Uradni list
Evropske unije

SL
Serija L

2025/2205

5.11.2025

DIREKTIVA (EU) 2025/2205 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 22. oktobra 2025

o vozniških dovoljenjih, spremembi Uredbe (EU) 2018/1724 Evropskega parlamenta in Sveta in Direktive (EU) 2022/2561 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Direktive 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe Komisije (EU) št. 383/2012

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora [1],

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom [2],

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Svet za promet se je leta 2017 na neformalnem zasedanju na Malti strinjal, da je veliko število smrtnih žrtev in hudih telesnih poškodb v cestnem prometu, ki se ne zmanjšuje, resen družbeni problem, in določil cilj, da je treba do leta 2030 število hudih telesnih poškodb v Uniji prepoloviti. Ministrice in ministri držav članic Unije, pristojni za promet, so v izjavi iz Vallette o varnosti v cestnem prometu dne 29. marca 2017 Komisijo pozvali, naj za desetletje po letu 2020 pripravi okrepljen okvir politike in pravni okvir Unije v zvezi z varnostjo v cestnem prometu, ki vključuje ambiciozen dolgoročni cilj, da do leta 2050 ne bi bilo skoraj nič smrtnih žrtev, ob izboljšanju varnosti udeležencev v cestnem prometu, zlasti ranljivih, ki so najpogostejše žrtve prometnih nesreč. Zaradi prizadevanj javnih organov se je število smrtnih žrtev v cestnem prometu zmanjšalo z 51 400 leta 2001 na 19 800 leta 2021. To zmanjšanje je bilo manjše od cilja Unije, v skladu s katerim naj bi se število smrtnih žrtev v cestnem prometu med letoma 2001 in 2020 zmanjšalo za 75 %, pa tudi napredek v smeri prepolovitve števila takih žrtev, dosežen v prvem desetletju, se je pozneje ustavil. Unija je zavezana temu, da se do leta 2050 čim bolj približa cilju, da ne bi bilo več žrtev prometnih nesreč. V zvezi s tem ciljem je v sporočilu Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z dne 9. decembra 2020 z naslovom „Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost“ (v nadaljnjem besedilu: strategija za trajnostno in pametno mobilnost) predstavljena strategija „vizija nič“.

(2) Pravila o vozniških dovoljenjih so bistveni sestavni del skupne prometne politike, prispevajo k izboljšanju varnosti v cestnem prometu in olajšujejo prosto gibanje oseb, ki nameravajo prebivati v drugi državi članici od tiste, ki je izdala vozniško dovoljenje. Zaradi pomena osebnih prevoznih sredstev posedovanje vozniškega dovoljenja, ki ga uradno priznava država članica gostiteljica, spodbuja in olajšuje prosto gibanje oseb in njihovo svobodo ustanavljanja. Podobno, vsaka nezakonita pridobitev takega dokumenta ali pravice do vožnje ali odvzem zakonito pridobljenega vozniškega dovoljenja zaradi nezakonitega ravnanja ne vplivata le na državo članico, v kateri je do takih kršitev prišlo, temveč na varnost v cestnem prometu po vsej Uniji.

[1] UL C 293, 18.8.2023, str. 133.
[2] Stališče Evropskega parlamenta z dne 28. februarja 2024 (UL C, C/2025/1355, 17.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/1355/oj) in stališče Sveta v prvi obravnavi z dne 29. septembra 2025 (še ni objavljeno v Uradnem listu). Stališče Evropskega parlamenta z dne 21. oktobra 2025 (še ni objavljeno v Uradnem listu).

(3) Okvir, vzpostavljen z Direktivo 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([3]), bi bilo treba posodobiti, da bo ustrezal novemu obdobju in bo trajnosten, vključujoč, pameten in odporen. V njem bi bilo treba upoštevati dejstvo, da je treba zmanjšati emisije in porabo energije iz prometa, tudi s širšo uvedbo vozil na alternativna goriva, digitalizacijo, demografske trende in tehnološki razvoj, da bi se okrepila konkurenčnost gospodarstva Unije. V povezavi z nekaterimi vozili na alternativna goriva bi bilo treba pri področju uporabe kategorij vozniških dovoljenj zlasti upoštevati, da imajo večjo maso kot konvencionalna vozila. Pomembno je poenostaviti in digitalizirati upravne postopke, da bi se odpravile preostale ovire – kot je upravno breme – za prosto gibanje oseb, ki so vozniki in nameravajo prebivati v drugi državi članici od tiste, ki je izdala vozniško dovoljenje. Harmoniziran okvir za standarde Unije za vozniška dovoljenja bi moral zajemati fizična vozniška dovoljenja in digitalna vozniška dovoljenja („mobilna“ vozniška dovoljenja) vseh kategorij ter zagotoviti njihovo vzajemno priznavanje, kadar so bila izdana v skladu s to direktivo.

(4) Evropska skupnost je prvo fizično vozniško dovoljenje po „vzorcu Skupnosti“ uvedla 4. decembra 1980. Odtlej so pravila v zvezi z vzorcem Skupnosti postala temelj najnaprednejših struktur za izdajo vozniških dovoljenj na svetu, ki pokrivajo več kot 250 milijonov voznikov. Ta direktiva bi zato morala temeljiti na pridobljenih izkušnjah in praksi ter določati harmonizirana pravila o standardih Unije za fizična vozniška dovoljenja. Pri fizičnih vozniških dovoljenjih, izdanih v Uniji, bi bilo treba z ukrepi proti ponarejanju zagotoviti zlasti visoko raven zaščite pred goljufijami in ponarejanjem ter omogočiti namestitev mikročipov ali QR kod.

(5) Vsaka obdelava osebnih podatkov zaradi izvajanja te direktive bi morala biti skladna z okvirom Unije za varstvo podatkov, zlasti z Direktivo 2002/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([4]), Uredbo (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta ([5]) in Direktivo (EU) 2016/680 Evropskega parlamenta in Sveta ([6]).

(6) Ta direktiva vzpostavlja pravno podlago za shranjevanje obveznega sklopa osebnih podatkov na fizičnih vozniških dovoljenjih in njihovih mikročipih ali QR kodah ter mobilnih vozniških dovoljenjih, namenjenega dokazovanju in preverjanju pravice osebe do vožnje ter njene identitete, da se zagotovi visoka raven varnosti v cestnem prometu po vsej Uniji. Taki podatki bi morali biti omejeni na to, kar je potrebno za dokazovanje pravice osebe do vožnje, identifikacijo te osebe ter preverjanje njenih vozniških pravic in identitete. Shranjevanje in druga obdelava teh podatkov morata biti skladna zlasti s členom 6(1), točka (e), v zvezi z biometričnimi podatki pa s členom 9(2), točka (g), Uredbe (EU) 2016/679. Ta direktiva določa tudi dodatne zaščitne ukrepe za zagotovitev varstva osebnih podatkov, ki se razkrijejo preveritelju ali ki jih preveritelj shrani med postopkom preverjanja. Preveritelju bi se zlasti moralo shranjevanje takih podatkov omogočiti le, če je za to pooblaščen v skladu s pravom Unije ali nacionalnim pravom; policist je lahko na primer pooblaščen, da podatke o vozniškem dovoljenju vključi v policijsko poročilo, podjetje za najem vozil pa je lahko pooblaščeno, da podatke o vozniškem dovoljenju navede v najemni pogodbi.

