja pravnu osnovu za uključivanje tih dodatnih podataka.

([3]) Direktiva 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama (SL L 403, 30.12.2006., str. 18., ELI: https://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

([4]) Direktiva 2002/58/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 12. srpnja 2002. o obradi osobnih podataka i zaštiti privatnosti u području elektroničkih komunikacija (SL L 201, 31.7.2002., str. 37., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([5]) Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (SL L 119, 4.5.2016., str. 1., http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Direktiva (EU) 2016/680 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka od strane nadležnih tijela u svrhe sprečavanja, istrage, otkrivanja ili progona kaznenih djela ili izvršavanja kaznenih sankcija i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Okvirne odluke Vijeća 2008/977/PUP (SL L 119, 4.5.2016., str. 89., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/680/oj).

(8) Nasuprot tome, QR kôd koji se uvodi ovom Direktivom trebao bi omogućiti provjeru vjerodostojnosti informacija ispisanih na fizičkoj vozačkoj dozvoli. Međutim, ne bi trebao omogućivati pohranu informacija koje su dodatne onima s fizičke vozačke dozvole.

(9) Ova Direktiva ne predstavlja pravnu osnovu za uspostavu ni za održavanje baza podataka na nacionalnoj razini za pohranu biometrijskih podataka u državama članicama, a što je pitanje nacionalnog prava, koje treba biti u skladu s pravom Unije o zaštiti podataka. Osim toga, ova Direktiva ne predstavlja pravnu osnovu za uspostavu ni za održavanje centralizirane baze biometrijskih podataka na razini Unije.

(10) Digitalna transformacija jedan je od prioriteta Unije. Kad je riječ o cestovnom prometu, ona doprinosi uklanjanju preostalih administrativnih prepreka slobodnom kretanju osoba, kao što su one koje se odnose na vrijeme potrebno za izdavanje fizičkih vozačkih dozvola. Stoga bi trebalo utvrditi zaseban standard Unije za mobilne vozačke dozvole izdane u Uniji. Kako bi se olakšala digitalizacija, mobilne vozačke dozvole trebale bi biti zadani format u kojem se vozačke dozvole izdaju podnositeljima zahtjeva počevši od 54 mjeseca od datuma donošenja prvog od provedbenih akata koji su potrebni za uvođenje mobilnih vozačkih dozvola, ne dovodeći u pitanje pravo podnositelja zahtjeva da ishodi vozačku dozvolu u fizičkom formatu ili u oba formata putem istog zahtjeva istodobno. Države članice mogu izdavati mobilne vozačke dozvole i prije datuma od kojeg digitalni format postane zadani.

(11) U skladu s ciljem digitalne transformacije da nijedan građanin ne bude zapostavljen, kako je naveden u Europskoj deklaraciji o digitalnim pravima i načelima za digitalno desetljeće iz 2023., ključno je da građani i dalje imaju pravo vozačku dozvolu zatražiti i u fizičkom formatu, a ne samo u digitalnom formatu. Stoga bi država članica, ako podnositelj zahtjeva već ima digitalnu vozačku dozvolu te države članice kojom se potvrđuju prava podnositelja zahtjeva na upravljanje vozilom, podnositelju zahtjeva trebala izdati vozačku dozvolu u fizičkom formatu, na zahtjev podnositelja zahtjeva, bez nepotrebne odgode i općenito u roku od tri tjedna. Osim toga, u hitnim situacijama, u kojima bi kasno primanje fizičke vozačke dozvole podnositelju zahtjeva izazvalo nerazmjernu štetu, države članice potiču se da predvide mogućnost primjene hitnog postupka, u kojemu bi se fizička vozačka dozvola izdala u rok od nekoliko dana u zamjenu za razmjerno povećanje relevantnih administrativnih naknada.

(12) Mobilna vozačka dozvola trebala bi sadržavati ne samo informacije navedene na fizičkim vozačkim dozvolama, nego i informacije koje omogućuju provjeru vjerodostojnosti tih podataka. Međutim, trebalo bi osigurati da čak i u slučaju provjere količina osobnih podataka stavljenih na raspolaganje bude ograničena na ono što bi bilo navedeno na fizičkoj vozačkoj dozvoli i ono što je nužno za provjeru vjerodostojnosti tih podataka. Osim toga, podaci potrebni za provjeru ne bi se trebali zadržati nakon što se provjera obavi, osim ako je to dopušteno pravom Unije ili nacionalnim pravom. Države članice trebale bi osigurati da su fizičke i mobilne vozačke dozvole izdane istoj osobi istovrijedne u pogledu prava i uvjeta pod kojima je ta osoba ovlaštena za upravljanje vozilom i u pogledu trajanja administrativne valjanosti vozačkih dozvola, kako je utvrđeno u ovoj Direktivi.

(13) Države članice nadležne su za utvrđivanje vlastitih nacionalnih pravila o plaćanju naknade za izdavanje vozačke dozvole. Međutim, države članice trebale bi voditi računa o tome da ne utječu na slobodan izbor građana u vezi s formatom vozačkih dozvola tako da ne određuju nerazmjerne administrativne naknade kojima se neopravdano daje prednost jednom formatu u odnosu na drugi.

(14) Države članice trebale bi surađivati u cilju postizanja globalne upotrebe i uzajamnog priznavanja mobilnih vozačkih dozvola. To bi moglo obuhvaćati izmjene Međunarodne konvencije o prometu motornih vozila od 24. travnja 1926., Ženevske konvencije o cestovnom prometu od 19. rujna 1949. i Bečke konvencije o cestovnom prometu od 8. studenoga 1968. Komisija je u najboljem položaju da pomogne državama članicama u vezi s time, posebno kad je riječ o uvjetima interoperabilnosti koji omogućuju široko priznavanje mobilnih vozačkih dozvola Unije. Kao prvi korak u tom procesu Komisija bi pri donošenju provedbenih akata o mobilnim vozačkim dozvolama trebala uzeti u obzir relevantna kretanja u trećim zemljama.

(15) U Strategiji za održivu i pametnu mobilnost iznosi se vizija da Unija znatno poboljša održivost mobilnosti i prometa. Emisije iz sektora cestovnog prometa uključuju stakleničke plinove, onečišćujuće tvari u zraku, buku i mikroplastiku od trošenja guma i ceste. Način vožnje utječe na količinu takvih emisija, koje mogu imati negativne učinke na okoliš i zdravlje ljudi. Stoga bi se vozačkim ispitima trebalo zajamčiti da se osposobljavanjem vozača omogući vozačima da smanje svoj učinak u pogledu emisija, među ostalim eko-vožnjom, i da ih se pripremi na vožnju vozila s nultim ili niskim emisijama.

(16) Kako bi se građanima i rezidentima omogućilo da izravno koriste prednosti unutarnjeg tržišta bez nepotrebnih dodatnih administrativnih opterećenja, Uredbom (EU) 2018/1724 Europskog parlamenta i Vijeća ([7]) predviđen je pristup internetskim postupcima relevantnima za funkcioniranje unutarnjeg tržišta, među ostalim za prekogranične korisnike. Informacije o stjecanju i obnovi vozačke dozvole već su obuhvaćene Prilogom I. toj uredbi. Prilog II. toj uredbi trebalo bi izmijeniti kako bi se osiguralo da korisnici koji slijede administrativni postupak u vezi s vozačkim dozvolama mogu iskoristiti postupke koji su u potpunosti dostupni putem interneta.

(17) Vozačke dozvole trebale bi se kategorizirati prema vrstama vozila u pogledu kojih se navodi pravo na upravljanje vozilom. Takvu kategorizaciju trebalo bi obaviti na jasan i koherentan način poštujući pritom u potpunosti tehničke značajke dotičnih vozila i vještine potrebne za upravljanje njima.

(18) U skladu s Konvencijom Ujedinjenih naroda o pravima osoba s invaliditetom od 13. prosinca 2006., čija je Unija stranka od 21. siječnja 2011., trebalo bi donijeti posebne odredbe kako bi se osobama s invaliditetom olakšalo upravljanje vozilima. Osim toga, države članice potiču se da uzmu u obzir posebne potrebe osoba s invaliditetom i olakšaju im mogućnosti za stjecanje i imanje vozačke dozvole, bez snižavanja minimalnih standarda u pogledu sposobnosti za upravljanje vozilom i vozačkih vještina utvrđenih u ovoj Direktivi. Stoga bi države članice, uz prethodnu suglasnost Komisije, iz primjene pravila o kategorijama vozačkih dozvola iz ove Direktive trebale moći isključiti određene vrste vozila s vlastitim pogonom.

(19) Države članice i dalje bi trebale moći iz primjene ove Direktive isključiti tipove vozila koje upotrebljavaju ili kontroliraju oružane snage i tijela civilne zaštite, s obzirom na specifičnu prirodu operacija koje obavljaju takve snage i takva tijela i vozila koja se za to upotrebljavaju.

(20) Minimalnu dob podnositelja zahtjeva za različite kategorije vozačkih dozvola trebalo bi utvrditi na razini Unije. Ipak, države članice trebale bi moći odrediti višu dobnu granicu za upravljanje određenim kategorijama vozila s ciljem daljnjeg povećanja sigurnosti na cestama. Države članice trebale bi moći odrediti nižu minimalnu dob za određene kategorije vozila i na iznimnoj osnovi kako bi se u obzir uzele nacionalne okolnosti, posebno kad je riječ o upravljanju vatrogasnim vozilima, vozilima civilne zaštite ili spasilačkim vozilima te vozilima koja se upotrebljavaju za održavanje javne sigurnosti i reda.

(21) Vozila hitnih službi, odnosno vozila koja se upotrebljavaju za održavanje javne sigurnosti i reda, među ostalim pružanjem hitne pomoći tijekom izvanrednih situacija izazvanih prirodnim ili ljudskim djelovanjem, kao što su policijska vozila, vozila hitne pomoći, vozila civilne zaštite i spasilačka vozila ili vatrogasna vozila, mogu imati posebne značajke, kao što je veća težina zbog posebne opreme, i za njih će možda trebati predvidjeti određena odstupanja od općih pravila za vozačku dozvolu kategorije B kako bi se moglo učinkovito odgovarati na krizne situacije i potrebe spašavanja. Osim toga, kako bi se izbjegle moguće prepreke prekograničnom prometu takvih vozila dok ih se koristi za obavljanje prekograničnih intervencija u različitim regijama Unije, države članice trebale bi moći privremeno ili trajno odobriti da se tim vozilima hitnih službi na njihovu državnom području upravlja s vozačkom dozvolom kategorije B. S tim u vezi, države članice potiču se da uzajamno priznaju nacionalne mjere kako se prekogranične hitne operacije ne bi ometale ili kažnjavale.

(22) Kako bi se u obzir uzele potrebe mladih rezidenata država članica povezane s mobilnošću, kao što je potreba za vožnjom na velikim udaljenostima u rijetko naseljenim područjima, pri čemu ne postoje adekvatna alternativna sredstva osobne mobilnosti, države članice trebale bi moći, uz prethodnu suglasnost Komisije, sniziti minimalnu dob na 15 godina za izdavanje vozačkih dozvola za upravljanje određenim vrstama vozila kategorije B1, koje bi vrijedile samo na njihovu vlastitom državnom području. Važno je da takvo snižavanje minimalne dobi ne utječe negativno na sigurnost na cestama. Stoga bi Komisija prije davanja suglasnosti trebala propisno procijeniti učinak koji bi takvo snižavanje minimalne dobi imalo na sigurnost na cestama, uzimajući u obzir sve relevantne informacije koje su dostavili stručnjaci iz država članica.

(23) Kombinacija odgovarajuće minimalne dobi za vozačke dozvole u svakoj kategoriji, kojom se olakšava i neovisnost mladih vozača u pogledu mobilnosti i njihov pravodoban pristup profesionalnoj vožnji, te strožih uvjeta za nove vozače u pogledu, među ostalim, konzumacije alkohola u kontekstu vožnje, može doprinijeti sigurnosti na cestama. Minimalna dob ne bi se trebala snižavati nauštrb sigurnosti na cestama.

([7]) Uredba (EU) 2018/1724 Europskog parlamenta i Vijeća od 2. listopada 2018. o uspostavi jedinstvenog digitalnog pristupnika za pristup informacijama, postupcima, uslugama podrške i rješavanja problema te o izmjeni Uredbe (EU) br. 1024/2012 (SL L 295, 21.11.2018., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj).

(24) Trebalo bi uspostaviti sustav stupnjevanja, to jest utvrditi da je pravo na imanje vozačke dozvole određene kategorije preduvjet da bi podnositelj zahtjeva mogao imati vozačke dozvole drugih kategorija, kao i istovrijednost kategorija, što uključuje, prema potrebi, minimalno razdoblje iskustva potrebno za stjecanje tog prava. Takav sustav trebao bi biti obvezujući za sve države članice, ne dovodeći u pitanje mogućnost da države članice međusobno primjenjuju određene istovrijednosti na svojim državnim područjima. Države članice trebale bi moći i uspostaviti određene istovrijednosti ograničene na vlastito državno područje.

(25) Veća prisutnost vozila s pogonom na alternativna goriva ključna je za zelenu tranziciju. U ovoj bi Direktivi trebalo razmotriti mogućnost dodavanja novih modela vozila veće mase u kategorije vozačkih dozvola B i BE. Stoga bi imatelji vozačke dozvole kategorije B ili BE trebali moći, podložno vozačkom iskustvu koje su stekli u toj kategoriji, upravljati motornim vozilima, i za prijevoz osoba i za prijevoz robe, koja se u cijelosti ili djelomično pogone alternativnim gorivima i čija je masa veća od dopuštene mase od 3 500 kg.

(26) Pravo na vozačku dozvolu jamstvo je slobode kretanja i olakšava sudjelovanje u gospodarskom i društvenom životu, što je osobito važno u ruralnim i manje urbaniziranim područjima u kojima je mreža javnog prijevoza ograničena. Osobni prijevoz važan je element kojim se podupire mobilnost starijih osoba, osoba smanjene pokretljivosti ili osoba s invaliditetom. Procjenu sposobnosti vozača za sigurno upravljanje vozilom trebalo bi provoditi na temelju specifičnih kriterija, kojima se ,prije svega, uzima u obzir zdravstveno stanje vozača na temelju objektivnih rezultata pregleda i, prema potrebi, ispita. Odluke o ukidanju, oduzimanju, suspenziji ili ograničenju vozačkih dozvola trebale bi se donositi na pojedinačnoj osnovi i ne bi trebale dovoditi do diskriminacije, posebno na temelju dobi.

(27) Radi unapređivanja sigurnosti na cestama potrebno je ažurirati usklađene minimalne zahtjeve koje podnositelj zahtjeva mora ispuniti da bi mu se mogla izdati vozačka dozvola. To bi trebalo obuhvaćati znanja, vještine i ponašanja povezana s upravljanjem vozilima s vlastitim pogonom, vozački ispit i minimalne standarde u pogledu tjelesne i mentalne sposobnosti za upravljanje takvim vozilima.

(28) S obzirom na sve veću dostupnost i uporabu naprednih sustava za pomoć u vožnji i sustava za automatiziranu vožnju, zahtjeve koji se odnose na te sustave treba uključiti u ispit znanja kako bi se osiguralo opće znanje vozača o prednostima, ograničenjima i rizicima povezanima s takvim sustavima. Taj zahtjev u pogledu znanja trebao bi obuhvaćati prije svega područje uporabe sustava za automatiziranu vožnju, postojanje zahtjeva za preuzimanje od strane sustava za automatiziranu vožnju i obveze vozača koje ostaju na snazi dok su sustavi za automatiziranu vožnju aktivirani.

(29) Pri izdavanju vozačke dozvole i u redovitim razmacima nakon toga trebalo bi predočiti dokaz o ispunjavanju minimalnih standarda u pogledu tjelesne i mentalne sposobnosti. Takvim redovitim praćenjem, u skladu s nacionalnim propisima o ispunjavanju minimalnih standarda, doprinosi se slobodnom kretanju osoba, izbjegava se narušavanje tržišnog natjecanja i u obzir se uzima odgovornost vozača. Nacionalni propisi o ispunjavanju minimalnih standarda trebali bi obuhvaćati liječnički pregled pri izdavanju i pri obnavljanju vozačke dozvole. Taj pregled mogli bi obavljati liječnici opće prakse ili druga nadležna zdravstvena tijela ili zdravstveni djelatnici utvrđeni pravom svake države članice.

(30) Odgovarajući vid ključan je uvjet za osiguravanje tjelesne sposobnosti za upravljanje vozilom. Stoga bi svi podnositelji zahtjeva za vozačku dozvolu trebali proći odgovarajuću procjenu kako bi se osiguralo da imaju odgovarajuću oštrinu vida, što uključuje, prema potrebi, daljnji pregled vidnog polja od strane stručnjaka za vid ovlaštenog u skladu s nacionalnim pravom. Države članice trebale bi moći imati i strože zahtjeve te isti postupak zahtijevati i pri obnavljanju vozačkih dozvola. Decimalna oznaka za oštrinu vida predstavlja međunarodno priznat standard usporedivosti pri utvrđivanju oštrine vida.

(31) Za izdavanje ili obnavljanje određenih kategorija vozačkih dozvola države članice trebale bi moći, umjesto liječničkog pregleda, zahtijevati da podnositelj zahtjeva ili imatelj vozačke dozvole u pisanom ili elektroničkom obliku dostavi samoprocjenu, čiji bi dizajn mogao biti usmjeren na rizike. Međutim, bilo bi najpoželjnije da države članice uključe liječničke preglede barem u prvi postupak izdavanja vozačkih dozvola kako bi se ocijenilo ispunjavanje uvjeta utvrđenih u ovoj Direktivi i nacionalnom pravu.

(32) Nakon izdavanja vozačke dozvole države članice, umjesto da zahtijevaju liječnički pregled ili samoprocjenu pri obnavljanju, trebale bi moći uspostaviti sustav kojim će se osigurati da se reagira na promjene u tjelesnoj ili mentalnoj sposobnosti imatelja vozačke dozvole. Uvažavajući raznolikost u organizaciji nacionalnih zdravstvenih sustava i u praksama u pogledu njihove djelotvorne koordinacije s tijelima za izdavanje i obnavljanje dozvola, takav bi sustav mogao biti u različitim oblicima, pri čemu je glavno načelo da bi zdravstvena tijela ili tijela za izdavanje dozvola trebala povezati zdravstveno stanje imatelja vozačkih dozvola s njihovom sposobnošću i dozvolom za upravljanje vozilom. Ta reakcija zdravstvenih tijela ili tijela za izdavanje dozvola mogla bi se temeljiti i na procjeni izjava imatelja vozačke dozvole na temelju opće obveze svih imatelja vozačke dozvole da prijave svoje zdravstveno stanje relevantno za upravljanje vozilom, što dovodi do upućivanja specijalistu, zabrane vožnje koju je izrekao liječnik ili, u konačnici, do oduzimanja, suspenzije ili ograničenja vozačke dozvole.

(33) Države članice također bi trebale moći slobodno kombinirati takve mjere kako bi povećale njihovu učinkovitost te primjenjivati standarde povezane sa sposobnošću upravljanja vozilom strože od minimalnih standarda utvrđenih u ovoj Direktivi.

(34) Nedavnim dostignućima medicinske tehnologije poboljšana je sigurnost na cestama na način da je odgovoreno na rizike povezane s vožnjom s određenim zdravstvenim stanjima. Inovacije kao što su sustavi za kontinuirano praćenje glukoze omogućuju osobama s dijabetesom da djelotvorno upravljaju dijabetesom u stvarnom vremenu, čime se smanjuju rizici povezani s vožnjom. Te se tehnologije brzo razvijaju, čime se osigurava bolja kontrola nad zdravstvenim stanjima i dodatno poboljšava sigurnost na cestama.

(35) Imajući u vidu studije koje se provode na različitim patologijama s kojima dolazi rizik od prekomjerne pospanosti i omamljenosti, Komisija bi trebala započeti reviziju odredaba ove Direktive koje se odnose na sindrom opstruktivne apneje u spavanju, nakon što se adekvatan broj studija dovrši i postane dostupan znanstvenoj zajednici. S obzirom na znanstveni napredak postignut u liječenju poremećaja vida, Komisija bi trebala započeti i reviziju odredaba ove Direktive koje se odnose na to stanje.

(36) Kako bi se osigurala ujednačena prava u cijeloj Uniji, ne dovodeći u pitanje aspekt sigurnosti na cestama, vozačke dozvole kategorija AM, A1, A2, A, B1, B i BE trebale bi imati administrativnu valjanost od 15 godina, a vozačke dozvole kategorija C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 i D1E trebale bi imati administrativnu valjanost od pet godina. Ipak, države članice trebale bi moći primijeniti razdoblje valjanosti od 10 umjesto 15 godina ako se vozačka dozvola upotrebljava i kao osobna identifikacijska isprava. U skladu s okvirom koji je već na snazi, koji državama članicama omogućuje da povećaju učestalost obnavljanja vozačkih dozvola s odmicanjem dobi, opća duljina razdoblja valjanosti mogla bi se smanjiti na temelju objektivnih čimbenika koji su općenito povezani s prosječnim tjelesnim i mentalnim stanjem vozača, kao što je dob, te bi države članice u iznimnim slučajevima, kako su definirani u ovoj Direktivi, trebale moći definirati kraća razdoblja valjanosti od onih utvrđenih u ovoj Direktivi.

(37) Tečajevi za obnovu znanja za iskusne vozače mogu poboljšati sigurnost na cestama tako da povećaju osviještenost vozača i iziskuju od njih da steknu dodatno iskustvo u području novih tehnologija, kao što su napredni sustavi za pomoć u vožnji i sustavi za automatiziranu vožnju. U tom kontekstu, kao i u kontekstu osposobljavanja vozača prije izdavanja vozačke dozvole, upotreba simulatora mogla bi biti korisna za poboljšanje važnih vozačkih vještina, kao što je reagiranje u nepovoljnim uvjetima i hitnim scenarijima.

(38) U kontekstu postupne digitalizacije i automatizacije, sve strožih zahtjeva u pogledu smanjenja emisija u cestovnom prometu te kontinuiranog tehnološkog napretka u vezi s vozilima s vlastitim pogonom, svi vozači moraju biti upoznati s najnovijim informacijama o novim tehnologijama, sigurnosti na cestama i održivosti. Promicanje cjeloživotnog osposobljavanja vozača u državama članicama, primjerice tako da im se ponudi pohađanje tečajeva sigurne vožnje s povratnim informacijama, može doprinijeti uključivijoj mobilnosti. Takvo cjeloživotno osposobljavanje može biti ključno za osiguravanje da iskusni vozači kontinuirano unapređuju svoje vještine u pogledu sigurnosti na cestama, novih tehnologija i promjena u masi vozilâ, čime se poboljšava učinkovitost potrošnje goriva, smanjuju emisije, te u pogledu upravljanja brzinom.

(39) Kako bi se državama članicama, i u opravdanim slučajevima cijeloj Uniji, omogućilo da reagiraju na krize zbog kojih nacionalna tijela ne mogu obnoviti vozačke dozvole čija bi valjanost inače istekla, trebalo bi biti moguće produljiti administrativnu valjanost takvih vozačkih dozvola. Takvo produljenje trebalo bi biti moguće samo za ono razdoblje koje je nužno.

(40) Načelom „jedan imatelj – jedna dozvola” trebalo bi se spriječiti da jedna osoba ima više od jedne vozačke dozvole. To bi načelo trebalo proširiti kako bi se u obzir uzele tehničke posebnosti mobilnih vozačkih dozvola, s obzirom na to da bi imatelj mogao zatražiti izdavanje fizičke vozačke dozvole umjesto mobilne ili zajedno s njom te da bi mobilnu vozačku dozvolu mogao predočiti na više elektroničkih uređaja.

(41) Iz razloga povezanih sa sigurnošću na cestama države članice trebale bi moći primjenjivati svoje nacionalne odredbe o ukidanju, oduzimanju, suspenziji i obnavljanju vozačkih dozvola na sve imatelje vozačkih dozvola koji su stekli uobičajeno boravište na njihovu državnom području.

(42) Vozači koji imaju vozačku dozvolu koju je izdala država članica u kojoj borave nakon što su zamijenili vozačku dozvolu koju je izdala treća zemlja trebali bi imati pravo upravljati vozilom u cijeloj Uniji kao da su svoju vozačku dozvolu izvorno dobili u Uniji. Time se doprinosi slobodnom kretanju osoba unutar Unije.

(43) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Direktive, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji radi utvrđivanja trećih zemalja koje osiguravaju razinu sigurnosti na cestama usporedivu s razinom Unije, čime se imateljima vozačkih dozvola koje su izdale te treće zemlje, podložno odgovarajućim uvjetima koji bi trebali biti detaljni i jasno definirani za sve dotične kategorije vozačkih dozvola, pruža mogućnost zamjene njihovih vozačkih dozvola pod uvjetima sličnim onima koji bi se primjenjivali da ih je izdala država članica. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća ([8]).

(44) Kad je riječ o vozačkim dozvolama koje su izdale treće zemlje koje u provedbenom aktu nisu utvrđene kao treće zemlje s razinom sigurnosti na cestama usporedivom s razinom Unije, ili koje su izdale treće zemlje u vezi s kojima se takvim provedbenim aktom zamjena takve vozačke dozvole ni izričito ne odobrava ni ne zabranjuje, države članice trebale bi moći zamijeniti vozačke dozvole u skladu sa svojim nacionalnim pravilima, pod uvjetom da na tako izdanoj vozačkoj dozvoli koriste relevantan kôd ili kodove Unije. Ako imatelj takve vozačke dozvole promijeni boravište u novu državu članicu, ta država ne bi trebala biti obvezna primijeniti načelo uzajamnog priznavanja na takvu vozačku dozvolu.

(45) Novi okvir za zamjenu vozačkih dozvola koje su izdale treće zemlje trebalo bi ujedno smatrati i alatom za rješavanje problema nedostatka profesionalnih vozača jer se tim pravilima nastoji olakšati slobodno kretanje imatelja vozačkih dozvola različitih kategorija. S obzirom na to da bi upravljanje vozilom od strane državljana trećih zemalja koji su zaposleni ili rade za poduzeće s poslovnim nastanom u državi članici i bave se prijevozom u cestovnom prometu unutar Unije moglo podlijegati dodatnom zahtjevu da njihove kvalifikacije trebaju biti potvrđene svjedodžbom o stručnoj osposobljenosti (SSO), Komisija bi trebala procijeniti kako bi se očekivani pozitivni učinci novog okvira mogli dodatno poduprijeti u odnosu na druge vozačke isprave, ne dovodeći u pitanje opći cilj poboljšanja sigurnosti na cestama u Uniji.

(46) „Turizam radi dobivanja vozačke dozvole”, odnosno praksa promjene boravišta radi stjecanja nove vozačke dozvole, među ostalim da bi se izbjegli učinci ukidanja, oduzimanja, suspenzije ili ograničenja prava vozača na upravljanje vozilom s vlastitim pogonom, njegove vozačke dozvole ili priznavanja valjanosti njegove vozačke dozvole koji su na snazi u drugoj državi članici, raširena je pojava koja negativno utječe na sigurnost na cestama. Samim time što su promijenili boravište vozači ne bi smjeli biti izuzeti od obveze da ponovno steknu svoju vozačku dozvolu, priznavanje njezine valjanosti ili pravo na upravljanje vozilom. S druge strane, trebalo bi pojasniti da bi postupci građana, ili njihov nedostatak tjelesne ili mentalne sposobnosti za upravljanje vozilom, trebali dovesti do zabrane upravljanja vozilom na neodređeno vrijeme samo ako je to propisno opravdano. Trebalo bi utvrditi uvjete prema kojima bi države članice koje nisu država članica koja je izrekla ukidanje, oduzimanje, suspenziju ili ograničenje, vozačke dozvole ipak mogle izdati vozačku dozvolu toj osobi ako se to smatra primjerenim na temelju informirane odluke i ako je valjanost vozačke dozvole izdane na taj način ograničena na državno područje država članica koje nisu izrekle zabranu na neodređeno vrijeme.

([8]) Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

(47) Za određene kategorije vozačkih dozvola trebalo bi uvesti sustav vožnje uz pratnju na razini Unije kako bi se poboljšala sigurnost na cestama. Pravilima u okviru takvog sustava trebalo bi predvidjeti mogućnost da podnositelji zahtjeva steknu vozačke dozvole relevantnih kategorija prije nego što dosegnu propisanu minimalnu dob. Međutim, te bi se vozačke dozvole trebale moći koristiti samo u pratnji iskusnog vozača, primjerice člana obitelji. U takvim situacijama države članice trebale bi moći, radi sigurnosti na cestama, odrediti strože uvjete i pravila na svojem državnom području u vezi s vozačkim dozvolama koje su izdale.

(48) Sustav vožnje uz pratnju mogao bi, ne dovodeći u pitanje njegov opći cilj poboljšanja sigurnosti na cestama, doprinijeti tome da zanimanje vozača kamiona postane pristupačnije i privlačnije mlađim generacijama kako bi se povećao izbor zanimanja koja su im dostupna i pomoglo u rješavanju problema nedostatka vozača u Uniji. Stoga bi države članice trebale moći primjenjivati taj sustav na vozačke dozvole kategorija C1, C1E i C, povrh vozačkih dozvola kategorije B, a vozačke dozvole izdane na taj način trebale bi se uzajamno priznavati među državama članicama koje primjenjuju taj sustav u širem opsegu.

(49) Sustav vožnje uz pratnju ne bi trebao ograničavati postojeće mogućnosti država članica da snize minimalnu dob za kategoriju B ni da primjenjuju povezane uvjete na nacionalnoj razini.

(50) Uvjete i zahtjeve utvrđene u Direktivi (EU) 2022/2561 Europskog parlamenta i Vijeća ([9]) za upravljanje autobusom kategorije D ili DE od određene dobi nakon stjecanja stručnih kvalifikacija trebalo bi pojednostavniti, a da se pritom ne ugrozi sigurnost na cestama.

(51) Države članice potiču se da pojačaju partnerstva između tijela za obrazovanje i osposobljavanje, što uključuje sveučilišta i strukovne škole, te prijevoznih i logističkih poduzeća kako bi se riješio problem nedostatka profesionalnih vozača u Uniji. Razvijanjem i podupiranjem naukovanja, pripravništava i sličnih obrazovnih mogućnosti u okviru tih partnerstva budućim profesionalnim vozačima trebalo bi se omogućiti da se bolje upoznaju s prednostima i izazovima te struke, da poboljšaju svoje radne i organizacijske vještine te da steknu iskustvo, služeći se naprednim tehnologijama i tehnikama. Komisija se potiče da putem programa Unije kao što je Erasmus+ podupire javno-privatna partnerstva između strukovnih škola i logističkih i prijevoznih poduzeća kako bi se poboljšala dostupnost profesionalnih vozača i unaprijedile njihove vještine.

(52) Pri uzimanju u obzir izvora prihoda koji su dostupni za unapređenje sigurnosti na cestama, državama članicama preporučuje se da upotrijebe prihode ostvarene od novčanih kazni za prometne prekršaje protiv sigurnosti prometa na cestama u okviru područja primjene Direktive (EU) 2015/413 Europskog parlamenta i Vijeća ([10]) kako bi povećale sigurnost na cestama i osigurale transparentnost mjera u vezi s time.

(53) Trebalo bi osigurati da vozači koji su prvi put stekli vozačku dozvolu ne ugrožavaju sigurnost na cestama. Za te nove vozače trebalo bi uvesti probno razdoblje upravljanja vozilom od najmanje dvije godine, tijekom kojeg bi trebalo primjenjivati stroža pravila ili sankcije za vožnju pod utjecajem alkohola, ne dovodeći u pitanje nadležnost država članica za uređenje pitanja ponašanja vozača. Takva stroža pravila mogla bi obuhvaćati, isključivo ili kao jednu od mjera, posebno osposobljavanje za nove vozače tijekom kojeg bi dobili dodatne upute o osvještavanju rizika i razmotrili svoje ponašanje u prometu. Trebalo bi uspostaviti i posebne mjere kako bi se osiguralo smanjenje slučajeva vožnje pod utjecajem droga među novim vozačima i kako bi ih se potaknulo da pravilno upotrebljavaju potrebne sigurnosne sustave. Takve mjere mogle bi uključivati stroža pravila ili sankcije. Ako se primjenjuju sankcije, trebale bi biti učinkovite, proporcionalne, odvraćajuće i nediskriminirajuće, a mogle bi uključivati zabranu vožnje, kao i posebno osposobljavanje novih vozača o osvještavanju rizika. Takve posebne mjere mogle bi se sastojati i od posebno ciljanih napora u pogledu provedbe i kampanja. Države članice na nove bi vozače na svojem državnom području trebale moći slobodno primjenjivati dodatna pravila kako bi poboljšale sigurnost na cestama, kao što je drugo probno razdoblje upravljanja vozilom za dodatnu kategoriju vozačke dozvole kako bi se u obzir uzeli drukčiji rizici i potrebne vještine povezani s novom kategorijom.

([9]) Direktiva (EU) 2022/2561 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2022. o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika (SL L 330 23.12.2022., str. 46., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2561/oj).

([10]) Direktiva (EU) 2015/413 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2015. o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama (SL L 68, 13.3.2015., str. 9., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj).

(54) Sustavi nulte tolerancije na vožnju pod utjecajem alkohola opće primjene povezani s ciljanom provedbom pokazali su se kao djelotvorna metoda za poboljšanje sigurnosti na cestama. Nulta stopa alkohola, ne uzimajući u obzir slučajnu izloženost alkoholu ili izloženost koja ne utječe na vožnju, obično se smatra najdjelotvornijom mjerom za smanjenje smrtnih slučajeva i ozljeda na cestama. Politike nulte tolerancije uvode se i za vožnju pod utjecajem droga. Države članice potiču se da u svojem nacionalnom pravu zadrže ili u njega uvedu takve sustave nulte tolerancije opće primjene, kojima bi sustav probnog razdoblja upravljanja vozilom trebao biti dopunska mjera kojom se cilja na prekomjernu zastupljenost novih vozača, uglavnom mladih, u prometnim nesrećama povezanima s vožnjom pod utjecajem alkohola i droga.

(55) Države članice potiču se da u svoje kurikulume za osnovne i srednje škole uključe nastavu o pravilima o sigurnosti na cestama i osviještenosti o prometnim rizicima, koja bi bila prilagođena dobi učenika, među ostalim zbog sve veće popularnosti sredstava za osobnu mobilnost, kao što su električni bicikli i električni romobili. Učenje o osnovnim pravilima o sigurnosti na cestama u ranoj dobi može doprinijeti sprečavanju prometnih nesreća jer se tako potiče osviještenost i razvija odgovorno ponašanje, čime se građane od rane dobi osnažuje da donose sigurne odluke utemeljene na dobrom poznavanju primjenjivih pravila i rizika. Komisija se potiče da omogući i podupire razmjenu primjera najbolje prakse među državama članicama i njihovim tijelima, među ostalim financijskom potporom.

(56) Trebalo bi odrediti minimalne standarde za pristup zanimanju ovlaštenog ispitivača i zahtjeve za osposobljavanje ovlaštenog ispitivača kako bi se poboljšala znanja i vještine ispitivača, što uključuje testiranje zapažanja opasnosti, čime bi se osiguralo objektivnije ocjenjivanje podnositelja zahtjeva za izdavanje vozačke dozvole i povećala usklađenost vozačkih ispita. Osim toga, Komisija bi trebala biti ovlaštena za donošenje delegiranih akata radi izmjene tih minimalnih standarda kako bi ih prema potrebi prilagodila tehničkom, operativnom ili znanstvenom napretku u tom području, što uključuje napredne sustave za pomoć u vožnji i sustave za automatiziranu vožnju.

(57) Koncept uobičajenog boravišta trebalo bi utvrditi na način kojim se omogućuje rješavanje problema koji se javljaju kad uobičajeno boravište nije moguće steći na temelju poslovnih ili osobnih veza. Pravilo da vozačke dozvole može izdavati samo država članica uobičajenog boravišta u određenim bi slučajevima moglo predstavljati nerazmjernu jezičnu prepreku. Prema tome, ako država članica uobičajenog boravišta ne nudi mogućnost polaganja ispita na službenom jeziku države članice čiji je podnositelj zahtjeva državljanin, podnositelj zahtjeva trebao bi moći položiti ispit znanja ili praktični ispit, ili oba, u državi članici svojeg državljanstva. To odstupanje ne bi trebalo spriječiti države članice da poduzmu mjere protiv zlouporaba ili prijevara koje bi mogle nastati u vezi s tom novom fleksibilnošću. Trebalo bi utvrditi posebna pravila za diplomate i njihove obitelji koji zbog poslovnih obveza diplomata moraju dulje vrijeme živjeti u inozemstvu.