(7) Za zagotovitev pravne jasnosti in nemotenega prehoda med to direktivo in Direktivo 2006/126/ES bi morale imeti države članice možnost, da na mikročipu shranijo dodatne osebne podatke, če to določa nacionalno pravo, ki je v skladu z Uredbo (EU) 2016/679. Vendar ta direktiva sama po sebi ne zagotavlja pravne podlage za vključitev takih dodatnih podatkov.

([3]) Direktiva 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. decembra 2006 o vozniških dovoljenjih (UL L 403, 30.12.2006, str. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

([4]) Direktiva 2002/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. julija 2002 o obdelavi osebnih podatkov in varstvu zasebnosti na področju elektronskih komunikacij (UL L 201, 31.7.2002, str. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([5]) Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (UL L 119, 4.5.2016, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Direktiva (EU) 2016/680 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov, ki jih pristojni organi obdelujejo za namene preprečevanja, preiskovanja, odkrivanja ali pregona kaznivih dejanj ali izvrševanja kazenskih sankcij, in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Okvirnega sklepa Sveta 2008/977/PNZ (UL L 119, 4.5.2016, str. 89, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/680/oj).

(8) Po drugi strani bi morala QR koda, ki se uvaja s to direktivo, omogočati preverjanje verodostojnosti informacij, natisnjenih na fizičnem vozniškem dovoljenju. Ne bi pa smela omogočati shranjevanja dodatnih informacij k tistim, ki so na fizičnem vozniškem dovoljenju.

(9) Ta direktiva ne zagotavlja pravne podlage za vzpostavitev ali vodenje zbirk podatkov na nacionalni ravni za shranjevanje biometričnih podatkov v državah članicah, kar je vprašanje nacionalnega prava, ki mora biti skladno s pravom Unije na področju varstva podatkov. Ta direktiva tudi ne zagotavlja pravne podlage za vzpostavitev ali vodenje centralizirane zbirke biometričnih podatkov na ravni Unije.

(10) Digitalna preobrazba je ena od prednostnih nalog Unije. V primeru cestnega prometa prispeva k odpravi preostalih administrativnih ovir za prosto gibanje oseb, kot so tiste, povezane s časom, potrebnim za izdajo fizičnih vozniških dovoljenj. Zato bi bilo treba določiti ločen standard Unije za mobilna vozniška dovoljenja, izdana v Uniji. Za pospešitev digitalizacije bi morala biti mobilna vozniška dovoljenja izdana kandidatom, ki bi začela veljati 54 mesecev od datuma sprejetja prvega od izvedbenih aktov, potrebnih za uvedbo mobilnih vozniških dovoljenj, privzeta oblika, brez poseganja v pravico kandidatov, da pridobijo vozniško dovoljenje v fizični obliki ali v obeh oblikah hkrati na podlagi ene same vloge. Države članice lahko začnejo mobilna vozniška dovoljenja izdajati pred datumom, na katerega digitalna oblika postane privzeta oblika.

(11) V skladu s ciljem digitalne preobrazbe, pri kateri državljani ne bodo prezrti, navedenim v Evropski deklaraciji o digitalnih pravicah in načelih za digitalno desetletje iz leta 2022, je nujno, da imajo državljani še naprej pravico, da poleg vozniškega dovoljenja v digitalni obliki zaprosijo tudi za vozniško dovoljenje v fizični obliki. Zato bi morale države članice kandidatu na njegovo zahtevo brez nepotrebnega odlašanja in načeloma v treh tednih zagotoviti vozniško dovoljenje v fizični obliki, če ima prosilec že vozniško dovoljenje v digitalni obliki te države članice, ki potrjuje njegove vozniške pravice. Poleg tega se države članice spodbuja, naj v nujnih primerih, kadar bi kandidat zaradi poznega prejema fizičnega vozniškega dovoljenja utrpel nesorazmerno škodo, predvidijo možnost uporabe nujnega postopka, po katerem bi se fizično vozniško dovoljenje izdalo v nekaj dneh, ob čemer bi se sorazmerno zvišale ustrezne upravne takse.

(12) Mobilno vozniško dovoljenje bi moralo poleg informacij, navedenih na fizičnem vozniškem dovoljenju, vsebovati tudi informacije, ki omogočajo preverjanje verodostojnosti teh podatkov. Vendar bi bilo treba zagotoviti, da so osebni podatki, ki so na voljo, tudi v primeru preverjanja omejeni na podatke, ki bi bili navedeni na fizičnem vozniškem dovoljenju, in na to, kar je nujno potrebno za preverjanje verodostojnosti takih podatkov. Poleg tega se podatki, potrebni za preverjanje, po opravljenem preverjanju ne bi smeli hraniti, razen če to dovoljuje pravo Unije ali nacionalno pravo. Države članice bi morale zagotoviti, da so fizična in mobilna vozniška dovoljenja, izdana isti osebi, enakovredna, kar zadeva pravice in pogoje, pod katerimi lahko ta oseba vozi, in kar zadeva obdobje upravne veljavnosti vozniških dovoljenj iz te direktive.

(13) Države članice so pristojne za določitev lastnih nacionalnih pravil, v skladu s katerimi se za izdajo vozniškega dovoljenja zahteva plačilo takse. Vendar bi morale države članice paziti, da ne bi z določitvijo nesorazmernih upravnih taks, ki bi neupravičeno dajale prednost eni obliki pred drugo, vplivale na svobodno izbiro državljanov glede oblike vozniškega dovoljenja.

(14) Države članice bi si morale skupaj prizadevati za to, da bi se mobilna vozniška dovoljenja uporabljala in vzajemno priznavala po celem svetu. To bi lahko pomenilo spremembe Mednarodne konvencije o motornem prometu z dne 24. aprila 1926, Ženevske konvencije o cestnem prometu z dne 19. septembra 1949 in Dunajske konvencije o cestnem prometu z dne 8. novembra 1968. Državam članicam v zvezi s tem lahko najbolje pomaga Komisija, zlasti v zvezi s pogoji za interoperabilnost, ki omogočajo široko priznavanje mobilnih vozniških dovoljenj Unije. V tem procesu bi morala Komisija pri sprejemanju izvedbenih aktov o mobilnih vozniških dovoljenjih najprej upoštevati ustrezen razvoj dogodkov v tretjih državah.

(15) V strategiji za trajnostno in pametno mobilnost je predstavljena vizija, po kateri naj bi Unija znatno izboljšala trajnostnost mobilnosti in prometa. Emisije iz sektorja cestnega prometa vključujejo emisije toplogrednih plinov, onesnaževala zraka, hrup in mikroplastiko zaradi obrabe pnevmatik in cest. Način vožnje vpliva na količino takih emisij, ki imajo lahko negativne posledice za okolje in zdravje ljudi. Zato bi morali z vozniškimi izpiti zagotoviti, da se vozniki med vozniškim usposabljanjem naučijo zmanjšati svoj vpliv, kar zadeva emisije, tudi z okolju prijazno vožnjo, in usposobijo za vožnjo brezemisijskih ali nizkoemisijskih vozil.

(16) Da bi lahko državljani in prebivalci neposredno uživali prednosti notranjega trga brez nepotrebnega dodatnega upravnega bremena, Uredba (EU) 2018/1724 Evropskega parlamenta in Sveta ([7]) določa dostop do spletnih postopkov, pomembnih za delovanje notranjega trga, tudi za čezmejne uporabnike. Informacije o pridobitvi in podaljšanju vozniškega dovoljenja so že zajete v Prilogi I k navedeni uredbi. Prilogo II k navedeni uredbi bi bilo treba spremeniti, da se zagotovi, da lahko uporabniki v upravnem postopku za vozniška dovoljenja, koristijo popolnoma spletne postopke.

(17) Vozniška dovoljenja bi bilo treba razvrstiti v kategorije glede na tipe vozil, za katere je na njih navedena pravica do vožnje. Tako kategorizacijo bi bilo treba opraviti na jasen in skladen način ter ob polnem upoštevanju tehničnih značilnosti zadevnih vozil in spretnosti, potrebnih za vožnjo z njimi.

(18) V skladu s Konvencijo Združenih narodov o pravicah invalidov z dne 13. decembra 2006, katere pogodbenica je Unija od 21. januarja 2011, bi bilo treba sprejeti posebne določbe, ki bi invalidom olajšale vožnjo vozil. Poleg tega se države članice spodbuja, naj upoštevajo posebne potrebe invalidov ter jim olajšajo možnosti za pridobitev in posedovanje vozniškega dovoljenja, ne da bi znižale minimalne standarde glede zmožnosti za vožnjo in vozniških spretnosti, določene v tej direktivi. Zato bi bilo treba državam članicam s predhodnim soglasjem Komisije dovoliti, da iz uporabe pravil o kategorijah vozniških dovoljenj na podlagi te direktive izključijo nekatere tipe vozil na motorni pogon.

(19) Državam članicam bi bilo treba dovoliti, da iz uporabe te direktive tudi v prihodnje izključujejo tipe vozil, ki jih uporabljajo oborožene sile in organi civilne zaščite ali so pod njihovim nadzorom, glede na posebno naravo operacij, ki jih izvajajo take sile in organi, ter vozil, ki se uporabljajo.

(20) Najnižjo starost kandidatov za različne kategorije vozniških dovoljenj bi bilo treba določiti na ravni Unije. Vseeno bi bilo treba državam članicam dovoliti, da za vožnjo nekaterih kategorij vozil določijo višjo starostno mejo, da bi še izboljšale varnost v cestnem prometu. Državam članicam bi bilo treba za nekatere kategorije in izjemoma dovoliti, da zaradi upoštevanja nacionalnih okoliščin določijo nižje najnižje starosti, zlasti kar zadeva vožnjo gasilskih vozil, vozil civilne zaščite in reševanja ter vozil, ki se uporabljajo za vzdrževanje javne varnosti in reda.

(21) Intervencijska vozila, in sicer vozila, ki se uporabljajo za vzdrževanje javne varnosti in reda, tudi za takojšnjo pomoč v naravnih izrednih razmerah ali izrednih razmerah, ki jih povzroči človek, kot so vozila policije, vozila nujne medicinske pomoči, vozila civilne zaščite in reševanja ali gasilska vozila, imajo lahko posebne značilnosti, na primer, da so težja zaradi posebne opreme, in bi bila zanje morda potrebna nekatera odstopanja od splošnih pravil za vozniško dovoljenje kategorije B, da bi se učinkovito odzvali na krizne situacije in potrebe po reševanju. Da bi se v primerih, ko se taka vozila uporabljajo za čezmejne intervencije v različnih regijah v Uniji, izognili morebitnim oviram pri čezmejnem prometu, bi bilo treba državam članicam tudi omogočiti, da začasno ali za nedoločen čas dovolijo, da se ta intervencijska vozila na njihovem ozemlju vozijo z vozniškim dovoljenjem kategorije B. V zvezi s tem se države članice spodbuja k vzajemnemu priznavanju nacionalnih ukrepov, da bi se izognili oviram ali kaznim pri izvajanju čezmejnih nujnih operacij.

(22) Da bi se upoštevale potrebe mladih prebivalcev držav članic po mobilnosti, kot je vožnja na dolge razdalje na redko poseljenih območjih brez ustreznih alternativnih načinov osebne mobilnosti, bi bilo treba državam članicam omogočiti, da najnižjo starost za izdajo vozniških dovoljenj, ki veljajo samo na njihovih ozemljih, za vožnjo nekaterih vrst vozil kategorije B1 po predhodnem soglasju Komisije znižajo na 15 let. Pomembno je, da tako znižanje najnižje starosti ne vpliva negativno na varnost v cestnem prometu. Zato bi morala Komisija, preden da soglasje, ustrezno oceniti vpliv takega znižanja najnižje starosti na varnost v cestnem prometu, pri čemer bi morala upoštevati vse ustrezne informacije, ki jih predložijo strokovnjaki držav članic.

(23) K varnosti v cestnem prometu lahko pripomore kombinacija ustrezne najnižje starosti za vozniška dovoljenja za vsako kategorijo, ki mladim voznikom olajšuje mobilnost in jim omogoča dovolj zgoden dostop do poklicne vožnje, ter strožjih pogojev za voznike začetnike, med drugim glede uživanja alkohola v povezavi z vožnjo. Najnižje starosti ne bi smeli zmanjševati na račun varnosti v cestnem prometu.

([7]) Uredba (EU) 2018/1724 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 2. oktobra 2018 o vzpostavitvi enotnega digitalnega vstopnega mesta za zagotavljanje dostopa do informacij, do postopkov ter do storitev za pomoč in reševanje težav ter o spremembi Uredbe (EU) št. 1024/2012 (UL L 295, 21.11.2018, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj).

(24) Določiti bi bilo treba sistem stopnjevitosti, v skladu s katerim bi bila upravičenost do vozniškega dovoljenja določene kategorije predpogoj za upravičenost kandidata do nekaterih drugih kategorij vozniških dovoljenj, in ekvivalentnosti kategorij, tudi z najkrajšim obdobjem izkušenj pred tako upravičenostjo, kadar je to ustrezno. Tak sistem bi moral biti zavezujoč za vse države članice, brez poseganja v možnost držav članic, da na svojih ozemljih uporabljajo določene ekvivalentnosti med sabo. Državam članicam bi moralo biti tudi dovoljeno, da določijo nekatere ekvivalentnosti, ki veljajo samo na njihovem ozemlju.

(25) Večja prisotnost vozil na alternativna goriva je ključnega pomena za zeleni prehod. V tej direktivi bi bilo treba upoštevati možnost, da bi vozniško dovoljenje kategorije B in BE veljalo za nove modele z večjo maso. Zato bi bilo treba imetnikom vozniškega dovoljenja kategorije B ali BE dovoliti, da ob upoštevanju vozniških izkušenj v njihovi pridobljeni kategoriji vozijo motorna vozila za vožnjo oseb in blaga, ki jih v celoti ali delno poganjajo alternativna goriva in katerih največja dovoljena masa presega 3 500 kg.

(26) Pravica do vozniškega dovoljenja je jamstvo za prosto gibanje in olajšuje udeležbo v ekonomskem in družbenem življenju, zlasti na podeželskih in manj urbaniziranih območjih z omejenim omrežjem javnega prevoza. Osebni prevoz je pomemben element pri podpiranju mobilnosti starejših oseb, oseb z omejeno mobilnostjo ali invalidov. Zmožnost voznika za varno vožnjo bi bilo treba oceniti na podlagi specifičnih meril, pri čemer bi bilo treba upoštevati zlasti voznikovo zdravstveno stanje glede na objektivne rezultate pregledov in, po potrebi, testov. Odločitve o razveljavitvi, odvzemu, začasnem odvzemu ali omejitvi vozniških dovoljenj bi se morale sprejemati za vsak primer posebej in ne bi smele povzročiti diskriminacije, zlasti ne na podlagi starosti.