(58) Države članice trebale bi si međusobno pomagati u provedbi ove Direktive. U mjeri u kojoj je to moguće, za pružanje takve pomoći trebale bi se koristiti mrežom EU-a za vozačke dozvole iz članka 15. stavka 1. Direktive 2006/126/EZ. Cilj je mreže EU-a za vozačke dozvole zajamčiti priznavanje isprava i stečenih prava koji potječu iz država članica, boriti se protiv krivotvorenja isprava i neovlaštenog upravljanja vozilom, sprečavati izdavanje višestrukih vozačkih dozvola i olakšavati provedbu zabrana vožnje. Osobito, države članice trebale bi imati mogućnost sustavno provjeravati jesu li razlozi koji su doveli do prethodno izrečenih ukidanja, oduzimanja, suspenzija ili ograničenja prestali postojati. Korištenje mreže EU-a za vozačke dozvole za provedbu drugih akata Unije trebalo bi dopustiti samo ako je takvo korištenje izričito predviđena ovom Direktivom.

(59) Kako bi se omogućila izrada korisnih izvješća o provedbi ove Direktive, Komisija bi trebala svake godine primati informacije o broju izdanih, obnovljenih, nadomještenih, oduzetih i zamijenjenih fizičkih i mobilnih vozačkih dozvola za svaku kategoriju. U okviru šireg prikupljanja podataka o prometnim nesrećama profesionalnih vozača, Komisija bi trebala primati i statističke podatke o teškim prometnim nesrećama u kojima su sudjelovali 17-godišnji vozači koji sudjeluju u sustavu vožnje uz pratnju. Imajući u vidu izradu tih izvješća, uzajamnu pomoć država članica u provedbi ove Direktive i zajedničke napore država članica da poboljšaju sigurnost na cestama općenito, države članice potiču se da međusobno i s Komisijom redovito razmjenjuju informacije o svojim najboljim praksama kad je riječ o mjerama za sigurnost na cestama povezanima s vozačima, kao što su osposobljavanje za osviještenost o rizicima, sustavi za nove vozače, posvećivanje pozornosti nezaštićenim sudionicima u cestovnom prometu, cjeloživotno osposobljavanje ili praćenje sposobnosti vozača za upravljanje vozilom. Te razmjene informacija mogu se odvijati u okviru rada na projektima, kao što su Europski opservatorij za sigurnost na cestama i EU-ov program za razmjenu informacija o sigurnosti na cestama, ili redovitih sastanaka stručnih skupina. Razlike u metodama, praksama i nacionalnim značajkama među državama članicama vrijedan su izvor za uzajamno učenje i razmjenu najboljih praksi.

(60) Tehnološka dostignuća i inovacije u vozilima s pogonom na alternativna goriva, koji utječu na masu vozila, i dalje utječu na regulatorni okvir za vozačke dozvole. Budući da je taj okvir tehnički složen, trebao bi se razvijati na način kojim se osigurava pravna sigurnost i poštuje načelo tehnološke neutralnosti, osiguravajući da pravila nisu ni neopravdano pogodna ni nepogodna za određene tehnologije, već da osiguraju pravedan okvir otporan na buduće promjene. Stoga bi Komisija trebala pratiti tehnološki napredak u vozilima s pogonom na alternativna goriva i procijeniti učinak tog napretka na stupnjevanje i istovrijednost kategorija vozačkih dozvola kako bi se osigurao jasan, uravnotežen i ažuriran regulatorni okvir kojim se štiti sigurnost na cestama, a da se pritom ne koče inovacije.

(61) Kako bi se ostvarili ciljevi ove Direktive, a posebno kako bi se prilozi prilagodili tehničkom, operativnom ili znanstvenom napretku, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u vezi s izmjenom dijelova priloga ovoj Direktivi kojima se uređuju specifikacije fizičkih vozačkih dozvola; izmjenom dijela priloga ovoj Direktivi kojim se utvrđuju specifikacije mobilnih vozačkih dozvola; izmjenom dijela priloga ovoj Direktivi kojim se uređuju pravila o primjenjivim nacionalnim kodovima i kodovima Unije; izmjenom priloga ovoj Direktivi u kojima se utvrđuju određeni minimalni zahtjevi u vezi s izdavanjem, valjanošću i obnavljanjem vozačkih dozvola; te izmjenom priloga u kojem se utvrđuju minimalni standardi za ovlaštene ispitivače. Te ovlasti trebale bi se dodijeliti na razdoblje od pet godina, s obzirom na čest tehnički, operativni i znanstveni napredak u područjima na koja se ti prilozi odnose. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. ([11]) Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

(62) Komisija bi trebala osnovati posebnu stručnu skupinu za vozačke dozvole i povezana pitanja kako bi se, kad god to bude potrebno, pri izvršavanju svojih ovlasti za donošenje delegiranih akata mogla osloniti na relevantan raspon stručnog znanja te kako bi olakšala i potaknula razmjenu informacija na razini Unije među dionicima i stručnjacima iz država članica o svim pitanjima povezanima s vozačkim dozvolama, postupcima izdavanja dozvola, poboljšanjem sigurnosti na cestama i uklanjanjem administrativnih prepreka koje ograničavaju građane ili poduzeća. Ta stručna skupina posebno bi trebala olakšati razmjenu najboljih praksi o zahtjevima u pogledu dobi i sposobnosti podnositelja zahtjeva za vozačku dozvolu, o prednostima sustava stupnjevanja u izdavanju dozvola i cjeloživotnog učenja, o učincima novih tehnologija kao što su mobilna vozačka dozvola i sustavi za automatiziranu vožnju ili pomoć u vožnji, o olakšavanju uklanjanja prepreka slobodnom kretanju imatelja vozačkih dozvola koje nisu uzajamno priznate, kao što su one za necestovne pokretne strojeve, te o pravilima koja se odnose na osposobljavanje i ispitivanje novih vozača.

(63) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Direktive, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za utvrđivanje detaljnih odredaba o značajkama interoperabilnosti QR kodova otisnutih na fizičke vozačke dozvole i sigurnosnim mjerama s kojima QR kodovi otisnuti na fizičke vozačke dozvole trebaju biti u skladu te odredaba o izgledu, interoperabilnosti, standardima u pogledu ažuriranja podataka i evidencije, sigurnosti, organizacijskim mjerama za obradu i zaštitu osobnih podataka, o ispitivanju te tehničkim i sigurnosnim standardima za zamjenu i pouzdane popise pouzdanih izdavatelja mobilnih vozačkih dozvola za provjeru mobilnih vozačkih dozvola, što uključuje značajke provjere i sučelje s nacionalnim sustavima, u mjeri u kojoj je to moguće, pritom uzimajući u obzir opći okvir i tehničke specifikacije potrebne za priznavanje tih vozačkih dozvola od strane tijela trećih zemalja i za utvrđivanje zajedničkog skupa pravila kojima se uređuje rad mreže EU-a za vozačke dozvole, uključujući detaljne operativne i tehničke zahtjeve te zahtjeve u pogledu sučelja, kako bi se osigurala interoperabilnost nacionalnih sustava povezanih na mrežu EU-a za vozačke dozvole, zaštita osobnih podataka koji se razmjenjuju putem mreže EU-a za vozačke dozvole te adekvatan rad svih funkcionalnosti te mreže utvrđenih u pravu Unije i nacionalnom pravu. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011.

([11]) SL L 123, 12.5.2016., str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

(64) Komisija bi trebala donijeti provedbene akte koji se odmah primjenjuju kada, u opravdanim slučajevima povezanim s produljenjem razdoblja administrativne valjanosti vozačkih dozvola u Uniji, to zahtijevaju krajnje hitni razlozi koji se odnose na krizu.

(65) Radi dosljednosti trebalo bi izmijeniti Uredbu (EU) 2018/1724 i Direktivu (EU) 2022/2561, koja se odnosi na određena pitanja obuhvaćena ovom Direktivom.

(66) Direktivu 2006/126/EZ i Uredbu Komisije (EU) br. 383/2012 ([12]) trebalo bi staviti izvan snage.

(67) S obzirom na to da ciljeve ove Direktive, odnosno znatno smanjenje broja žrtava prometnih nesreća u Uniji i olakšavanje slobodnog kretanja građana utvrđivanjem jedinstvenih pravila o pravu na upravljanje vozilom te o izdavanju i obnavljanju vozačkih dozvola i njihovom uzajamnom priznavanju, ne mogu dostatno ostvariti države članice jer bi nacionalna pravila kojima se uređuje izdavanje, obnavljanje, nadomještanje i zamjena vozačkih dozvola dovela do toliko različitih zahtjeva da se ne bi mogla postići razina sigurnosti na cestama i slobodno kretanje građana predviđeno usklađenim pravilima, nego se zbog toga što je cestovni promet prekogranične prirode i na razini Unije te zbog potrebe za utvrđivanjem zajedničkih minimalnih zahtjeva, oni na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.

(68) Provedeno je savjetovanje s Europskim nadzornikom za zaštitu podataka u skladu s člankom 42. stavkom 1. Uredbe (EU) 2018/1725 Europskog parlamenta i Vijeća ([13]) te je on dao mišljenje 25. travnja 2023. ([14])

(69) U skladu sa Zajedničkom političkom izjavom država članica i Komisije od 28. rujna 2011. o dokumentima s objašnjenjima ([15]), države članice obvezale su se da će u opravdanim slučajevima uz obavijest o svojim mjerama za prenošenje priložiti jedan ili više dokumenata u kojima se objašnjava veza između sastavnih dijelova direktive i odgovarajućih dijelova nacionalnih instrumenata za prenošenje. U pogledu ove Direktive, zakonodavac smatra opravdanim dostavljanje takvih dokumenata.

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Predmet i područje primjene

1. Ovom Direktivom utvrđuju se zajednička pravila o:

(a) obrascima i standardima za vozačke dozvole te kategorijama vozačkih dozvola;

(b) izdavanju, valjanosti, obnavljanju i uzajamnom priznavanju vozačkih dozvola;

(c) određenim aspektima zamjene, nadomještanja, ukidanja, oduzimanja, suspenzije i ograničenja vozačkih dozvola;

(d) određenim aspektima koji se primjenjuju na nove vozače, posebno u pogledu sustava vožnje uz pratnju i probnog razdoblja upravljanja vozilom.

([12]) Uredba Komisije (EU) br. 383/2012 od 4. svibnja 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva za vozačke dozvole opremljene medijem za pohranu podataka (mikročipom) (SL L 120, 5.5.2012., str. 1., ELI: https://data.europa.eu/eli/reg/2012/383/oj).

([13]) Uredba (EU) 2018/1725 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2018. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka u institucijama, tijelima, uredima i agencijama Unije i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 45/2001 i Odluke br. 1247/2002/EZ (SL L 295, 21.11.2018., str. 39., ELI: https://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).

([14]) SL C 199, 7.6.2023., str. 13.

([15]) SL C 369, 17.12.2011., str. 14.

2. Ova se Direktiva ne primjenjuje na:

(a) necestovne pokretne strojeve kako su definirani u članku 3. točki 1. Uredbe (EU) 2025/14 Europskog parlamenta i Vijeća ([16]); i

(b) vozila s vlastitim pogonom koja se kreću na kotačima ili gusjenicama i imaju najmanje dvije osovine, čija je glavna funkcija u njihovoj vučnoj snazi i koja su konstruirana prije svega za vuču, guranje ili prijevoz određenih alata, strojeva ili prikolica koji se koriste u vezi s poljoprivrednim ili šumarskim radovima, ili za upravljanje tim alatima, strojevima ili prikolicama i čija je upotreba za prijevoz osoba ili robe cestom ili za cestovnu vuču vozila koja se koriste za prijevoz osoba ili robe samo sekundarna funkcija.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Direktive, primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „vozačka dozvola” znači isprava kojom se potvrđuje pravo na upravljanje vozilima s vlastitim pogonom i u kojoj se navode uvjeti pod kojima je imatelj ovlašten za upravljanje vozilom; može biti u fizičkom ili digitalnom formatu ili oboje;

2. „fizička vozačka dozvola” znači vozačka dozvola u fizičkom formatu;

3. „mobilna vozačka dozvola” znači vozačka dozvola u digitalnom formatu;

4. „vozilo s vlastitim pogonom” znači svako cestovno vozilo koje ima vlastiti pogon, osim vozila koja se kreću tračnicama;

5. „vozilo na dva kotača” znači vozilo kako je navedeno u članku 4. stavku 2. točki (a) Uredbe (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća ([17]);

6. „vozilo na tri kotača” znači vozilo kako je navedeno u članku 4. stavku 2. točki (b) Uredbe (EU) br. 168/2013;

7. „laki četverocikl” znači vozilo kako je navedeno u članku 4. stavku 2. točki (f) Uredbe (EU) br. 168/2013;

8. „motocikl” znači vozilo na dva kotača s bočnom prikolicom ili bez nje, kako je navedeno u članku 4. stavku 2. točkama (c) i (d) Uredbe (EU) br. 168/2013;

9. „motorni tricikl” znači vozilo s tri simetrično postavljena kotača iz članka 4. stavka 2. točke (e) Uredbe (EU) br. 168/2013;

10. „motorno vozilo” znači svako vozilo s vlastitim pogonom koje se uobičajeno koristi za prijevoz osoba ili robe cestom ili za cestovnu vuču vozila koja se koriste za prijevoz osoba ili robe i uključuje trolejbuse;

11. „trolejbus” znači svako vozilo koje može biti priključeno na električni vodič i koje nije na tračnicama;

12. „teški četverocikl” znači vozilo iz članka 4. stavka 2. točke (g) Uredbe (EU) br. 168/2013;

13. „motorno vozilo za stanovanje” znači vozilo posebne namjene kategorije M iz članka 4. i točke 5.1. Priloga I. Uredbi (EU) 2018/858;

14. „kriza” znači izniman, neočekivan i iznenadan, prirodan ili ljudskim djelovanjem uzrokovan događaj koji je po prirodi i razmjerima izvanredan i koji je nastupio unutar ili izvan Unije, koji ima znatan izravan ili neizravan učinak na područje cestovnog prometa i kojim se također sprečava ili znatno umanjuje mogućnost imatelja vozačkih dozvola ili relevantnih nacionalnih tijela da provedu potrebne postupke za obnavljanje tih dozvola.

([16]) Uredba (EU) 2025/14 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. prosinca 2024. o homologaciji i nadzoru tržišta necestovnih pokretnih strojeva koji sudjeluju u prometu na javnim cestama i o izmjeni Uredbe (EU) 2019/1020 (SL L, 2025/14, 8.1.2025., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/14/oj).

([17]) Uredba (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. siječnja 2013. o homologaciji i nadzoru tržišta vozila na dva ili tri kotača i četverocikala (SL L 60, 2.3.2013., str. 52., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

Članak 3.

Standardne specifikacije Unije za vozačke dozvole i uzajamno priznavanje

1. Države članice osiguravaju da se njihove nacionalne vozačke dozvole izdaju u skladu s ovom Direktivom i da su usklađene sa standardnim specifikacijama Unije utvrđenima u Prilogu I. i drugim kriterijima na temelju:

(a) članka 4. za fizičke vozačke dozvole;

(b) članka 5. za mobilne vozačke dozvole.

2. Države članice osiguravaju da su fizičke i mobilne vozačke dozvole izdane istoj osobi potpuno istovrijedne u pogledu prava i uvjeta pod kojima je ta osoba ovlaštena za upravljanje vozilom i u pogledu njihove administrativne valjanosti.

3. Ne dovodeći u pitanje postupanje s postojećim vozačkim dozvolama u slučajevima zamjene ili nadomještanja, u skladu s člankom 13. stavcima 3. i 4., države članice od podnositelja zahtjeva ne smiju zahtijevati da kao preduvjet posjeduje fizičku ili mobilnu vozačku dozvolu prilikom izdavanja, nadomještanja, obnavljanja ili zamjene vozačke dozvole u drugom obliku.

4. S učinkom od datuma koji nastupi 54 mjeseca od datuma donošenja prvog od provedbenih akata u skladu s člankom 5. stavkom 7., države članice osiguravaju da se mobilne vozačke dozvole izdaju kao zadani format vozačke dozvole, ne dovodeći u pitanje pravo podnositelja zahtjeva da ishodi vozačku dozvolu u fizičkom formatu ili u oba formata putem istog zahtjeva istodobno. Nakon izdavanja vozačke dozvole u jednom formatu imatelj vozačke dozvole i dalje ima pravo zatražiti izdavanje vozačke dozvole u drugom formatu, uključujući kad vozačka dozvola tog imatelja još nije istekla.

5. Države članice mogu započeti izdavati mobilne vozačke dozvole prije datuma iz stavka 4.

6. Države članice uzajamno priznaju vozačke dozvole koje su izdale. Međutim, mobilne vozačke dozvole izdane u skladu s člankom 5. uzajamno se priznaju tek nakon datuma utvrđenog u stavku 4. ovog članka.

Članak 4.

Fizičke vozačke dozvole

1. Države članice izdaju fizičke vozačke dozvole na temelju standardnih specifikacija Unije utvrđenih u Prilogu I.

2. Države članice poduzimaju sve potrebne korake kako bi izbjegle svaku opasnost od krivotvorenja vozačkih dozvola, među ostalim vozačkih dozvola izdanih prije 19. siječnja 2013. One obavješćuju Komisiju o poduzetim koracima.

Fizičke vozačke dozvole moraju biti zaštićene od krivotvorenja primjenom barem standardnih specifikacija Unije utvrđenih u dijelu A.2. Priloga I. Države članice mogu uvesti dodatne sigurnosne značajke.

3. Kad imatelj valjane fizičke vozačke dozvole koja nema razdoblje administrativne valjanosti stekne uobičajeno boravište u državi članici koja nije država članica izdavanja, država članica domaćin može primijeniti razdoblje administrativne valjanosti utvrđeno u članku 10. stavku 2. nakon isteka dvije godine od datuma na koji je imatelj stekao uobičajeno boravište na njezinu državnom području na način da obnovi vozačku dozvolu.

4. Države članice osiguravaju da do 19. siječnja 2033. sve izdane fizičke vozačke dozvole i one koje su u optjecaju ispunjavaju sve zahtjeve ove Direktive.

5. Države članice mogu odlučiti ugraditi mikročip kao dio fizičke vozačke dozvole. Ako država članica odluči ugraditi mikročip kao dio fizičke vozačke dozvole i ako je tako predviđeno njezinim nacionalnim propisima u vezi s vozačkim dozvolama, može odlučiti na mikročip pohranjivati i dodatne podatke uz one navedene u dijelu D. Priloga I.

Kad države članice predvide mikročip kao dio fizičke vozačke dozvole, primjenjuju barem relevantne tehničke zahtjeve utvrđene u dijelovima od B. do B.4 Priloga I. Države članice mogu uvesti dodatne sigurnosne značajke.

Kad države članice donesu odluku o ugradnji mikročipa u fizičke vozačke dozvole koje izdaju ili ako naknadno izmijene tu odluku, o tome obavješćuju Komisiju u roku od tri mjeseca od donošenja relevantne odluke. Države članice koje su već ugradile mikročip u fizičke vozačke dozvole o tome obavješćuju Komisiju do 26. veljače 2026.

6. Države članice mogu odlučiti da na mjestu namijenjenom za mikročip na fizičkim vozačkim dozvolama koje izdaju umjesto mikročipa ili zajedno s mikročipom otisnu QR kôd. QR kôd omogućuje provjeru vjerodostojnosti informacija navedenih na fizičkoj vozačkoj dozvoli.

Države članice obavješćuju Komisiju o svakoj mjeri čiji je cilj uvođenje QR koda na vozačke dozvole i o svakoj naknadnoj izmijeni tih mjera u roku od tri mjeseca od njezina donošenja.

Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuju detaljne odredbe u vezi sa značajkama interoperabilnosti i sigurnosnim mjerama koje mora zadovoljiti QR kôd otisnut na fizičke vozačke dozvole. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 26. stavka 2.

7. Države članice osiguravaju da subjekt koji provodi provjeru ne zadržava osobne podatke potrebne za provjeru informacija navedenih na fizičkoj vozačkoj dozvoli osim ako je takvo zadržavanje podataka odobreno pravom Unije ili nacionalnim pravom, i osiguravaju da se tijelo koje je izdalo vozačku dozvolu ne obavještava o provjeri.

8. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 25. radi izmjene dijelova A.1 i A.2, od B. do B.4 i D Priloga I., prema potrebi kako bi se uzeo u obzir tehnički, operativni ili znanstveni napredak.

Članak 5.

Mobilne vozačke dozvole

1. Države članice izdaju mobilne vozačke dozvole na temelju standardnih specifikacija Unije utvrđenih u dijelu C Priloga I.

2. Svaka država članica osigurava da se mobilne vozačke dozvole koje izdaje mogu elektronički preuzeti bez naknade za imatelje.

Mobilne vozačke dozvole izdaju se imateljima za upotrebu s europskom lisnicom za digitalni identitet kao elektroničke potvrde atributa u skladu s Uredbom (EU) br. 910/2014 Europskog parlamenta i Vijeća ([18]).

3. Države članice osiguravaju da mobilne vozačke dozvole ne sadržavaju podatke osim onih koji su navedeni u dijelu D Priloga I. te da subjekt koji provodi provjeru u svrhu provjere ne obrađuje osobne podatke osim onih potrebnih za provjeru prava imatelja na upravljanje vozilom.

4. Države članice osiguravaju da subjekt koji provodi provjeru ne zadržava osobne podatke potrebne za provjeru prava imatelja mobilne vozačke dozvole na upravljanje vozilom, osim ako je takvo zadržavanje odobreno pravom Unije ili nacionalnim pravom.

5. Države članice dostavljaju Komisiji popis izdavatelja mobilnih vozačkih dozvola i taj popis ažuriraju. Komisija te popise stavlja na raspolaganje javnosti na siguran način i u elektronički potpisanom ili pečaćenom obliku prikladnom za automatiziranu obradu.

6. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 25. radi izmjene dijela C Priloga I., prema potrebi kako bi se uzeo u obzir tehnički, operativni ili znanstveni napredak.

([18]) Uredba (EU) br. 910/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. srpnja 2014. o elektroničkoj identifikaciji i uslugama povjerenja za elektroničke transakcije na unutarnjem tržištu i stavljanju izvan snage Direktive 1999/93/EZ (SL L 257, 28.8.2014., str. 73., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj).

7. Komisija do 26. studenog 2026. donosi provedbene akte kojima se utvrđuju detaljne odredbe o izgledu, interoperabilnosti, standardima u pogledu ažuriranja podataka i evidencije, sigurnosti, organizacijskim mjerama za obradu i zaštitu osobnih podataka, ispitivanju te o tehničkim i sigurnosnim standardima za zamjenu i pouzdane popise pouzdanih izdavatelja mobilnih vozačkih dozvola za provjeru mobilnih vozačkih dozvola, što uključuje značajke provjere i sučelje s nacionalnim sustavima. Komisija, u mjeri u kojoj je to moguće, uzima u obzir opći okvir i tehničke specifikacije potrebne za priznavanje tih vozačkih dozvola od strane tijela trećih zemalja. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 26. stavka 2.

Članak 6.

Kategorije vozačkih dozvola

1. Vozačka dozvola imatelju daje pravo upravljati vozilima s vlastitim pogonom prema sljedećoj kategorizaciji:

(a) mopedi:

kategorija AM:

— vozila na dva ili tri kotača čija najveća konstrukcijska brzina nije veća od 45 km/h i čija najveća neto snaga nije veća od 4 kW, osim vozila čija je najveća konstrukcijska brzina 25 km/h ili manja,

— laki četverocikli;

(b) motocikli i motorni tricikli:

i. kategorija A1:

— motocikli s cilindrom čiji obujam nije veći od 125 cm3, čija najveća neto snaga nije veća od 11 kW i s omjerom snage i težine koji nije veći od 0,1 kW/kg,

— motorni tricikli čija najveća neto snaga nije veća od 15 kW;

ii. kategorija A2:

— motocikli čija najveća neto snaga nije veća od 35 kW i s omjerom snage i težine koji nije veći od 0,2 kW/kg i koji ne proizlazi iz vozila neto snage veće od 70 kW;

iii. kategorija A:

— motocikli,

— motorni tricikli čija je najveća neto snaga veća od 15 kW.

Vozila s vlastitim pogonom kategorija iz točke (a) i ove točke mogu biti u skupu s prikolicom čija najveća dopuštena masa ne prelazi polovinu neopterećene mase vučnog vozila. Države članice mogu primjenjivati dodatne uvjete na vozačke dozvole koje izdaju na temelju pitanja u pogledu sigurnosti na cestama.

(c) motorna vozila:

i. kategorija B1:

— teški četverocikli.

Kategorija B1 nije obvezna; u državama članicama koje ne uvedu tu kategoriju vozačkih dozvola za upravljanje takvim vozilima zahtijeva se vozačka dozvola kategorije B. Te države članice mogu odbiti zamjenu vozačke dozvole u pogledu kategorije B1;

države članice također mogu za upravljanje vozilom na svojem državnom području odlučiti uvesti ovu kategoriju isključivo za vozila iz članka 9. stavka 4. prvog podstavka točke (c) pod uvjetima predviđenima u tom stavku i podložno dodatnim zahtjevima da je vozač mlađi od 21 godine u trenutku izdavanja vozačke dozvole i da vozačka dozvola za tu kategoriju istječe kad imatelj navrši 21 godinu. Ako država članica tako odluči, označit će vozačku dozvolu kôdom Unije 60.03 utvrđenim u dijelu E Priloga I.

ii. kategorija B:

— motorna vozila čija najveća dopuštena masa nije veća od 3 500 kg, konstruirana i izrađena za prijevoz najviše osam putnika uz vozača,

— motorna vozila ove kategorije mogu biti u skupu s prikolicom kategorije O_1 iz članka 4. stavka 1. točke (c) podtočke i. Uredbe (EU) 2018/858.

Ne dovodeći u pitanje pravila o homologaciji tipa za dotična vozila, motorna vozila u ovoj kategoriji mogu biti u skupu s prikolicom kategorije O_2 iz članka 4. stavka 1. točke (c) podtočke ii. Uredbe (EU) 2018/858, pod uvjetom da najveća dopuštena masa tog skupa nije veća od 4 250 kg. U slučaju da je tog skupa veća od 3 500 kg, države članice, u skladu s Prilogom V., zahtijevaju da se takvim skupom može upravljati samo nakon:

— završenog tečaja osposobljavanja, ili

— položenog ispita vještina i ponašanja.

Države članice mogu zahtijevati ispunjenje oba uvjeta, tj. završen tečaj osposobljavanja i položen ispit vještina i ponašanja.

Pod uvjetom da je takav tečaj osposobljavanja završen ili da je položen ispit, ili oboje, u skladu s Prilogom V. i ne dovodeći u pitanje pravila o homologaciji tipa za dotična vozila, motorna vozila ove kategorije mogu se sastojati od:

— motornog vozila za stanovanje čija je najveća dopuštena masa veća od 3 500 kg, ali nije veća od 4 250 kg, uključujući u skupu s prikolicom, ako najveća dopuštena masa skupa nije veća od 5 000 kg,

— uz odobrenje države članice u skladu s uvjetima iz članka 9. stavka 4. točke (d), vozilo hitnih službi s vlastitim pogonom koje se upotrebljava u svrhu održavanja javne sigurnosti i reda, među ostalim pružanjem hitne pomoći tijekom izvanrednih situacija izazvanih prirodnim ili ljudskim djelovanjem, kao što su policijska vozila, vozila hitne pomoći, vozila civilne zaštite, spasilačka vozila ili vatrogasna vozila čija je najveća dopuštena masa veća od 3 500 kg, ali nije veća od 5 000 kg, uključujući u skupu s prikolicom, ili

— motorno vozilo s pogonom na alternativna goriva koje je obuhvaćeno istovrijednošću iz članka 9. stavka 2. točke (j), u skupu s prikolicom, koje već nije obuhvaćeno drugom alinejom, ako je najveća dopuštena masa tog skupa veća od 4 250 kg, ali nije veća od 5 000 kg.

Države članice na vozačkoj dozvoli navode, putem odgovarajućeg kôda Unije utvrđenog u dijelu E Priloga I., pravo na upravljanje takvim skupom, takvim motornim vozilom za stanovanje ili vozilom hitnih službi.

iii. kategorija BE:

— ne dovodeći u pitanje pravila o homologaciji tipa za dotična vozila, skupovi vozila koji se sastoje od vučnog vozila kategorije B i prikolice ili poluprikolice kategorije mase O_1 ili O_2 iz članka 4. stavka 1. točke (c) Uredbe (EU) 2018/858;

iv. kategorija C1:

— motorna vozila, osim onih iz kategorija D1 ili D, čija je najveća dopuštena masa veća od 3 500 kg, ali nije veća od 7 500 kg, i koja su konstruirana i izrađena za prijevoz najviše osam putnika uz vozača,

— motorna vozila ove kategorije mogu biti u skupu s prikolicom kategorije O_1 iz članka 4. stavka 1. točke (c) podtočke i. Uredbe (EU) 2018/858;

v. kategorija C1E:

— ne dovodeći u pitanje pravila o homologaciji tipa za dotična vozila, skupovi vozila koji se sastoje od vučnog vozila kategorije C1 i njegove prikolice ili poluprikolice čija je najveća dopuštena masa veća od 750 kg, pod uvjetom da dopuštena masa skupa nije veća od 12 000 kg,

— ne dovodeći u pitanje pravila o homologaciji tipa za dotična vozila, skupovi vozila koji se sastoje od vučnog vozila kategorije B i njegove prikolice ili poluprikolice čija je najveća dopuštena masa veća od 3 500 kg, pod uvjetom da dopuštena masa skupa nije veća od 12 000 kg.

vi. kategorija C:

— motorna vozila, osim onih kategorije D1 ili D, čija je najveća dopuštena masa veća od 3 500 kg i koja su konstruirana i izrađena za prijevoz najviše osam putnika uz vozača,

— motorna vozila ove kategorije mogu biti u skupu s prikolicom kategorije O_1 iz članka 4. stavka 1. točke (c) podtočke i. Uredbe (EU) 2018/858.

vii. kategorija CE:

— ne dovodeći u pitanje pravila o homologaciji tipa za dotična vozila, skupovi vozila koji se sastoje od vučnog vozila kategorije C i njegove prikolice ili poluprikolice čija je najveća dopuštena masa veća od 750 kg;

viii. kategorija D1:

— motorna vozila konstruirana i izrađena za prijevoz više od 8, ali ne više od 16 putnika uz vozača i čija najveća dužina nije veća od 8 metara,

— motorna vozila ove kategorije mogu biti u skupu s prikolicom kategorije O_1 iz članka 4. stavka 1. točke (c) podtočke i. Uredbe (EU) 2018/858;

ix. kategorija D1E:

— ne dovodeći u pitanje pravila o homologaciji tipa za dotična vozila, skupovi vozila koji se sastoje od vučnog vozila kategorije D1 i prikolice čija je najveća dopuštena masa veća od 750 kg.

x. kategorija D:

— motorna vozila konstruirana i izrađena za prijevoz najviše osam putnika uz vozača,

— motorna vozila ove kategorije mogu biti u skupu s prikolicom kategorije O_1 iz članka 4. stavka 1. točke (c) podtočke i. Uredbe (EU) 2018/858;

xi. kategorija DE:

— ne dovodeći u pitanje pravila o homologaciji tipa za dotična vozila, skupovi vozila koji se sastoje od vučnog vozila kategorije D i prikolice čija je najveća dopuštena masa veća od 750 kg.

2. Države članice mogu iz primjene ovog članka izuzeti određene posebne vrste vozila s vlastitim pogonom, uključujući posebna vozila za osobe s invaliditetom, podložno prethodnoj suglasnosti Komisije, koja se temelji na procjeni učinka predloženog izuzeća na sigurnost na cestama.

Države članice iz primjene ove Direktive mogu izuzeti vrste vozila koja upotrebljavaju oružane snage i tijela civilne zaštite ili koja su pod njihovim nadzorom. O tome izvješćuju Komisiju.

Članak 7.

Minimalna dob

1. Minimalna dob podnositelja zahtjeva kojem se može izdati vozačka dozvola jest sljedeća:

(a) 16 godina za kategorije AM, A1 i B1;

(b) 18 godina za kategorije A2, B, BE, C1 i C1E;

(c) za kategoriju A:

i. 20 godina za motocikle. Međutim, upravljanje motociklima te kategorije dopušteno je samo osobama s najmanje dvije godine prethodnog iskustva upravljanja motociklom s kategorijom vozačke dozvole A2. Od takvog zahtjeva za dvije godine prethodnog iskustva može se odstupiti ako podnositelj zahtjeva ima najmanje 24 godine;

ii. 21 godina za motorne tricikle čija je snaga veća od 15 kW;

(d) 21 godina za kategorije C, CE, D1 i D1E;

(e) 18 godina za kategorije C i CE pod uvjetom da vozač ima svjedodžbu o stručnoj osposobljenosti (SSO) iz članka 6. stavka 1. Direktive (EU) 2022/2561;

(f) 24 godine za kategorije D i DE;

(g) 21 godina za kategorije D i DE pod uvjetom da vozač ima svjedodžbu o stručnoj osposobljenosti iz članka 6. stavka 1. ili članka 6. stavka 2. Direktive (EU) 2022/2561.

2. Države članice mogu odrediti nižu ili višu minimalnu dob za izdavanje vozačkih dozvola:

(a) za kategoriju AM mogu je sniziti na 14 godina ili povisiti na 18 godina;

(b) za kategoriju B1 mogu je povisiti na 18 godina.

Za kategoriju B1 države članice mogu, uz prethodnu suglasnost Komisije, sniziti minimalnu dob na 15 godina za izdavanje vozačke dozvole ograničene na njihovo državno područje za vozila iz članka 9. stavka 4. točke (c) te pod uvjetima iz članka 6. stavka 1. točke (c) podtočke i. i iz članka 9. stavka 4. točke (c);

(c) za kategoriju A1 mogu je povisiti na 18 godina, pod uvjetom da su ispunjena oba sljedeća uvjeta:

i. postoji razlika od barem dvije godine između minimalne dobi za kategoriju A1 i minimalne dobi za kategoriju A2;

ii. zahtijeva se barem dvije godine iskustva upravljanja motociklima kategorije A2 prije mogućnosti stjecanja dozvole za upravljanje motociklima kategorije A, kako je navedeno u stavku 1. točki (c) podtočki i.;

(d) za kategorije B i BE mogu je sniziti na 17 godina;

(e) za kategorije D1, D1E, D i DE mogu je sniziti na 18 godina, pod uvjetom da su ispunjeni sljedeći uvjeti:

i. vozač ima svjedodžbu o stručnoj osposobljenosti iz članka 6. stavka 1. Direktive (EU) 2022/2561;

ii. samo za kategorije D i DE vozač podliježe ograničenjima utvrđenima u članku 5. stavku 3. trećem podstavku Direktive (EU) 2022/2561;

(f) za kategorije D i DE mogu je sniziti na 20 godina, pod uvjetom da vozač ima svjedodžbu o stručnoj osposobljenosti iz članka 6. stavka 1. Direktive (EU) 2022/2561.

3. Države članice mogu sniziti minimalnu dob za kategoriju C na 18 godina, a za kategoriju D na 21 godinu, za:

(a) vozila hitnih službi s vlastitim pogonom koja se upotrebljavaju za održavanje javne sigurnosti i reda, među ostalim pružanjem hitne pomoći tijekom izvanrednih situacija izazvanih prirodnim ili ljudskim djelovanjem, kao što su policijska vozila, vozila hitne pomoći, vozila civilne zaštite, spasilačka vozila ili vatrogasna vozila;

(b) vozila koja provode ispitivanja na cesti u svrhu popravka ili održavanja.

4. Vozačke dozvole koje se izdaju u skladu sa stavcima 2. i 3. valjane su samo na državnom području države članice koja izdaje vozačku dozvolu dok imatelj vozačke dozvole ne dosegne minimalnu dob utvrđenu u stavku 1., nakon čega su valjane u cijeloj Uniji.

Države članice mogu na svojem državnom području priznati valjanost vozačkih dozvola izdanih vozačima mlađima od minimalne dobi utvrđene u stavku 1. Međutim, one ne priznaju valjanost vozačkih dozvola izdanih na temelju stavka 2. točaka (b), (e) i (f).

Države članice mogu svaka na svojem državnom području uzajamno priznati valjanost vozačkih dozvola izdanih vozačima mlađima od minimalne dobi utvrđene u stavku 3. točki (a).

Članak 8.