(27) Zaradi varnosti v cestnem prometu je treba posodobiti harmonizirane minimalne zahteve, ki jih mora kandidat izpolnjevati, preden se mu lahko izda vozniško dovoljenje. To bi moralo vključevati znanje, spretnosti in ravnanje, povezane z vožnjo vozil na motorni pogon, vozniški izpit ter minimalne standarde glede telesne in duševne zmožnosti za vožnjo takih vozil.

(28) Glede na vse večjo razpoložljivost in vse pogostejšo uporabo naprednih sistemov za pomoč pri vožnji in avtomatiziranih sistemov za vožnjo je treba v teoretične preizkuse vključiti zahteve v zvezi s temi sistemi, da bi zagotovili, da vozniki na splošno poznajo koristi, omejitve in tveganja, povezane s takimi sistemi. Ta zahteva glede poznavanja bi morala zajemati zlasti področje uporabe avtomatiziranih sistemov za vožnjo, obstoj zahtev za prevzem vodenja, ki jih sprožijo avtomatizirani sistemi za vožnjo, in preostale obveznosti voznika med delovanjem avtomatiziranih sistemov za vožnjo.

(29) Ob izdaji vozniškega dovoljenja, nato pa v rednih presledkih bi bilo treba predložiti dokaz o izpolnjevanju minimalnih standardov glede telesne in duševne zmožnosti za vožnjo. Tako redno spremljanje v skladu z nacionalnimi pravili o izpolnjevanju minimalnih standardov prispeva k prostemu gibanju oseb, preprečuje izkrivljanje konkurence in upošteva odgovornost voznikov. Nacionalna pravila o izpolnjevanju minimalnih standardov bi morala vključevati zdravniški pregled ob izdaji in podaljšanju vozniškega dovoljenja. Ta pregled bi lahko opravili splošni zdravniki ali kateri koli drug pristojni zdravstveni organ ali zdravstveni delavec, kot je določeno v pravu vsake države članice.

(30) Ustrezen vid je bistven pogoj pri zagotavljanju telesne zmožnosti za vožnjo. Zato bi morali vsi kandidati za vozniško dovoljenje opraviti ustrezen pregled, da se zagotovi, da imajo ustrezno ostrina vida, po potrebi tudi dodatni pregled vidnega polja, ki ga opravi pristojni strokovnjak za vid, pooblaščen po nacionalnem pravu. Državam članicam bi bilo treba dovoliti, da gredo pri tej zahtevi še dlje in zahtevajo enak postopek pri podaljšanju vozniških dovoljenj. Decimalni zapis za ostrino vida je mednarodno priznani standard za primerljivost pri določanju vida.

(31) Za izdajo ali podaljšanje nekaterih kategorij vozniških dovoljenj bi morale imeti države članice možnost, da namesto zdravniškega pregleda od kandidata ali imetnika vozniškega dovoljenja zahtevajo, da v pisni ali elektronski obliki predloži samooceno, katere zasnova bi bila lahko osredotočena na tveganja. Vendar bi bilo najbolj zaželeno, da države članice zdravstvene preglede vključijo vsaj v postopek prve izdaje vozniških dovoljenj, da bi ocenile izpolnjevanje pogojev iz te direktive in nacionalnega prava.

(32) Po izdaji vozniškega dovoljenja bi morale imeti države članice možnost, da namesto zdravniškega pregleda ali samoocene ob podaljšanju vzpostavijo sistem, ki zagotavlja odziv v primeru spremembe telesne ali duševne zmožnosti imetnika vozniškega dovoljenja. Ob priznavanju raznolikosti organiziranosti nacionalnih zdravstvenih sistemov in praks, kar zadeva učinkovito usklajevanje z organi za izdajo in podaljšanje dovoljenj, bi bile lahko oblike takega sistema različne, pri čemer je najpomembnejše, da bi morali zdravstveni organi ali organi, pristojni za izdajo dovoljenj, zdravstveno stanje imetnikov vozniških dovoljenj povezati z njihovo zmožnostjo in dovoljenjem za vožnjo. Ta odziv zdravstvenih organov ali organov, pristojnih za izdajo dovoljenj, bi lahko temeljil tudi na oceni izjav imetnika vozniškega dovoljenja na podlagi splošne obveznosti, ki velja za vse imetnike vozniških dovoljenj, da poročajo o svojem zdravstvenem stanju, ki vpliva na vožnjo, kar ima lahko za posledico napotitev k specialistu, prepoved vožnje, ki jo izreče zdravnik, ali celo odvzem, začasni odvzem ali omejitev vozniškega dovoljenja.

(33) Države članice bi morale imeti tudi možnost, da take ukrepe kombinirajo, da bi bili učinkovitejši, in da uporabljajo standarde glede zmožnosti za vožnjo, ki so strožji od minimalnih standardov iz te direktive.

(34) Z nedavnim napredkom v medicinski tehnologiji, ki obravnava tveganja, povezana z vožnjo v primeru nekaterih zdravstvenih stanj, se je izboljšala varnost v cestnem prometu. Inovacije, kot so sistemi za stalno spremljanje glukoze za ljudi s sladkorno boleznijo, omogočajo učinkovito obvladovanje njihovega stanja v realnem času, s čimer se zmanjšujejo tveganja, povezana z vožnjo. Te tehnologije se hitro razvijajo, kar zagotavlja boljši nadzor nad zdravstvenimi težavami in dodatno izboljšuje varnost v cestnem prometu.

(35) Glede na študije, ki se izvajajo v zvezi z različnimi patologijami, pri katerih obstaja tveganje za prekomerno zaspanost in dremavost, bi morala Komisija, potem ko bo končanih dovolj študij in bodo te na voljo znanstveni skupnosti, začeti pregled določb te direktive, povezanih s sindromom obstruktivne apneje med spanjem. Glede na znanstveni napredek, dosežen pri zdravljenju okvar vida, bi morala Komisija začeti tudi pregled določb te direktive, povezanih s tem stanjem.

(36) Da bi zagotovili enotne pravice po vsej Uniji brez poseganja v vidike varnosti v cestnem prometu, bi morala imeti vozniška dovoljenja kategorij AM, A1, A2, A, B1, B in BE obdobje veljavnosti 15 let, vozniška dovoljenja kategorij C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 in D1E pa obdobje veljavnosti petih let. Vendar bi bilo treba državam članicam dovoliti, da določijo obdobje veljavnosti 10 let namesto 15 let, če se vozniško dovoljenje uporablja tudi kot osebni identifikacijski dokument. Glede na že veljavni okvir, ki državam članicam omogoča, da z naraščajočo starostjo povečajo pogostost obnavljanja, bi se lahko splošno obdobje veljavnosti skrajšalo na podlagi objektivnih dejavnikov, ki so na splošno povezani s povprečnim telesnim in duševnim stanjem voznikov, kot je starost, državam članicam pa bi bilo treba dovoliti, da v izjemnih primerih, kot so opredeljeni v tej direktivi, določijo krajša obdobja veljavnosti od tistih, ki so določena v tej direktivi.

(37) Varnost v cestnem prometu je mogoče izboljšati z osvežitvenimi tečaji za izkušene voznike, in sicer z ozaveščanjem in zahtevo, da vozniki pridobijo dodatne izkušnje z novimi tehnologijami, kot so napredni sistemi za pomoč pri vožnji in avtomatizirani sistemi za vožnjo. V povezavi s tem, pa tudi v povezavi z usposabljanjem voznikov pred izdajo vozniškega dovoljenja, bi bila lahko uporaba simulatorjev koristna za izboljšanje pomembnih vozniških spretnosti, kot je odzivanje na neugodne in izredne razmere.

(38) Glede na postopno digitalizacijo in avtomatizacijo, vse strožje zahteve glede zmanjšanja emisij za cestni promet ter stalen tehnološki napredek vozil na motorni pogon je treba osveževati znanje vseh voznikov o novih tehnologijah, varnosti v cestnem prometu in trajnostnosti. Države članice bi lahko s spodbujanjem vseživljenjskega usposabljanja voznikov, na primer s ponujanjem udeležbe na tečajih varne vožnje, na katerih dobijo povratne informacije, pripomogle k bolj vključujoči mobilnosti. Tako vseživljenjske usposabljanje je lahko ključno za osveževanje spretnosti izkušenih voznikov glede varnosti v cestnem prometu, novih tehnologij in sprememb v masi vozil, kar zmanjšuje porabo goriva in emisije ter izboljšuje upravljanje hitrosti.

(39) Da bi se države članice in v ustrezno utemeljenih primerih Unija kot celota lahko odzvale na krize, ki nacionalnim organom onemogočajo podaljšanje vozniških dovoljenj, katerih veljavnost bi sicer potekla, bi moralo biti mogoče podaljšati veljavnost takih vozniških dovoljenj. Tako podaljšanje bi moralo biti mogoče le za obdobje, ki je nujno potrebno.

(40) Načelo „en imetnik – eno dovoljenje“ bi moralo zagotoviti, da nihče ne bi imel več kot eno vozniško dovoljenje. Načelo bi bilo treba razširiti, da bi se upoštevale tehnične posebnosti mobilnih vozniških dovoljenj, saj lahko imetnik namesto mobilnega vozniškega dovoljenja zahteva izdajo fizičnega namesto mobilnega ali oba, mobilno vozniško dovoljenje pa lahko prikaže na več elektronskih napravah.

(41) Zaradi varnosti v cestnem prometu bi morale imeti države članice možnost, da nacionalne predpise o razveljavitvi, odvzemu, začasnem odvzemu in podaljšanju vozniških dovoljenj uporabljajo za vse imetnike vozniških dovoljenj, ki imajo običajno prebivališče na njihovem ozemlju.

(42) Vozniki z vozniškim dovoljenjem, ki ga je izdala država članica, v kateri prebivajo, bi morali imeti po zamenjavi vozniškega dovoljenja, ki ga je izdala tretja država, pravico do vožnje po vsej Uniji, tako kot če bi vozniško dovoljenje prvotno pridobili v Uniji. To prispeva k prostemu gibanju oseb znotraj Unije.

(43) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te direktive bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila, da bi določila tretje države, ki zagotavljajo raven varnosti v cestnem prometu primerljivo Unijini, in s tem imetnikom vozniških dovoljenj, ki so jih izdale te tretje države, omogočila, da zamenjajo svoja vozniška dovoljenja ob izpolnjevanju ustreznih pogojev, ki bi morali biti podrobno in natančno opredeljeni za vse zadevne kategorije vozniških dovoljenj, pod pogoji, podobnimi tistim, ki bi se uporabili, če bi jih izdala država članica. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta ([8]).

(44) Kar zadeva vozniška dovoljenja, ki jih izdajo tretje države, ki niso določene v izvedbenem aktu kot tretje države z ravnjo varnosti v cestnem prometu primerljivo Unijini, ali ki jih izdajo tretje države, za katere tak izvedbeni akt niti izrecno ne dovoljuje niti ne prepoveduje zamenjave takega vozniškega dovoljenja, bi bilo treba državam članicam dovoliti, da jih zamenjajo v skladu z nacionalnimi pravili, pod pogojem, da na tako izdanem vozniškem dovoljenju uporabijo ustrezno kodo ali kode Unije. Če imetnik takega vozniškega dovoljenja prenese prebivališče v novo državo članico, se od slednje ne bi smelo zahtevati, da za tako vozniško dovoljenje uporabi načelo vzajemnega priznavanja.

(45) Novi okvir za zamenjavo vozniških dovoljenj, ki jih izdajo tretje države, bi bilo treba obravnavati tudi kot način za odpravo pomanjkanja poklicnih voznikov, saj je namen pravil olajšati prosto gibanje imetnikov vozniških dovoljenj različnih kategorij. Glede na to, da bi za vožnjo državljanov tretjih držav, ki so zaposleni v podjetju s sedežem v državi članici, ki opravlja cestni prevoz v Uniji, ali ki zanj delajo, lahko veljala dodatna zahteva po kvalifikacijah, potrjenih s spričevalom o strokovni usposobljenosti, bi morala Komisija oceniti, kako bi lahko pričakovane pozitivne učinke novega okvira dodatno podprli v povezavi z drugimi vozniškimi dokumenti, brez poseganja v splošni cilj izboljšanja varnosti v cestnem prometu v Uniji.

(46) „Turizem vozniških dovoljenj“, in sicer praksa spreminjanja prebivališča z namenom pridobitve novega vozniškega dovoljenja, med drugim v izogib učinkom razveljavitve, odvzema, začasnega odvzema ali omejitve pravice do vožnje voznika vozila na motorni pogon, njegovega vozniškega dovoljenja ali priznanja veljavnosti njegovega vozniškega dovoljenja, ki so bili izrečeni v drugi državi članici, je zelo razširjen pojav, ki negativno vpliva na varnost v cestnem prometu. Vozniki samo zaradi spremembe prebivališča ne bi smeli biti izvzeti iz zahtev za ponovno pridobitev vozniškega dovoljenja, priznanja njegove veljavnosti ali pravice do vožnje. Hkrati bi bilo treba pojasniti, da bi moralo ravnanje državljanov ali njihova telesna ali duševna nezmožnost za vožnjo voditi do prepovedi vožnje za nedoločen čas le, kadar je to ustrezno utemeljeno. Določiti bi bilo treba pogoje, pod katerimi lahko države članice, ki niso izrekle razveljavitve, odvzema začasnega odvzema ali omejitve vozniškega dovoljenja, tej osebi kljub temu izdajo vozniško dovoljenje, če se to zdi primerno na podlagi informirane odločitve in kadar tako izdano vozniško dovoljenje velja samo na ozemlju držav članic, ki niso izrekle prepovedi za nedoločen čas.

([8]) Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

(47) Da bi se izboljšala varnost v cestnem prometu, bi bilo treba za nekatere kategorije vozniških dovoljenj uvesti shemo vožnje s spremstvom na ravni Unije. Pravila take sheme bi morala kandidatom omogočiti, da pridobijo vozniška dovoljenja za ustrezne kategorije, preden dosežejo zahtevano najnižjo starost. Vendar bi moral biti pogoj za uporabo teh vozniških dovoljenj spremstvo izkušenega voznika, na primer družinskega člana. V takih primerih bi bilo treba državam članicam zaradi varnosti v cestnem prometu dovoliti, da na svojem ozemlju opredelijo strožje pogoje in pravila v zvezi z vozniškimi dovoljenji, ki so jih izdale.