Uvjeti i ograničenja

1. U slučaju da države članice izdaju vozačku dozvolu pod određenim uvjetima, te uvjete navode na vozačkoj dozvoli putem odgovarajućih kodova Unije utvrđenih u dijelu E Priloga I. Mogu upotrebljavati i nacionalne kodove za navođenje uvjeta koji nisu obuhvaćeni dijelom E Priloga I. Ako to učine, o tome pravodobno obavješćuju Komisiju te joj dostavljaju detalje o nacionalnim kodovima i slučajevima u kojima se upotrebljavaju, i to nakon stupanja na snagu ove Direktive i ako naknadno dodaju takve nacionalne kodove ili ih izmijene.

Ako se vozaču zbog njegova tjelesnog invaliditeta izdaje vozačka dozvola u pogledu samo određenih vrsta vozila ili samo vozila prilagođenih kako bi se nadoknadio takav tjelesni invaliditet, ispit vještina i ponašanja predviđen u članku 10. stavku 1. provodi se u takvom vozilu. Države članice donose potrebne odredbe kako bi se osobama s tjelesnim invaliditetom omogućilo polaganje ispita u vozilu prilagođenom njihovu tjelesnome invaliditetu.

2. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 25. radi izmjene dijela E Priloga I., prema potrebi kako bi se uzeo u obzir tehnički, operativni ili znanstveni napredak.

Članak 9.

Stupnjevanje i istovrijednosti kategorija

1. Vozačke dozvole za kategorije BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D i DE izdaju se samo vozačima koji već imaju pravo upravljati vozilima kategorije B.

2. Valjanost vozačkih dozvola određuje se kako slijedi:

(a) vozačke dozvole izdane za kategorije C1E, CE, D1E ili DE valjane su i za skupove vozila kategorije BE;

(b) vozačke dozvole izdane za kategoriju CE vijane su i za kategoriju DE ako njihovi imatelji imaju pravo upravljati vozilima kategorije D;

(c) vozačke dozvole izdane za kategoriju C1E ili CE valjane su i za kategoriju D1E ako njihovi imatelji imaju pravo upravljati vozilima kategorije D1;

(d) vozačke dozvole izdane za kategorije CE i DE valjane su i za kategorije C i C1 odnosno D i D1;

(e) vozačke dozvole izdane za kategorije CE i DE valjane su i za skupove vozila u kategoriji C1E odnosno D1E;

(f) vozačke dozvole izdane za kategorije C1E i D1E valjane su i za kategoriju C1 odnosno D1;

(g) vozačke dozvole izdane za bilo koju kategoriju valjane su i za vozila s vlastitim pogonom kategorije AM. Međutim, država članica može za vozačke dozvole izdane na svojem državnom području ograničiti istovrijednosti za kategoriju AM na vozačke dozvole za kategorije A1, A2 i A ako ta država članica uvede praktični ispit kao uvjet za dobivanje vozačke dozvole za kategoriju AM;

(h) vozačke dozvole izdane za kategoriju A2 valjane su i za kategoriju A1;

(i) vozačke dozvole izdane za kategorije A, B, C ili D valjane su i za kategorije A1 i A2 odnosno B1, C1 i D1;

(j) dvije godine nakon što je prvi put izdana, vozačka dozvola kategorije B valjana je i za upravljanje motornim vozilima, uključujući vozila hitnih službi s vlastitim pogonom koja se upotrebljavaju za održavanje javne sigurnosti i reda, među ostalim pružanjem hitne pomoći tijekom izvanrednih situacija izazvanih prirodnim ili ljudskim djelovanjem, kao što su policijska vozila, vozila hitne pomoći, vozila civilne zaštite, spasilačka vozila ili vatrogasna vozila, koja se u cijelosti ili djelomično pogone alternativnim gorivima kako su definirana u članku 2. Direktive 96/53/EZ i koja su odobrena na temelju Uredbe (EU) 2018/858, čija je najveća dopuštena masa veća od 3 500 kg, ali nije veća od 4 250 kg. Ako je ispunjen uvjet utvrđen u članku 6. stavku 1. točki (c) podtočki ii. ove Direktive, ta vozila mogu biti u skupu s prikolicom, pod uvjetom da najveća dopuštena masa skupa nije veća od 5 000 kg. Motorna vozila za stanovanje nisu obuhvaćena istovrijednošću iz ove točke;

(k) dvije godine nakon što je prvi put izdana, vozačka dozvola kategorije BE valjana je i za upravljanje skupom motornog vozila koje se cijelosti ili djelomično pogoni alternativnim gorivima kako su definirana u članku 2. Direktive 96/53/EZ i koja su odobrena na temelju Uredbe (EU) 2018/858, čija je najveća dopuštena masa veća od 3 500 kg, ali nije veća od 4 250 kg, kao vučnog vozila i prikolice ili poluprikolice kategorija mase O_1 ili O_2 utvrđenih u članku 4. stavku 1. točki (c) Uredbe (EU) 2018/858.

3. Države članice mogu za vožnju na svojim državnim područjima odobriti sljedeće istovrijednosti:

(a) motorni tricikli s vozačkom dozvolom za kategoriju B, za motorne tricikle čija je najveća neto snaga veća od 15 kW, pod uvjetom da imatelj vozačke dozvole kategorije B ima najmanje 21 godinu;

(b) motocikli kategorije A1 s vozačkom dozvolom za kategoriju B.

Istovrijednosti predviđene prvim podstavkom uzajamno se priznaju u državama članicama koja su ih odobrile.

Države članice na vozačkoj dozvoli navode da imatelj ima pravo upravljati vozilima iz prvog podstavka samo uz pomoć odgovarajućih kodova Unije utvrđenih u dijelu E Priloga I.

Države članice bez odgode obavješćuju Komisiju o istovrijednostima iz prvog podstavka koje su odobrene na njihovim državnim područjima, među ostalim o svim odgovarajućim nacionalnim kodovima koji su se upotrebljavali prije 25. studenog 2025. Komisija stavlja te informacije na raspolaganje državama članicama.

4. Države članice mogu odobriti upravljanje sljedećim kategorijama vozila na svojem državnom području:

(a) vozila kategorije D1 najveće dopuštene mase od 3 500 kg, bez posebne opreme namijenjene prijevozu putnika s invaliditetom, vozačima starijima od 21 godine koji imaju vozačku dozvolu kategorije B, najmanje dvije godine nakon što je ta vozačka dozvola prvi put izdana vozaču i pod uvjetom da vozila upotrebljavaju neprofitni subjekti u socijalne svrhe i da vozač pruža svoje usluge dobrovoljno;

(b) vozila čija je najveća dopuštena masa veća od 3 500 kg, vozačima starijima od 21 godine koji imaju vozačku dozvolu kategorije B, najmanje dvije godine nakon što je ta vozačka dozvola prvi put izdana vozaču, pod uvjetom da ta vozila ispunjavaju sve sljedeće uvjete:

i. u stanju mirovanja namijenjena su za upotrebu samo kao objekti za učenje ili rekreaciju;

ii. upotrebljavaju ih neprofitni subjekti u socijalne svrhe;

iii. prenamijenjena su tako da se ne mogu upotrebljavati za prijevoz više od devet osoba ni za prijevoz robe osim one koja je nužna za namjene utvrđene u podtočkama i. i ii.;

(c) vozila kategorije B čija najveća dopuštena masa nije veća od 2 500 kg i čija je najveća brzina tehničkim sredstvima ograničena na 45 km/h, vozačima mlađima od 21 godine koji imaju vozačku dozvolu kategorije B1 koja je izdana u skladu s uvjetima utvrđenima u članku 6. stavku 1. točki (c) podtočki i. drugom odlomku te, prema potrebi, članku 7. stavku 2. točki (b);

(d) vozila s vlastitim pogonom koja se upotrebljavaju za održavanje javne sigurnosti i reda, među ostalim pružanjem hitne pomoći tijekom izvanrednih situacija izazvanih prirodnim ili ljudskim djelovanjem, kao što su policijska vozila, vozila hitne pomoći, vozila civilne zaštite, spasilačka vozila ili vatrogasna vozila čija je najveća dopuštena masa veća od 3 500 kg, ali nije veća od 5 000 kg, koja mogu biti u skupu s prikolicom ako najveća dopuštena masa tog skupa nije veća od 5 000 kg, vozačima koji su navršili 20 godina, imaju vozačku dozvolu kategorije B, prošli su osposobljavanje i/ili ispitivanje, kako se zahtijeva člankom 6. stavkom 1. točkom (c) podtočkom ii., i koji voze isključivo u svrhu za koju je vozilo hitnih službi namijenjeno, uključujući potrebno održavanje i probne vožnje.

Ako države članice na vozačkoj dozvoli navode da imatelj ima pravo upravljati vozilima iz prvog podstavka točaka (a) i (b), čine to samo s pomoću odgovarajućih nacionalnih kodova.

Države članice mogu na svojim državnim područjima privremeno ili na neodređeno vrijeme uzajamno priznati valjanost vozačkih dozvola izdanih na temelju prvog podstavka točke (d).

Države članice obavješćuju Komisiju o svakom odobrenju izdanom u skladu s ovim stavkom.

5. Države članice imaju pravo na svojim državnim područjima odobriti upravljanje vozilima kategorije D ili D1 imateljima vozačke dozvole izdane za kategoriju C pod uvjetom da se u vozilu ne prevozi nijedna druga osoba i pod uvjetom da je vozač:

(a) osoba koja obavlja tehnički pregled u skladu s Direktivom 2014/45/EU Europskog parlamenta i Vijeća ([19]) u krugu od 5 km od stanice za tehnički pregled; ili

(b) mehaničar radionice za popravak vozila koji obavlja probnu vožnju, u krugu od 5 km od radionice, nakon što je vozilo popravljeno ili u svrhu održavanja odnosno pregleda.

Prilikom napuštanja stanice za tehnički pregled ili radionice imatelj vozačke dozvole kategorije C mora biti u mogućnosti dokazati tijekom bilo kakve provjere da se vozilom upravlja u svrhu tehničkog pregleda iz točke (a) ili probne vožnje iz točke (b). Države članice obavješćuju Komisiju o svakom odobrenju izdanom u skladu s ovim stavkom.

([19]) Direktiva 2014/45/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila te stavljanju izvan snage Direktive 2009/40/EZ (SL L 127, 29.4.2014., str. 51., ELI: https://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

Članak 10.

Izdavanje, valjanost i obnavljanje

1. Vozačke dozvole izdaju se samo podnositeljima zahtjeva koji ispunjavaju sljedeće uvjete:

(a) položili su ispit vještina i ponašanja i ispit znanja u skladu s Prilogom II. te su zadovoljili minimalne standarde u pogledu tjelesne i mentalne sposobnosti za upravljanje vozilom u skladu s Prilogom III.;

(b) za kategoriju AM položili su samo ispit znanja; države članice za tu kategoriju ipak mogu od podnositelja zahtjeva zatražiti polaganje ispita vještina i ponašanja te mogu primijeniti članak 11. u pogledu ove kategorije.

Za vozila na tri kotača i četverocikle u toj kategoriji države članice mogu uvesti poseban ispit vještina i ponašanja. Za razlikovanje vozila unutar kategorije AM na vozačku dozvolu može se otisnuti nacionalni kôd;

(c) za kategoriju A2 ili kategoriju A, i pod uvjetom da su stekli najmanje dvije godine iskustva u upravljanju motociklom kategorije A1 odnosno kategorije A2, ispunili su jedno od sljedećeg:

i. položili su samo ispit vještina i ponašanja; ili

ii. završili su osposobljavanje u skladu s Prilogom VI.;

(d) završili su osposobljavanje ili položili ispit vještina i ponašanja ili su završili osposobljavanje i položili ispit vještina i ponašanja u skladu s Prilogom V. u vezi s kategorijom B za upravljanje skupom vozila, motornim vozilom za stanovanje, vozilom hitnih službi ili vozilom s pogonom na alternativna goriva iz članka 6. stavka 1. točke (c) podtočke ii.;

(e) imaju uobičajeno boravište na državnom području države članice koja izdaje vozačku dozvolu, ili su obuhvaćeni iznimkama utvrđenima u članku 20. stavcima 3. ili 4., ili mogu dokazati da u trenutku podnošenja zahtjeva ondje studiraju najmanje prethodnih šest mjeseci.

2. Trajanje administrativne valjanosti vozačkih dozvola koje izdaju države članice je sljedeće:

(a) 15 godina za kategorije AM, A1, A2, A, B, B1 i BE. Države članice mogu trajanje skratiti na 10 godina ako njihovo nacionalno pravo dopušta da se vozačka dozvola upotrebljava i kao osobna identifikacijska isprava;

(b) pet godina za kategorije C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 i D1E.

Obnavljanje vozačke dozvole može dovesti do novog razdoblja administrativne valjanosti za jednu ili više kategorija kojima imatelj vozačke dozvole ima pravo upravljati, u mjeri u kojoj je to u skladu s ovom Direktivom.

Prisutnost mikročipa ili QR koda na temelju članka 4. stavaka 5. i 6. nije preduvjet za valjanost vozačke dozvole. Gubitak ili nemogućnost očitavanja mikročipa ili QR koda, ili bilo koje drugo oštećenje, ne utječu na valjanost vozačke dozvole.

Radi povećanja sigurnosti na cestama države članice mogu ograničiti razdoblje administrativne valjanosti bilo koje kategorije vozačkih dozvola izdanih novim vozačima kako bi se na takve vozače primijenile posebne mjere.

Države članice mogu ograničiti razdoblje administrativne valjanosti pojedinačnih vozačkih dozvola za bilo koju kategoriju ako je nužno učestalije provoditi zdravstvene preglede, samoprocjene ili druge posebne mjere, kao što su ograničenja za počinitelje prometnih prekršaja.

Države članice ograničavaju razdoblje administrativne valjanosti pojedinačnih vozačkih dozvola u skladu s člankom 6. stavkom 1. točkom (c) podtočkom i. drugim odlomkom. Tako ograničena vozačka dozvola ne može se obnoviti.

Države članice mogu skratiti razdoblja administrativne valjanosti utvrđena u prvom podstavku za vozačke dozvole imatelja koji borave na njihovu državnom području i koji su navršili 65 godina kako bi se uvjetovala češća provedba zdravstvenih pregleda, samoprocjena ili drugih posebnih mjera, kao što su tečajevi za obnovu znanja. Takvo skraćeno razdoblje administrativne valjanosti primjenjuje se samo prilikom obnavljanja vozačke dozvole.

Države članice mogu skratiti razdoblje administrativne valjanosti iz ovog stavka za vozačke dozvole osoba kojima je izdana privremena boravišna dozvola ili koje na njihovim državnim područjima imaju privremenu zaštitu ili odgovarajuću zaštitu na temelju nacionalnog prava.

3. Za obnavljanje vozačkih dozvola po isteku njihove administrativne valjanosti potrebno je ispuniti oba sljedeća uvjeta:

(a) podnositelj zahtjeva za obnavljanje i dalje zadovoljava minimalne standarde u pogledu tjelesne i mentalne sposobnosti za upravljanje vozilom utvrđene u Prilogu III.;

(b) podnositelj zahtjeva za obnavljanje ima uobičajeno boravište na državnom području države članice koja izdaje vozačku dozvolu, ili je obuhvaćen iznimkama utvrđenima u članku 20. stavku 3., ili ima dokaz da podnositelj zahtjeva za obnavljanje u trenutku podnošenja zahtjeva u njoj studira najmanje prethodnih šest mjeseci.

4. Ne dovodeći u pitanje nacionalno kazneno pravo i pravo u području policijskog nadzora, države članice na izdavanje vozačkih dozvola mogu primijeniti nacionalne odredbe u vezi s drugim uvjetima osim onih utvrđenih u ovoj Direktivi. O tome izvješćuju Komisiju.

5. Nitko ne može imati više od jedne vozačke dozvole. Međutim, mobilna vozačka dozvola može se istodobno prikazati na više od jednog elektroničkog uređaja.

Država članica odbija izdati vozačku dozvolu ako podnositelj zahtjeva već ima vozačku dozvolu koju je izdala druga država članica.

Države članice poduzimaju mjere potrebne za primjenu drugog podstavka. Ako postoje opravdani razlozi za sumnju da podnositelj zahtjeva već ima vozačku dozvolu, mjere potrebne za izdavanje, nadomještanje, obnavljanje ili zamjenu vozačke dozvole obuhvaćaju provjeru kod drugih država članica ima li podnositelj zahtjeva već vozačku dozvolu. Države članice u tu se svrhu koriste mrežom EU-a za vozačke dozvole.

Ne dovodeći u pitanje članak 3. stavak 6., država članica koja izdaje vozačku dozvolu postupa s dužnom pažnjom kako bi osigurala da osoba ispunjava zahtjeve utvrđene u stavku 1. ovog članka te, ako utvrdi da je određena vozačka dozvola izdana iako ti zahtjevi nisu bili ispunjeni, primjenjuje nacionalne odredbe o ukidanju vozačke dozvole ili prava na upravljanje vozilom.

6. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 25. radi izmjene priloga II., III., V. i VI., prema potrebi kako bi se uzeo u obzir tehnički, operativni ili znanstveni napredak.

Članak 11.

Usklađenost s minimalnim standardima u pogledu tjelesne i mentalne sposobnosti

1. Države članice osiguravaju da se, prije nego što se prvi put izda vozačka dozvola, podnositelji zahtjeva podvrgnu liječničkom pregledu u kojem se primjenjuju minimalni standardi u pogledu tjelesne i mentalne sposobnosti koji obuhvaćaju sva zdravstvena stanja utvrđena u Prilogu III. To se primjenjuje na izdavanje vozačkih dozvola kategorije AM samo ako to zahtijeva dotična država članica u skladu s člankom 10. stavkom 1. točkom (b). Međutim, liječnički pregled potreban je pri podnošenju zahtjeva za vozačke dozvole za kategorije C, CE, C1, C1E, D, D1, DE ili D1E, neovisno o tome je li liječnički pregled obavljen za neku drugu kategoriju.

2. Prije obnavljanja vozačke dozvole podnositelji zahtjeva za obnavljanje obavljaju liječnički pregled koji obuhvaća zdravstvena stanja utvrđena u Prilogu III. Navedeno se primjenjuje na obnavljanje vozačkih dozvola kategorije AM samo ako to zahtijeva dotična država članica u skladu s člankom 10. stavkom 1. točkom (b).

3. Neovisno o stavcima 1. i 2. i u mjeri u kojoj u Prilogu III. nije drukčije predviđeno, na primjer u slučaju odgovarajuće procjene vida podnositelja zahtjeva za vozačke dozvole u skladu s Prilogom III. točkom 3,. države članice umjesto traženja liječničkog pregleda za kategorije AM, A, A1, A2, B, B1 i BE mogu primijeniti jednu ili obje sljedeće alternativne mjere:

(a) mogu zahtijevati od podnositelja zahtjeva ili imatelja vozačke dozvole da pri podnošenju zahtjeva za izdavanje ili obnavljanje vozačke dozvole ispuni obrazac za samoprocjenu koji obuhvaća zdravstvena stanja utvrđena u Prilogu III.; ili

(b) mogu uspostaviti nacionalni sustav za procjenu sposobnosti za upravljanje vozilom kako bi se osiguralo da se nakon što je podnositelju zahtjeva izdana vozačka dozvola nakon liječničkog pregleda ili samoprocjene reagira na znatne promjene tjelesne i mentalne sposobnosti kako bi se ispunili minimalni standardi u pogledu tjelesne i mentalne sposobnosti utvrđeni u Prilogu III.

4. Države članice mogu predvidjeti odgovarajuće mjere kako bi odgovorile na nepoštovanje zahtjeva za ispunjavanje obrasca za samoprocjenu ili za svjesno pružanje netočnih ili nepotpunih informacija u obrascu za samoprocjenu ili za neispunjavanje bilo kojeg zahtjeva utvrđenog u skladu sa stavkom 3. točkom (b).

5. Države članice mogu primijeniti alternativnu mjeru iz stavka 3. točke (b) tako da se njome omogući praćenje sposobnosti za upravljanje vozilom tijekom razdobljâ administrativne valjanosti.

6. Ako na temelju informacija dobivenih u okviru različitih alternativnih mjera iz stavka 3. postane jasno da je vjerojatno da podnositelj zahtjeva ili imatelj vozačke dozvole ima jedno ili više zdravstvenih stanja iz Priloga III., države članice osiguravaju da podnositelj zahtjeva ili imatelj vozačke dozvole obavi liječnički pregled prije izdavanja ili obnavljanja vozačke dozvole od strane države članice.

7. Ovim se člankom države članice ne sprečava da poduzmu mjere za podizanje svijesti i poboljšanje znanja zdravstvenog sektora i imatelja vozačkih dozvola o minimalnim standardima u pogledu tjelesne i mentalne sposobnosti za upravljanje vozilom utvrđenima u Prilogu III.

Ako države članice donesu smjernice za liječnike kako bi im se pomoglo u utvrđivanju imatelja vozačke dozvole koji više ne ispunjavaju minimalne standarde u pogledu tjelesne i mentalne sposobnosti za upravljanje vozilom, o tome obavješćuju Komisiju. Komisija te smjernice stavlja na raspolaganje drugim državama članicama.

Ako države članice osmisle kampanje za podizanje svijesti javnosti kako bi se građane informiralo o mentalnom ili tjelesnim zdravstvenim stanjima koji bi mogli narušiti sposobnost za upravljanje vozilom, o tome obavješćuju Komisiju. Komisija te informacije stavlja na raspolaganje drugim državama članicama.

8. Standardi koje države članice utvrde za izdavanje ili svako naknadno obnavljanje vozačke dozvole mogu biti stroži od onih utvrđenih u Prilogu III.

Članak 12.

Produljenje valjanosti u slučaju krize

1. U slučaju krize države članice mogu produljiti razdoblje administrativne valjanosti vozačkih dozvola koje bi inače istekle za razdoblje od najviše šest mjeseci. Produljenje se može obnoviti ako kriza potraje.

2. Svako produljenje propisno se opravdava i o njemu se odmah obavješćuje Komisija. Komisija odmah objavljuje te informacije u *Službenom listu Europske unije*. Države članice priznaju valjanost vozačkih dozvola čije je razdoblje administrativne valjanosti produljeno na temelju ovog članka.

3. Na temelju opravdanih krajnje hitnih razloga povezanih s krizom iz stavka 1. koja pogađa dvije ili više država članica, Komisija može donijeti provedbene akte koji se odmah primjenjuju kako bi produljila razdoblje administrativne valjanosti svih ili određenih kategorija vozačkih dozvola koje bi inače istekle. To produljenje ne smije biti dulje od šest mjeseci i može se obnoviti ako kriza potraje. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom iz članka 26. stavka 3.

4. Ako država članica nije, i nije vjerojatno da će biti, pogođena poteškoćama zbog kojih obnavljanje vozačkih dozvola nije bilo izvedivo kao posljedica krize koja pogađa dvije ili više država članica navedene u stavku 3., ili je poduzela odgovarajuće nacionalne mjere za ublažavanje učinka te krize, ta država članica, nakon što o tome obavijesti Komisiju, može odlučiti da neće primijeniti produljenje uvedeno provedbenim aktom iz stavka 3. Komisija o tome obavješćuje ostale države članice i objavljuje obavijest u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 13.

Zamjena i nadomještanje vozačkih dozvola izdanih u državama članicama

1. Ako imatelj valjane vozačke dozvole izdane u jednoj državi članici stekne uobičajeno boravište u drugoj državi članici, od države članice uobičajenog boravišta može zatražiti zamjenu svoje vozačke dozvole istovrijednom vozačkom dozvolom. Država članica od koje se traži zamjena provjerava za koju je kategoriju ili kategorije vozačka dozvola čija se zamjena traži još valjana.

2. Poštujući načelo teritorijalnosti kaznenog prava i prava u području policijskog nadzora, država članica u kojoj imatelj vozačke dozvole druge države članice ima uobičajeno boravište može primijeniti svoje nacionalne odredbe o ukidanju, oduzimanju, suspenziji ili ograničenju prava na upravljanje vozilom te, prema potrebi, može u tu svrhu zamijeniti vozačku dozvolu.

3. Država članica koja zamjenjuje fizičku vozačku dozvolu vraća staru vozačku dozvolu tijelima države članice koja je dozvolu izdala i navodi razloge za zamjenu.

Država članica koja zamjenjuje mobilnu vozačku dozvolu o tome obavješćuje tijela države članice koja je dozvolu izdala i navodi razloge za zamjenu. Država članica koja je dozvolu izdala osigurava da se prethodna mobilna vozačka dozvola više ne može prikazati s pomoću elektroničkog uređaja kojim se u tu svrhu koristi imatelj vozačke dozvole. Države članice koriste se mrežom EU-a za vozačke dozvole u svrhe komunikacije.

4. Vozačke dozvole kojima se nadomještaju fizičke vozačke dozvole koje su oštećene, izgubljene ili ukradene, ili se nadomještaju fizičke ili mobilne vozačke dozvole koje su bile zlouporabljene, mogu izdati samo nadležna tijela države članice u kojoj imatelj vozačke dozvole ima uobičajeno boravište, ili države članice koja je izdala dozvolu ako se primjenjuje članak 20. stavak 3. Ta tijela nadomještaju vozačku dozvolu na temelju informacija koje imaju ili, prema potrebi, na temelju dokaza nadležnih tijela države članice koja je izdala izvornu vozačku dozvolu. Ako je vozačku dozvolu nadomjestila država članica koja nije država članica koja je izdala dozvolu, a nadomještena vozačka dozvola još je u posjedu imatelja dotične vozačke dozvole ili je imatelj može prikazati, primjenjuju se postupci iz stavka 3.

Članak 14.

Dokazivanje prava na upravljanje vozilom tijekom zamjene ili nadomještanja

Tijekom zamjene ili nadomještanja vozačke dozvole država članica koja obavlja nadomještanje ili zamjenu osigurava da nadležna tijela država članica mogu provjeriti valjanost prava imatelja vozačke dozvole na upravljanje vozilom, posebno tijekom provjera na cesti. U tu svrhu država članica bez odgode dostavlja potrebne informacije o nadomještanju ili zamjeni vozačke dozvole u mreži EU-a za vozačke dozvole ako je to potrebno zbog trajanja postupka zamjene ili nadomještanja. U takvim slučajevima država članica imatelju dotične vozačke dozvole dostavlja ispravu u kojoj se navodi da je podnesen zahtjev za nadomještanje ili zamjenu vozačke dozvole tog imatelja.

Članak 15.

Zamjena vozačkih dozvola koje su izdale treće zemlje

1. Ako država članica omogućava zamjenu vozačke dozvole koju je imatelju vozačke dozvole koji je stekao uobičajeno boravište na njezinu državnom području izdala treća zemlja, ta država članica zamjenjuje vozačku dozvolu u skladu s ovim člankom.

2. Ako država članica zamjenjuje vozačku dozvolu koju je izdala treća zemlja koja nije predmet provedbenog akta donesenog u skladu sa stavkom 7. ovog članka, ta zamjena, kao i svako naknadno obnavljanje ili nadomještanje, bilježi se na vozačkoj dozvoli koju izdaje ta država članica upotrebom odgovarajućeg koda utvrđenog u dijelu E Priloga I. Ako imatelj te vozačke dozvole naknadno stekne uobičajeno boravište u drugoj državi članici, ta država može odlučiti da neće primijeniti načelo uzajamnog priznavanja iz članka 3. stavka 6.

Države članice za takve zamjene primjenjuju svoje nacionalno pravo, u skladu s uvjetima predviđenima u ovom stavku.

3. Ako je vozačka dozvola izdana za određenu kategoriju od strane treće zemlje koja je predmet provedbenog akta donesenog u skladu sa stavkom 7., takva zamjena bilježi se na vozačkoj dozvoli koju izdaje ta država članica upotrebom odgovarajućeg koda iz dijela E Priloga I. U tim slučajevima države članice zamjenjuju vozačke dozvole u skladu s uvjetima utvrđenima u relevantnoj provedbenom aktu.

4. Ako je vozačka dozvola izdana u državi članici zamijenjena za vozačku dozvolu iz treće zemlje, države članice ne zahtijevaju ispunjavanje dodatnih uvjeta uz one utvrđene u članku 10. stavku 3. točki (a) ni evidentiraju dodatne informacije za zamjenu te vozačke dozvole iz treće zemlje, u vezi s kategorijama izvorne vozačke dozvole.

U situaciji navedenoj u prvom podstavku, ako podnositelj zahtjeva zatraži zamjenu vozačke dozvole koja je valjana i za kategorije vozila za koje podnositelj zahtjeva ima pravo na upravljanje vozilom stečeno u trećoj zemlji, primjenjuju se sljedeća pravila:

(a) ako je vozačka dozvola izdana za određenu kategoriju od strane treće zemlje koja je predmet provedbenog akta donesenog u skladu sa stavkom 7., primjenjuje se stavak 3.;

(b) ako nema provedbenog akta donesenog u skladu sa stavkom 7., primjenjuje se stavak 2.

5. Zamjene iz stavaka 2., 3. i 4. provode se samo ako je vozačka dozvola izdana u trećoj zemlji predana nadležnim tijelima države članice od koje je zatraženo da obavi zamjenu.

6. Komisija može utvrditi da treća zemlja ima okvir za cestovni promet kojim se u cijelosti ili djelomično jamči razina sigurnosti na cestama usporediva s razinom u Uniji, što omogućuje da se vozačke dozvole koje je izdala ta treća zemlja zamjenjuju, ako je to potrebno nakon ispunjavanja određenih prethodno utvrđenih uvjeta, u skladu sa stavkom 3.

Ako Komisija utvrdi činjenicu iz prvog podstavka, ona može, u suradnji s državama članicama, procijeniti okvir treće zemlje za cestovni promet. Države članice dostavljaju mišljenje o okviru za cestovni promet koji je na snazi u utvrđenoj trećoj zemlji u roku koji treba odrediti Komisija. Taj je rok najmanje 6 mjeseci i najviše 18 mjeseci. Komisija obavlja procjenu nakon što dobije mišljenje od svih država članica ili nakon što prođe rok za slanje mišljenja, ovisno o tome koji je datum raniji.

Prilikom procjene okvira za cestovni promet koji je na snazi u trećoj zemlji Komisija uzima u obzir barem sljedeće elemente:

(a) zahtjeve u pogledu izdavanja vozačkih dozvola koji su na snazi, kao što su klasifikacija kategorija vozačkih dozvola, zahtjevi za minimalnu dob, uvjeti i zahtjevi za osposobljavanje vozača i vozačke ispite te zdravstveni standardi za izdavanje vozačke dozvole;

(b) izdaje li treća zemlja mobilne vozačke dozvole, i ako to čini, koji su primjenjivi tehnički i strukturni aranžmani za upravljanje sustavom;

(c) u kojoj su mjeri u optjecaju krivotvorene vozačke dozvole i koje se mjere poduzimaju za sprečavanje krivotvorenja vozačkih dozvola i korupcije u vezi s vozačkim dozvolama;

(d) razdoblje administrativne valjanosti vozačkih dozvola koje izdaje treća zemlja;

(e) kakvi su prometni uvjeti u trećoj zemlji i jesu li usporedivi s prometnim uvjetima na cestovnim mrežama u Uniji;

(f) razinu sigurnosti na cestama u trećoj zemlji;

(g) praksu i pravni okvir treće zemlje u pogledu zamjene vozačkih dozvola izdanih u državama članicama.

7. Komisija može, nakon obavljanja procjene iz stavka 6., putem provedbenog akta, odlučiti da treća zemlja ima okvir za cestovni promet kojim se u cijelosti ili djelomično jamči razina sigurnosti na cestama usporediva s razinom u Uniji, kako bi se vozačke dozvole izdane u toj trećoj zemlji mogle zamijeniti u skladu sa stavkom 3.

Provedbeni akt iz prvog podstavka ovog stavka sadržava barem:

(a) kategorije vozačkih dozvola iz članka 6. u pogledu kojih se može izvršiti zamjena u skladu sa stavkom 3. ovog članka;

(b) datume izdavanja vozačkih dozvola treće zemlje nakon kojih se može izvršiti zamjena u skladu sa stavkom 3;

(c) sve opće uvjete koje je potrebno ispuniti u svrhu provjere vjerodostojnosti službene isprave koja se zamjenjuje;

(d) sve opće uvjete koje podnositelj zahtjeva mora ispuniti prije zamjene kako bi dokazao da ispunjava minimalne standarde u pogledu tjelesne i mentalne sposobnostima utvrđene u Prilogu III.

Ako vozačka dozvola podnositelja zahtjeva ne omogućuje podnositelju zahtjeva da ispuni zahtjeve iz drugog podstavka točke (a) ili (b) ovog stavka, države članice mogu odlučiti zamijeniti vozačku dozvolu u skladu sa stavkom 2. Ako podnositelj zahtjeva ne može ispuniti zahtjeve iz drugog podstavka točke (c) ili (d) ovog stavka, države članice odbijaju zamijeniti vozačku dozvolu.

Svim dodatnim uvjetima utvrđenima u provedbenom aktu iz prvog podstavka ovog stavka predviđa se ili primjenjivost nacionalnih odredaba države članice u skladu sa stavkom 2. ili odbijanje zamjene vozačke dozvole ako podnositelj zahtjeva ne ispuni te uvjete.

Provedbeni akt iz ovog stavka donosi se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 26. stavka 2.

8. Provedbenim aktom donesenim u skladu sa stavkom 7. predviđa se da Komisija najmanje svake četiri godine provodi periodično preispitivanje stanja sigurnosti na cestama u dotičnoj trećoj zemlji. Države članice imaju mogućnost dostaviti svoje mišljenje. Ovisno o zaključcima preispitivanja, Komisija održava, mijenja ili suspendira, u mjeri u kojoj je to potrebno, ili stavlja izvan snage taj provedbeni akt.

9. Komisija u *Službenom listu Europske unije* i na svojim internetskim stranicama objavljuje popis trećih zemalja koje su predmet provedbenog akta donesenog u skladu sa stavkom 7. te objavljuje i sve relevantne promjene u skladu sa stavkom 8.

10. Kako bi poduprla integraciju profesionalnih vozača iz trećih zemalja na unutarnje tržište Unije, Komisija promiče razmjenu primjera najbolje prakse u okviru stručne skupine za kvalifikacije i osposobljavanje vozača određenih cestovnih vozila osnovane na temelju zahtjeva utvrđenog u članku 13. stavku 4. Direktive (EU) 2022/2561.

Članak 16.

Učinci ukidanja, oduzimanja, suspenzije ili ograničenja, prava vozača na upravljanje vozilom s vlastitim pogonom, njegove vozačke dozvole ili priznavanja valjanosti njegove vozačke dozvole

1. Države članice odbijaju izdati vozačke dozvole podnositeljima zahtjeva čija je vozačka dozvola u drugoj državi članici ukinuta, oduzeta, suspendirana ili ograničena.

2. Država članica odbija priznati valjanost bilo koje vozačke dozvole koju je izdala druga država članica osobi čije su pravo na upravljanje vozilom, vozačka dozvola ili priznavanje valjanosti vozačke dozvole ukinuti, oduzeti, suspendirani ili ograničeni na državnom području prve države članice.

3. Pravo na upravljanje vozilom, vozačka dozvola ili priznavanje njezine valjanosti smatraju se ukinutima, oduzetima, suspendiranima ili ograničenima za potrebe ovog članka sve dok dotična osoba ne ispuni sve uvjete koje je odredila država članica kako bi mogla ponovno steći pravo na upravljanje vozilom ili svoju vozačku dozvolu, ili ponovno ostvariti priznavanje valjanosti svoje vozačke dozvole, ili podnijeti zahtjev za novu vozačku dozvolu.

Države članice osiguravaju da su svi uvjeti koje odrede kako bi osoba mogla ponovno steći pravo na upravljanje vozilom ili svoju vozačku dozvolu, ili ponovno ostvariti priznavanje valjanosti svoje vozačke dozvole, ili kako bi osoba mogla podnijeti zahtjev za novu vozačku dozvolu, proporcionalni i da se njima ne diskriminiraju imatelji vozačkih dozvola izdanih u drugim državama članicama te da sami po sebi ne dovode do odbijanja izdavanja vozačke dozvole ili priznavanja vozačke dozvole izdane u drugoj državi članici na neodređeno vrijeme.

4. Ako je to opravdano ponašanjem ili tjelesnom ili mentalnom sposobnošću osobe, države članice mogu toj osobi na neodređeno vrijeme zabraniti vožnju na svojem državnom području, a da toj osobi pritom ne pruže mogućnost da ponovno stekne pravo na upravljanje vozilom ili svoju vozačku dozvolu ili ponovno ostvari priznavanje valjanosti njezine vozačke dozvole, ili da podnese zahtjev za novu vozačku dozvolu.

Odstupajući od stavka 1., država članica koja toj osobi nije zabranila vožnju može, nakon savjetovanja s državom članicom kako je navedeno u prvom podstavku ovog stavka, izdati vozačku dozvolu toj osobi. Međutim, država članica koja je toj osobi zabranila vožnju može na svojem državnom području i na neodređeno vrijeme odbiti priznati vozačku dozvolu koju je izdala druga država članica.

Članak 17.

Sustav vožnje uz pratnju

1. Ne dovodeći u pitanje članak 7. stavak 1. točku (b), države članice izdaju vozačke dozvole, u skladu s člankom 10. stavkom 1., za kategoriju B označenu kodom Unije 98.02 utvrđenim u dijelu E Priloga I. podnositeljima zahtjeva koji su navršili 17 godina.

2. Odstupajući od članka 7. stavka 1. točke (b) odnosno (d), države članice mogu izdati vozačke dozvole za vožnju na svojem državnom području, u skladu s člankom 10. stavkom 1., za kategorije C1, C1E ili C, označene kodom Unije 98.02 utvrđenom u dijelu E Priloga I. pod uvjetom da podnositelj zahtjeva ima svjedodžbu o stručnoj osposobljenosti dodijeljenu u skladu s člankom 6. stavkom 1. Direktive (EU) 2022/2561 za kategoriju C ili u skladu s člankom 6. stavkom 2. Direktive (EU) 2022/2561 za kategorije C1 i C1E, podnositeljima zahtjeva koji su navršili 17 godina.

Vozačke dozvole izdane u skladu s prvim podstavkom uzajamno se priznaju u državama članicama koje izdaju takve vozačke dozvole.

3. Imatelji vozačke dozvole označene kodom Unije 98.02 utvrđenom u dijelu E Priloga I. koji nisu navršili 18 godina upravljaju vozilom samo uz pratnju osobe na suvozačkom mjestu koja im može pružati savjete dok upravljaju vozilom. Osoba u pratnji mora se pridržavati pravila o vožnji pod utjecajem alkohola ili droga. Osoba u pratnji:

(a) mora imati navršene najmanje 24 godine;

(b) mora imati vozačku dozvolu odgovarajuće kategorije koja je izdana u Uniji prije više od pet godina;

(c) u zadnjih pet godina ne smije imati izrečenu zabranu vožnje u državi članici koja je izdala vozačku dozvolu iz točke (b).

Država članica koja nije država članica izdavanja iz točke (c) može predvidjeti provedbu zabrane vožnje na svojem državnom području nakon prekršaja počinjenog na njezinu državnom području, što bi moglo ukazivati na nedostatak sposobnost osobe da služi kao osoba u pratnji na temelju ovog članka.

4. Države članice mogu zahtijevati identifikaciju osoba u pratnji iz stavka 3. kako bi se osigurala usklađenost s ovim člankom. Države članice mogu ograničiti broj osoba koje mogu biti u pratnji u odnosu na određenog vozača s pratnjom. Države članice mogu na svojem državnom području primjenjivati dodatne uvjete, koje treba ispuniti osoba u pratnji imatelja vozačke dozvole koju su izdale. Ti uvjeti moraju biti proporcionalni i prikladni za postizanje ciljeva sustava vožnje uz pratnju. Države članice izvješćuju Komisiju o tim dodatnim uvjetima. Komisija informacije o tim dodatnim uvjetima stavlja na raspolaganje javnosti.

Za osobu u pratnji imatelja vozačke dozvole kategorija C, C1E ili C1 zahtjevi iz prvog podstavka mogu posebno uključivati zahtjev da osoba u pratnji:

(a) ima odgovarajuću kvalifikaciju i osposobljavanje pružene u skladu s Direktivom (EU) 2022/2561; ili

(b) pohađala je namjenski tečaj osposobljavanja u trajanju od najmanje sedam sati, koji se može povećati na 14 sati, kako bi stekla potrebne profesionalne i pedagoške vještine kao dio periodičnog osposobljavanja za dobivanje svjedodžbe o stručnoj osposobljenosti.

5. Sustavom vožnje uz pratnju ne ograničava se postojeća mogućnost koju države članice imaju u pogledu snižavanja minimalne dobi za podnositelje zahtjeva za vozačke dozvole kategorije B kako je utvrđeno u članku 7. stavku 2. ili primjene povezanih uvjeta na nacionalnoj razini.

6. Države članice mogu primijeniti dodatne uvjete za izdavanje vozačke dozvole označene kodom Unije 98.02 utvrđenog u dijelu E Priloga I. podnositeljima zahtjeva koji nisu navršili 18 godina. O tome izvješćuju Komisiju. Komisija te informacije stavlja na raspolaganje javnosti.

Članak 18.

Probno razdoblje upravljanja vozilom

1. Imatelj vozačke dozvole izdane nakon polaganja vozačkog ispita koji se zahtijeva na temelju članka 10. stavka 1. točke (a) smatra se „novim vozačem” i podliježe probnom razdoblju upravljanja vozilom. Trajanje probnog razdoblja upravljanja vozilom određuje država članica koja izdaje vozačku dozvolu i ono nije kraće od dvije godine.

Ako novi vozač već ima valjanu vozačku dozvolu za drugu kategoriju vozila, probno razdoblje upravljanja vozilom u načelu uključuje samo vrijeme preostalo u probnom razdoblju za postojeću vozačku dozvolu. Međutim, za nove vozače koji imaju samo vozačku dozvolu kategorije AM, za stjecanje dozvole nove kategorije u svakom je slučaju potrebno novo probno razdoblje upravljanja vozilom. Države članice mogu, u pogledu vozačkih dozvola kategorija različitih od kategorije AM koje su izdale, zahtijevati dodatno ili dopunsko probno razdoblje upravljanja vozilom, posebno kako bi se u obzir uzeli različiti rizici i potrebne vještine povezani s novom kategorijom vozačke dozvole.

2. Države članice utvrđuju pravila ili sankcije, ili oboje, za vožnju pod utjecajem alkohola za nove vozače koji su stroži od onih za iskusne vozače i poduzimaju sve potrebne mjere radi osiguranja njihove provedbe. Ako države članice odluče propisati sankcije, one moraju biti učinkovite, proporcionalne, odvraćajuće i nediskriminirajuće.

Osim toga, države članice poduzimaju mjere u svrhu smanjenja:

(a) vožnje pod utjecajem droga među novim vozačima;

(b) neusklađenosti sa zakonima i drugim propisima kojima se prenosi Direktiva Vijeća 91/671/EEZ ([20]) o obaveznoj uporabi sigurnosnih pojaseva i sustava za sigurnosno vezivanje djece u vozilima.

([20]) Direktiva Vijeća 91/671/EEZ od 16. prosinca 1991. o obaveznoj uporabi sigurnosnih pojaseva i sustava za sigurnosno vezivanje djece u vozilima (sigurnosnih sjedalica) (SL L 373, 31.12.1991., str. 26., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1991/671/oj).

3. Ništa u ovom članku ne sprečava države članice da u svoje nacionalno pravo uvedu odredbe o nultoj toleranciji kojima se zabranjuje konzumacija alkohola ili droga prije vožnje za sve vozače. Ako države članice uvedu takve odredbe o nultoj toleranciji u svoje nacionalno pravo, one poduzimaju sve potrebne mjere za usklađivanje svojeg nacionalnog prava s mjerama poduzetima na temelju stavka 2.

4. Države članice mogu utvrditi dodatna pravila koja se na njihovu državnom području primjenjuju na nove vozače radi poboljšanja sigurnosti na cestama. O tome izvješćuju Komisiju.

5. Ako nadležno tijelo države članice uobičajenog boravišta vozaču odluči produljiti probno razdoblje upravljanja vozilom zbog bilo kakvog nezakonitog postupanja, osigurava da se to novo probno razdoblje zabilježi na vozačkoj dozvoli.

6. Države članice označuju vozačke dozvole izdane tijekom probnog razdoblja upravljanja vozilom relevantnim kodom Unije utvrđenim u dijelu E Priloga I.

Članak 19.

Ispitivači

1. Ovlašteni ispitivači moraju ispunjavati minimalne standarde utvrđene u Prilogu IV.

Na ovlaštene ispitivače koji su obavljali tu funkciju i prije 19. siječnja 2013. primjenjuju se samo zahtjevi u vezi s osiguravanjem kvalitete i mjerama redovitog periodičnog osposobljavanja utvrđeni u tom prilogu.

2. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 25. radi izmjene Priloga IV., prema potrebi kako bi se uzeo u obzir tehnički, operativni ili znanstveni napredak.

Članak 20.

Uobičajeno boravište

1. Uobičajenim boravištem smatra se mjesto gdje osoba obično živi, to jest najmanje 185 dana u prethodnih 365 dana, i to zbog osobnih i poslovnih veza ili, u slučaju osobe koja nema poslovnih veza, zbog osobnih veza koje upućuju na blisku povezanost između te osobe i mjesta u kojem živi.

Međutim, mjestom uobičajenog boravišta osobe čije su poslovne veze na drugom mjestu od osobnih veza te koja stoga usporedo živi na različitim mjestima koja se nalaze u dvije ili više država članica smatra se ono u kojem ta osoba ima osobne veze, pod uvjetom da se tamo redovito vraća. Osoba nije obvezna ispuniti taj uvjet ako živi u određenoj državi članici u svrhu obavljanja zadaće određenog trajanja. Pohađanje sveučilišta ili škole ne predstavlja prijenos uobičajenog boravišta.

2. Za potrebe članka 10. stavka 3. točke (b) i članka 13. stavka 4., smatra se da se uobičajeno boravište osoblja diplomatskih službi Unije, odnosno dužnosnika iz relevantnih odjela Glavnog tajništva Vijeća i Komisije, osoblja upućenog iz diplomatskih službi država članica te svih drugih zaposlenika ili izvođača koji rade za institucije, tijela, urede i agencije Unije u području vanjskog predstavljanja i koji su, kako bi mogli izvršavati svoje ugovorne obveze, izvan Unije živjeli barem 181 dan u posljednjih 365 dana, ili osoblja diplomatskih službi njezinih država članica, ili članova njihovih obitelji koji su dio njihovih kućanstava, akreditiranih u trećim zemljama, nalazi na državnom području države članice ili država članica koje su izdale vozačke dozvole koje se obnavljaju ili nadomještaju.

3. U iznimnim slučajevima ako imatelj vozačke dozvole ne može dokazati da ima uobičajeno boravište u određenoj državi članici na temelju stavka 1., imatelj može obnoviti ili nadomjestiti svoju vozačku dozvolu u državi članici koja ju je izdala.

4. Odstupajući od članka 10. stavka 1. točke (e) i za posebne potrebe prvog izdavanja vozačke dozvole kategorije B, podnositelju zahtjeva kojemu država članica uobičajenog boravišta nije država članica državljanstva vozačku dozvolu može izdati država članica državljanstva ako u državi članici uobičajenog boravišta nije moguće polagati ispit znanja ili praktični ispit ili nijedan od tih ispita na službenom jeziku države članice državljanstva podnositelja zahtjeva koji je ujedno službeni jezik Unije, ili uz pomoć usmenog prevoditelja.

U skladu s Uredbom (EU) 2018/1724 države članice i Komisija korisnicima omogućuju pristup informacijama o jezicima za koje se u svakoj državi članici osigurava pismeno ili usmeno prevođenje ispita znanja i praktičnog ispita.

Članak 21.

Istovrijednosti među vozačkim dozvolama koje nisu standardne vozačke dozvole Unije

1. Države članice primjenjuju istovrijednosti utvrđene Odlukom Komisije (EU) 2016/1945 ([21]) između prava dodijeljenih prije 19. siječnja 2013. i kategorija utvrđenih u članku 6. ove Direktive.

2. Nijedno se pravo na upravljanje vozilom dodijeljeno prije 19. siječnja 2013. ne ukida niti na bilo koji način ograničava ovom Direktivom.

Članak 22.

Uzajamna pomoć i mreža EU-a za vozačke dozvole

1. Države članice međusobno si pomažu u provedbi ove Direktive. Razmjenjuju informacije o vozačkim dozvolama koje su izdale, zamijenile, nadomjestile, obnovile, ograničile, suspendirale, oduzele, ukinule ili opozvale i o zabranama vožnje koje su izrekle ili koje, prema potrebi, planiraju izreći te se međusobno savjetuju ako postoje osnovani razlozi za sumnju da se na podnositelja zahtjeva za vozačku dozvolu primjenjuje zabrana vožnje u drugoj državi članici. Za razmjenu informacija koriste se mrežom EU-a za vozačke dozvole.

2. Države članice mogu se koristiti mrežom EU-a za vozačke dozvole i za razmjenu informacija u sljedeće svrhe:

(a) kako bi svojim tijelima omogućile da provjere valjanost i vjerodostojnost vozačke dozvole, posebno tijekom provjera na cesti, istraga ili kao dio mjera protiv krivotvorenja;

(b) kako bi olakšale istrage u skladu s Direktivom (EU) 2015/413;

(c) radi izvršavanja Direktive (EU) 2022/2561 i provjere valjanosti i vjerodostojnosti vozačke dozvole pri izvršavanju Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ([22]) ili Uredbe (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća ([23]).

3. Pristup mreži EU-a za vozačke dozvole mora biti zaštićen. Mreža EU-a za vozačke dozvole osigurava sinkronu, odnosno u stvarnom vremenu, i asinkronu razmjenu informacija te slanje i primanje zaštićenih poruka, obavijesti i privitaka.

([21]) Odluka Komisije (EU) 2016/1945 od 14. listopada 2016. o istovrijednosti kategorija vozačkih dozvola (SL L 302, 9.11.2016., str. 62.), ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1945/oj).

([22]) Uredba (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 (SL L 102, 11.4.2006., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

([23]) Uredba (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 60, 28.2.2014., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Države članice poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale da su informacije koje se razmjenjuju putem mreže EU-a za vozačke dozvole ažurirane.

Države članice odobravaju pristup mreži EU-a za vozačke dozvole samo tijelima nadležnima za svrhe iz stavaka 1. i 2.

4. Države članice međusobno si pomažu i u provedbi mobilne vozačke dozvole, posebno kako bi se zajamčila neometana interoperabilnost između aplikacija i elemenata provjere iz Priloga I. dijela C.

5. Komisija do 6. lipnja 2026. donosi provedbene akte kojima se utvrđuje zajednički skup pravila kojima se uređuje rad mreže EU-a za vozačke dozvole, uključujući detaljne operativne i tehničke zahtjeve te zahtjeve u pogledu sučelja. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 26. stavka 2.

6. Države članice mogu surađivati u provedbi bilo kojeg ukidanja, oduzimanja, suspenzije ili bilo kakvog ograničenja, prava na upravljanje vozilom ili vozačke dozvole, ili priznavanja valjanosti vozačke dozvole, posebno ako su relevantne mjere ograničene na određene kategorije vozačkih dozvola ili na državna područja određenih država članica, prije svega putem napomena na vozačkim dozvolama koje su izdale.

Članak 23.

Izvješćivanje koje provode države članice

1. Države članice svake godine obavješćuju Komisiju o broju izdanih, obnovljenih, nadomještenih, oduzetih i zamijenjenih vozačkih dozvola za svaku kategoriju vozačkih dozvola. Podaci se dostavljaju zasebno za mobilne vozačke dozvole i fizičke vozačke dozvole.

2. Države članice do 26. studenog 2029., a nakon toga svakih pet godina, kako bi se olakšala priprema izvješća Komisije iz članka 24., Komisiji dostavljaju statističke podatke o prometnim nesrećama u kojima je osoba ozlijeđena ili poginula, a u kojima su sudjelovali vozači koji obavljaju profesionalnu djelatnost, posebno vozači u dobi od 17 godina koji sudjeluju u sustavu vožnje uz pratnju iz članka 17. stavka 2.

3. Države članice mogu periodično razmjenjivati podatke s Komisijom o nacionalnom pravu o postupanju s necestovnim pokretnim strojevima i o povezanim pitanjima sigurnosti na cestama te mogu dostaviti informacije ako se uoče problemi povezani sa slobodnim kretanjem radnika.

Članak 24.

Preispitivanje i izvješćivanje koje provodi Komisija

1. Komisija do 26. studenog 2030., a nakon toga svakih pet godina, predstavlja izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o provedbi ove Direktive. U okviru izvješća Komisija ocjenjuje:

(a) utjecaj Direktive na sigurnost na cestama, posebno:

   i. postoji li bilo kakav utjecaj koji proizlazi iz odobravanja istovrijednosti na temelju članka 9. stavka 2. točaka (j) i (k);

   ii. postoji li bilo kakav utjecaj koji proizlazi iz odobravanja istovrijednosti na temelju članka 9. stavka 4.;

(b) učinke provedbe sustava vožnje uz pratnju za kategorije profesionalnih vozačkih dozvola na sigurnost na cestama i manjak vozača, na temelju izvješća dobivenih od država članica u skladu s člankom 23. stavkom 2.

Izvješću se, prema potrebi, prilaže zakonodavni prijedlog.

2. U okviru izvješća iz stavka 1. Komisija ocjenjuje nova tehnološka dostignuća za vozila s pogonom na alternativna goriva koja utječu na masu tih vozila. U tu svrhu Komisija upotrebljava informacije prikupljene u skladu s člankom 7. Uredbe (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća ([24]) o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO_2 za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila. Kako bi poduprla svoju procjenu, Komisija može od proizvođača vozila zatražiti dodatne informacije o mogućem utjecaju takvih novih tehnoloških dostignuća na masu vozila.

Proizvođači vozila dužni su dostaviti podatke iz prvog podstavka u razumnom roku i u skladu s primjenjivim pravom Unije.

3. Ne dovodeći u pitanje stavke 1. i 2. ovog članka, Komisija do 26. studenog 2026. ili neposredno nakon donošenja prvog od provedbenih akata iz članka 5. stavka 7., ovisno o tome što nastupi ranije, procjenjuje izvedivost skraćivanja roka iz članka 3. stavka 4. i podnosi izvješće o svojim nalazima. Države članice mogu Komisiji dostaviti informacije koje smatraju relevantnima za potrebe te procjene, a Komisija te informacije uzima u obzir.

Izvješću se, prema potrebi, prilaže zakonodavni prijedlog.

Članak 25.

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 4. stavka 8., članka 5. stavka 6., članka 8. stavka 2., članka 10. stavka 6. i članka 19. stavka 2. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od 25. studenog 2025. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 4. stavka 8., članka 5. stavka 6., članka 8. stavka 2., članka 10. stavka 6. i članka 19. stavka 2. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.

5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

6. Delegirani akt donesen na temelju članka 4. stavka 8., članka 5. stavka 6., članka 8. stavka 2., članka 10. stavka 6. ili članka 19. stavka 2. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

([24]) Uredba (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO_2 za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila te o stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 (SL L 111, 25.4.2019., str. 13., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).

Članak 26.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže odbor za vozačke dozvole uspostavljen Direktivom Vijeća 97/26/EZ ([25]) („odbor”). Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.

2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

Kada se mišljenje odbora treba dobiti pisanim postupkom, navedeni postupak završava bez rezultata kada u roku za davanje mišljenja to odluči predsjednik odbora ili to zahtijeva obična većina članova odbora.

Ako odbor ne da mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

3. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 8. Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 27.

Izmjene Direktive (EU) 2022/2561

Članak 5. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 2. dodaje se sljedeća točka:

„(c) od navršenih 17 godina vozilom kategorije vozačke dozvole C1, C1E ili C, ako imaju SSO iz članka 6. stavka 1. za kategoriju C ili iz članka 6. stavka 2. za kategorije C1 i C1E i samo pod uvjetima utvrđenima u članku 17. stavcima 2. i 3. Direktive (EU) 2025/2205 Europskog parlamenta i Vijeća (*).

(*) Direktiva (EU) 2025/2205 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2025. o vozačkim dozvolama, izmjeni Uredbe (EU) 2018/1724 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive (EU) 2022/2561 Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Direktive 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Komisije (EU) br. 383/2012 (SL L, 2025/2205, 5.11.2025., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj).”;

(b) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Vozači vozila namijenjenih za prijevoz putnika smiju od navršene 21 godine upravljati vozilom kategorija vozačke dozvole D i D + E ili vozilom kategorija vozačke dozvole D1 i D1 + E ako imaju SSO iz članka 6. stavka 1. ili 2. Kako bi se osigurala sigurna vožnja, države članice mogu uspostaviti sustav praćenja za vozače mlađe od 23 godine koji imaju SSO iz članka 6. stavka 2. Ako države članice zahtijevaju da takvi vozači pohađaju tečajeve periodičnog osposobljavanja iz područja sigurnosti prometa na cestama prije nego što navrše 23 godine, kako bi se konsolidirala i potvrdila njihova stručnost u tim područjima, takvo se pohađanje smatra dijelom zahtjeva pohađanja 35 sati tečajeva periodičnog osposobljavanja svakih pet godina.

Svaka država članica može vozača vozila iz kategorija D1 i D1 + E ovlastiti da upravlja takvim vozilima na njezinu državnom području od navršene 18. godine ako vozač ima SSO iz članka 6. stavka 1.;

Svaka država članica može vozača vozila iz kategorija D i D + E ovlastiti da upravlja takvim vozilima na njezinu državnom području od navršene 20. godine ako vozač ima SSO iz članka 6. stavka 1. Navedena se dobna granica može spustiti na 18 navršenih godina za upravljanje takvim vozilima bez putnika ili za linijski prijevoz putnika na udaljenosti do 50 kilometara.”.

([25]) Direktiva Vijeća 97/26/EZ od 2. lipnja 1997. o izmjeni Direktive 91/439/EEZ o vozačkim dozvolama (SL L 150, 7.6.1997., str. 41., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1997/26/oj).

Članak 28.

Izmjene Uredbe (EU) 2018/1724

Prilog II. mijenja se kako slijedi:

(a) u drugom stupcu u retku „Preseljenje” dodaje se sljedeće polje: „Stjecanje i obnavljanje vozačke dozvole”;

(b) u trećem stupcu u retku „Preseljenje” dodaje se sljedeće polje: „Izdavanje, zamjena i nadomještanje vozačkih dozvola Unije”.

Članak 29.

Prenošenje

1. Ne dovodeći u pitanje stavak 2., države članice do 26. studenog 2028. donose i objavljuju mjere potrebne radi usklađivanja s ovom Direktivom. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

Ne dovodeći u pitanje stavak 2., one primjenjuju te mjere od 26. studenog 2029.

Kada države članice donose te mjere, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Načine tog upućivanja određuju države članice.

2. Države članice do 26. studenog 2027. donose i objavljuju mjere potrebne radi usklađivanja s člankom 9. stavkom 2. točkama (j) i (k). One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

One primjenjuju te mjere od 26. studenog 2027.

3. Države članice do 26. studenog 2028. donose i objavljuju mjere potrebne radi usklađivanja s člankom 17. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

One primjenjuju te mjere od 26. studenog 2028.

4. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih mjera nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 30.

Stavljanje izvan snage

1. Direktiva 2006/126/EZ stavlja se izvan snage s učinkom od 26. studenog 2029., osim članka 6. stavka 3. točke (c), koja se stavlja izvan snage s učinkom od 26. studenog 2027.

Upućivanja na Direktivu 2006/126/EZ smatraju se upućivanjima na ovu Direktivu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom iz Priloga VII. ovoj Direktivi.

2. Uredba (EU) br. 383/2012 stavlja se izvan snage s učinkom od 26. studenog 2029.

Upućivanja na Uredbu (EU) br. 383/2012 smatraju se upućivanjima na ovu Direktive i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom iz Priloga VII.

Članak 31.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 32.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 22. listopada 2025.

Za Europski parlament	*Za Vijeće*
Predsjednica	*Predsjednica*
R. METSOLA	M. BJERRE

PRILOG I.

STANDARDNE SPECIFIKACIJE I ODREDBE O VOZAČKIM DOZVOLAMA KOJE IZDAJU DRŽAVE ČLANICE

DIO A.1: **Opće specifikacije za fizičku vozačku dozvolu**

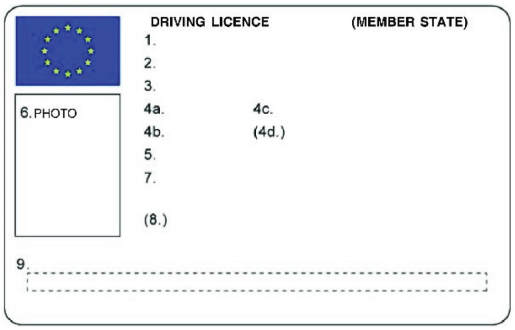
1. Značajke iskaznice fizičke vozačke dozvole u obrascu Unije moraju biti u skladu s normom ISO/IEC 7810.

Iskaznica se izrađuje od polikarbonata.

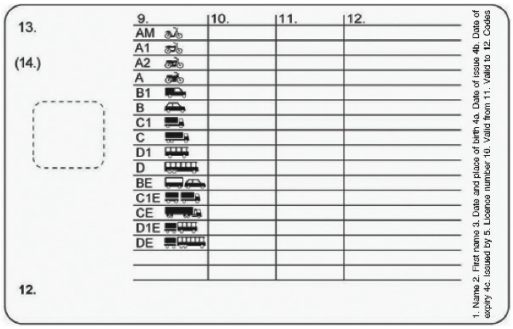
Metode za ispitivanje značajki iskaznica vozačkih dozvola u svrhu potvrđivanja njihove usklađenosti s međunarodnim normama moraju biti u skladu s normom ISO/IEC 10373.

2. Iskaznica vozačke dozvole ima dvije strane i u skladu je s obrascem prikazanim na slici 1.

Prva strana



Druga strana



Slika 1.: Obrazac vozačke dozvole Unije

Slika 1.: tekst

1. Prezime 2. Ime 3. Datum i mjesto rođenja 4a. Datum izdavanja 4b. Datum isteka 4c. Izdavatelj 5. Broj dozvole 10. Valjanost od 11. Valjanost do 12. Kodovi

3. Na iskaznici vozačke dozvole navode se sljedeće informacije, kako su utvrđene u dijelu D:

Na prvoj strani navodi se sljedeće:

(a) riječi „vozačka dozvola” otisnute velikim tiskanim slovima na jeziku ili jezicima države članice koja izdaje vozačku dozvolu;

(b) (neobvezno) država članica izdavanja;

(c) razlikovna oznaka države članice izdavanja, tiskana u negativu u plavom pravokutniku i okružena s 12 žutih zvjezdica, kako je utvrđeno u dijelu D točki 1.;

(d) informacije koje se odnose na izdanu vozačku dozvolu (polja od 1 do 9), kako je utvrđeno u dijelu D točki 3.;

(e) riječi „obrazac Europske unije” na jeziku ili jezicima države članice izdavanja i riječi „vozačka dozvola” na drugim jezicima Europske unije, tiskane u ružičastoj boji tako da tvore pozadinu vozačke dozvole, kako je utvrđeno u dijelu D točki 2.

Na drugoj strani navodi se sljedeće:

(f) informacije koje se odnose na kategorije izdane vozačke dozvole (polja od 9 do 12), kako je utvrđeno u dijelu D točki 4.;

(g) informacije koje se odnose na upravljanje vozačkom dozvolom (polja 13 i 14), kako je utvrđeno u dijelu D točki 5.;

(h) objašnjenje sljedećih numeriranih polja koja se nalaze na prvoj i drugoj strani vozačke dozvole: 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 i 12.

Ako država članica te podatke želi unijeti na nacionalnom jeziku koji nije bugarski, češki, danski, engleski, estonski, finski, francuski, grčki, hrvatski, irski, latvijski, litavski, mađarski, malteški, nizozemski, njemački, poljski, portugalski, rumunjski, slovački, slovenski, španjolski, švedski i talijanski, izrađuje dvojezičnu inačicu vozačke dozvole s jednim od tih jezika, ne dovodeći u pitanje druge odredbe ovog Priloga.

Na vozačkoj dozvoli čuva se prostor za eventualno uvođenje mikročipa ili sličnog IT uređaja odnosno za eventualni otisak QR koda.

Referentne boje su sljedeće:

i. plava: Pantone Reflex blue;

ii. žuta: Pantone yellow.

4. Posebne odredbe

(a) Ako imatelj vozačke dozvole koju je izdala država članica u skladu s ovim Prilogom ima uobičajeno boravište u nekoj drugoj državi članici, ta država članica na vozačku dozvolu može dodati informacije koje su ključne za upravljanje vozačkom dozvolom ako tu vrstu informacija navodi i na ostalim vozačkim dozvolama koje sama izdaje i ako za tu svrhu ostane dovoljno prostora.

(b) Države članice mogu dodati boje ili oznake, kao što su crtični kodovi ili nacionalni simboli, ne dovodeći u pitanje druge odredbe ovog Priloga. Države članice o tome obavješćuju Komisiju.

U kontekstu uzajamnog priznavanja vozačkih dozvola crtični kodovi ne smiju sadržavati druge informacije osim onih koje se već mogu pročitati na vozačkoj dozvoli ili koje su ključne za postupak izdavanja vozačke dozvole.

(c) Informacije navedene na iskaznici vozačke dozvole moraju biti čitljive golim okom osobi prosječne oštrine vida, pri čemu visina znakova za polja od 9 do 12 na drugoj strani mora biti najmanje 5 točaka.

DIO A.2: **Specifikacije za zaštitu od krivotvorenja za fizičku vozačku dozvolu**

1. Fizičku sigurnost vozačkih dozvola među ostalim ugrožavaju:

(a) izrada lažnih iskaznica, tj. izrada novog predmeta koji je vrlo sličan pravoj ispravi, bilo izradom potpuno nove iskaznice bilo kopiranjem prave isprave;

(b) mijenjanje sadržaja, tj. promjena neke od značajki izvorne isprave, npr. izmjena nekih podataka navedenih na ispravi.

2. Sustav za zaštitu od krivotvorenja sastavni je dio svakog elementa ukupnog sustava izdavanja dozvola, što uključuje postupak podnošenja zahtjeva, siguran prijenos podataka, materijal od kojeg je iskaznica izrađena, tehniku izrade, minimalni skup različitih sigurnosnih značajki i postupak personalizacije.

3. Materijal koji se koristi za izradu vozačkih dozvola štiti se od krivotvorenja upotrebom sljedećih tehnika (obvezne sigurnosne značajke):

(a) iskaznice ne reagiraju pod ultraljubičastim svjetlom;

(b) sigurnosni uzorak pozadine dizajniran je tako da bude otporan na krivotvorenje skeniranjem, tiskanjem ili kopiranjem, zahvaljujući upotrebi irisnog tiska s višebojnim sigurnosnim tintama te tiska „guilloche" u pozitivu i negativu. Uzorak se ne smije sastojati od primarnih boja (cijan, magenta, žuta i crna), a mora sadržavati složen dizajn s najmanje dvije posebne boje i uključivati mikropismo;

(c) optički promjenjivi elementi koji pružaju odgovarajuću zaštitu od kopiranja i mijenjanja fotografije;

(d) lasersko graviranje;

(e) na području fotografije sigurnosni dizajn pozadine i fotografija moraju se preklapati barem na rubu fotografije (uzorak koji blijedi).

4. Osim toga, materijal koji se koristi za izradu vozačkih dozvola štiti se od krivotvorenja upotrebom najmanje triju od sljedećih tehnika (dodatne sigurnosne značajke):

(a) tinte koje mijenjaju boju pod različitim kutom gledanja*;

(b) termokromatska tinta*;

(c) posebni hologrami*;

(d) varijabilne laserske slike*;

(e) ultraljubičasta fluorescentna tinta, vidljiva i prozirna;

(f) iridescentni tisak;

(g) digitalni vodeni žig u pozadini;

(h) infracrveni ili fosforescentni pigmenti;

(i) opipljivi znakovi, simboli ili uzorci*.

U mjeri u kojoj je to moguće, prednost imaju tehnike označene zvjezdicom jer na temelju njih službenici tijela za izvršavanje zakonodavstva mogu provjeriti valjanost iskaznice bez posebnih sredstava. Države članice mogu uvesti i druge sigurnosne značajke osim onih navedenih u ovoj točki.

DIO B: **Specifikacije za mikročipove ugrađene u fizičke vozačke dozvole**

1. Mikročip i podaci sadržani na mikročipu, uključujući dodatne informacije predviđene nacionalnim propisima o vozačkim dozvolama, moraju biti u skladu s dijelom B.1.

2. Popis primjenljivih normi za vozačke dozvole opremljene mikročipom utvrđen je u dijelu B.2.

3. Vozačke dozvole opremljene mikročipom podvrgavaju se postupku homologacije tipa Unije u skladu s dijelom B.3.

4. Ako su ispunjene sve relevantne odredbe o homologaciji tipa Unije u vezi s vozačkom dozvolom opremljenom mikročipom u skladu s točkama 1., 2. i 3., države članice proizvođaču ili njegovu predstavniku izdaju certifikat o homologaciji tipa Unije.

5. Ako je to potrebno, posebno kako bi se osigurala usklađenost s ovim dijelom, država članica može povući certifikat o homologaciji tipa Unije koji je izdala.

6. Certifikati o homologaciji tipa Unije i obavijesti o njihovu povlačenju moraju biti u skladu s obrascem utvrđenim u dijelu B.4.

7. Komisiju se obavješćuje o svim izdanim ili povučenim certifikatima o homologaciji tipa Unije. U slučaju povlačenja država članica koja povlači certifikat dostavlja detaljno obrazloženje za to.

Komisija obavješćuje države članice o svim povučenim certifikatima o homologaciji tipa Unije.

8. Certifikati o homologaciji tipa Unije koje su izdale države članice uzajamno se priznaju.

9. Ako država članica utvrdi da znatan broj vozačkih dozvola opremljenih mikročipom opetovano nije u skladu s ovim dijelom ovog Priloga, ta država članica o tome obavješćuje Komisiju. Pritom navodi broj relevantnog certifikata o homologaciji tipa Unije tih vozačkih dozvola te opis neusklađenosti. Komisija bez nepotrebne odgode obavješćuje ostale države članice o činjenicama o kojima je obaviještena u skladu s ovom točkom.

10. Država članica koja je izdala vozačke dozvole iz točke 9. istražuje problem bez odgode i poduzima odgovarajuće korektivne radnje, uključujući, ako je to potrebno, povlačenje certifikata o homologaciji tipa Unije.

DIO B.1: **Opći zahtjevi za vozačke dozvole opremljene mikročipom**

Opći zahtjevi za vozačke dozvole opremljene mikročipom iz ovog Priloga temelje se na međunarodnim normama, posebno normama ISO/IEC serije 18013. Oni obuhvaćaju:

(a) specifikacije za mikročip i logičku strukturu podataka na mikročipu;

(b) specifikacije za usklađene podatke i eventualne dodatne podatke koji se pohranjuju;

(c) specifikacije u vezi s mehanizmima za zaštitu podataka pohranjenih na mikročipu.

Glava 1.

POKRATE

Pokrata	Značenje
AID	Identifikator aplikacije (engl. *Application Identifier*)
BAP	Osnovna zaštita pristupa (engl. *Basic Access Protection*)
DG	Skup podataka (engl. *Data Group*)
EAL 4+	Evaluacija razine sigurnosti 4, proširena (engl. *Evaluation Assurance Level 4 Augmented*)
EF	Elementarna datoteka (engl. *Elementary File*)
EFID	Identifikator elementarne datoteke (engl. *Elementary File Identifier*)
eMRTD	Strojno čitljive putne isprave (engl. *Machine Readable Travel Documents*)
ICC	Kartica s integriranim sklopom (engl. *Integrated Circuit Card*)
ISO	Međunarodna organizacija za normizaciju (engl. *International Organization for Standardization*)
LDS	Logička struktura podataka (engl. *Logical Data Structure*)
PICC	Blizinska kartica s integriranim sklopom (engl. *Proximity Integrated Circuit Card*)
PIX	Jedinstvena ekstenzija u identifikatoru aplikacije (engl. *Proprietary Application Identifier Extension*)
RID	Registrirani identifikator aplikacije (engl. *Registered Application Identifier*)
SOd	Sigurnosni objekt dokumenta (engl. *Document Security Object*)

Glava 2.

PODACI POHRANJENI NA MIKROČIPU

1. Usklađeni obvezni i neobvezni podaci o vozačkoj dozvoli

Na mikročipu se pohranjuju usklađeni podaci o vozačkoj dozvoli navedeni u dijelu D. Ako država članica u vozačku dozvolu odluči uključiti podatke iz dijela D označene kao neobvezne, i oni se pohranjuju na mikročipu.

2. Dodatni podaci

Države članice na mikročipu mogu pohraniti dodatne podatke predviđene njihovim nacionalnim propisima o vozačkim dozvolama. O tome obavješćuju Komisiju.