(48) Shema vožnje s spremstvom bi lahko – brez poseganja v splošni cilj izboljšanja varnosti v cestnem prometu – prispevala k večji dostopnosti in privlačnosti poklica voznika tovornjaka za mlajše generacije, da bi razširili njihove poklicne možnosti in pripomogli k odpravi pomanjkanja voznikov v Uniji. Zato bi morale imeti države članice možnost, da navedeno shemo poleg vozniških dovoljenj kategorije B uporabljajo tudi za vozniška dovoljenja kategorij C1, C1E in C, ustrezno izdana vozniška dovoljenja pa bi morala biti vzajemno priznana med tistimi državami članicami, ki uporabljajo to širše področje uporabe sheme.

(49) Shema vožnje s spremstvom ne bi smela omejevati obstoječih možnosti držav članic, da znižajo najnižjo starost za kategorijo B in uporabijo s tem povezane pogoje na nacionalni ravni.

(50) Pogoje in zahteve iz Direktive (EU) 2022/2561 Evropskega parlamenta in Sveta ([9]) za vožnjo avtobusa kategorije D ali DE od določene starosti po pridobitvi poklicne kvalifikacije bi bilo treba poenostaviti, ne da bi bila pri tem ogrožena varnost v cestnem prometu.

(51) Države članice se spodbuja, naj okrepijo partnerstva med organi za izobraževanje in usposabljanje, vključno z univerzami in poklicnimi šolami, ter prevoznimi in logističnimi podjetji, da bi se odpravilo pomanjkanje poklicnih voznikov v Uniji. Z razvojem in podporo vajeništev, pripravništev in podobnih izobraževalnih ponudb v takih partnerstvih bi bilo treba prihodnjim poklicnim voznikom dati priložnost, da se bolje seznanijo s prednostmi in izzivi poklica, izboljšajo svoje operativne in organizacijske spretnosti ter pridobijo izkušnje ob uporabi naprednih tehnologij in tehnik. Komisija naj z uporabo programov Unije, kot je Erasmus+, podpre javno-zasebna partnerstva med poklicnimi šolami ter logističnimi in prevoznimi podjetji, da bi bilo na voljo več poklicnih voznikov in da bi se izboljšale njihove spretnosti.

(52) V zvezi z iskanjem virov prihodkov za spodbujanje varnosti v cestnem prometu se državam članicam priporoča, naj uporabijo prihodke, ustvarjene z denarnimi kaznimi za prometne prekrške, povezane z varnostjo v cestnem prometu, v okviru področja uporabe Direktive (EU) 2015/413 Evropskega parlamenta in Sveta ([10]), da bi povečale varnost v cestnem prometu in zagotovile preglednost ukrepov za varnost v cestnem prometu.

(53) Zagotoviti bi bilo treba, da vozniki, ki prvič pridobijo vozniško dovoljenje, ne ogrožajo varnosti v cestnem prometu. Za te voznike začetnike bi bilo treba določiti najmanj dveletno poskusno dobo, med katero bi morala zanje veljati strožja pravila ali sankcije za vožnjo pod vplivom alkohola, brez poseganja v pristojnosti držav članic za pravno urejanje ravnanja voznikov. Taka strožja pravila bi lahko obsegala, izključno ali kot enega od ukrepov, posebno usposabljanje za voznike začetnike, v okviru katerega bi jih dodatno ozaveščali o tveganjih in jim dali priložnost za razmislek o svojem ravnanju. Določiti bi bilo treba tudi posebne ukrepe za zagotovitev zmanjšanja števila primerov vožnje pod vplivom drog med vozniki začetniki in spodbujanje ustrezne uporabe obveznih varnostnih sistemov. Taki ukrepi bi lahko vključevali strožja pravila ali sankcije. Morebitne sankcije bi morale biti učinkovite, sorazmerne, odvračilne in nediskriminatorne ter bi lahko vključevale prepoved vožnje in posebno usposabljanje za voznike začetnike z ozaveščanjem o tveganjih. Taki posebni ukrepi bi lahko vključevali tudi prizadevanja za ciljno usmerjeno izvrševanje in kampanje. Državam članicam bi bilo treba dovoliti, da na svojem ozemlju prosto uporabljajo dodatna pravila za voznike začetnike, da bi se izboljšala varnost v cestnem prometu, kot je druga poskusna doba za dodatno kategorijo vozniškega dovoljenja, da bi se upoštevala različna tveganja in potrebne spretnosti, povezane z novo kategorijo.

([9]) Direktiva (EU) 2022/2561 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2022 o temeljnih kvalifikacijah in rednem usposabljanju voznikov nekaterih cestnih vozil za prevoz blaga ali potnikov (UL L 330, 23.12.2022, str. 46, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2561/oj).

([10]) Direktiva (EU) 2015/413 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2015 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu (UL L 68, 13.3.2015, str. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj).

(54) Splošno uporabljene sheme ničelne tolerance za vožnjo pod vplivom alkohola, povezane s ciljno usmerjenim izvrševanjem, so se izkazale za učinkovito metodo za izboljšanje varnosti v cestnem prometu. Ničelna meja alkohola, pri čemer se ne upošteva nenamerna izpostavljenost ali izpostavljenost, ki ne vpliva na vozniško uspešnost, splošno velja za najučinkovitejši ukrep za zmanjšanje števila smrtnih žrtev in poškodb v cestnem prometu. Uvajajo se tudi ničelne politike v zvezi z vožnjo pod vplivom drog. Države članice se spodbuja, naj v nacionalnem pravu ohranijo ali uvedejo take sheme ničelne tolerance s splošno uporabo, pri čemer bi morala biti shema poskusne dobe dopolnilni ukrep proti preveliki zastopanosti voznikov začetnikov, večinoma mladih, v prometnih nesrečah, povezanih z vožnjo pod vplivom alkohola in uporabo drog.

(55) Države članice se spodbuja, naj v svoje osnovnošolske in srednješolske izobraževalne programe vključijo starosti primerno usposabljanje o pravilih o varnosti v cestnem prometu in ozaveščanje o prometnih tveganjih, tudi glede na vse večjo priljubljenost naprav za osebno mobilnost, kot so električna kolesa in električni skiroji. Usvojitev osnovnih pravil o varnosti v cestnem prometu v mladosti lahko pripomore k preprečevanju prometnih nesreč s spodbujanjem ozaveščenosti in razvijanjem odgovornega ravnanja, tako da so državljani že v mladosti opolnomočeni za sprejemanje varnih odločitev na podlagi dobrega poznavanja veljavnih pravil in tveganj. Komisija naj omogoči in podpre izmenjavo najboljših praks med državami članicami in njihovimi organi, tudi s finančno podporo.

(56) Določiti bi bilo treba minimalne standarde za dostop do poklica člana izpitne komisije in zahteve glede usposabljanja za člana izpitne komisije, da se izboljšajo znanje in spretnosti članov izpitne komisije, tudi na področju preizkušanja zaznavanja nevarnosti, s tem pa zagotovi objektivnejše ocenjevanje kandidatov za vozniška dovoljenja in doseže večja harmonizacija vozniških izpitov. Poleg tega bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov za spremembo teh minimalnih standardov, da se prilagodijo tehničnemu, operativnemu ali znanstvenemu razvoju na tem področju, vključno z naprednimi sistemi za pomoč pri vožnji in sistemi za avtomatizirano vožnjo, ko bo to potrebno.