Glava 3.

MIKROČIP

1. Vrsta medija za pohranu

Medij za pohranu podataka o vozačkoj dozvoli je mikročip s kontaktnim, beskontaktnim ili kombiniranim kontaktnim i beskontaktnim (dvojnim) sučeljem, kako je navedeno u dijelu B.2 stavci 1.

2. Aplikacije

Svi podaci na mikročipu pohranjuju se u elektroničkim aplikacijama. Sve aplikacije na mikročipu identificirane su jedinstvenom oznakom zvanom „identifikator aplikacije” (AID), kako je navedeno u dijelu B.2 stavci 2.

(a) Aplikacija „Vozačke dozvole Unije”

Obvezni i neobvezni podaci o vozačkoj dozvoli, kako su navedeni u dijelu D, pohranjuju se u namjenskoj aplikaciji „Vozačke dozvole Unije”. AID za aplikaciju „Vozačke dozvole Unije” glasi:

„A0 00 00 04 56 45 44 4C 2D 30 31”;

čine ga sljedeća dva elementa:

— registrirani identifikator aplikacije (RID) za Europsku komisiju: „A0 00 00 04 56”,

— jedinstvena ekstenzija u identifikatoru aplikacije (PIX) za aplikaciju „Vozačke dozvole Unije”: „45 44 4C 2D 30 31” (EDL-01).

Podaci se grupiraju u skupove podataka (DG) kao dio logičke strukture podataka (LDS).

DG-ovi se pohranjuju kao elementarne datoteke (EF) u aplikaciju „Vozačke dozvole Unije” te se zaštićuju u skladu s dijelom B.2 stavkom 3.

(b) Druge aplikacije

Eventualni dodatni podaci pohranjuju se u jednu ili više namjenskih aplikacija, koje su zasebne od aplikacije „Vozačke dozvole Unije”. Svaka takva aplikacija identificira se jedinstvenim AID-om.

Glava 4.

LOGIČKA STRUKTURA PODATAKA NA MIKROČIPOVIMA U APLIKACIJI „VOZAČKE DOZVOLE UNIJE”

1. Logička struktura podataka

Podaci o vozačkoj dozvoli pohranjuju se na mikročipu u logičkoj strukturi podataka (LDS), kako je navedeno u dijelu B.2 stavki 4. U ovoj se točki određuju dodatni zahtjevi za obvezne i dodatne DG-ove.

Svaki DG pohranjuje se u jednom EF-u. EF-ovi koji se koriste za aplikaciju „Vozačke dozvole Unije” identificirani su identifikatorima elementarne datoteke (EFID) i kratkim EFID-ima, kako je navedeno u dijelu B.2 stavci 5.

2. Skupovi obveznih podataka

Obvezni i neobvezni podatkovni elementi pohranjuju se u sljedećim DG-ima:

DG 1: svi obvezni i neobvezni podatkovni elementi koji su navedeni na ispravi, osim fotografija lica i potpisa imatelja vozačke dozvole;

DG 5: fotografija potpisa imatelja vozačke dozvole;

DG 6: fotografija lica imatelja vozačke dozvole.

Podaci iz skupa DG 1 strukturiraju se kako je navedeno u točki 6. ovog dijela i u dijelu B.2 stavci 6. Podaci sadržani u skupovima DG 5 i DG 6 pohranjuju se u skladu sa specifikacijama iz dijela B.2 stavke 7.

3. Skupovi dodatnih podataka

Eventualni dodatni podatkovni elementi predviđeni nacionalnim pravom država članica o vozačkim dozvolama pohranjuju se u sljedećim DG-ovima:

DG 2: pojedinosti o imatelju vozačke dozvole, osim biometrijskih podataka;

DG 3: pojedinosti o tijelu izdavatelju;

DG 4: fotografija lica;

DG 7: biometrijski podaci o otisku (otiscima) prsta imatelja vozačke dozvole;

DG 11: ostale pojedinosti, kao što je puno ime imatelja vozačke dozvole na nacionalnom pismu ili s nacionalnim dijakritičkim znakovima.

Podaci sadržani u navedenim DG-ovima pohranjuju se u skladu sa specifikacijama iz dijela B.2 stavke 8.

Glava 5.

MEHANIZMI ZA SIGURNOST PODATAKA

Odgovarajući mehanizmi koriste se za potvrđivanje vjerodostojnosti i integriteta mikročipa i podataka na njemu te za ograničavanje pristupa podacima o vozačkoj dozvoli.

Podaci na mikročipu moraju biti zaštićeni u skladu sa specifikacijama iz dijela B.2 stavke 3. U ovoj se glavi određuju dodatni zahtjevi koje treba ispuniti.

1. Provjera vjerodostojnosti

(a) Obvezna pasivna autentifikacija

Svi DG-ovi pohranjeni u aplikaciji „Vozačke dozvole Unije” moraju biti zaštićeni pasivnom autentifikacijom.

Podaci koji se odnose na pasivnu autentifikaciju moraju biti u skladu sa zahtjevima navedenima u dijelu B.2 stavci 9.

(b) Neobvezna aktivna autentifikacija

Mehanizmi neobvezne aktivne autentifikacije primjenjuju se kako bi se osiguralo da izvorni mikročip nije zamijenjen.

2. Ograničenje pristupa

(a) Obvezna osnovna zaštita pristupa

Za sve podatke u aplikaciji „Vozačke dozvole Unije" primjenjuje se mehanizam osnovne zaštite pristupa (BAP). Radi interoperabilnosti s postojećim sustavima, kao što su sustavi koji koriste strojno čitljive putne isprave (eMRTD), obvezno je koristiti jednolinijsku strojno čitljivu zonu (MRZ), kako je navedeno u dijelu B.2 stavci 10.

Ključ dokumenta Kdoc, koji se koristi za pristup mikročipu, generira se iz jednolinijskog MRZ-a, koji se može unijeti ručno ili s pomoću čitača za optičko prepoznavanje znakova (OCR). Primjenjuje se konfiguracija BAP 1 utvrđena za jednolinijski MRZ, kako je navedeno u dijelu B.2 stavci 10.

(b) Uvjetna proširena kontrola pristupa

Ako su osobni podaci iz članka 9. stavka 1. Uredbe (EU) 2016/679 pohranjeni na mikročipu, pristup takvim podacima štiti se dodatnim mjerama.

Mehanizmi proširene kontrole pristupa moraju biti u skladu sa specifikacijama iz dijela B.2 stavke 11.

(c) Infrastruktura javnih ključeva (PKI) za vozačke dozvole opremljene mikročipom

Države članice uspostavljaju potrebne nacionalne mjere za upravljanje javnim ključevima, u skladu s Prilogom A normi ISO/IEC 18013_3.

Glava 6.

PRIKAZ PODATAKA

1. Formatiranje podataka u skupu DG 1

<table>
<tr><th>Oznaka</th><th>L</th><th colspan="6">Vrijednost</th><th>Kôd</th><th>M/O</th></tr>
<tr><td>61</td><td>V</td><td colspan="6">Podatkovni elementi u skupu DG 1 (ugniježđeni)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Oznaka</td><td>L</td><td colspan="4">Vrijednost</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>5F 01</td><td>V</td><td colspan="4">Homologacijski broj</td><td>ans</td><td>M</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>5F 02</td><td>V</td><td colspan="4">Konstruirani podatkovni objekt demografskih podatkovnih elemenata</td><td></td><td>M</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Oznaka</td><td>L</td><td colspan="2">Vrijednost</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 03</td><td>3</td><td colspan="2">Država članica izdavanja</td><td>a3</td><td>M</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 04</td><td>V</td><td colspan="2">Prezime(na) imatelja</td><td>as</td><td>M</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 05</td><td>V</td><td colspan="2">Drugo ime / druga imena imatelja</td><td>as</td><td>M</td></tr>
</table>

Oznaka	L	Vrijednost					Kôd	M/O
				5F 06	4	Datum rođenja (ddmmgggg)	n8	M
				5F 07	V	Mjesto rođenja	ans	M
				5F 08	3	Državljanstvo	a3	O
				5F 09	1	Spol	M/F/ND	O
				5F 0A	4	Datum izdavanja vozačke dozvole (ddmmgggg)	n8	M
				5F 0B	4	Datum isteka vozačke dozvole (ddmmgggg)	n8	M
				5F 0C	V	Tijelo izdavatelj	ans	M
				5F 0D	V	Administrativni broj (osim broja isprave)	ans	O
				5F 0E	V	Broj isprave	ans	M
				5F 0F	V	Stalno mjesto boravišta ili poštanska adresa	ans	O
		7F 63	V	Konstruirani podatkovni objekt kategorija vozila / ograničenja / uvjeta				M
				Oznaka	L	Vrijednost (kodirana kako je definirano niže)		
				02	1	Broj kategorija/ograničenja/uvjeta	N	M
				87	V	Kategorija/ograničenje/uvjet	ans	M
				87	V	Kategorija/ograničenje/uvjet	ans	O
				…	…	…	…	…
				87	V	Kategorija/ograničenje/uvjet	ans	O

2. Logički oblik zapisa

Kategorije povezane s vozilima, ograničenjima ili uvjetima prikupljaju se u podatkovni objekt slijedeći strukturu iz sljedeće tablice:

Kôd kategorije vozila	Datum izdavanja	Datum isteka	Kôd	Znak	Vrijednost

pri čemu:

(a) kodovi kategorija vozila prikazuju se kako je definirano u članku 6. (na primjer AM, A1, A2, A, B1, B itd.);

(b) za kategoriju vozila datum izdavanja prikazuje se u obliku DDMMGGGG (dan u dvije znamenke, nakon čega slijedi mjesec u dvije znamenke, nakon čega slijedi godina u četiri znamenke);

(c) za kategoriju vozila datum isteka prikazuje se u obliku DDMMGGGG (dan u dvije znamenke, nakon čega slijedi mjesec u dvije znamenke, nakon čega slijedi godina u četiri znamenke);

(d) kôd, znak i vrijednost odnose se na dodatne informacije ili ograničenja povezana s kategorijom vozila ili vozačem.

DIO B.2: **Popis primjenljivih normi za vozačke dozvole opremljene medijem za pohranu**

Stavka	Predmet	Zahtjev	Primjenljivo na
1	Sučelje, organizacija i naredbe medija za pohranu	ISO/IEC serija 7816 (kontaktni), ISO/IEC serija 14443 (beskontaktni) kako je navedeno u ISO/IEC 18013-2:2008, Prilog C	Dio B.1, točka 3. podtočka (1)
2	Identifikator aplikacije	ISO/IEC 7816-5:2004	Dio B.1, točka 3. podtočka (2)
3	Mehanizmi za sigurnost podataka	ISO/IEC 18013-3:2009	Dio B.1, točka 3. podtočka (2) podtočka (a) Dio B.1, točka 5.
4	Logička struktura podataka	ISO/IEC 18013-2:2008	Dio B.1, točka 4. podtočka (1)
5	Identifikatori elementarne datoteke	ISO/IEC 18013-2:2008 tablica C.2	Dio B.1, točka 4. podtočka (1)
6	Prikaz podataka za DG 1	ISO/IEC 18013-2:2008, Prilog C.3.8	Dio B.1, točka 4. podtočka (2) Dio B.1, točka 6. podtočka (1)
7	Prikaz obveznih podataka za DG 5 i DG 6	ISO/IEC 18013-2:2008, Prilog C.6.6 i Prilog C.6.7, fotografija lica i fotografija potpisa pohranjuju se u JPEG ili JPEG2000 formatu	Dio B.1, točka 4. podtočka (2)
8	Prikaz neobveznih i dodatnih podataka	ISO/IEC 18013-2:2008, Prilog C	Dio B.1, točka 4. podtočka (3)
9	Pasivna autentifikacija	ISO/IEC 18013-3:2009, točka 8.1., podaci se pohranjuju u EF.SOd (sigurnosni objekt dokumenta) u LDS-u	Dio B.1, točka 5. podtočka (1) podtočka (a)
10	Osnovno ograničenje pristupa	ISO/IEC 18013-3:2009 i njegova izmjena 1	Dio B.1, točka 5. podtočka (2) podtočka (a)
	Konfiguracija osnovnog ograničenja pristupa	ISO/IEC 18013-3:2009, Prilog B.8	
11	Prošireno ograničenje pristupa	Tehnička smjernica TR-03110, Napredni sigurnosni mehanizmi za strojno čitljive putne isprave – Proširena kontrola pristupa (EAC), verzija 1.11	Dio B.1, točka 5. podtočka (2) podtočka (b)
12	Ispitne metode	ISO/IEC 18013-4:2011	Dio B.3, točka 1.
13	Sigurnosni certifikat	Evaluacija razine sigurnosti 4, proširena (EAL 4+) ili jednakovrijedna	Dio B.3, točka 2.
14	Certifikat o funkcionalnosti	Testiranje pametne kartice u skladu s ISO/IEC serijom 10373	Dio B.3, točka 3.

DIO B.3: **Postupak za homologaciju tipa Unije za vozačke dozvole opremljene mikročipom**

Glava 1.

OPĆE ODREDBE

Proizvođači koji podnose zahtjev za homologaciju tipa Unije za vozačke dozvole opremljene mikročipom moraju predati sigurnosni certifikat i certifikat o funkcionalnosti.

O svakoj planiranoj promjeni proizvodnog procesa, što uključuje planirane promjene softvera, treba prethodno obavijestiti tijelo koje je dodijelilo homologaciju tipa Unije. Tijelo može zahtijevati daljnje informacije i ispitivanja prije nego što prihvati promjenu.

Testovi moraju biti u skladu s metodama utvrđenima u dijelu B.2 stavci 12.

Glava 2.

SIGURNOSNI CERTIFIKAT

Kad je riječ o sigurnosnoj evaluaciji, mikročipovi koji se integriraju u vozačke dozvole evaluiraju se u skladu s kriterijima iz dijela B.2 stavke 13.

Sigurnosni certifikat izdaje se tek nakon što se provede uspješna evaluacija i utvrdi da je mikročip otporan na pokušaje krivotvorenja ili izmjene podataka.

Glava 3.

CERTIFIKAT O FUNKCIONALNOSTI

Funkcionalna evaluacija vozačkih dozvola opremljenih mikročipom provodi se laboratorijskim ispitivanjima, u skladu s kriterijima iz dijela B.2 stavke 14.

Države članice koje opremaju vozačke dozvole mikročipom osiguravaju da su ispunjene relevantne funkcionalne norme i zahtjevi iz dijela B.1.

Certifikat o funkcionalnosti izdaje se proizvođaču ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

(a) postoji valjani sigurnosni certifikat za mikročip;

(b) dokazana je usklađenost sa zahtjevima iz dijela B.2;

(c) ispitivanja funkcionalnosti uspješno su obavljena.

Relevantno tijelo države članice odgovorno je za izdavanje certifikata o funkcionalnosti. Na certifikatu o funkcionalnosti navodi se identitet tijela izdavatelja, identitet podnositelja zahtjeva, identifikacija mikročipa i detaljan popis ispitivanja i njihovih rezultata.

Glava 4.

CERTIFIKAT O HOMOLOGACIJI TIPA UNIJE

1. Obrazac certifikata

Države članice izdaju certifikat o homologaciji tipa Unije po predočenju sigurnosnog certifikata i certifikata o funkcionalnosti, kako je predviđeno u ovom Prilogu. Certifikati o homologaciji tipa Unije moraju biti u skladu s obrascem iz dijela B.4.

2. Sustav brojčanog označivanja

Sustav brojčanog označivanja za homologaciju tipa Unije čine sljedeći elementi:

(a) slovo „e”, iza kojeg slijedi broj države članice koja je odobrila homologaciju tipa Unije kako slijedi:

1 za Njemačku;

2 za Francusku;

3 za Italiju;

4 za Nizozemsku;

5 za Švedsku;

6 za Belgiju;

7 za Mađarsku;

8 za Češku;

9 za Španjolsku;

12 za Austriju;

13 za Luksemburg;

17 za Finsku;

18 za Dansku;

19 za Rumunjsku;

20 za Poljsku;

21 za Portugal;

23 za Grčku;

24 za Irsku;

25 za Hrvatsku;

26 za Sloveniju;

27 za Slovačku;

29 za Estoniju;

32 za Latviju;

34 za Bugarsku;

36 za Litvu;

49 za Cipar;

50 za Maltu;

(b) slova „DL”, kojima prethodi crtica i nakon kojih slijede dvije brojke koje označavaju redni broj dodijeljen ovom Prilogu ili najnovijoj većoj tehničkoj izmjeni ovog Priloga. Redni broj za ovaj Prilog je 00;

(c) jedinstveni identifikacijski broj homologacije tipa Unije koji je dodijelila država članica izdavateljica.

Primjer sustava brojčanog označavanja za homologaciju tipa Unije: „e50-DL00 12345”

Broj odobrenja pohranjuje se na mikročipu u DG 1 za svaku vozačku dozvolu opremljenu takvim mikročipom.

DIO B.4: **Obrazac certifikata o homologaciji tipa Unije za vozačke dozvole opremljene mikročipom**

Ime nadležnog tijela: …

Obavijest o (*):

— odobrenju ☐

— povlačenju odobrenja ☐

za vozačku dozvole Unije opremljenu mikročipom

Br. odobrenja: …

1. Marka ili žig proizvođača: …

2. Naziv modela: …

3. Ime proizvođača ili njegova predstavnika, ako je primjenljivo: …

…

4. Adresa proizvođača ili njegova predstavnika, ako je primjenljivo: …

…

5. Izvješća o laboratorijskim ispitivanjima:

5.1 Sigurnosni certifikat br.: … Datum: …

Izdavatelj: …

5.2 Certifikat o funkcionalnosti br.: … Datum: …

Izdavatelj: …

6. Datum odobrenja: …

7. Datum povlačenja odobrenja: …

8. Mjesto: …

9. Datum: …

10. Opisni dokumenti u Prilogu: …

11. Potpis: …

(*) Označiti odgovarajuće polje.

DIO C: **Specifikacije za mobilnu vozačku dozvolu**

1. U skladu s Uredbom (EU) br. 910/2014 europske lisnice za digitalni identitet ovlaštenim osobama nude barem sljedeće značajke:

   (a) dohvaćanje i pohranjivanje podataka koji su dostatni za dokazivanje prava osobe na upravljanje vozilom;

   (b) prikaz i prijenos podataka iz točke (a).

2. Mobilne vozačke dozvole i drugi relevantni sustavi moraju biti u skladu s normom ISO/IEC 18013-5 o mobilnim vozačkim dozvolama i s Uredbom (EU) br. 910/2014.

3. Za potrebe ovog Priloga imatelj mobilne vozačke dozvole izdane u skladu s ovom Direktivom smatra se ovlaštenim korisnikom samo ako je identificiran kao takav.

4. Države članice omogućuju imatelju vozačke dozvole da mu se izda mobilna vozačka dozvola u europsku lisnicu za digitalni identitet tog imatelja.

Europska lisnica za digitalni identitet koja sadržava mobilnu vozačku dozvolu omogućuje ažuriranje ili ponovno izdavanje mobilne vozačke dozvole automatski ili na zahtjev.

Europska lisnica za digitalni identitet imatelju mobilne vozačke dozvole omogućuje da sve ili neke podatke sadržane u mobilnoj vozačkoj dozvoli prikaže ili prenese trećoj strani. Nadležna tijela država članica ovlaštena su zatražiti iz europske lisnice za digitalni identitet podatke sadržane u mobilnim vozačkim dozvolama kako bi mogla utvrditi prava imatelja dotične vozačke dozvole na upravljanje vozilom (provjera).

Informacije koje se prenose izravno iz elektroničke potvrde mobilne vozačke dozvole pohranjene u europskoj lisnici za digitalni identitet omogućuju nadležnim tijelima da utvrde prava imatelja mobilne vozačke dozvole na upravljanje vozilom (provjera), uključujući sva ograničenja koja se primjenjuju u Uniji ili na državnom području države članice. Države članice ne smatraju mobilnu vozačku dozvolu valjanom ako je istekla ili je opozvana. Ako država članica odluči opozvati mobilnu vozačku dozvolu, informacije o toj odluci unosi na popis opozvanih dozvola kojim upravlja ta država članica ili ih na neki drugi način čini dostupnima drugim državama članicama u svrhu provjere, i to besplatno i na izvediv način. Ako država članica koja nije država članica izdavanja izriče zabranu vožnje, o tome odmah obavješćuje državu članicu izdavanja.

DIO D: **Podaci koje treba uključiti u vozačku dozvolu Unije**

1. Razlikovne oznake država članica koje izdaju dozvolu glase:

B: Belgija

BG: Bugarska

CZ: Češka

DK: Danska

D: Njemačka

EST: Estonija

GR: Grčka

E: Španjolska

F: Francuska

HR: Hrvatska

IRL: Irska

I: Italija

CY: Cipar

LV: Latvija

LT: Litva

L: Luksemburg

H: Mađarska

M: Malta

NL: Nizozemska

A: Austrija

PL: Poljska

P: Portugal

RO: Rumunjska

SLO: Slovenija

SK: Slovačka

FIN: Finska

S: Švedska

2. Riječi „vozačka dozvola” koje se navode na vozačkim dozvolama na jednom ili više jezika država članica glase kako slijedi:

Свидетелство за управление на МПС

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Permis de conduire

Ceadúnas Tiomána

Vozačka dozvola

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Liċenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Permis de conducere

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Ajokortti

Körkort;

3. Informacije koje se odnose na pojedinačne izdane vozačke dozvole jesu sljedeće:

Polje	Informacija
1.	prezime imatelja
2.	drugo ime / druga imena imatelja
3.	datum i mjesto rođenja
4a.	datum izdavanja vozačke dozvole
4b.	datum isteka vozačke dozvole
4c.	tijelo koje je izdalo vozačku dozvolu
4d.	(neobvezno) broj koji se razlikuje od broja u 5. polju u administrativne svrhe
5.	broj vozačke dozvole
6.	fotografija imatelja
7.	potpis imatelja
8.	(neobvezno) stalno boravište ili poštanska adresa imatelja
9.	kategorije vozila kojima imatelj ima pravo upravljati (nacionalne kategorije navode se u fontu različitom od fonta za usklađene kategorije)

4. Informacije koje se odnose na kategorije izdane vozačke dozvole jesu sljedeće:

Polje	Informacija
9.	kategorije vozila kojima imatelj ima pravo upravljati (nacionalne kategorije nacionalne kategorije navode se u fontu različitom od fonta za usklađene kategorije)
10.	datum prvog izdavanja za svaku kategoriju, osim ako nije dostupan (taj se datum mora ponoviti na novoj vozačkoj dozvoli u slučaju naknadnog nadomještanja ili zamjene); svako polje datuma treba biti napisano dvjema znamenkama i sljedećim redoslijedom: dan.mjesec.godina (DD.MM.GG)
11.	datum isteka razdoblja valjanosti za svaku kategoriju; svako polje datuma treba biti napisano dvjema znamenkama i sljedećim redoslijedom: dan.mjesec.godina (DD.MM.GG)
12.	dodatni podaci/ograničenja, u obliku koda, za dotičnu kategoriju, kako je utvrđeno u dijelu E

Ako se kôd utvrđen u dijelu E primjenjuje na sve kategorije za koje se izdaje vozačka dozvola, može se navesti u poljima 9, 10 i 11.

5. Informacije koje se odnose na upravljanje izdanom vozačkom dozvolom jesu sljedeće:

Polje	Informacija
13.	(neobvezno) informacije koje unosi država članica domaćin ključne za upravljanje vozačkom dozvolom pri provedbi točke 4. točke (a) dijela A.1
14.	(neobvezno) informacije koje unosi država članica izdavanja ključne za upravljanje vozačkom dozvolom ili povezane sa sigurnošću na cestama. Te informacije prije svega mogu uključivati svako ukidanje, oduzimanje, suspenziju ili ograničenje prava vozača na upravljanje vozilom s vlastitim pogonom, njegove vozačke dozvole ili priznavanja njezine valjanosti, koje se primjerice odnosi na određene kategorije ili na državno područje određenih država članica. Ako se informacije odnose na jedan od naslova definiranih u ovom Prilogu, mora im prethoditi broj dotičnog polja. Uz izričitu pisanu suglasnost imatelja, u ovo polje mogu se unijeti i informacije koje nisu povezane s upravljanjem vozačkom dozvolom ni sa sigurnošću na cestama. To dodavanje ni na koji način ne mijenja namjenu predmeta kao vozačke dozvole.

DIO E: **Kodovi Unije i nacionalni kodovi**

Kodovi od 01 do 99 usklađeni su kodovi Europske unije.

Glava 1.

VOZAČ (zdravstveni razlozi)

01		Korekcija i/ili zaštita vida
	01.01.	Naočale
	01.02.	Kontaktne leće
	01.05.	Pokrivalo za oko
	01.06.	Naočale ili kontaktne leće
	01.07.	Posebno optičko pomagalo
02		Slušno pomagalo / pomagalo za sporazumijevanje
03		Proteza/ortoza za udove
	03.01.	Proteza/ortoza za gornje udove
	03.02.	Proteza/ortoza za donje udove

Glava 2.

PRILAGODBE VOZILA

10		Preinačeni prijenos (mjenjač)
	10.02.	Automatski odabir prijenosnog omjera
	10.04.	Prilagođeni uređaj za upravljanje prijenosom
15		Preinačena spojka
	15.01.	Prilagođena papučica spojke
	15.02.	Spojka s ručnim upravljanjem
	15.03.	Automatska spojka
	15.04.	Mjera za sprečavanje opstrukcije ili pokretanja papučice spojke
20		Preinačeni sustavi kočenja
	20.01.	Prilagođena papučica kočnice
	20.03.	Papučica kočnice prikladna za uporabu lijevom nogom
	20.04.	Klizna papučica kočnice
	20.05.	Nagnuta papučica kočnice
	20.06.	Kočnica s ručnim upravljanjem
	20.07.	Kočenje maksimalnom silom od … N [1] (npr.: „20.07(300N)”)
	20.09.	Prilagođena pomoćna/parkirna kočnica
	20.12.	Mjera za sprečavanje opstrukcije ili pokretanja papučice kočnice
	20.13.	Kočnica s upravljanjem koljenom
	20.14.	Radnja kočionog sustava poduprta vanjskom silom
25		Preinačeni sustav ubrzavanja (gasa)
	25.01.	Prilagođena papučica gasa
	25.03.	Nagnuta papučica gasa
	25.04.	Uređaj za ručno dodavanje gasa
	25.05.	Uređaj za dodavanje gasa koljenom

	25.06.	Radnja dodavanja gasa poduprta vanjskom silom
	25.08.	Papučica gasa lijevo
	25.09.	Mjera za sprečavanje opstrukcije ili pokretanja papučice gasa
31		Prilagodbe papučica i zaštitne mjere za papučice
	31.01.	Dodatni set usporednih papučica
	31.02.	Papučice na (ili skoro na) istoj razini
	31.03.	Mjera za sprečavanje opstrukcije ili pokretanja papučice gasa i kočnice kada se papučicama ne upravlja nogom
	31.04.	Povišeni pod
32		Kombinirani sustavi radne kočnice i ubrzavanja
	32.01.	Uređaj za dodavanje gasa i radna kočnica kao kombinirani sustav kojim se upravlja jednom rukom
	32.02.	Uređaj za dodavanje gasa i radna kočnica kao kombinirani sustav kojim se upravlja vanjskom silom
33		Kombinirani sustavi ubrzavanja, radne kočnice i upravljanja volanom
	33.01.	Uređaj za dodavanje gasa, radna kočnica i upravljanje volanom kao kombinirani sustav kojim se upravlja vanjskom silom jednom rukom
	33.02.	Uređaj za dodavanje gasa, radna kočnica i upravljanje volanom kao kombinirani sustav kojim se upravlja vanjskom silom objema rukama
35		Preinačeni razmještaj komandi (prekidači za svjetla, brisači vjetrobranskog stakla, mlaznice za pranje vjetrobranskog stakla, truba, pokazivači smjera itd.)
	35.02.	Kontrolni uređaji kojima se može rukovati bez ispuštanja volana
	35.03.	Kontrolni uređaji kojima se može rukovati lijevom rukom bez ispuštanja volana
	35.04.	Kontrolni uređaji kojima se može rukovati desnom rukom bez ispuštanja volana
	35.05.	Kontrolni uređaji kojima se može rukovati bez ispuštanja volana, mehanizma za dodavanje gasa ili kočionog mehanizma
40		Preinačeno upravljanje volanom
	40.01.	Upravljanje volanom maksimalnom silom od … N [1] (npr. „40.01 (140 N)”)
	40.05.	Prilagođeni volan (veći/deblji dio volana, smanjeni promjer volana itd.)
	40.06.	Prilagođeni položaj volana
	40.09.	Nožno upravljanje volanom
	40.11.	Pomoćni uređaj uz volan

	40.14.	Alternativni prilagođeni sustav upravljanja jednom rukom
	40.15.	Alternativni prilagođeni sustav upravljanja objema rukama
42		Preinačeni uređaji za stražnji/bočni pregled
	42.01.	Prilagođeni uređaj za stražnji pregled
	42.03.	Dodatni unutarnji uređaj kojim se omogućuje bočni pregled
	42.05.	Uređaj za pregled mrtvog kuta
43		Položaj sjedenja vozača
	43.01.	Sjedalo vozača na visini kojom se omogućava uobičajeni pregled i na uobičajenoj udaljenosti od volana i papučica
	43.02.	Sjedalo vozača prilagođeno obliku tijela
	43.03.	Sjedalo vozača s bočnom potporom za dobru stabilnost
	43.04.	Sjedalo vozača s naslonima za ruke
	43.06.	Prilagodba sigurnosnog pojasa
	43.07.	Sigurnosni pojas s potporom za dobru stabilnost
44		Preinake motocikla (obvezna uporaba potkoda)
	44.01.	Kočnica s jednostrukim upravljanjem
	44.02.	Prilagođena kočnica prednjeg kotača
	44.03.	Prilagođena kočnica stražnjeg kotača
	44.04.	Prilagođeni uređaj za dodavanje gasa
	44.08.	Visina sjedala koja vozaču omogućuje da u sjedećem položaju istodobno postavi obje noge na tlo i uravnoteži motocikl za vrijeme zaustavljanja i mirovanja.
	44.09.	Maksimalna sila za uporabu kočnice prednjeg kotača … N ([1]) (npr. „44.09 (140 N)”)
	44.10.	Maksimalna sila za uporabu kočnice stražnjeg kotača … N ([1]) (npr. „44.10 (240 N)”)
	44.11.	Prilagođeni oslonac za noge
	44.12.	Prilagođena ručka
45		Motocikl samo s bočnom prikolicom
46		Samo tricikli
47		Ograničeno na vozila s više od dva kotača koje vozač ne treba uravnoteživati pri pokretanju, zaustavljanju i mirovanju

50		Ograničeno na određeno vozilo / određeni broj šasije (identifikacijska oznaka vozila (VIN))

Slova koja se upotrebljavaju u kombinaciji s kodovima od 01 do 44 radi daljnjeg specificiranja:

a lijevo

b desno

c ruka

d stopalo

e sredina

f ruka

g palac

([1]) Označava silu u njutnima koju vozač može ili mora primijeniti kako bi aktivirao sustav.

Glava 3.

KODOVI OGRANIČENE UPORABE

60		Neobvezne istovrijednosti (obvezna uporaba potkoda)
	60.01.	Imatelj vozačke dozvole kategorije B koji ima najmanje 21 godinu smije upravljati motornim triciklima snage veće od 15 kW
	60.02.	Imatelj vozačke dozvole kategorije B smije upravljati motociklima kategorije A1
	60.03.	Imatelj vozačke dozvole kategorije B1 smije upravljati samo vozilima čija najveća masa nije veća od 2 500 kg i čija je najveća brzina tehnički ograničena na 45 km/h
61		Ograničeno na putovanja danju (na primjer: sat vremena nakon izlaska sunca i sat vremena prije zalaska sunca)
62		Ograničeno na putovanja unutar radijusa od … km od mjesta stanovanja imatelja ili samo unutar grada/regije
63		Vožnja bez putnika
64		Ograničeno na putovanja brzinom od najviše… km/h
65		Upravljanje vozilom dopušteno samo uz pratnju osobe koja posjeduje vozačku dozvolu barem istovrijedne kategorije, osim ako je situacija obuhvaćena kodom 98.02.
66		Bez prikolice
67		Zabranjena vožnja autocestom
68		Zabranjen alkohol
69		Ograničeno na upravljanje vozilima s blokadom u slučaju alkoholiziranosti u skladu s EN 50436. Navođenje datuma isteka nije obvezno npr. „69” ili „69 (01.01.2016)”)

Glava 4.

PODACI ZA UPRAVNE SVRHE

70		Zamjena vozačke dozvole br. …, koju je izdala … (razlikovna oznaka EU-a, na primjer „70.0123456789.NL”, ili razlikovna oznaka UN-a ako je riječ o trećoj zemlji; na primjer „70.0123456789.NO”)
71		Duplikat vozačke dozvole br. … (razlikovna oznaka EU-a, na primjer „71.987654321.HR”, ili razlikovna oznaka UN-a ako je riječ o trećoj zemlji; na primjer „71.987654321.UK”)
72		Zamjena vozačke dozvole br. … koju je izdala … (razlikovna oznaka UN-a ako je riječ o trećoj zemlji na koju se primjenjuje provedbena odluka na temelju članka 15. stavka 7.; na primjer „72.0123456789.USA”)
73		Ograničeno na vozila kategorije B tipa motorni četverocikl (B1)
78		Ograničeno na vozila s automatskim mjenjačem
79		Ograničeno na vozila usklađena sa specifikacijama navedenima u zagradama ili specificiranima potkodom, u smislu primjene članka 21. ove Direktive
	79.01.	Ograničeno na vozila s dva kotača s bočnom prikolicom ili bez nje
	79.02.	Ograničeno na vozila kategorije AM tipa tricikl ili laki četverocikl
	79.03.	Ograničeno na tricikle
	79.04.	Ograničeno na tricikle u skupu s prikolicom čija najveća dopuštena masa nije veća od 750 kg
	79.05.	Motocikl kategorije A1 s omjerom snage i težine većim od 0,1 kW/kg
	79.06.	Vozilo kategorije BE čija je najveća dopuštena masa prikolice veća od 3 500 kg
80		Ograničeno na imatelje vozačke dozvole za vozilo kategorije A tipa motornog tricikla koji nisu navršili 24 godine
81		Ograničeno na imatelje vozačke dozvole za vozilo kategorije A tipa motocikla s dva kotača koji nisu navršili 21 godinu
95		Vozač koji ima svjedodžbu o stručnoj osposobljenosti (SSO) kojom se ispunjava obveza stručne osposobljenosti predviđena Direktivom (EU) 2022/2561 do … (npr.: „95 (01.01.2028)”)
96		Kodovi kojima se označava da postoji dopuštenje na temelju dodatnog osposobljavanja u kategoriji
	96	Vozila kategorije B u skupu s prikolicom čija je najveća dopuštena masa veća od 750 kg kad je najveća dopuštena masa takvog skupa veća od 3 500 kg, ali nije veća od 4 250 kg
	96.01.	Vozilo hitnih službi kojim se za predviđene namjene upravlja s vozačkom dozvolom kategorije B kad je najveća dopuštena masa veća od 3 500 kg, ali nije veća od 5 000 kg, što uključuje masu prikolice ako se upotrebljava kao skup vozila

	96.02.	Motorno vozilo za stanovanje kojim se upravlja s vozačkom dozvolom kategorije B kad je najveća dopuštena masa veća od 3 500 kg, ali nije veća od 4 250 kg odnosno 5 000 kg u skupu s prikolicom
	96.03.	Vozilo s pogonom na alternativna goriva u skupu s prikolicom kad je najveća dopuštena masa skupa veća od 4 250 kg, ali nije veća od 5 000 kg
97		Nije dopušteno upravljanje vozilima kategorije C1 koja su obuhvaćena područjem primjene Uredbe (EU) br. 165/2014
98		Kodovi koji se upotrebljavaju za potrebe članaka 17. i 18. (obvezna uporaba potkoda)
	98.01.	Vozač se smatra novim vozačem i podliježe uvjetima za razdoblje probnog upravljanja vozilom. Ako se dozvola zamijeni, obnovi ili nadomjesti, kôd se dopunjuje datumom završetka razdoblja probnog upravljanja vozilom koji je bio prvotno evidentiran (na primjer 98.01.13.04.2028)
	98.02.	Imatelj mora poštovati uvjete sustava vožnje uz pratnju dok ne navrši 18 godina

Kodovi od 100 nadalje nacionalni su kodovi koji vrijede samo za upravljanje vozilom na području države članice izdavanja.

PRILOG II.

MINIMALNI ZAHTJEVI ZA VOZAČKE ISPITE I ZNANJE, VJEŠTINE I PONAŠANJE ZA UPRAVLJANJE VOZILOM S VLASTITIM POGONOM

Dio I.

MINIMALNI ZAHTJEVI ZA VOZAČKE ISPITE

Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da podnositelji zahtjeva za izdavanje vozačke dozvole posjeduju znanje i vještine i pokazuju ponašanje potrebno za upravljanje vozilom s vlastitim pogonom. U tu svrhu uvedeni ispiti moraju se sastojati od:

(a) ispita znanja;

(b) nakon uspješnog polaganja ispita znanja, ispita vještina i ponašanja.

Uvjeti pod kojima se ti ispiti provode utvrđeni su u nastavku.

Glava A.

ISPIT ZNANJA

1. Oblik

Odabranim oblikom ispita dokazuje se da podnositelj zahtjeva ima potrebna znanja iz predmeta pod točkama 2., 3. i 4.

Svaki podnositelj zahtjeva za vozačku dozvolu za jednu kategoriju koji je položio ispit znanja za vozačku dozvolu za drugu kategoriju može se izuzeti od zajedničkih odredaba iz točaka 2., 3. i 4.

Države članice mogu podnositelje zahtjeva izuzeti od pitanja povezanih s osnovnim znanjem o prvoj pomoći iz točke 2. podtočke (e) ako je podnositelj zahtjeva završio certificirano praktično osposobljavanje za prvu pomoć, uključujući kardiopulmonalnu reanimaciju, bilo kada prije polaganja ispita vještina i ponašanja.

2. Sadržaj ispita znanja za sve kategorije vozila

O svakoj temi navedenoj u sljedećim točkama postavljaju se pitanja, pri čemu o sadržaju i obliku pitanja odlučuje svaka država članica:

(a) prometni propisi, osobito o prometnim znakovima, oznakama i signalizaciji, pravilima o prednosti prolaska i ograničenjima brzine;

(b) vozač:

i. važnost budnosti i odnosa prema drugim sudionicima u cestovnom prometu, uključujući korisnike mikromobilnosti;

ii. opće zapažanje, uključujući zapažanje opasnosti, prosuđivanje i odlučivanje, posebno vrijeme reagiranja, te promjene u ponašanju vozača pod utjecajem alkohola, droga ili lijekova, zbog duševnog stanja ili umora;

iii. utjecaj na rizik od odvraćanja pozornosti zbog uporabe mobilnih telefona ili drugih elektroničkih uređaja tijekom vožnje i posljedice toga za sigurnost;

(c) cesta:

i. najvažnija načela u vezi s poštovanjem sigurnosnog razmaka između vozila, putem kočenja i sposobnošću prianjanja vozila uz kolnik u različitim vremenskim uvjetima i uvjetima na cesti, uključujući posebice snježne i skliske uvjete;

ii. čimbenici rizika tijekom vožnje povezani s različitim uvjetima na cesti, uključujući zapažanje i predviđanje opasnosti, posebno s obzirom na promjene vremenskih uvjeta te doba dana ili noći;

iii. značajke različitih vrsta cesta i s tim povezani zakonski propisi;

iv. prilagodba ponašanja tijekom vožnje konfiguraciji ceste, posebno kako bi se osigurala sigurna vožnja u cestovnim tunelima, kao i vožnja uzbrdo i nizbrdo;

v. određivanje mrtvih kutova;

(d) drugi sudionici u cestovnom prometu:

i. posebni čimbenici rizika povezani s nedostatkom iskustva drugih sudionika u cestovnom prometu, posebno u odnosu na nezaštićene sudionike u cestovnom prometu koji imaju manji stupanj zaštite u prometu u usporedbi s korisnicima motornih vozila te koji su izravno izloženi silama sudara. Ta kategorija uključuje djecu, pješake, bicikliste, korisnike vozila s pogonom na dva kotača, korisnike uređaja za osobnu mobilnost i osobe s invaliditetom ili osobe smanjene pokretljivosti ili sposobnosti orijentacije;

ii. rizici povezani s kretanjem različitih vrsta vozila, interakcijom s i upravljanjem različitim vrstama vozila koja se razlikuju u pogledu svoje mase, dimenzija i vidnog polja njihovih vozača, uključujući vozilâ s naprednim sustavima za pomoć u vožnji i sustavima za automatiziranu vožnju;

iii. pravilna i pravodobna upotreba pokazivača smjera;

(e) opća pravila i propisi te druga pitanja:

i. pravila o administrativnim ispravama potrebnima za upravljanje vozilom;

ii. opća pravila o ponašanju vozača u slučaju nesreće (postavljanje upozornih predmeta i pokretanje alarma), uključujući pravila o tome kako se ponašati ako se vozilo hitnih službi približava i što učiniti na mjestu sudara, te mjere koje vozač može prema potrebi poduzeti kako bi pomogao žrtvama prometne nesreće, uključujući osnovno znanje o prvoj pomoći, posebno kardiopulmonalnoj reanimaciji;

iii. sigurnosni čimbenici koji se odnose na vozilo te na teret i osobe koje se prevoze;

iv. poznavanje sigurnosnih aspekata povezanih s vozilima s pogonom na alternativna goriva;

(f) potrebne mjere opreza pri izlasku iz vozila, uključujući provjeru da je sigurno otvoriti vrata vozila i da to neće ugroziti druge sudionike u prometu kao što su pješaci, biciklisti i korisnici mikromobilnosti;

(g) mehanički aspekti povezani sa sigurnošću na cestama; podnositelji zahtjeva moraju biti sposobni prepoznati najčešće kvarove, posebno na sustavu upravljanja, ovjesu i sustavu kočenja, gumama, svjetlima i pokazivačima smjera, reflektorima, retrovizorima, vjetrobranu i brisačima, ispušnom sustavu, sigurnosnim pojasevima i zvučno-upozornom uređaju;

(h) sigurnosna oprema vozila, posebno korištenje sigurnosnih pojaseva, naslona za glavu i sigurnosne opreme za djecu;

(i) punjenje električnih vozila;

(j) pravila i aspekti u pogledu upotrebe vozila u odnosu na okoliš, uključujući električna vozila: odgovarajuća upotreba zvučno-upozornog uređaja, umjerena potrošnja goriva ili energije, ograničenje emisija (emisije stakleničkih plinova, onečišćujuće tvari u zraku, buka i mikroplastika od trošenja guma, kočnica i ceste itd.);

(k) prednosti, ograničenja i rizici povezani s naprednim sustavima za pomoć u vožnji i sustavima za automatiziranu vožnju. Važnost razlika među njima i njihove sigurne uporabe, kao i interakcija s vozačem, obveze vozača i način na koji sustavi mogu utjecati na svjesnost i ponašanje vozača. To obuhvaća područje uporabe sustavâ, mogućnost zahtjeva za preuzimanje koje generiraju sustavi i obveze vozača koje ostaju na snazi dok su sustavi aktivni.

3. Posebne odredbe za kategorije A1, A2 i A

Obvezne provjere općeg znanja o sljedećem:

(a) korištenju zaštitne opreme, kao što su rukavice, čizme, odjeća i zaštitne kacige;

(b) vidljivosti motociklista od strane drugih sudionika u cestovnom prometu;

(c) čimbenicima rizika povezanima s različitim uvjetima na cesti utvrđenima u točki 2. podtočki (c), uz posvećivanje posebne pozornosti klizavim dijelovima, kao što su poklopci odvoda, oznake na cesti poput linija i strelica, tramvajske tračnice;

(d) mehaničkim aspektima u vezi sa sigurnošću na cestama, kako je utvrđeno u točki 2.podtočki (g), uz posvećivanje posebne pozornosti prekidaču za zaustavljanje u nuždi, razini ulja i lancu.

4. Posebne odredbe za kategorije C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E

1. Obvezne provjere općeg znanja o sljedećem:

(a) pravilima o vremenima vožnje i razdobljima odmora kako su utvrđena Uredbom (EZ) br. 561/2006; upotrebi uređaja za bilježenje podataka definiranog Uredbom (EU) br. 165/2014;

(b) pravilima o vrsti dotičnog prijevoza: roba ili putnici;

(c) ispravama o vozilu i prijevoznim ispravama potrebnima za domaći i međunarodni prijevoz robe i putnika;

(d) ponašanju u slučaju nesreće; poznavanju mjera koje je potrebno poduzeti nakon nesreće ili sličnog događaja, uključujući postupanje u hitnim situacijama, kao što su evakuacija putnika te osnovna znanja o pružanju prve pomoći;

(e) mjerama opreza tijekom skidanja i zamjene kotača;

(f) propisima o težini i dimenzijama vozila; propisima o uređajima za ograničenje brzine;

(g) namjeni i upotrebi sustavâ trajnog kočenja;

(h) ograničenjima vidnog polja zbog značajki njihovih vozila, posebno u pogledu uočavanja nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu s prednje i bočnih strana vozila;

(i) (nije obvezno) čitanju autokarte, planiranju rute, uključujući korištenje elektroničkih sustava navođenja;

(j) sigurnosnim čimbenicima u vezi s utovarom vozila: nadzor tereta (utovar i učvršćivanje), teškoće s različitim vrstama tereta (npr. tekući tereti, viseći tereti, itd.), utovar i istovar robe i upotreba opreme za utovar (samo kategorije C, CE, C1, C1E);

(k) odgovornosti vozača za prijevoz putnika; udobnosti i sigurnosti putnika, a posebno osoba s invaliditetom ili osoba smanjene pokretljivosti; prijevozu djece; potrebnim provjerama prije polaska; ispit znanja mora obuhvatiti sve vrste autobusa, kao što su autobusi za javni prijevoz i putnički autobusi te autobusi posebnih dimenzija (samo kategorije D, DE, D1, D1E);

(l) države članice mogu podnositelje zahtjeva za izdavanje vozačke dozvole za vozilo kategorije C1 ili C1E izvan područja primjene Uredbe (EU) br. 165/2014 izuzeti iz dijela testa koji se odnosi na poznavanje tema navedenih u točki 4. podtočki (1) podtočkama od (a) do (c).

2. Obvezna provjera općeg znanja o sljedećim dodatnim odredbama u vezi s kategorijama C, CE, D i DE:

(a) načelima konstrukcije i rada: motora s unutarnjim izgaranjem, tekućina (npr. motornog ulja, tekućine za hlađenje, tekućine za pranje vjetrobranskog stakla), sustava goriva, električnog sustava, sustava paljenja, sustava prijenosa (spojka, mjenjač itd.);

(b) podmazivanju i zaštiti od smrzavanja;

(c) načelima konstrukcije, montaže, pravilne upotrebe i održavanja guma;

(d) načelima vrsta, rada, glavnih dijelova, povezivanja, upotrebe i svakodnevnog održavanja opreme za ograničenje brzine kretanja i regulatora brzine te upotrebe sustava protiv blokiranja kotača pri kočenju;

(e) načelima vrsta, rada, glavnih dijelova, povezivanja, upotrebe i svakodnevnog održavanja sustava spojnica, uključujući različite mehanizme spajanja prikolice s kamionom, uzimajući u obzir vučni čep sedla za zglobna vozila (za poluprikolice) i vučnu spojnicu za prikolice s rudom (kamion), kao i standardne operativne postupke i protokole za priključivanje i otkvačivanje prikolica s kamiona pri korištenju tih mehanizama za spajanje (samo kategorije CE, DE);

(f) metodama utvrđivanja uzroka kvarova;

(g) preventivnom održavanju vozila i potrebnim tekućim popravcima;

(h) odgovornosti vozača u pogledu preuzimanja, prijevoza i dostave robe u skladu s dogovorenim uvjetima (samo kategorije C, CE).

Glava B.

ISPIT VJEŠTINA I PONAŠANJA

5. Vozilo i njegova oprema

1. Sustav prijenosa u vozilu (mjenjač)

(a) Upravljanje vozilom s ručnim mjenjačem podliježe polaganju ispita vještina i ponašanja u vozilu s ručnim mjenjačem.

„Vozilo s ručnim mjenjačem” znači vozilo koje je opremljeno papučicom spojke (ili ručicom spojke kojom se upravlja ručno za kategorije A, A2 i A1) kojom upravlja vozač pri pokretanju, zaustavljanju ili mijenjanju brzina vozila.

(b) Vozila koja ne ispunjavaju kriterije utvrđene u točki 5. podtočki (1) podtočki (a) smatraju se vozilima s automatskim mjenjačem.

Ne dovodeći u pitanje točku 5. podtočku (1) podtočku (c), ako podnositelj zahtjeva polaže ispit vještina i ponašanja u vozilu s automatskim mjenjačem, to se bilježi odgovarajućim kodom Unije utvrđenim u dijelu E Priloga I. na svakoj vozačkoj dozvoli izdanoj na temelju takvog ispita. Vozačke dozvole s tim kodom upotrebljavaju se samo za upravljanje vozilima s automatskim mjenjačem.

Kôd Unije opisan u drugom podstavku ne bilježi se na vozačkoj dozvoli kategorija A1, A2, A, B1, B ili BE, ili se naknadno uklanja s te vozačke dozvole, ako podnositelj zahtjeva ili njezin imatelj položi namjenski ispit vještina i ponašanja ili završi namjensko osposobljavanje, do čega može doći prije ili nakon ispita vještina i ponašanja položenog u vozilu s automatskim mjenjačem.

Države članice poduzimaju potrebne mjere za:

i. odobravanje i nadzor namjenskog osposobljavanja, koje može biti dio općeg osposobljavanja vozača; ili

ii. organizaciju namjenskog ispita vještina i ponašanja.

Vozila koja se upotrebljavaju za osposobljavanje ili ispit iz ove točke moraju biti opremljena ručnim mjenjačem i obuhvaćena kategorijom vozačke dozvole za koju su polaznici podnijeli zahtjev.

Osposobljavanje sadržava sve aspekte obuhvaćene točkom 6. ili 7. ovog Priloga, pri čemu se posebna pozornost posvećuje rukovanju mjenjačem vozila. Svaki polaznik obavlja praktični dio i pokazuje svoje vještine i ponašanje na javnim cestama. Osposobljavanje traje najmanje sedam sati.

Trajanje ispita vještina i ponašanja te prijeđena udaljenost moraju biti dostatni za procjenu vještina i ponašanja utvrđenih u točki 6. ili 7. ovog Priloga, pri čemu se posebna pozornost posvećuje rukovanju mjenjačem.

(c) Posebne odredbe za vozila kategorije BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 i D1E

Države članice mogu odlučiti da se u vozačkoj dozvoli za vozila kategorije BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ili D1E iz točke 5. podtočke (1) podtočke (c) ne bilježe nikakva ograničenja za vozila s automatskim mjenjačem ako podnositelj zahtjeva već ima vozačku dozvolu bez ograničenja iz točke (b) u najmanje jednoj od sljedećih kategorija: B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ili D1E te je izvršio radnje opisane u točki 8. podtočki (4) tijekom ispita vještina i ponašanja.

2. Vozila koja se upotrebljavaju na ispitima vještina i ponašanja moraju ispunjavati minimalne kriterije navedene u ovoj točki. Države članice mogu predvidjeti strože kriterije ili mogu dodati druge kriterije. Države članice mogu za vozila kategorija A1, A2 i A, koja se upotrebljavaju na ispitima vještina i ponašanja, dopustiti odstupanje od 5 cm^3 ispod zahtijevanog minimalnog obujma cilindra.

(a) kategorija A1:

motocikl kategorije A1 bez bočne prikolice sa snagom od najviše 11 kW i omjerom snage i težine koji ne prelazi 0,1 kW/kg i koji može postići brzinu od najmanje 80 km/h.

Ako motocikl pokreće motor s unutarnjim izgaranjem, obujam cilindra motora iznosi najmanje 120 cm^3.

Ako motocikl pokreće električni motor, omjer snage i težine vozila iznosi najmanje 0,08 kW/kg;

(b) kategorija A2:

motocikl bez bočne prikolice, sa snagom od najmanje 20 kW, a najviše 35 kW, i omjerom snage i težine koji ne prelazi 0,2 kW/kg.

Ako motocikl pokreće motor s unutarnjim izgaranjem, obujam cilindra motora iznosi najmanje 250 cm^3.

Ako motocikl pokreće električni motor, omjer snage i težine vozila iznosi najmanje 0,15 kW/kg;

(c) kategorija A:

motocikl bez bočne prikolice, čija je masa bez tereta veća od 180 kg, snage najmanje 50 kW. Države članice mogu prihvatiti odstupanje od 5 kg ispod zahtijevanog minimuma mase.

Ako motocikl pokreće motor s unutarnjim izgaranjem, obujam cilindra motora iznosi najmanje 600 cm^3.

Ako motocikl pokreće električni motor, omjer snage i težine vozila iznosi najmanje 0,25 kW/kg.

(d) kategorija B:

vozilo na četiri kotača kategorije B koje može postići brzinu od najmanje 100 km/h;

(e) kategorija BE:

skup sastavljen od ispitnog vozila kategorije B i prikolice najveće dopuštene mase najmanje 1 000 kilograma, koja može postići brzinu od najmanje 100 km/h i ne spada u kategoriju B; teretni dio prikolice sastoji se od zatvorenog dijela koji je širok i visok najmanje onoliko koliko i motorno vozilo; zatvoreni dio može biti i nešto uži od motornog vozila ako je pogled vozača unazad moguć samo korištenjem vanjskih retrovizora motornog vozila; stvarna ukupna masa prikolice iznosi najmanje 800 kg;

(f) kategorija B1:

četverocikl koji može postići brzinu od najmanje 60 km/h; ili, ako se vozačkom dozvolom dopušta upravljanje vozilima iz članka 9. stavka 4. prvog podstavka točke (c), vozilo koje se upotrebljava na ispitima vještina i ponašanja mora ispunjavati uvjete navedene u toj točki;

(g) kategorija C:

vozilo kategorije C, najveće dopuštene mase najmanje 12 000 kg, duljine najmanje 8 m, širine najmanje 2,40 m, koje može postići brzinu od najmanje 80 km/h; opremljeno sustavom protiv blokiranja kotača i uređajem za bilježenje podataka kako je definiran Uredbom (EU) br. 165/2014; teretni dio sastoji se od zatvorenog dijela koji je širok i visok najmanje onoliko koliko i vozačev prostor; stvarna ukupna masa vozila iznosi najmanje 10 000 kg;

(h) kategorija CE:

ili zglobno vozilo ili skup ispitnog vozila kategorije C i prikolice duljine najmanje 7,5 m; najveća dopuštena masa i zglobnog vozila i skupa iznosi najmanje 20 000 kg, duljina najmanje 14 m, a širina najmanje 2,4 m; mogu postići brzinu od najmanje 80 km/h; opremljeni su sustavom protiv blokiranja kotača i uređajem za bilježenje podataka kako je definiran Uredbom (EU) br. 165/2014; teretni dio sastoji se od zatvorenog dijela koji je širok i visok najmanje onoliko koliko i vozačev prostor; stvarna ukupna masa i zglobnog vozila i skupa iznosi najmanje 15 000 kg; preporučuje se, kao dobra praksa, da vozilo bude opremljeno sedlom i mjenjačem s najmanje osam brzina za vožnju naprijed;

(i) kategorija C1:

vozilo kategorije C1, najveće dopuštene mase najmanje 4 000 kg, duljine najmanje 5 m, koje može postići brzinu od najmanje 80 km/h; opremljeno sustavom protiv blokiranja kotača i uređajem za bilježenje podataka kako je definiran Uredbom (EU) br. 165/2014; teretni dio sastoji se od zatvorenog dijela koji je širok i visok najmanje onoliko koliko i vozačev prostor; ako se ne ispituje sposobnost podnositelja zahtjeva da upotrebljava uređaj za bilježenje podataka, vozilo ne mora biti opremljeno tim uređajem;

(j) kategorija C1E:

skup sastavljen od ispitnog vozila kategorije C1 i prikolice najveće dopuštene mase najmanje 1 250 kg; taj skup dugačak je najmanje 8 m i može postići brzinu od najmanje 80 km/h; teretni dio prikolice sastoji se od zatvorenog dijela koji je širok i visok najmanje onoliko koliko i vozačev prostor; zatvoreni dio može biti i nešto uži od vozačeva prostora ako je pogled vozača unazad moguć samo korištenjem vanjskih retrovizora motornog vozila; stvarna ukupna masa prikolice iznosi najmanje 800 kg;

(k) kategorija D:

vozilo kategorije D, duljine najmanje 10 m, širine najmanje 2,40 m, koje može postići brzinu od najmanje 80 km/h; opremljeno sustavom protiv blokiranja kotača i uređajem za bilježenje podataka kako je definiran Uredbom (EU) br. 165/2014;

(l) kategorija DE:

skup sastavljen od ispitnog vozila kategorije D i prikolice najveće dopuštene mase najmanje 1 250 kg, širine najmanje 2,40 m, koja može postići brzinu od najmanje 80 km/h; teretni dio prikolice sastoji se od zatvorenog dijela koji je najmanje 2 m širok i 2 m visok; stvarna ukupna masa prikolice iznosi najmanje 800 kg;

(m) kategorija D1:

vozilo kategorije D1, najveće dopuštene mase najmanje 4 000 kg, duljine najmanje 5 m, koje može postići brzinu od najmanje 80 km/h; opremljeno sustavom protiv blokiranja kotača i uređajem za bilježenje podataka kako je definiran Uredbom (EU) br. 165/2014;

(n) kategorija D1E:

skup sastavljen od ispitnog vozila kategorije D1 i prikolice najveće dopuštene mase najmanje 1 250 kilograma, koja može postići brzinu od najmanje 80 km/h; teretni dio prikolice sastoji se od zatvorenog dijela koji je najmanje 2 m širok i 2 m visok; stvarna ukupna masa prikolice iznosi najmanje 800 kg.

6. Vještine i ponašanja koji se provjeravaju za kategorije A1, A2 i A

1. Priprema i tehnička provjera vozila u pogledu sigurnosti na cestama

Podnositelji zahtjeva dokazuju da su sposobni pripremiti se za sigurno upravljanje vozilom ispunjavanjem sljedećih zahtjeva:

(a) pravilno namještanje zaštitne opreme, kao što su rukavice, čizme, odjeća i zaštitna kaciga;

(b) nasumične provjere stanja guma, kočnica, upravljača, prekidača za zaustavljanje u nuždi, prema potrebi, lanca, razine ulja, svjetala, reflektora, pokazivača smjera i zvučno-upozornog uređaja.

2. Ispitivanje posebnih radnji u pogledu sigurnosti na cestama:

(a) postavljanje motocikla na oslonac, skidanje motocikla s oslonca i njegovo pomicanje bez pomoći motora, hodanjem uz vozilo;

(b) parkiranje motocikla na njegov oslonac;

(c) izvođenje najmanje dviju radnji pri maloj brzini, uključujući slalom vožnju; to omogućuje ocjenu sposobnosti rada s gasom i kočnicom, održavanja ravnoteže, smjera gledanja i pravilnog položaja tijela na motociklu, kao i pravilnog položaja nogu na osloncima za noge. Ako se ispit provodi na motociklu s ručnim mjenjačem, sposobnost rada s njime provjerava se u kombinaciji s rukovanjem spojkom;

(d) izvođenje najmanje dviju radnji pri većoj brzini, od kojih se jedna izvodi pri brzini od najmanje 30 km/h, a druga uključuje izbjegavanje zapreke pri brzini od najmanje 50 km/h; to omogućuje ocjenu položaja tijela na motociklu, smjera gledanja, održavanja ravnoteže i tehnike upravljanja. Ako se ispit provodi na motociklu s ručnim mjenjačem, jedna se radnja mora izvesti u drugoj ili trećoj brzini; to omogućuje procjenu stručnosti u tehnici mijenjanja brzina;

(e) kočenje: izvode se barem dvije radnje kočenja, uključujući kočenje u nuždi pri brzini od najmanje 50 km/h; to omogućuje ocjenu sposobnosti rada s prednjom i stražnjom kočnicom, smjera gledanja i položaja tijela na motociklu;

(f) polukružno okretanje, ako je moguće.

3. Ponašanje u prometu

Sve sljedeće radnje, u uobičajenim uvjetima u prometu, podnositelji zahtjeva izvršavaju posve sigurno, poduzimajući potrebne mjere opreza:

(a) odlazak s mjesta parkiranja, nastavak vožnje nakon zaustavljanja u prometu; izlazak s kolnog ulaza;

(b) vožnja na ravnim cestama; mimoilaženje s vozilima iz suprotnog smjera, uključujući u ograničenom prostoru;

(c) vožnja zavojima;

(d) raskrižja: prilaženje raskrižjima i čvorištima te njihov prijelaz;

(e) mijenjanje smjera, uključujući odgovarajuću upotrebu pokazivača smjera; skretanje ulijevo i udesno; prestrojavanje u drugu prometnu traku;

(f) približavanje autocesti ili sličnim cestama, ako postoje, te izlazak s njih: uključivanje u promet iz trake za ubrzavanje; napuštanje autoceste prometnom trakom za usporavanje;

(g) pretjecanje/obilaženje: pretjecanje drugih sudionika u cestovnom prometu, uključujući nezaštićene sudionike u cestovnom prometu, ako je to moguće; obilaženje zapreka, npr. parkiranih vozila; pretjecanje od strane drugih vozila i predviđanje mrtvih kutova drugih vozila, prema potrebi;

(h) posebne značajke ceste, ako postoje: kružni tokovi; prijelazi preko željezničkih pruga u istoj razini, tramvajske/autobusne postaje, biciklističke staze, pješački prijelazi, obraćanje dužne pozornosti; vožnja uzbrdo/nizbrdo po dugačkim padinama; tuneli;

(i) reagiranje na opasne situacije i njihovo predviđanje; odstupajući od obveze obavljanja radnji u uobičajenim uvjetima u prometu, one se provode samo ako slučajno dođe do opasne situacije; alternativno, za testiranje tih vještina mogu se upotrebljavati simulatori;

(j) poduzimanje potrebnih mjera opreza pri izlasku iz vozila.

7. Vještine i ponašanja koji se provjeravaju za kategorije B, B1 i BE

1. Priprema i tehnička provjera vozila u pogledu sigurnosti na cestama

Podnositelji zahtjeva dokazuju da su sposobni pripremiti se za sigurnu vožnju ispunjavanjem sljedećih zahtjeva:

(a) podešavanje sjedala prema potrebi kako bi se postigao pravilan sjedeći položaj;

(b) podešavanje retrovizora, sigurnosnih pojaseva i naslona za glavu, ako postoje;

(c) provjera jesu li vrata zatvorena;

(d) nasumične provjere stanja guma, upravljača, kočnica, tekućina (npr. motorno ulje, rashladna tekućina, tekućina za pranje vjetrobranskog stakla), svjetala, reflektora, pokazivača smjera i zvučno-upozornog uređaja;

(e) provjere sigurnosnih čimbenika u vezi s utovarom tereta u vozilo: karoserija, oplate, vrata za utovar tereta, zaključavanje kabine, način utovara, osiguranje tereta (samo kategorija BE);

(f) provjera mehanizma spojnica, kočnih i elektroničkih spojeva (samo kategorija BE).

2. Kategorije B i B1: ispitivanje posebnih radnji u pogledu sigurnosti na cestama

Ispituju se sljedeće odabrane radnje (najmanje dvije radnje za četiri točke, uključujući jednu u vožnji unatrag):

(a) vožnja unatrag po ravnom pravcu ili vožnja unatrag ulijevo ili udesno iza ugla bez izlaska iz ispravne prometne trake;

(b) polukružno okretanje vozila korištenjem brzina za kretanje naprijed i unatrag;

(c) parkiranje vozila i napuštanje parkirnog prostora (paralelno, ukoso ili pod pravim kutom, vožnjom naprijed ili unatrag na ravnom, uzbrdici ili nizbrdici);

(d) precizno kočenje do zaustavljanja; međutim, zaustavljanje u nuždi nije obvezno.

3. Kategorija BE: ispitivanje posebnih radnji u pogledu sigurnosti na cestama:

(a) spajanje i odvajanje ili odvajanje i ponovno spajanje prikolice i motornog vozila; radnja mora uključivati vučno vozilo koje je parkirano uz prikolicu, tj. ne u nizu;

(b) vožnja unatrag duž zavoja o čijem obliku odlučuju države članice;

(c) sigurno parkiranje radi utovara/istovara.

4. Ponašanje u prometu

Sve sljedeće radnje, u uobičajenim uvjetima u prometu, podnositelji zahtjeva izvršavaju posve sigurno, poduzimajući potrebne mjere opreza:

(a) napuštanje mjesta parkiranja, nastavak vožnje nakon zaustavljanja u prometu; izlazak s kolnog ulaza;

(b) vožnja na ravnim cestama; mimoilaženje s vozilima iz suprotnog smjera, uključujući u ograničenom prostoru;

(c) vožnja zavojima;

(d) raskrižja: prilaženje raskrižjima i čvorištima te njihov prijelaz;

(e) mijenjanje smjera uz odgovarajuću upotrebu pokazivača smjera: skretanje ulijevo i udesno; prestrojavanje u drugu prometnu traku;

(f) približavanje autocesti ili sličnim cestama te izlazak s njih, ako postoje: uključivanje u promet iz trake za ubrzavanje; napuštanje autoceste prometnom trakom za usporavanje;

(g) pretjecanje i obilaženje: pretjecanje drugih sudionika u cestovnom prometu, uključujući nezaštićene sudionike u cestovnom prometu, predviđanje mrtvih kutova, ako je to moguće; obilaženje zapreka, npr. parkiranih vozila; pretjecanje od strane drugih vozila, prema potrebi;

(h) neovisna vožnja slijedeći prometne znakove, ako je moguće;

(i) posebne značajke ceste, ako postoje: kružni tokovi; prijelazi preko željezničkih pruga u istoj razini, tramvajske/autobusne postaje, biciklističke staze, pješački prijelazi, obraćanje dužne pozornosti; vožnja uzbrdo i nizbrdo po dugačkim padinama; tuneli;

(j) ulazak u vozilo i izlazak iz njega, uključujući provjeru da je sigurno otvoriti vrata vozila i da to neće ugroziti druge sudionike u prometu kao što su pješaci, biciklisti i korisnici mikromobilnosti, s posebnim naglaskom na otvaranje vrata rukom koja je od njih udaljenija;

(k) reagiranje na opasne situacije i njihovo predviđanje; odstupajući od obveze obavljanja radnji u uobičajenim uvjetima u prometu, one se provode samo ako slučajno dođe do opasne situacije; alternativno, za testiranje tih vještina mogu se upotrebljavati simulatori.

8. Vještine i ponašanja koji se provjeravaju za kategorije C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 i D1E

1. Priprema i tehnička provjera vozila u pogledu sigurnosti na cestama

Podnositelji zahtjeva dokazuju da su sposobni pripremiti se za sigurnu vožnju ispunjavanjem sljedećih zahtjeva:

(a) podešavanje sjedala prema potrebi kako bi se postigao pravilan sjedeći položaj;

(b) podešavanje retrovizora, sigurnosnih pojaseva i naslona za glavu, ako postoje;

(c) nasumična provjera stanja guma, upravljača, kočnica, svjetala, reflektora, pokazivača smjera i zvučno-upozornog uređaja;

(d) provjera sustava servokočenja i servoupravljanja; provjera stanja kotača, matica kotača, blatobrana, vjetrobranskog stakla, prozora i brisača, tekućina (npr. motorno ulje, rashladna tekućina, tekućina za pranje vjetrobranskog stakla); provjera i korištenje ploče s instrumentima, uključujući uređaj za bilježenje podataka kako je definiran Uredbom (EU) br. 165/2014. Ovaj se zadnji zahtjev ne primjenjuje na podnositelje zahtjeva za izdavanje vozačke dozvole za vozila kategorije C1 ili C1E koja nisu u području primjene ove Uredbe;

(e) provjera zračnog pritiska, spremnika za zrak i ovjesa;

(f) provjera sigurnosnih čimbenika u vezi s utovarom tereta u vozilo: karoserija, oplate, vrata za utovar tereta, mehanizam utovara, ako postoji, zaključavanje kabine, ako postoji, način utovara, osiguravanje tereta (samo kategorije C, CE, C1, C1E);

(g) provjera mehanizma spojnica te kočnih i elektroničkih spojeva (samo kategorije CE, C1E, DE, D1E);

(h) sposobnost poduzimanja posebnih mjera za sigurnost vozila; pregled karoserije, servisnih vrata, izlaza u nuždi, opreme za prvu pomoć, aparata za gašenje požara i druge sigurnosne opreme (samo kategorije D, DE, D1, D1E);

(i) (nije obvezno) čitanje autokarte, planiranje rute, uključujući korištenje elektroničkih sustava navođenja.

2. Upravljanje vučnim vozilom bez prikolice (samo C1E, CE, D1E i DE)

Ako vozač već nema pravo upravljati vozilima kategorija C1, C, D1 i D, mora se osigurati sposobnost upravljanja vučnim vozilom prije vožnje u prometu s povezanom prikolicom.

3. Ispitivanje posebnih radnji u pogledu sigurnosti na cestama:

(a) spajanje i odvajanje ili odvajanje i ponovno spajanje prikolice i motornog vozila; radnja mora uključivati vučno vozilo koje je parkirano uz prikolicu, tj. ne u nizu (samo kategorije CE, C1E, DE, D1E);

(b) vožnja unatrag duž zavoja o čijem obliku odlučuju države članice;

(c) polukružno okretanje, ako je moguće;

(d) sigurno parkiranje radi utovara/istovara na utovarnoj rampi/platformi ili sličnoj strukturi (samo kategorije C, CE, C1, C1E);

(e) parkiranje kako bi se putnici mogli sigurno ukrcati u autobus ili iskrcati iz njega (samo kategorije D, DE, D1, D1E).

4. Ponašanje u prometu

Sljedeće radnje, u uobičajenim uvjetima u prometu, podnositelji zahtjeva izvršavaju posve sigurno, poduzimajući potrebne mjere opreza:

(a) napuštanje mjesta parkiranja, nastavak vožnje nakon zaustavljanja u prometu; izlazak s kolnog ulaza;

(b) vožnja na ravnim cestama; mimoilaženje s vozilima iz suprotnog smjera, uključujući vožnju u ograničenom prostoru;

(c) vožnja zavojima;

(d) raskrižja: prilaženje raskrižjima i čvorištima te njihov prijelaz;

(e) promjena smjera vožnje: skretanje ulijevo i udesno; prestrojavanje u drugu prometnu traku;

(f) približavanje autocesti ili sličnim cestama, ako postoje, te izlazak s njih: uključivanje u promet iz trake za ubrzavanje; napuštanje autoceste prometnom trakom za usporavanje;

(g) pretjecanje/obilaženje: pretjecanje drugih sudionika u cestovnom prometu, uključujući nezaštićene sudionike u cestovnom prometu, predviđanje mrtvih kutova (ako je to moguće); vožnja uz prepreke, na primjer parkirana vozila; pretjecanje od strane drugih vozila (prema potrebi);

(h) posebne značajke ceste, ako postoje: kružni tokovi; prijelazi preko željezničkih pruga u istoj razini, tramvajske/autobusne postaje, biciklističke staze, pješački prijelazi, obraćanje dužne pozornosti; vožnja uzbrdo i nizbrdo po dugačkim padinama; tuneli;

(i) reagiranje na opasne situacije i njihovo predviđanje; odstupajući od obveze obavljanja radnji u uobičajenim uvjetima u prometu, one se provode samo ako slučajno dođe do opasne situacije; alternativno, za testiranje tih vještina mogu se upotrebljavati simulatori;

(j) ulazak u vozilo i izlazak iz njega, uključujući provjeru da je sigurno otvoriti vrata vozila i da to neće predstavljati opasnost za druge sudionike u prometu kao što su pješaci, biciklisti i korisnici mikromobilnosti.

5. Sigurna i energetski učinkovita vožnja:

vožnja na način koji osigurava sigurnost te smanjuje potrošnju goriva ili energije i emisije tijekom ubrzavanja, usporavanja, vožnje uzbrdo i nizbrdo (eko-vožnja).

9. Ocjenjivanje ispita vještina i ponašanja

1. Ocjena svake od situacija u vožnji utvrđenih u točkama 6., 7. i 8. odražava stupanj spretnosti kojom podnositelj zahtjeva upravlja vozilom te pokazanu sposobnost tog podnositelja zahtjeva za potpuno sigurnu vožnju u prometu. Tijekom čitavog ispita ovlašteni ispitivač mora se osjećati sigurno. Pogreške u vožnji ili opasno ponašanje koje neposredno ugrožava sigurnost ispitnog vozila, njegovih putnika ili drugih sudionika u cestovnom prometu kažnjavaju se neprolaskom na ispitu bez obzira na to jesu li ovlašteni ispitivač ili osoba u pratnji intervenirali. Ipak, ovlašteni ispitivač ima pravo odlučiti treba li ispit vještina i ponašanja održati do kraja.