(57) Pojem običajnega prebivališča bi bilo treba določiti tako, da bi bilo mogoče rešiti težave, ki se pojavijo, kadar običajnega prebivališča ni mogoče ugotoviti na podlagi poklicnih ali osebnih vezi. Pravilo, da lahko vozniška dovoljenja izda le država članica običajnega prebivališča, bi lahko v nekaterih primerih predstavljalo nesorazmerno jezikovno oviro. Zato bi bilo treba v primerih, ko država članica običajnega prebivališča ne zagotovi možnosti opravljanja preizkusov v uradnem jeziku države članice, katere državljan je kandidat, kandidatu omogočiti, da teoretični ali praktični preizkus ali oboje opravlja v državi članici svojega državljanstva. To odstopanje državam članicam ne bi smelo preprečevati, da ukrepajo proti zlorabam ali goljufijam, do katerih bi lahko prihajalo v povezavi z novo prožnostjo. Za diplomate in njihove družine bi bilo treba določiti posebna pravila, kadar mora diplomat zaradi poklicnih obveznosti dlje časa živeti v tujini.

(58) Države članice bi si morale pri izvajanju te direktive pomagati med seboj. Kolikor je mogoče, bi morale za zagotavljanje take pomoči uporabiti omrežje EU za vozniška dovoljenja iz člena 15(1) Direktive 2006/126/ES. Namen omrežja EU za vozniška dovoljenja je zagotoviti priznavanje dokumentov in pravic, pridobljenih v državah članicah, boriti se proti ponarejanju dokumentov in vožnji brez dovoljenja, preprečiti izdajanje več vozniških dovoljenj isti osebi in olajšati izvrševanje prepovedi vožnje. Državam članicam bi bilo treba zlasti omogočiti, da sistematično preverjajo, ali so razlogi, ki so privedli do kakršnih koli predhodno uvedenih razveljavitev, odvzemov, začasnih odvzemov ali omejitev, prenehali obstajati. Uporaba omrežja EU za vozniška dovoljenja za izvajanje drugih aktov Unije bi morala biti dovoljena le, kolikor je taka uporaba izrecno določena v tej direktivi.

(59) Da bi se lahko pripravila smiselna poročila o izvajanju te direktive, bi morala Komisija na letni ravni prejeti informacije o številu izdanih, podaljšanih, nadomeščenih, odvzetih in zamenjanih fizičnih in mobilnih vozniških dovoljenj za vsako kategorijo. Komisija bi morala prejeti tudi statistične podatke o hudih prometnih nesrečah, v katere so vpleteni 17-letni vozniki, ki sodelujejo v shemi vožnje s spremstvom, v okviru širšega zbiranja podatkov o prometnih nesrečah poklicnih voznikov. Zaradi priprave teh poročil, medsebojne pomoči držav članic pri izvajanju te direktive in skupnih prizadevanj držav članic za izboljšanje varnosti v cestnem prometu na splošno se države članice spodbuja, naj si med seboj in s Komisijo redno izmenjujejo informacije o najboljših praksah glede ukrepov za varnost v cestnem prometu, povezanih z vozniki, na primer usposabljanjih z ozaveščanjem o tveganjih, programih za voznike začetnike, ukrepih za zaščito ranljivih udeležencev v cestnem prometu, vseživljenjskem usposabljanju ali spremljanju zmožnosti voznikov za vožnjo. Te izmenjave lahko potekajo v obliki projektnega dela, kot sta Evropski observatorij za varnost v cestnem prometu in Izmenjava na področju varnosti v cestnem prometu EU , ali rednih sestankov strokovnih skupin. Razlike v metodah, praksah in nacionalnih značilnostih med državami članicami so dragocen vir za vzajemno učenje in izmenjavo najboljših praks.

(60) Tehnološki razvoj in inovacije na področju vozil na alternativna goriva, ki vplivajo na maso vozil, še naprej posegajo v regulativni okvir, ki ureja vozniška dovoljenja. Glede na to, da je ta okvir tehnično zapleten, bi se moral razvijati tako, da bo zagotovljena pravna varnost in upoštevano načelo tehnološke nevtralnosti, tako da pravila ne bodo neupravičeno dajala prednosti določenim tehnologijam ali jih postavljala v slabši položaj, temveč bodo zagotavljala pravičen okvir, ki bo kos izzivom prihodnosti. Zato bi morala Komisija spremljati tehnološki napredek pri vozilih na alternativna goriva in oceniti njegov vpliv na stopnjevitost in ekvivalentnost kategorij vozniških dovoljenj, da se zagotovi jasen, uravnotežen in posodobljen regulativni okvir, ki bo zagotavljal varnost v cestnem prometu brez oviranja inovacij.

(61) Za uresničitev ciljev te direktive, zlasti za prilagoditev njenih prilog tehničnemu, operativnemu ali znanstvenemu razvoju, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembami delov prilog k tej direktivi, ki urejajo specifikacije za fizična vozniška dovoljenja; spremembami dela prilog k tej direktivi, ki določa specifikacije za mobilna vozniška dovoljenja; spremembami dela prilog k tej direktivi, ki ureja pravila o uporabi nacionalnih kod in kod Unije; spremembami prilog k tej direktivi, ki določajo nekatere minimalne zahteve glede izdaje, veljavnosti in podaljšanja vozniških dovoljenj, ter spremembami prilog, ki določajo minimalne standarde za člane izpitne komisije. Glede na hiter tehnični, operativni in znanstveni razvoj, ki vpliva na zadeve, ki jih urejajo te priloge, bi bilo treba tako pooblastilo podeliti za obdobje petih let. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje ([11]). Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.

(62) Komisija bi morala ustanoviti posebno strokovno skupino za vozniška dovoljenja in s tem povezane zadeve, da bi imela na voljo ustrezno strokovno znanje za izvajanje pooblastila za sprejemanje delegiranih aktov, kadarkoli bi bilo to potrebno, ter olajšala in spodbujala izmenjavo na ravni Unije med deležniki in strokovnjaki držav članic o vseh zadevah, povezanih z vozniškimi dovoljenji, postopki za izdajo dovoljenj, izboljšanjem varnosti v cestnem prometu in odpravo administrativnih ovir, ki omejujejo državljane ali podjetja. Strokovna skupina bi morala zlasti olajšati izmenjavo najboljših praks v zvezi z zahtevami glede starosti in zmožnosti kandidatov za vozniška dovoljenja, koristmi sistemov stopnjevitega izdajanja dovoljenj in vseživljenjskega učenja, učinki novih tehnologij, kot sta mobilno vozniško dovoljenje in avtomatizirana vožnja ali pomoč pri vožnji, olajševanjem odpravljanja ovir za prosto gibanje imetnikov medsebojno priznanih vozniških dovoljenj, kot so dovoljenja za necestno mobilno mehanizacijo, ter pravili v zvezi z usposabljanjem in preizkušanjem novih voznikov.