Ovlašteni ispitivači osposobljeni su za ispravno ocjenjivanje sposobnosti podnositelja zahtjeva za sigurno upravljanje vozilom. Rad ovlaštenih ispitivača prati i nadzire tijelo koje ovlasti država članica i koje ispunjava uvjete utvrđene u Prilogu IV. točki 4. podtočki (1) podtočki (e) kako bi se osiguralo ispravno i dosljedno ocjenjivanje pogrešaka u skladu sa standardima utvrđenima u ovom Prilogu.

2. Tijekom ocjenjivanja ovlašteni ispitivači posvećuju posebnu pozornost činjenici vozi li podnositelj zahtjeva defenzivno i obzirno. Ta ocjena odražava cjelokupni stil vožnje, a ovlašteni ispitivač uzima to u obzir u cjelokupnoj ocjeni vožnje podnositelja zahtjeva. To uključuje prilagođenu i odlučnu (tj. sigurnu) vožnju uz istodobno vođenje računa o uvjetima na cesti i vremenskim uvjetima, drugom prometu i interesima drugih sudionika u cestovnom prometu, osobito nezaštićenih sudionika u prometu, te sposobnosti predviđanja podnositelja zahtjeva.

3. Ovlašteni ispitivač vožnje nadalje ocjenjuje:

(a) ima li podnositelj zahtjeva kontrolu nad vozilom; uzimajući u obzir: ispravnu upotrebu sigurnosnih pojaseva, sustava za pomoć u vožnji i sustava za automatiziranu vožnju, retrovizora, naslona za glavu; sjedala; ispravnu upotrebu svjetala i druge opreme; ispravnu upotrebu, prema potrebi, spojke, mjenjača, papučice za gas, sustava kočenja (uključujući treći sustav kočenja, ako postoji), ispravno upravljanje; kontrolu nad vozilom u različitim uvjetima, pri različitim brzinama; stabilnost na cesti; težinu i dimenzije te karakteristike vozila; težinu i vrstu tereta (samo kategorije BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E); udobnost putnika (samo kategorije D, DE, D1, D1E) (bez naglog ubrzavanja, uravnotežena vožnja uz izbjegavanje naglog kočenja);

(b) vozi li podnositelj zahtjeva ekonomično te sigurno i energetski učinkovito, uzimajući pritom u obzir broj okretaja u minuti, mijenjanje brzina, kočenje i ubrzavanje (samo kategorije B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E);

(c) poštuje li pravila opažanja: panoramsko opažanje; ispravno korištenje zrcala; opažanje na daljinu, na srednju i bližu razdaljinu;

(d) poštuje li pravo prednosti prolaska i propušta vozila; prednost na raskrižjima, sjecištima i čvorištima; propuštanje u drugim okolnostima (npr. pri mijenjanju smjera, mijenjanju prometnih traka, tijekom posebnih radnji);

(e) zauzima li ispravan položaj na cesti, u prometnim trakama, na kružnim tokovima, zavojima, ovisno o vrsti i karakteristikama vozila; prethodno pozicioniranje;

(f) održava li razmak: održavanje odgovarajućeg razmaka ispred i sa strane vozila; održavanje odgovarajućeg razmaka u odnosu na druge sudionike u cestovnom prometu, posebno nezaštićene sudionike u cestovnom prometu;

(g) poštuje li ograničenja brzine i preporuke povezane s brzinom: ne prekoračuje najveću dopuštenu brzinu; prilagođava brzinu vremenskim uvjetima i uvjetima na cesti te, prema potrebi, nacionalnim ograničenjima brzine; vozi brzinom koja omogućuje zaustavljanje unutar vidljive i slobodne udaljenosti; prilagođava brzinu općoj brzini iste vrste sudionika u cestovnom prometu;

(h) poštuje li semafore, prometne znakove i druge oznake: poštovanje semafora; poštovanje uputa osoba ovlaštenih za upravljanje prometom; poštovanje prometnih znakova (zabrana ili zapovijedi); na odgovarajući način poštuje cestovne oznake;

(i) poštuje li signalizaciju: prema potrebi, pravilno i pravodobno daje signal; pravilno pokazuje smjer; odgovarajuće reagira na sve signale drugih sudionika u cestovnom prometu;

(j) ima li kontrolu pri kočenju i zaustavljanju: pravodobno smanjuje brzinu, koči ili se zaustavlja ovisno o okolnostima; predviđanje; kako koristi različite sustave kočenja (samo za kategorije C, CE, D, DE); kako koristi druge sustave za smanjenje brzine osim kočnica (samo za kategorije C, CE, D, DE).

10. Trajanje ispita

Trajanje ispita i prijeđena udaljenost moraju biti dostatni za ocjenjivanje vještina i ponašanja utvrđenih u glavi B ovog Priloga. Vožnja na cesti ni u kojem slučaju ne traje kraće od 25 minuta za kategorije A, A1, A2, B, B1 i BE odnosno 45 minuta za druge kategorije. To vrijeme ne uključuje vrijeme za prijam podnositelja zahtjeva, pripremu vozila, tehničku provjeru vozila u pogledu sigurnosti na cestama, izvođenje posebnih radnji, osiguranje osposobljenosti u skladu s točkom 8. stavkom 2. i objavu rezultata praktičnog ispita.

11. Mjesto održavanja ispita

Dio ispita u kojem se ocjenjuju posebne radnje može se održati na posebnom ispitnom poligonu. Dio ispita u kojem se ocjenjuje ponašanje u prometu održava se, ako je to moguće, na cestama izvan naselja, na brzim cestama ili autocestama (ili sličnim cestama), kao i na svim vrstama gradskih cesta (naseljena područja, područja s ograničenjem brzine na 30 km/h i 50 km/h, gradske brze ceste), koje predstavljaju različite vrste poteškoća s kojima se vozači obično susreću. Poželjno je i da se ispiti održavaju u različitim uvjetima gustoće prometa. Vrijeme provedeno na cesti optimalno se iskorištava kako bi se podnositelj zahtjeva ocijenio u svim različitim područjima prometa u kojima se može naći, uz poseban naglasak na prijelazima iz jednog u drugo područje.

Dio II.

ZNANJA, VJEŠTINE I PONAŠANJA ZA UPRAVLJANJE VOZILOM S VLASTITIM POGONOM

Vozači svih vozila s vlastitim pogonom moraju u svakom trenutku imati znanje i vještine te se ponašati kako je opisano u Dijelu I. točkama od 1. do 9. kako bi bili sposobni:

(a) prepoznati i predvidjeti opasnosti u prometu te procijeniti njihovu ozbiljnost;

(b) dovoljno dobro upravljati vozilom kako ne bi uzrokovali opasne situacije te kako bi na odgovarajući način reagirali ako do takvih situacija dođe;

(c) poštovati prometne propise, posebno one namijenjene sprečavanju prometnih nesreća i održavanju prometnog protoka;

(d) prepoznati sve važnije tehničke kvarove na svojim vozilima, posebno one koji ugrožavaju sigurnost, te ih na odgovarajući način otkloniti;

(e) voditi računa o svim čimbenicima koji utječu na ponašanje tijekom vožnje (primjerice alkohol, umor, slabovidnost, upotreba elektroničkih uređaja i dr.) kako bi zadržali prisebnost potrebnu za sigurnu vožnju;

(f) primjerenim poštovanjem drugih pomoći osigurati sigurnost svih sudionika u cestovnom prometu, a posebno onih nezaštićenih;

(g) dovoljno poznavati čimbenike rizika povezane sa s biciklistima, pješacima i korisnicima mikromobilnosti;

(h) imati dostatno znanje o sigurnosti povezanoj s upotrebom vozila na alternativna goriva;

(i) imati dostatno znanje o upotrebi naprednih sustava za pomoć u vožnji i drugih automatiziranih sustava.

Države članice mogu provoditi odgovarajuće mjere kako bi osigurale da vozači koji više ne posjeduje znanja i vještine i koji se ne znaju ponašati kako je opisano u Dijelu I. točkama od 1. do 9. mogu obnoviti ta znanja i vještine te se nastaviti ponašati onako kako je to potrebno za upravljanje vozilom s vlastitim pogonom.

PRILOG III.

MINIMALNI STANDARDI SPOSOBNOSTI POTREBNE ZA UPRAVLJANJE VOZILOM S VLASTITIM POGONOM

DEFINICIJE

1. U svrhu ovog Priloga vozači su razvrstani u dvije skupine:

1. skupina: vozači vozila kategorija A, A1, A2, AM, B, B1 i BE;

2. skupina: vozači vozila kategorija C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 i D1E.

Nacionalnim pravom može se predvidjeti da se određeni zahtjevi utvrđeni u ovom Prilogu koje se odnose na vozače 2. skupine primjenjuju i na vozače vozila kategorije B koji koriste svoju vozačku dozvolu u službene svrhe (taksiji, vozila hitne pomoći itd.).

2. Podnositelji zahtjeva za izdavanje prve vozačke dozvole ili za obnavljanje vozačke dozvole razvrstavaju se u skupinu u koju će spadati ako im se vozačka dozvola koju su zatražili izda ili obnovi.

Glava 1.

VID

3. Svi podnositelji zahtjeva za vozačku dozvolu prolaze primjerenu procjenu kako bi se osiguralo da imaju odgovarajuću oštrinu vida za upravljanje vozilima s vlastitim pogonom i kako bi se utvrdilo je li potreban daljnji pregled vidnog polja. Ako postoji razlog za sumnju u vid podnositelja zahtjeva, trebao bi obaviti pregled pri nadležnom stručnjaku ovlaštenom u skladu nacionalnim pravom. Tijekom tog pregleda posebna pozornost posvećuje se sljedećem: oštrini vida, vidnom polju, vidu pri slabijoj svjetlosti, osjetljivosti na bliještanje i kontrast, diplopiji i drugim vidnim funkcijama koje mogu ugroziti sigurno upravljanje vozilom.

Za vozače 1. skupine izdavanje dozvole može se razmatrati u „iznimnim pojedinačnim slučajevima” ako se ne može ispuniti standard vidnog polja ili standard oštrine vida, ali postoje razlozi za uvjerenje da izdavanje vozačke dozvole podnositelju zahtjeva ne bi ugrozilo sigurnost na cestama; u tim slučajevima nadležni stručnjak ovlašten u skladu s nacionalnim pravom pregledava vozača kako bi se dokazalo da nema drugog nedostatka vidne funkcije, uključujući osjetljivost na bliještanje i kontrast te vid u sumrak. Vozač ili podnositelj zahtjeva također bi trebao pristupiti pozitivnom praktičnom ispitu koji provodi nadležno tijelo.

1. skupina:

1. podnositelji zahtjeva za vozačku dozvolu ili za obnavljanje takve vozačke dozvole imaju binokularnu oštrinu vida, prema potrebi s korektivnim lećama, od najmanje 0,5 pri istodobnom gledanju oba oka.

Nadalje, vodoravno vidno polje iznosi najmanje 120 stupnjeva, proširenje je najmanje 50 stupnjeva lijevo i desno te 20 stupnjeva gore i dolje. U radijusu središnjih 20 stupnjeva nema biti poremećaja.

Kad se otkrije ili potvrdi progresivna bolest oka, vozačke dozvole se mogu izdati ili obnoviti pod uvjetom da nadležni stručnjak ovlašten u skladu s nacionalnim pravom vrši redovit pregled podnositelja zahtjeva.

2. Podnositelji zahtjeva za vozačku dozvolu ili obnavljanje vozačke dozvole, koji imaju potpuni funkcionalni gubitak vida na jednom oku ili koji koriste samo jedno oko (npr. u slučaju diplopije) moraju imati oštrinu vida od najmanje 0,5, prema potrebi s korektivnim lećama. Nadležni stručnjak ovlašten u skladu s nacionalnim pravom potvrđuje da to stanje monokularnog vida postoji dovoljno dugo da omogući prilagodbu i da vidno polje na tom oku udovoljava zahtjevu propisanom u točki 3. podtočki (1).

3. Nakon svakog nedavnog razvoja diplopije ili nakon gubitka vida na jedno oko, mora proći odgovarajuće razdoblje prilagodbe, npr. šest mjeseci, tijekom kojeg upravljanje vozilom nije dozvoljeno. Nakon tog razdoblja, upravljanje vozilom dopušteno je samo nakon što stručnjaci za vid i upravljanje vozilom izdaju pozitivno mišljenje te može podlijegati određenim zahtjevima ili ograničenjima.

2. skupina:

4. podnositelji zahtjeva za vozačku dozvolu ili obnavljanje vozačke dozvole imaju oštrinu vida, prema potrebi s korektivnim lećama, najmanje 0,8 na boljem oku i najmanje 0,1 na slabijem oku. Ako se za postizanje vrijednosti 0,8 i 0,1 koriste korektivne leće, minimalna oštrina vida (0,8 i 0,1) postiže se korekcijom s pomoću naočala s jačinom koja ne prelazi dioptriju plus osam ili s pomoću kontaktnih leća. Korekcija se mora dobro podnositi.

Nadalje, vodoravno vidno polje pri gledanju oba oka iznosi najmanje 160 stupnjeva, proširenja su najmanje 70 stupnjeva lijevo i desno i 30 stupnjeva gore i dolje. U radijusu središnjih 30 stupnjeva nema poremećaja.

Vozačke dozvole ne izdaju se niti obnavljaju podnositeljima ili vozačima sa smanjenom osjetljivošću na kontraste ili diplopijom.

Nakon znatnoga gubitka vida na jednom oku, postoji odgovarajuće razdoblje prilagodbe, npr. šest mjeseci, tijekom kojeg osobi nije dozvoljeno upravljanje vozilom. Nakon tog razdoblja, upravljanje vozilom dopušteno je samo nakon što stručnjaci za vid i upravljanje vozilom izdaju pozitivno mišljenje te može podlijegati određenim zahtjevima ili ograničenjima.

Glava 2.

SLUH

4. Podnositeljima zahtjeva ili vozačima 2. skupine s oštećenjem sluha vozačka dozvola izdaje se ili obnavlja podložno mišljenju nadležnog zdravstvenog tijela na temelju zdravstvenog pregleda kojim se posebno uzima u obzir prostor za kompenzaciju.

Glava 3.

OSOBE S TJELESNIM INVALIDITETOM

5. Podnositeljima zahtjeva ili vozačima s bolestima ili oštećenjima lokomotornog sustava zbog kojih je upravljanje vozilom s vlastitim pogonom opasno ne izdaje se ni obnavlja vozačka dozvola.

1. skupina:

1. Podnositeljima zahtjeva ili vozačima s tjelesnim invaliditetom može se izdati vozačka dozvola s određenim ograničenjima nakon što nadležno zdravstveno tijelo da mišljenje. To se mišljenje temelji na liječničkoj procjeni dotične bolesti ili oštećenja te, prema potrebi, na praktičnom ispitu. U njemu se naznačuje i koju vrstu preinake je potrebno učiniti na vozilu te treba li vozač koristiti ortopedski proizvod ako ispit vještina i ponašanja pokaže da s pomoću takvog proizvoda upravljanje vozilom ne bi bilo opasno.

2. Svakom podnositelju zahtjeva s progresivnom bolesti može se izdati ili obnoviti vozačka dozvola pod uvjetom da se osoba redovito podvrgava pregledima kako bi se osiguralo da je dalje sposobna posve sigurno upravljati vozilom.

Ako je riječ o stabilnom tjelesnom invaliditetu, vozačka dozvola može se izdati ili obnoviti, a da podnositelj zahtjeva ne obavlja redovite zdravstvene preglede.

2. skupina:

3. Nadležno zdravstveno tijelo primjereno uzima u obzir dodatne rizike i opasnosti povezane s upravljanjem vozilima obuhvaćenima definicijom ove skupine.

Glava 4.

KARDIOVASKULARNE BOLESTI

6. Kardiovaskularna zdravstvena stanja ili bolesti mogu prouzročiti iznenadno oštećenje moždanih funkcija koje je opasnost za sigurnost na cestama. Ta zdravstvena stanja razlog su za uvođenje privremenih ili trajnih ograničenja prava na upravljanje vozilom.

1. U slučaju sljedećih kardiovaskularnih stanja vozačke dozvole mogu se izdati ili obnoviti podnositeljima zahtjeva ili vozačima iz navedenih skupina samo ako se stanje već djelotvorno liječi te podložno odobrenju nadležnog zdravstvenog tijela i, prema potrebi, redovitoj procjeni zdravstvenog stanja od strane nadležnog zdravstvenog tijela:

(a) bradiaritmije (bolesti sinusnog čvora i poremećaji provodnog sustava srca) i tahiaritmije (supraventrikulske i ventrikulske aritmije) s anamnezom sinkope ili sinkopalnih epizoda zbog slučajeva aritmije (odnosi se na 1. i 2. skupinu);

(b) bradiaritmije: bolest sinusnog čvora i poremećaji provodnog sustava srca s atrioventrikulskim (AV) blokom drugog stupnja tipa Mobitz II, atrioventrikulskim blokom trećeg stupnja ili izmjeničnim blokom lijeve i desne grane (odnosi se samo na 2. skupinu);

(c) tahiaritmije (supraventrikulske i ventrikulske aritmije) sa

i. strukturnom bolesti srca, posebno trajnom ventrikulskom tahikardijom (VT) (odnosi se na 1. i 2. skupinu); ili

ii. polimorfnom prolaznom ventrikulskom tahikardijom ili s indikacijom za defibrilator (odnosi se samo na 2. skupinu);

(d) simptomatska angina pektoris (odnosi se na 1. i 2. skupinu);

(e) ugradnja ili zamjena trajnog srčanog elektrostimulatora (odnosi se samo na 2. skupinu);

(f) ugradnja ili zamjena defibrilatora ili primjeren ili neprimjeren defibrilatorski šok (odnosi se samo na 1. skupinu);

(g) sinkopa (prolazan gubitak svijesti i uspravnog stava, karakteriziran iznenadnim nastupom, kratkim trajanjem i spontanim vraćanjem svijesti, zbog slabe opće cerebralne prokrvljenosti, pretpostavljeno refleksno izazvan, nepoznatog uzroka, bez dokaza za uzročnu bolest srca) (odnosi se na 1. i 2. skupinu);

(h) akutni koronarni sindrom (odnosi se na 1. i 2. skupinu);

(i) stabilna angina pektoris ako se simptomi ne pojavljuju tijekom manjih fizičkih napora (odnosi se na 1. i 2. skupinu);

(j) perkutana koronarna intervencija (PCI) (odnosi se na 1. i 2. skupinu);

(k) kirurška ugradnja aortokoronarne premosnice (CABG) (odnosi se na 1. i 2. skupinu);

(l) srčani udar ili prolazni ishemijski napad (TIA) (odnosi se na 1. i 2. skupinu);

(m) izražena stenoza karotidne arterije (odnosi se samo na 2. skupinu);

(n) najveći promjer aorte veći od 5,5 cm (odnosi se samo na 2. skupinu);

(o) zatajenje srca:

i. New York Heart Association (NYHA) klasa I., II. i III. (odnosi se samo na 1. skupinu);

ii. NYHA klasa I. i II. ako je frakcija izbacivanja lijeve klijetke najmanje 35 % (odnosi se samo na 2. skupinu);

(p) transplantacija srca (odnosi se na 1. i 2. skupinu);

(q) ugradnja uređaja za mehaničku potporu srcu (odnosi se samo na 1. skupinu);

(r) kirurški zahvat na srčanom zalisku (odnosi se na 1. i 2. skupinu);

(s) maligna hipertenzija (povišeni sistolički krvni tlak ≥ 180 mmHg ili dijastolički krvni tlak ≥ 110 mmHg povezan s predviđenim ili progresivnim oštećenjima organa) (odnosi se na 1. i 2. skupinu);

(t) povišeni krvni tlak trećeg stupnja (dijastolički krvni tlak ≥ 110 mmHg i/ili sistolički krvni tlak ≥ 180 mmHg) (odnosi se samo na 2. skupinu);

(u) prirođena bolest srca (odnosi se na 1. i 2. skupinu);

(v) hipertrofička kardiomiopatija ako nema sinkope (odnosi se samo na 1. skupinu);

(w) sindrom dugoga QT intervala sa sinkopom, torsade des pointes ili QTc interval > 500 ms (odnosi se samo na 1. skupinu).

2. U slučaju sljedećih kardiovaskularnih stanja vozačke dozvole ne izdaju se niti obnavljaju podnositeljima zahtjeva ili vozačima iz navedenih skupina:

(a) ugradnja defibrilatora (odnosi se samo na 2. skupinu);

(b) periferna vaskularna bolest – aneurizma prsne i trbušne aorte ako je najveći promjer aorte takav da se predviđa znatan rizik od nagle rupture i iznenadnog događaja koji osobu onesposobi za vožnju (odnosi se na 1. i 2. skupinu);

(c) zatajenje srca:

i. NYHA klasa IV. (odnosi se isključivo na 1. skupinu);

ii. NYHA klasa III. i IV. (odnosi se samo na 2. skupinu);

(d) ugradnja uređaja za mehaničku potporu srcu (odnosi se samo na 2. skupinu);

(e) bolest srčanog zaliska s aortnom insuficijencijom, aortna stenoza, mitralna insuficijencija ili mitralna stenoza ako je procijenjeni stupanj funkcionalne sposobnosti NYHA klasa IV. ili u slučaju epizoda sinkope (odnosi se samo na 1. skupinu);

(f) valvularna bolest srca u NYHA klasi III. ili IV. ili s ejekcijskom frakcijom (EF) manjom od 35 %, mitralnom stenozom i teškom plućnom hipertenzijom ili s teškom ehokardiografskom aortnom stenozom ili aortnom stenozom koja uzrokuje sinkopu; osim za potpuno asimptomatsku tešku aortnu stenozu ako su ispunjeni zahtjevi ispitivanja tolerancije vježbanja (primjenjuje se samo na 2. skupinu);

(g) strukturne i električne kardiomiopatije – hipertrofička kardiomiopatija s anamnezom sinkope ili ako su prisutna najmanje dva sljedeća zdravstvena stanja: debljina stijenke lijeve klijetke (LV) > 3 cm, prolazna ventrikulska tahikardija, obiteljska anamneza iznenadne smrti (srodstvo u prvom koljenu), izostanak porasta krvnog tlaka pri fizičkom naporu (odnosi se isključivo na skupinu 2.);

(h) sindrom dugoga QT intervala sa sinkopom, torsade des pointes i QTc interval > 500 ms (odnosi se samo na 2. skupinu);

(i) Brugada sindrom sa sinkopom ili prekinuta iznenadna srčana smrt (odnosi se na 1. i 2. skupinu).

Vozačke dozvole mogu se izdati ili obnoviti u iznimnim slučajevima uz uvjet da je to propisno opravdano medicinskim mišljenjem nadležnog zdravstvenog tijela i podložno redovitoj procjeni zdravstvenog stanja od strane nadležnog zdravstvenog tijela kojima se osigurava da je osoba i dalje sposobna za sigurno upravljanje vozilom unatoč učincima zdravstvenog stanja.

3. Ostale kardiomiopatije

Rizik od iznenadnih događaja koji osobu onesposobe za vožnju procjenjuje se za podnositelje zahtjeva ili vozače s dobro opisanim kardiomiopatijama (npr. aritmogena kardiomiopatija desne klijetke, spužvasta kardiomiopatija, kateholaminergična polimorfna ventrikulska tahikardija i sindrom kratkog QT intervala) ili novim kardiomiopatijama koje bi mogle biti otkrivene. Nužna je temeljita specijalistička procjena. Razmatraju se prognostički čimbenici svake kardiomiopatije.

4. Države članice mogu ograničiti izdavanje ili obnavljanje vozačkih dozvola podnositeljima zahtjeva ili vozačima s drugim kardiovaskularnim bolestima.

Glava 5.

DIABETES MELLITUS

7. Za potrebe sljedećih točaka primjenjuju se sljedeće definicije:

„teška hipoglikemija” znači hipoglikemija pri kojoj je potrebna pomoć druge osobe;

„ponavljajuća teška hipoglikemija” znači druga epizoda teške hipoglikemije u razdoblju od 12 mjeseci.

1. skupina:

1. Vozačke dozvole mogu se izdavati ili obnavljati podnositeljima zahtjeva ili vozačima koji imaju diabetes mellitus. Kada se liječe lijekovima s niskim rizikom od hipoglikemije, oni podliježu redovitom liječničkom pregledu od strane nadležnog zdravstvenog tijela primjerenom svakom pojedinom slučaju. Ako je osoba pod terapijom lijekovima s visokim rizikom od hipoglikemije koji mogu utjecati na njihovu sposobnost za upravljanje vozilom, dozvole moraju biti uvjetovane medicinskim mišljenjem nadležnog i ovlaštenog zdravstvenog tijela te redovitim zdravstvenim pregledima, primjerenima za svaki slučaj, no razmak između pregleda ne smije biti dulji od deset godina.

2. Podnositelj zahtjeva ili vozač s dijabetesom koji je pod terapijom lijekovima koja može prouzročiti hipoglikemiju dokazuje da razumije rizik od hipoglikemije i da može primjereno kontrolirati svoje stanje.

Vozačke dozvole ne izdaju se i ne obnavljaju podnositeljima zahtjeva ili vozačima koji ne pokazuju primjerenu informiranost o hipoglikemiji.

Vozačke dozvole ne izdaju se i ne obnavljaju podnositeljima zahtjeva ili vozačima koji imaju ponavljajuću tešku hipoglikemiju, osim na temelju mišljenja nadležnog zdravstvenog tijela i redovite procjene zdravstvenog stanja od strane nadležnog zdravstvenog tijela. U slučajevima s ponavljajućom teškom hipoglikemijom u budnom stanju vozačka dozvola ne izdaje se ili obnavlja prije isteka tri mjeseca od posljednje hipoglikemijske epizode.

Vozačke dozvole mogu se izdati ili obnoviti u iznimnim slučajevima uz uvjet da je to propisno opravdano medicinskim mišljenjem nadležnog zdravstvenog tijela i redovitom procjenom zdravstvenog stanja od strane nadležnog zdravstvenog tijela, čime se osigurava da je osoba i dalje sposobna za sigurno upravljanje vozilom unatoč učincima zdravstvenog stanja.

2. skupina:

3. Izdavanje ili obnavljanje vozačkih dozvola može se razmotriti za vozače iz 2. skupine s diabetesom mellitusom. Kad je osoba pod terapijom lijekovima koja može prouzročiti hipoglikemiju, tj. prima inzulin i određene tablete, primjenjuju se sljedeći kriteriji:

(a) vozač u prethodnih 12 mjeseci nije imao teške hipoglikemijske krize;

(b) vozač je potpuno informiran o hipoglikemiji;

(c) vozač mora moći provoditi odgovarajuću kontrolu razina glukoze u krvi redovitim provjerama, s pomoću tehničkih pomagala, najmanje dvaput dnevno i u trenucima važnima za upravljanje vozilom;

(d) vozač mora dokazati da razumije rizike od hipoglikemije;

(e) nema drugih komplikacija dijabetesa koje bi mogle onemogućiti izdavanje dozvole.

Nadalje, u tim slučajevima takve se vozačke dozvole izdaju ili obnavljaju na temelju pozitivnog mišljenja nadležnog zdravstvenog tijela i podložno redovitim zdravstvenim pregledima od strane nadležnog zdravstvenog tijela, koje treba obaviti ne rjeđe od svake tri godine.

4. Teška hipoglikemijska kriza u vrijeme budnosti, čak i ako nije vezana uz upravljanje vozilom, mora se prijaviti te dovodi do ponovne procjene statusa dozvole.

Glava 6.

NEUROLOŠKE BOLESTI I SINDROM OPSTRUKTIVNE APNEJE U SPAVANJU

8. Sljedeća se pravila primjenjuju na podnositelje zahtjeva s teškom neurološkom bolesti i sindromom opstruktivne apneje u spavanju.

Glava 7.

NEUROLOŠKE BOLESTI

1. Vozačka dozvola ne izdaje se ni obnavlja podnositeljima zahtjeva ili vozačima s teškom neurološkom bolesti, osim ako je zahtjevu priloženo pozitivno medicinsko mišljenje nadležnog i ovlaštenog zdravstvenog stručnjaka.

Neurološke smetnje povezane s razvojnim poremećajima, bolestima, medicinskim ili kirurškim zahvatima na središnjem ili perifernom živčanom sustavu koje imaju za posljedicu kognitivna, bihevioralna, senzorna ili motorna oštećenja te utječu na sposobnosti ili funkcije, ravnotežu i koordinaciju na odgovarajući se način uzimaju u obzir, imajući u vidu njihove funkcionalne učinke na upravljanje vozilom. Treba uzeti u obzir rizike od napredovanja oštećenja i nepridržavanje liječenja. U takvim slučajevima, te ako postoji rizik pogoršanja, vozačka dozvola izdaje se ili obnavlja podložno redovitoj procjeni zdravstvenog stanja.

Glava 8.

SINDROM OPSTRUKTIVNE APNEJE U SPAVANJU

2. Za potrebe sljedećih točaka:

„sindrom umjerene opstruktivne apneje u spavanju” znači broj apneja i hipopneja po satu (indeks apneja – hipopneja) između 15 i 29;

„sindrom teške opstruktivne apneje u spavanju” znači indeks apneja – hipopneja 30 ili veći, oba povezana s prekomjernom dnevnom pospanošću.

3. Podnositelji zahtjeva ili vozači za koje se sumnja da boluju od sindroma umjerene ili teške opstruktivne apneje u spavanju upućuju se na traženje dodatnog medicinskog savjeta nadležnog i ovlaštenog zdravstvenog stručnjaka prije nego im se izda ili obnovi vozačka dozvola. Može ih se savjetovati da ne upravljaju vozilom do potvrde dijagnoze.

4. Podnositeljima zahtjeva ili vozačima sa sindromom umjerene ili teške opstruktivne apneje u spavanju mogu se izdati vozačke dozvole ako dokažu odgovarajuću kontrolu nad svojim stanjem te pridržavanje odgovarajućeg liječenja i smanjenje pospanosti, ako ona postoji, što je potvrđeno medicinskim mišljenjem nadležnog i ovlaštenog zdravstvenog stručnjaka.

5. Redoviti zdravstveni pregledi u vremenskim razmacima od najviše tri godine za vozače koji pripadaju 1. skupini i jedne godine za vozače koji pripadaju 2. skupini obvezni su za podnositelje zahtjeva ili vozače koji se liječe od sindroma umjerene ili teške opstruktivne apneje u spavanju u svrhu utvrđivanja razine pridržavanja liječenja, potrebe za nastavkom liječenja i daljnjim pomnim praćenjem.

Glava 9.

EPILEPSIJA

9. Epileptički napadi ili druge iznenadne smetnje stanja svijesti, ako se dogode osobi koja upravlja vozilom s vlastitim pogonom, predstavljaju ozbiljnu opasnost za sigurnost na cestama.

Za potrebe sljedećih točaka:

„epilepsija” znači zdravstveno stanje u kojem je dotična osoba imala najmanje dva epileptička napada s razmakom kraćim od pet godina;

„izazvani epileptički napad” definira se kao napad s prepoznatljivim uzročnim faktorom koji se može izbjeći.

Osobi koja ima prvi ili izolirani napad ili gubitak svijesti savjetuje se da ne upravlja vozilom. Traži se izvješće specijalista, u kojem se navodi razdoblje zabrane upravljanja vozilom te zahtijevano praćenje bolesnika.

Iznimno je važno utvrditi specifični epileptički sindrom osobe i vrstu napada kako bi se mogla valjano ocijeniti sposobnost osobe za sigurno upravljanje vozilom, uključujući rizik daljnjih napada, i započeti odgovarajuće liječenje. To mora učiniti neurolog.

1. skupina:

1. vozači s epilepsijom iz 1. skupine podliježu preispitivanju vozačke dozvole, sve do isteka pet godina bez napada.

   Ako osoba ima epilepsiju, kriteriji za bezuvjetnu vozačku dozvolu ne smatraju se ispunjenima dok ne bude bez napadaja najmanje pet godina.

2. Izazvani epileptički napad: podnositelj zahtjeva koji je imao takav napad uzrokovan prepoznatljivim čimbenikom za koji nije vjerojatno da će se ponoviti za volanom, može se, na pojedinačnoj osnovi, proglasiti sposobnim za upravljanje vozilom na temelju mišljenja neurologa. Procjena se, prema potrebi, provodi u skladu s drugim odgovarajućim glavama, npr. u slučaju alkohola ili drugog komorbiditeta.

3. Prvi ili jedan neizazvani napad: podnositelj zahtjeva koji je imao prvi neizazvani epileptički napad može se proglasiti sposobnim za upravljanje vozilom nakon isteka razdoblja od šest mjeseci bez napada, ako je obavljena odgovarajuća zdravstvena procjena. Nacionalna tijela mogu dozvoliti vozačima s priznatim dobrim prognostičkim pokazateljima upravljanje vozilom prije tog roka.

4. Drugi gubici svijesti: gubitak svijesti ocjenjuje se prema riziku ponovnog pojavljivanja za vrijeme upravljanja vozilom.

5. Epilepsija: vozači ili podnositelji zahtjeva mogu se proglasiti sposobnima za upravljanje vozilom nakon isteka razdoblja od jedne godine bez napada.

6. Napadi koji se pojavljuju isključivo tijekom spavanja: podnositelj zahtjeva ili vozač koji nije nikad imao napade osim napada u spavanju, može se proglasiti sposobnim za upravljanje vozilom ako je uzorak napada utvrđen za razdoblje koje ne smije biti kraće od razdoblja bez napada koje se zahtijeva za epilepsiju. Ako se napad javi i u budnom stanju, prije izdavanja dozvole zahtijeva se godina dana bez ikakvog ponovnog napada.

7. Napadi koji ne utječu na stanje svijesti ili sposobnost reagiranja: podnositelj zahtjeva ili vozač koji nikad nije imao napade, osim napada za koje je izričito dokazano da ne utječu na svijest niti izazivaju bilo kakvo funkcionalno oštećenje može se proglasiti sposobnim za upravljanje vozilom ako je uzorak napada utvrđen za razdoblje koje nije kraće od razdoblja bez napada koje se zahtijeva za epilepsiju. Ako se javi napad bilo kakve druge vrste, prije izdavanja dozvole zahtijeva se godina dana bez ikakvog ponovnog napada.

8. Napadi nastali zbog promjene koju je odredio liječnik ili zbog smanjenja antiepileptičke terapije: pacijenta se može savjetovati da ne upravlja vozilom od početka razdoblja prestanka uzimanja lijekova i nakon toga u razdoblju od šest mjeseci nakon prestanka liječenja. Napadi koji se pojave tijekom promjene koju je savjetovao liječnik ili prestanka uzimanja lijekova zahtijevaju tromjesečnu zabranu upravljanja vozilom ako osoba ponovno počne uzimati lijekove koji su ranije bili djelotvorni.

9. Nakon kirurške terapije epilepsije: vozači ili podnositelji zahtjeva mogu se proglasiti sposobnima za upravljanje vozilom nakon isteka razdoblja od jedne godine bez napada.

2. skupina:

10. Podnositelj zahtjeva ne uzima antiepileptičke lijekove u trajanju jednakom razdoblju bez napada koje se zahtijeva za epilepsiju. Zdravstveno stanje prati se na odgovarajući način. Opsežnim neurološkim istraživanjem pokazano je da na elektroencefalogramu (EEG) ne postoji relevantna cerebralna patologija ni bilo kakva epileptiformna aktivnost. Nakon akutne epizode obavljaju se EEG i odgovarajuća neurološka procjena.

11. U slučaju izazvanog epileptičkog napadaja, zbog prepoznatljivog uzročnog čimbenika, dostavlja se povoljno neurološko izvješće kojim se potvrđuje razdoblje bez napada od najmanje jedne godine i koje uključuje elektroencefalografsku procjenu. U obzir se uzimaju druge glave. U slučaju strukturnih lezija mozga s povećanim rizikom od pojave epileptičkih napadaja, njihova se veličina procjenjuje na temelju neurološkog izvješća.

12. Prvi ili jedan neizazvani napad: kandidat koji je imao prvi neizazvani epileptički napad može se proglasiti sposobnim za upravljanje vozilom nakon isteka razdoblja od pet godina bez napada, bez pomoći antiepileptičkih lijekova, ako je obavljena odgovarajuća neurološka procjena. Zdravstvena tijela mogu dopustiti vozaču s priznatim dobrim prognostičkim pokazateljima upravljanje vozilom prije tog roka.

13. Drugi gubici svijesti: gubitak svijesti ocjenjuje se prema riziku ponovnog pojavljivanja za vrijeme upravljanja vozilom.

14. Epilepsija: osoba 10 godina nije imala daljnjih napada bez uzimanja antiepileptičkih lijekova. Nacionalna tijela mogu dopustiti vozačima s priznatim dobrim prognostičkim pokazateljima upravljanje vozilom prije tog roka. To se primjenjuje i u slučaju „juvenilne epilepsije".

Određeni poremećaji, npr. arteriovenske malformacije ili intracerebralno krvarenje, uključuju povećan rizik napada, čak ako napada još nije bilo. U tim situacijama procjenu stanja provodi nadležno zdravstveno tijelo.

Glava 10.

PSIHIČKA OŠTEĆENJA

10. Sljedeća se pravila primjenjuju na podnositelje zahtjeva ili vozače s psihičkim oštećenjima ili intelektualnim teškoćama.

1. skupina:

1. Vozačke dozvole ne izdaju se niti obnavljaju podnositeljima zahtjeva ili vozačima kojima je dijagnosticirano sljedeće:

(a) teški psihički, kognitivni ili bihevioralni poremećaji, urođeni ili uzrokovani bolešću, traumom ili neurokirurškim zahvatima;

(b) poremećaji ličnosti koji dovode do ozbiljno narušene sposobnosti prosuđivanja, ponašanja ili prilagodljivosti,

osim ako njihovim zahtjevima nije priloženo medicinsko mišljenje nadležnog i ovlaštenog zdravstvenog stručnjaka i, prema potrebi, na temelju redovitih zdravstvenih pregleda. Trebalo bi utvrditi prethodno razdoblje remisije.

2. skupina:

2. Nadležno zdravstveno tijelo primjereno uzima u obzir dodatne rizike i opasnosti povezane s upravljanjem vozilima obuhvaćenima definicijom ove skupine. Nadležno zdravstveno tijelo može uvesti privremene zahtjeve ili nametnuti ograničenja za upravljanje vozilom.

Glava 11.

ALKOHOL

11. Konzumiranje alkohola predstavlja veliku opasnost za sigurnost na cestama. S obzirom na razmjere tog problema, zdravstvena struka mora biti vrlo oprezna.

1. skupina:

1. Vozačka dozvola ne izdaje se niti obnavlja podnositeljima zahtjeva ili vozačima koji su ovisni o alkoholu ili koji se ne mogu suzdržati od vožnje u alkoholiziranom stanju.

Nakon dokazanog razdoblja apstinencije vozačke dozvole mogu se izdati ili obnoviti ako podnositelj zahtjeva ili vozač podliježu pozitivnom medicinskom mišljenju nadležnog i ovlaštenog zdravstvenog stručnjaka i razdoblju redovitih zdravstvenih pregleda.

2. Vozačke dozvole mogu se izdati ili obnoviti podnositeljima zahtjeva ili vozačima koji su ovisni o alkoholu ili se ne mogu suzdržati od vožnje pod utjecajem alkohola pod uvjetom da se upotrebljavaju tehnologije kojima se omogućuje kompenzacija ovisnosti, na primjer, obveznom upotrebom uređaja za blokadu u slučaju vožnje pod utjecajem alkohola, i pod uvjetom da vozač podliježe periodičnom preispitivanju daljnjeg liječenja kako bi se riješio problem ovisnosti ili izostanka suzdržavanja od vožnje nakon konzumacije alkohola. Ako se dokaže razdoblje apstinencije, koje može obuhvaćati sudjelovanje u programima rehabilitacije koje uključuje praćenje i liječnički nadzor, vozačke dozvole mogu se izdati ili obnoviti bez upotrebe takvih tehnologija ako vozač podliježe medicinskom mišljenju nadležnog i ovlaštenog zdravstvenog stručnjaka i razdoblju redovitih zdravstvenih pregleda. Redoviti zdravstveni pregledi mogu se obavljati tijekom ili nakon upotrebe takvih tehnologija, ili oboje.

2. skupina:

3. Nadležno zdravstveno tijelo primjereno uzima u obzir dodatne rizike i opasnosti povezane s upravljanjem vozilima obuhvaćenima definicijom ove skupine.

4. Nadležno zdravstveno tijelo može uvesti privremene zahtjeve i prema potrebi ograničenja za upravljanje vozilom.

Glava 12.

DROGE I LIJEKOVI

12. Sljedeća se pravila primjenjuju na droge i lijekove.

Zlouporaba:

1. Vozačka dozvola ne izdaje se niti obnavlja podnositeljima zahtjeva ili vozačima ovisnima o psihotropnim tvarima ili opojnim drogama ili onima koji nisu ovisni o takvim tvarima, ali ne žele ili nisu u stanju suzdržati se od vožnje nakon njihove konzumacije, bez obzira na kategoriju vozačke dozvole koja se traži.

Redovito korištenje:

1. skupina:

2. Vozačka dozvola ne izdaje se niti obnavlja podnositeljima zahtjeva ili vozačima koji u bilo kojem obliku redovito koriste psihotropne tvari ili opojne droge koje mogu narušiti sposobnost sigurnog upravljanja vozilom ako su konzumirane količine takve da nepovoljno utječu na sposobnost upravljanja vozilom. To vrijedi i za sve druge lijekove ili kombinacije lijekova koji narušavaju mentalnu ili fizičku sposobnost upravljanja vozilom.

Nadležno zdravstveno tijelo može uvesti privremene zahtjeve i prema potrebi ograničenja za upravljanje vozilom.

2. skupina:

3. Nadležno zdravstveno tijelo primjereno uzima u obzir dodatne rizike i opasnosti povezane s upravljanjem vozilima obuhvaćenima definicijom ove skupine i može uvesti određene zahtjeve ili ograničenja.

Glava 13.

POREMEĆAJI U RADU BUBREGA

13. Sljedeća se pravila primjenjuju na podnositelje zahtjeva s poremećajima u radu bubrega.

1. skupina:

1. Podnositeljima zahtjeva ili vozačima s teškim zatajenjem bubrega i posljedičnim znatnim ograničenjem fizičke sposobnosti izdaje se ili obnavlja vozačka dozvola na temelju medicinskog mišljenja nadležnog i ovlaštenog zdravstvenog stručnjaka i podložno redovitim zdravstvenim pregledima.

2. skupina:

2. Osim u iznimnim slučajevima koji su propisno opravdani medicinskim mišljenjem nadležnog i ovlaštenog zdravstvenog stručnjaka te podložno redovitim zdravstvenim pregledima, vozačka dozvola ne izdaje se niti obnavlja podnositelju zahtjeva ili vozaču s teškim i nepovratnim zatajenjem bubrega.

Glava 14.

RAZNE ODREDBE

1. skupina:

1. Podnositeljima zahtjeva ili vozačima s presađenim organom ili umjetnim implantatom koji utječe na sposobnost upravljanja vozilom može se izdati ili obnoviti vozačka dozvola na temelju medicinskog mišljenja nadležnog i ovlaštenog zdravstvenog stručnjaka i, prema potrebi, podložno redovitim zdravstvenim pregledima.

2. skupina:

2. Nadležno zdravstveno tijelo primjereno uzima u obzir dodatne rizike i opasnosti povezane s upravljanjem vozilima obuhvaćenima definicijom ove skupine.

U pravilu, vozačka dozvola ne izdaje se niti obnavlja podnositeljima zahtjeva ili vozačima s bilo kojim poremećajem koji nije spomenut u ovom Prilogu, a koji bi mogao predstavljati ili izazvati funkcionalnu nesposobnost koja utječe na sigurno upravljanje vozilom, osim ako je zahtjevu priloženo medicinsko mišljenje nadležnog i ovlaštenog zdravstvenog stručnjaka te osim ako je, prema potrebi, podnositelj zahtjeva ili vozač podložan redovitim zdravstvenim pregledima.

PRILOG IV.

MINIMALNI STANDARDI ZA OSOBE KOJE PROVODE PRAKTIČNI DIO VOZAČKOG ISPITA

1. Kompetencije ovlaštenog ispitivača

1. Osoba ovlaštena za praktično ocjenjivanje kandidatova upravljanja vozilom s vlastitim pogonom ima znanje, vještine i razumijevanje povezane s temama iz točaka od 2. do 8.

2. Sposobnosti ovlaštenog ispitivača relevantne su za ocjenjivanje kandidatova upravljanja vozilom za kategoriju vozačke dozvole za koju se polaže vozački ispit.

3. Znanje o vožnji i razumijevanje vožnje te ocjenjivanje u sljedećim područjima:

   (a) teorija ponašanja tijekom upravljanja vozilom u prometu;

   (b) percepcija opasnosti i izbjegavanje nesreće; to uključuje razumijevanje i obraćanje pozornosti na ranjivost nemotoriziranih sudionika u cestovnom prometu i korisnika motornih vozila na dva kotača;

   (c) nastavni plan na kojem se temelje standardi vozačkog ispita;

   (d) zahtjevi vozačkog ispita;

   (e) relevantni cestovno i prometno pravo, uključujući relevantno pravo Unije i nacionalno pravo te smjernice za tumačenje;

   (f) teorija i tehnike ocjenjivanja;

   (g) defenzivna vožnja.

4. Vještine ocjenjivanja:

   Ispitivač je sposoban:

   (a) točno opažati, nadgledati i procijeniti cjelokupno kandidatovo upravljanje vozilom, posebno:

      i. ispravno i sveobuhvatno prepoznavanje opasnih situacija;

      ii. točno određivanje uzroka i vjerojatnog učinka takvih opasnih situacija;

      iii. razinu osposobljenosti i prepoznavanje pogrešaka;

      iv. ujednačenost i dosljednost pri ocjenjivanju;

   (b) brzo prikupljanje informacija i odabir ključnih točaka;

   (c) predviđanje i prepoznavanje potencijalnih problema te razrada strategija za njihovo rješavanje;

   (d) sposobnost pružanja pravodobnih i konstruktivnih povratnih informacija.

5. Osobne vozačke vještine:

   osoba ovlaštena za provođenje praktičnog dijela vozačkog ispita za određenu kategoriju vozačke dozvole mora biti sposobna upravljati tom vrstom vozila s vlastitim pogonom prema dosljedno visokim standardima.

6. Kvaliteta usluge:

   (a) odrediti što kandidat može očekivati tijekom ispita te mu to priopćiti;

   (b) izražavati se jasno, biranim sadržajem, načinom i jezikom prilagođenim slušatelju i kontekstu te odgovarati na upite kandidata;

   (c) pružiti jasne povratne informacije o rezultatima ispita;

   (d) odnositi se prema kandidatima s poštovanjem i bez diskriminacije.

7. Poznavanje tehničkih i fizičkih značajki vozila, među ostalim:

   (a) poznavanje tehnologije vozila, kao što su upravljanje, gume, kočnice, svjetla, posebno za motocikle i teška vozila;

   (b) poznavanje sigurnosti tereta;

   (c) poznavanje fizičkih značajki vozila, kao što su brzina, trenje, dinamika i energija.

8. Vožnja uz nisku potrošnju goriva ili energije te na način koji nije štetan za okoliš.

2. Opći uvjeti

1. Ovlašteni ispitivač za kategoriju B:

   (a) ima vozačku dozvolu kategorije B najmanje tri godine;

   (b) ima najmanje 23 godine;

   (c) uspješno je stekao početnu kvalifikaciju iz točke 3. nakon čega održava razinu kvalitete i pohađa periodično osposobljavanje predviđeno točkom 4.;

   (d) ima završeno strukovno obrazovanje barem razine 3 kako je utvrđeno u Međunarodnoj standardnoj klasifikaciji obrazovanja UNESCO-a (ISCED);

   (e) ne djeluje istodobno kao ispitivač vožnje i kao instruktor komercijalne vožnje.

2. Ovlašteni ispitivač za ostale kategorije:

   (a) ima vozačku dozvolu dotične kategorije ili jednakovrijedno znanje stečeno odgovarajućom profesionalnom kvalifikacijom;

   (b) uspješno je stekao početnu kvalifikaciju iz točke 3. ovog Priloga nakon čega održava razinu kvalitete i pohađa periodično osposobljavanje kako je predviđeno točkom 4.;

   (c) ima najmanje tri godine iskustva kao kvalificirani ovlašteni ispitivač za kategoriju B; od tog zahtjeva može se odstupiti ako dotični ovlašteni ispitivač dokaže sljedeće:

      i. najmanje petogodišnje iskustvo upravljanja vozilom dotične kategorije; ili

      ii. teorijsku i praktičnu ocjenu sposobnosti upravljanja vozilom standarda višeg od onog potrebnog za dobivanje vozačke dozvole, čime taj zahtjev postaje nepotreban;

   (d) završio je tečaj strukovnog obrazovanja barem razine 3 kako je utvrđeno u Međunarodnoj standardnoj klasifikaciji obrazovanja (ISCED);

   (e) ne djeluje istodobno kao ispitivač vožnje i instruktor komercijalne vožnje.

3. Profesionalni standard

   Ovlašteni ispitivači prilikom obavljanja svoje zadaće praktičnog ocjenjivanja ne smiju biti izloženi izravnom ili neizravnom vanjskom utjecaju. Pri obavljanju svojih zadaća suzdržavaju se od svakog djelovanja koje nije u skladu s njihovim dužnostima te su objektivni i nepristrani.

4. Istovrijednost

   (a) Države članice mogu ovlastiti ovlaštenog ispitivača da provodi vozačke ispite za kategorije AM, A1, A2 i A nakon stečene početne kvalifikacije koja se zahtijeva na temelju točke 3. za jednu od tih kategorija.

   (b) Države članice mogu ovlastiti ovlaštenog ispitivača da provodi vozačke ispite za kategorije C1, C, D1 i D nakon stečene početne kvalifikacije koja se zahtijeva na temelju točke 3. za jednu od tih kategorija.

   (c) Države članice mogu ovlastiti ovlaštenog ispitivača da provodi vozačke ispite za kategorije BE, C1E, CE, D1E i DE stečene početne kvalifikacije koja se zahtijeva na temelju točke 3. za jednu od tih kategorija.

3. Početna kvalifikacija

1. Početno osposobljavanje

(a) Prije no što se osoba može ovlastiti za provođenje vozačkih ispita, ona mora na zadovoljavajući način završiti program osposobljavanja koji odredi država članica kako bi stekla sposobnosti utvrđene u točki 1.

(b) Države članice određuju odgovara li sadržaj određenog programa osposobljavanja ovlaštenju za provođenje vozačkih ispita za jednu ili više kategorija vozačkih dozvola.

2. Ispiti

(a) Prije no što se osoba može ovlastiti za provođenje vozačkih ispita, ona mora pokazati zadovoljavajuću razinu znanja, razumijevanja, vještina i sposobnosti u pogledu tema utvrđenih u točki 1.

(b) Države članice provode postupak provjere kojim se, na pedagoški primjeren način, ocjenjuju sposobnosti osobe definirane pod točkom 1., posebno točkom 1. podtočkom (4). Postupak ispitivanja ispunjava zahtjeve u pogledu pristupa utvrđene u Direktivi (EU) 2019/882 Europskog parlamenta i Vijeća ([1]) i uključuje teorijski i praktični dio. Prema potrebi, može se koristiti ocjenjivanje temeljeno na računalu. O pojedinostima povezanima s vrstom i trajanjem ispita i ocjenjivanja u okviru postupka provjere odlučuje svaka država članica.

(c) Države članice određuju odgovara li sadržaj određene provjere ovlaštenju za provođenje praktičnog dijela vozačkog ispita za jednu ili više kategorija vozačkih dozvola.

4. Osiguravanje kvalitete i periodično osposobljavanje

1. Osiguravanje kvalitete

(a) Države članice uspostavljaju uvjete za osiguravanje kvalitete namijenjene održavanju razine standarda ovlaštenih ispitivača.

(b) Uvjeti za osiguravanje kvalitete uključuju nadzor nad ovlaštenim ispitivačima tijekom njihova rada, njihovo daljnje osposobljavanje i ponovnu akreditaciju, njihovo trajno profesionalno usavršavanje i redovni pregled rezultata vozačkih ispita koje su provodili.

(c) Države članice osiguravaju da se na svakog ovlaštenog ispitivača na temelju uvjeta za osiguravanje kvalitete iz točke 4. podtočke (1) podtočke (b) primjenjuje godišnji nadzor. Osim toga, države članice osiguravaju da se svakih pet godina svaki ovlašteni ispitivač promatra dok provodi ispit, i to tijekom kumulativnog razdoblja od najmanje pola dana, što omogućuje promatranje nekoliko ispita. Ako se otkriju problemi, poduzimaju se mjere za njihovo otklanjanje. Promatrač je osoba koju je u tu svrhu ovlastila država članica.

(d) Države članice mogu predvidjeti da se, ako je ovlašteni ispitivač ovlašten za provođenje vozačkih ispita za više od jedne kategorije, ispunjenjem zahtjeva o promatranju ispita za jednu kategoriju ispunjava i zahtjev za više od jedne kategorije.

(e) Obavljanje vozačkih provjera prati i nadgleda tijelo koje je ovlastila država članica kako bi se osigurala ispravna i dosljedna primjena ocjenjivanja. Države članice osiguravaju da su članovi tog tijela koji su zaduženi za praćenje i nadzor nepristrani i neovisni o vanjskoj intervenciji ili političkom pritisku pri obavljanju svojih funkcija.

([1]) Direktiva (EU) 2019/882 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o zahtjevima za pristupačnost proizvoda i usluga (SL L 151, 7.6.2019., str. 70., ELI: https://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).

2. Periodično osposobljavanje

(a) Države članice osiguravaju da ovlašteni ispitivači, kako bi ostali ovlašteni, bez obzira na broj kategorija za koje su akreditirani, pohađaju:

i. periodično osposobljavanje u ukupnom trajanju barem četiri dana svake dvije godine, kako bi:

— održali i osvježili potrebno znanje te vještine ispitivanja i komunikacije;

— razvili nove sposobnosti koje su postale ključne za obavljanje njihove profesije,

— osigurali da oni i dalje provode ispite u skladu s pravičnim i jedinstvenim mjerilima,

ii. minimalno periodično osposobljavanje u ukupnom trajanju barem pet dana svakih pet godina kako bi razvili i održali potrebne praktične vozačke vještine.

(b) Države članice poduzimaju odgovarajuće mjere kako bi što ranije osigurale posebno osposobljavanje za ovlaštene ispitivače u čijem su se radu postojećim sustavom osiguravanja kvalitete utvrdili ozbiljni nedostaci.

(c) Periodično osposobljavanje može biti u obliku sastanka, osposobljavanja u razredu, klasičnog ili elektroničkog učenja te se može obavljati pojedinačno ili u skupinama. Može uključivati ponovnu akreditaciju standarda kakvu država članica smatra primjerenom.

(d) Države članice mogu predvidjeti da se, kad je ovlašteni ispitivač ovlašten za provođenje vozačkih ispita za više kategorija, ispunjenjem zahtjeva za periodično osposobljavanje povezano s ispitima za jednu kategoriju ispunjava i zahtjev za više od jedne kategorije ako je ispunjen uvjet utvrđen u točki 4. podtočki (2) podtočki (e).

(e) Ako ovlašteni ispitivač 24 mjeseca nije provodio ispite za određenu kategoriju, prije no što mu se dopusti provođenje vozačkih ispita za tu kategoriju mora ponovno biti odgovarajuće ocijenjen. To ponovno ocjenjivanje obavlja se kao dio zahtjeva utvrđenog u točki 4. podtočki (2) podtočki (a).

5. Stečena prava

1. Države članice mogu osobama koje su bile ovlaštene za provođenje vozačkih ispita neposredno prije 19. siječnja 2013. dopustiti da nastave provoditi vozačke ispite bez obzira na to što nisu bile ovlaštene u skladu s općim uvjetima iz točke 2. ili polaganjem stručnog ispita iz točke 3.

2. Takvi ovlašteni ispitivači ipak podliježu redovitom nadzoru i uvjetima za osiguravanje kvalitete utvrđenima u točki 4.

PRILOG V.

MINIMALNI ZAHTJEVI ZA OSPOSOBLJAVANJE I ISPITIVANJE VOZAČA ZA SKUPOVE, UKLJUČUJUĆI VOZILA S POGONOM NA ALTERNATIVNA GORIVA, ZA MOTORNA VOZILA ZA STANOVANJE I ZA VOZILA HITNIH SLUŽBI

Države članice poduzimaju potrebne mjere za:

(a) odobravanje i nadzor osposobljavanja iz članka 10. stavka 1. točke (d); ili

(b) organizaciju ispita vještina i ponašanja iz članka 10. stavka 1. točke (d).

Glava A.

SKUPOVI

1. Osposobljavanje vozača traje najmanje sedam sati.

2. Sadržaj osposobljavanja vozača

Osposobljavanje vozača obuhvaća znanje, vještine i ponašanja opisane u točkama 2. i 7. Priloga II. Posebna se pozornost posvećuje: dinamici kretanja vozila, sigurnosnim kriterijima, vučnim vozilima i prikolicama (mehanizam spojnica), ispravnom utovaru i sigurnosnoj opremi.

Praktični dio uključuje sljedeće vježbe: ubrzavanje, usporavanje, vožnju unatrag, kočenje, zaustavni put, mijenjanje prometne trake, kočenje i izmicanje, zanošenje prikolice, odvajanje prikolice od motornog vozila i ponovno spajanje na njega i parkiranje.

Svaki sudionik osposobljavanja obavlja praktični dio i pokazuje svoje vještine i ponašanje na javnim cestama.

Skupovi vozila koje se koriste za osposobljavanje pripadaju kategoriji skupova vozila za koje je podnositelj zahtjeva zatražio vozačku dozvolu.

3. Trajanje i sadržaj ispita vještina i ponašanja

Trajanje ispita i prijeđena udaljenost moraju biti dostatni za ocjenjivanje vještina i ponašanja utvrđenih u točki 2.

Glava B.

MOTORNA VOZILA ZA STANOVANJE I VOZILA HITNIH SLUŽBI

1. Osposobljavanje vozača traje najmanje sedam sati i može se organizirati na javnim cestama ili u zatvorenom krugu.

2. Sadržaj osposobljavanja vozača

Osposobljavanje vozača obuhvaća znanje, vještine i ponašanja opisane u točki 2. glave A. Priloga II. i, u odnosu na kategoriju C1, točki 8. glave B. Priloga II. Posebna se pozornost posvećuje: dinamici kretanja vozila, sigurnosnim kriterijima, ispravnom utovaru i sigurnosnoj opremi.

Praktični dio uključuje sljedeće vježbe: ubrzavanje, usporavanje, vožnju unatrag, kočenje, zaustavni put, mijenjanje prometne trake, zanošenje prikolice, odvajanje prikolice od motornog vozila i ponovno spajanje na njega, kočenje i izmicanje i parkiranje. Kad je riječ o vozilima hitnih službi, posebna se pozornost posvećuje osiguravanju da vozač ima potrebne vještine za pravilno rješavanje dodatnih poteškoća koje proizlaze iz vožnje u izvanrednim situacijama.

Vozila koja se upotrebljavaju za osposobljavanje pripadaju kategoriji vozila za koje je podnositelj zahtjeva zatražio vozačku dozvolu.

3. Trajanje i sadržaj ispita vještina i ponašanja

Trajanje ispita i prijeđena udaljenost moraju biti dostatni za ocjenjivanje vještina i ponašanja utvrđenih u točki 2.

PRILOG VI.

MINIMALNI ZAHTJEVI ZA OSPOSOBLJAVANJE I ISPITIVANJE VOZAČA MOTOCIKLA IZ KATEGORIJE A (PROGRESIVNI PRISTUP)

1. Države članice poduzimaju potrebne mjere za:

   (a) odobravanje i nadzor osposobljavanja iz članka 10. stavka 1. točke (c); ili

   (b) organizaciju ispita vještina i ponašanja iz članka 10. stavka 1. točke (c).

2. Osposobljavanje vozača traje najmanje sedam sati.

3. Sadržaj osposobljavanja vozača

   Osposobljavanje vozača obuhvaća sve aspekte iz Priloga II. točke 6.

   Svaki sudionik osposobljavanja obavlja praktični dio i pokazuje svoje vještine i ponašanje na javnim cestama.

   Motocikli koji se upotrebljavaju za osposobljavanje pripadaju kategoriji motocikala za koje je podnositelj zahtjeva zatražio vozačku dozvolu.

4. Trajanje i sadržaj ispita vještina i ponašanja

   Trajanje ispita i prijeđena udaljenost moraju biti dostatni za ocjenjivanje vještina i ponašanja utvrđenih u točki 3.

PRILOG VII.

KORELACIJSKA TABLICA

Direktiva 2006/126/EC	Uredba (EU) br. 383/2012	Ova Direktiva
—	—	Članak 1.
—	—	Članak 2. stavci 1., 2., 3., 13. i 14.
Članak 1. stavak 1.	—	Članak 4. stavak 1.
Članak 1. stavci 2., 3. i 4.	—	Članak 4. stavci 5. i 6.
—	—	Članak 3. stavci od 1. do 5.
Članak 2. stavak 1.	—	Članak 3. stavak 6.
Članak 2. stavak 2.	—	Članak 4. stavak 3.
Članak 3. stavci 1. i 2.	—	Članak 4. stavak 2.
Članak 3. stavak 3.	—	Članak 4. stavak 4.
—	—	Članak 4. stavak 7.
—	—	Članak 5. stavci od 1. do 5. i stavak 7.
Članak 4. stavak 1. prva rečenica	—	Članak 6. stavak 1.
Članak 4. stavak 1. druga rečenica	—	Članak 7. stavak 1.
Članak 4. stavak 1. treća rečenica	—	Članak 2. stavak 4.
Članak 4. stavak 2.	—	Članak 6. stavak 1. točka (a)
Članak 4. stavak 2. prva alineja	—	Članak 6. stavak 1. točka (a) i članak 2. stavci 5., 6. i 7.
Članak 4. stavak 2. druga alineja	—	Članak 7. stavak 1. točka (a)
Članak 4. stavak 3.	—	Članak 6. stavak 1. točka (b)
Članak 4. stavak 3. prva alineja	—	Članak 2. stavak 8.
Članak 4. stavak 3. druga alineja	—	Članak 2. stavak 9.
Članak 4. stavak 3. točka (a) prva i druga alineja	—	Članak 6. stavak 1. točka (b) podtočka i.
Članak 4. stavak 3. točka (a) treća alineja	—	Članak 7. stavak 1. točka (a)

Direktiva 2006/126/EC	Uredba (EU) br. 383/2012	Ova Direktiva
Članak 4. stavak 3. točka (b) prva alineja	—	Članak 6. stavak 1. točka (b) podtočka ii.
Članak 4. stavak 3. točka (b) druga alineja	—	Članak 7. stavak 1. točka (b)
Članak 4. stavak 3. točka (c) podtočka i.	—	Članak 6. stavak 1. točka (b) podtočka iii. prva alineja
Članak 4. stavak 3. točka (c) podtočka i. prva alineja	—	Članak 7. stavak 1. točka (c) podtočka i.
Članak 4. stavak 3. točka (c) podtočka ii.	—	Članak 6. stavak 1. točka (b) podtočka iii. druga alineja
Članak 4. stavak 3. točka (c) podtočka ii. prva alineja	—	Članak 7. stavak 1. točka (c) podtočka ii.
Članak 4. stavak 4.	—	Članak 6. stavak 1. točka (c)
Članak 4. stavak 4. prva alineja	—	Članak 2. stavci 10. i 11.
Članak 4. stavak 4. druga alineja	—	Članak 1. stavak 2. točka (b)
Članak 4. stavak 4. točka (a)	—	Članak 6. stavak 1. točka (c) podtočka i.
Članak 4. stavak 4. točka (a) prva alineja	—	Članak 6. stavak 1. točka (c) podtočka i. prvi podstavak i članak 2. stavak 12.
Članak 4. stavak 4. točka (a) druga alineja	—	Članak 7. stavak 1. točka (a)
Članak 4. stavak 4. točka (a) treća alineja	—	Članak 6. stavak 1. točka (c) podtočka i. drugi i treći podstavak
Članak 4. stavak 4. točka (b), osim posljednje rečenice	—	Članak 6. stavak 1. točka (c) podtočka ii.
Članak 4. stavak 4. točka (b), posljednja rečenica	—	Članak 7. stavak 1. točka (b)
Članak 4. stavak 4. točka (c), osim posljednje alineje	—	Članak 6. stavak 1. točka (c) podtočka iii.
Članak 4. stavak 4. točka (c) posljednja alineja	—	Članak 7. stavak 1. točka (b)
Članak 4. stavak 4. točka (d)	—	Članak 6. stavak 1. točka (c) podtočka iv.
Članak 4. stavak 4. točka (e), osim posljednje alineje	—	Članak 6. stavak 1. točka (c) podtočka v.
Članak 4. stavak 4. točka (e) posljednja alineja	—	Članak 7. stavak 1. točka (b)
Članak 4. stavak 4. točka (f)	—	Članak 6. stavak 1. točka (c) podtočka vi.
Članak 4. stavak 4. točka (g), osim posljednje alineje	—	Članak 6. stavak 1. točka (c) podtočka vii.
Članak 4. stavak 4. točka (g) posljednja alineja	—	Članak 7. stavak 1. točka (d)
Članak 4. stavak 4. točka (h)	—	Članak 6. stavak 1. točka (c) podtočka viii.

Direktiva 2006/126/EC	Uredba (EU) br. 383/2012	Ova Direktiva
Članak 4. stavak 4. točka (i), osim posljednje alineje	—	Članak 6. stavak 1. točka (c) podtočka ix.
Članak 4. stavak 4. točka (i) posljednja alineja	—	Članak 7. stavak 1. točka (d)
Članak 4. stavak 4. točka (j)	—	Članak 6. stavak 1. točka (c) podtočka x.
Članak 4. stavak 4. točka (k), osim posljednje alineje	—	Članak 6. stavak 1. točka (c) podtočka xi.
Članak 4. stavak 4. točka (k) posljednja alineja	—	Članak 7. stavak 1. točka (f)
Članak 4. stavak 5.	—	Članak 6. stavak 2.
Članak 4. stavak 6. prvi podstavak točka (a)	—	Članak 7. stavak 2. točka (a)
Članak 4. stavak 6. prvi podstavak točka (b)	—	Članak 7. stavak 2. točka (b)
Članak 4. stavak 6. prvi podstavak točka (c)	—	Članak 7. stavak 2. točka (c)
Članak 4. stavak 6. prvi podstavak točka (d)	—	Članak 7. stavak 2. točka (d)
Članak 4. stavak 6. drugi podstavak	—	Članak 7. stavak 3.
Članak 4. stavak 6. treći i četvrti podstavak	—	Članak 7. stavak 4.
Članak 4. stavak 7. prvi podstavak	—	Članak 7. stavak 1. točke (e) i (g)
Članak 4. stavak 7. drugi podstavak	—	Članak 7. stavak 2. točke (e) i (f)
Članak 5.	—	Članak 8.
Članak 6. stavak 1.	—	Članak 9. stavak 1.
Članak 6. stavak 2. točka (a)	—	Članak 9. stavak 2. točka (a)
Članak 6. stavak 2. točka (b)	—	Članak 9. stavak 2. točka (b)
—	—	Članak 9. stavak 2. točka (c)
—	—	Članak 9. stavak 2. točka (d)
Članak 6. stavak 2. točka (c)	—	Članak 9. stavak 2. točka (e)
—	—	Članak 9. stavak 2. točka (f)
Članak 6. stavak 2. točka (d)	—	Članak 9. stavak 2. točka (g)

Direktiva 2006/126/EC	Uredba (EU) br. 383/2012	Ova Direktiva
Članak 6. stavak 2. točka (e)	—	Članak 9. stavak 2. točka (h)
Članak 6. stavak 2. točka (f)	—	Članak 9. stavak 2. točka (i)
Članak 6. stavak 3.	—	Članak 9. stavak 3.
Članak 6. stavak 4. točke (a) i (b)	—	Članak 9. stavak 4. točke (a) i (b)
—	—	Članak 9. stavak 4. prvi podstavak točke (c) i (d) te drugi, treći i četvrti podstavak
Članak 6. stavak 4. točka (c)	—	Članak 9. stavak 2. točka (j)
—	—	Članak 9. stavak 2. točka (k)
Članak 7. stavak 1.	—	Članak 10. stavak 1.
Članak 7. stavak 2.	—	Članak 10. stavak 2. prvi, drugi i treći podstavak
Članak 7. stavak 3. prvi podstavak	—	Članak 10. stavak 3.
Članak 7. stavak 3. drugi podstavak	—	—
Članak 7. stavak 3. treći podstavak	—	Članak 10. stavak 2. četvrti podstavak
Članak 7. stavak 3. četvrti podstavak	—	Članak 10. stavak 2. četvrti podstavak
Članak 7. stavak 3. peti podstavak	—	Članak 10. stavak 2. peti podstavak
—	—	Članak 10. stavak 2. šesti podstavak
Članak 7. stavak 3. šesti podstavak	—	Članak 10. stavak 2. sedmi podstavak
—	—	Članak 10. stavak 2. osmi podstavak
Članak 7. stavak 4.	—	Članak 10. stavak 4.
Članak 7. stavak 5.	—	Članak 10. stavak 5.
—	—	Članak 12.
Članak 8.	—	Članak 4. stavak 8., članak 5. stavak 6., članak 8. stavak 2., članak 10. stavak 6., članak 19. stavak 2. i članak 25.

Direktiva 2006/126/EC	Uredba (EU) br. 383/2012	Ova Direktiva
Članak 9.	—	Članak 26.
Članak 10.	—	Članak 19.
Članak 11. stavci 1., 2. i 3.	—	Članak 13. stavci 1., 2. i 3.
Članak 11. stavak 4.	—	Članak 16. stavci 1. i 2.
Članak 11. stavak 5.	—	Članak 13. stavak 4.
—	—	Članak 14.
—	—	Članak 15. stavci 1., 3., 4. i od 6. do 10.
Članak 11. stavak 6.	—	Članak 15. stavci 2. i 5.
—	—	Članak 16. stavci 3. i 4.
—	—	Članak 17.
—	—	Članak 18.
Članak 12.	—	Članak 20. stavak 1.
—	—	Članak 20. stavci od 2. do 4.
Članak 13.	—	Članak 21.
Članak 14.	—	Članak 24.
Članak 15. stavak 1.	—	Članak 22. stavak 1.
Članak 15. stavak 2. i 3.	—	Članak 22. stavak 2.
Članak 15. stavak 4.	—	Članak 22. stavak 3.
—	—	Članak 22. stavci 4., 5. i 6.
—	—	Članak 23.
—	—	Članak 27.
—	—	Članak 28.
Članak 16.	—	Članak 29.
Članak 17.	—	Članak 30.

Direktiva 2006/126/EC	Uredba (EU) br. 383/2012	Ova Direktiva
Članak 18.	Članak 8.	Članak 31.
Članak 19.	—	Članak 32.
Prilog I.	—	Prilog I. dijelovi A.1, A.2, D i E
—	Članak 1.	—
—	Članak 2. stavak 1.	Prilog I. dio B točka 1.
—	Članak 2. stavak 2.	—
—	Članak 2. stavak 3.	—
—	Članak 3.	Prilog I. dio B točka 2.
—	Članak 4.	Prilog I. dio B točka 3.
—	Članak 5. stavak 1.	Prilog I. dio B točka 4.
—	Članak 5. stavak 2.	Prilog I. dio B točka 5.
—	Članak 5. stavak 3.	Prilog I. dio B točka 6.
—	Članak 5. stavak 4.	Prilog I. dio B točka 7.
—	Članak 5. stavak 5.	Prilog I. dio B točka 8.
—	Članak 6.	—
—	Članak 7. stavak 1.	Prilog I. dio B točka 9.
—	Članak 7. stavak 2.	Prilog I. dio B točka 10.
—	Prilog I.	Prilog I. dio B.1
—	Prilog II.	Prilog I. dio B.2
—	Prilog III.	Prilog I. dio B.3
—	Prilog IV.	Prilog I. dio B.4
Prilog II.	—	Prilog II.
Prilog III., osim točaka 3., 4. i 5.	—	Prilog III.
Prilog III. točke 3., 4. i 5.	—	Članak 11.

Direktiva 2006/126/EC	Uredba (EU) br. 383/2012	Ova Direktiva
Prilog IV.	—	Prilog IV.
Prilog V.	—	Prilog V. glava I.
—	—	Prilog V. glava II.
Prilog VI.	—	Prilog VI.
Prilog VII.	—	—
Prilog VIII.	—	Prilog VII.