(63) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te direktive bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev podrobnih določb glede funkcij interoperabilnosti in varnostnih ukrepov, ki jih je treba zagotoviti pri QR kodah, nameščenih na fizičnih vozniških dovoljenjih, in določb glede videza, interoperabilnosti, preizkušanja, standardov posodabljanja podatkov in evidenc ter varnosti mobilnih vozniških dovoljenj, organizacijskih ukrepov za obdelavo in varstvo osebnih podatkov ter tehničnih in varnostnih standardov za zamenjavo mobilnih vozniških dovoljenj in zanesljive sezname zaupanja vrednih izdajateljev za preverjanje mobilnih vozniških dovoljenj, vključno z elementi preverjanja in vmesnikom z nacionalnimi sistemi, kolikor je to mogoče, tudi ob upoštevanju splošnega okvira in tehničnih specifikacij, potrebnih za priznavanje teh vozniških dovoljenj s strani organov tretjih držav ter za določitev skupnega sklopa pravil, ki urejajo delovanje omrežja EU za vozniška dovoljenja, vključno s podrobnimi operativnimi in tehničnimi zahtevami ter zahtevami glede vmesnika, da se zagotovijo interoperabilnost nacionalnih sistemov, povezanih z omrežjem EU za vozniška dovoljenja, varstvo osebnih podatkov, izmenjanih prek omrežja EU za vozniška dovoljenja, ter ustrezno delovanje vseh funkcionalnosti tega omrežja, določenih v pravu Unije in nacionalnem pravu. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011.

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

(64) Komisija bi morala sprejeti izvedbene akte, ki se začnejo uporabljati takoj, kadar je to v ustrezno utemeljenih primerih v zvezi s podaljšanjem obdobja veljavnosti vozniških dovoljenj po vsej Uniji potrebno iz izredno nujnih razlogov v zvezi s krizo.

(65) Zaradi usklajenosti bi bilo treba spremeniti Uredbo (EU) 2018/1724 in Direktivo (EU) 2022/2561, ki obravnavata nekatere zadeve, zajete v tej direktivi.

(66) Direktivo 2006/126/ES in Uredbo Komisije (EU) št. 383/2012 ([12]) bi bilo treba razveljaviti.

(67) Ker ciljev te direktive, in sicer precejšnjega zmanjšanja števila žrtev prometnih nesreč v Uniji in olajševanja prostega gibanja državljanov z določitvijo enotnih pravil glede pravice do vožnje ter izdaje in podaljšanja vozniških dovoljenj ter njihovega vzajemnega priznavanja, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, saj bi nacionalna pravila, ki urejajo izdajanje, podaljšanje, nadomestitev in zamenjavo vozniških dovoljenj, privedla do tako različnih zahtev, da ne bi bilo mogoče doseči ravni varnosti v cestnem prometu in prostega gibanja državljanov, določena v harmoniziranih pravilih, temveč se zaradi čezmejne in vseevropske narave cestnega prometa ter potrebe po določitvi skupnih minimalnih zahtev lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.

(68) V skladu s členom 42(1) Uredbe (EU) 2018/1725 Evropskega parlamenta in Sveta ([13]) je bilo opravljeno posvetovanje z Evropskim nadzornikom za varstvo podatkov, ki je mnenje dal 25. aprila 2023 ([14]).

(69) V skladu s Skupno politično izjavo z dne 28. septembra 2011 držav članic in Komisije o obrazložitvenih dokumentih ([15]) se države članice zavezujejo, da bodo v upravičenih primerih obvestilu o predpisih za prenos priložile enega ali več dokumentov, v katerih se pojasni razmerje med elementi direktive in ustreznimi deli nacionalnih instrumentov za prenos. Zakonodajalec meni, da je posredovanje takih dokumentov v primeru te direktive upravičeno –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Predmet urejanja in področje uporabe

1. Ta direktiva določa skupna pravila o:

(a) vzorcih, standardih in kategorijah vozniških dovoljenj;

(b) izdajanju, veljavnosti, podaljševanju in vzajemnem priznavanju vozniških dovoljenj;

(c) nekaterih vidikih zamenjave, nadomestitve, razveljavitve, odvzema, začasnega odvzema in omejitve vozniških dovoljenj;

(d) nekaterih vidikih, ki se uporabljajo za voznike začetnike, zlasti v zvezi s shemo vožnje s spremstvom in poskusno dobo.

([12]) Uredba Komisije (EU) št. 383/2012 z dne 4. maja 2012 o določitvi tehničnih zahtev v zvezi z vozniškimi dovoljenji, ki vključujejo medij za shranjevanje (mikročip) (UL L 120, 5.5.2012, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/383/oj).
([13]) Uredba (EU) 2018/1725 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2018 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah, organih, uradih in agencijah Unije in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 45/2001 in Sklepa št. 1247/2002/ES (UL L 295, 21.11.2018, str. 39, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).
([14]) UL C 199, 7.6.2023, str. 13.
([15]) UL C 369, 17.12.2011, str. 14.

2. Ta direktiva se ne uporablja za:

(a) necestno mobilno mehanizacijo, kakor je opredeljena v členu 3(1) Uredbe (EU) 2025/14 Evropskega parlamenta in Sveta ([16]), ter

(b) vozila na motorni pogon, na kolesih ali gosenicah, ki imajo najmanj dve osi ter katerih glavna funkcija je vlečna moč, zasnovana pa so predvsem za vlečenje, potiskanje, prevažanje ali pogon različnih orodij, naprav ali priklopnih vozil, ki se uporabljajo v kmetijstvu ali gozdarstvu, in katerih uporaba za prevoz oseb ali blaga po cesti ali za cestno vleko vozil, ki se uporabljajo za prevoz oseb ali blaga, je samo sekundarna funkcija.

Člen 2

Opredelitev pojmov

V tej direktivi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

(1) „vozniško dovoljenje“ pomeni dokument, ki je lahko v fizični ali digitalni obliki ali pa obeh in potrjuje pravico do vožnje vozil na motorni pogon ter navaja pogoje, pod katerimi lahko imetnik vozi;

(2) „fizično vozniško dovoljenje“ pomeni vozniško dovoljenje v fizični obliki;

(3) „mobilno vozniško dovoljenje“ pomeni vozniško dovoljenje v digitalni obliki;

(4) „vozilo na motorni pogon“ pomeni vsako cestno vozilo na lastni pogon, ki ni tirno vozilo;

(5) „dvokolesno vozilo“ pomeni vozilo iz člena 4(2), točka (a), Uredbe (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta ([17]);

(6) „trikolesno vozilo“ pomeni vozilo iz člena 4(2), točka (b), Uredbe (EU) št. 168/2013;

(7) „lahki štirikolesnik“ pomeni vozilo iz člena 4(2), točka (f), Uredbe (EU) št. 168/2013;

(8) „motorno kolo“ pomeni dvokolesno vozilo z bočno prikolico ali brez nje iz člena 4(2), točki (c) in (d), Uredbe (EU) št. 168/2013;

(9) „trikolesnik na motorni pogon“ pomeni vozilo s tremi simetrično nameščenimi kolesi iz člena 4(2), točka (e), Uredbe (EU) št. 168/2013;

(10) „motorno vozilo“ pomeni vsako vozilo na motorni pogon, ki se običajno uporablja za prevoz oseb ali blaga po cesti ali za cestno vleko vozil, ki se uporabljajo za prevoz oseb ali blaga, ter vključuje trolejbuse;

(11) „trolejbus“ pomeni vsako vozilo, ki je lahko priključeno na električni drsnik in ne vozi po tirih;

(12) „težki štirikolesnik“ pomeni vozilo iz člena 4(2), točka (g), Uredbe (EU) št. 168/2013;

(13) „bivalno vozilo“ pomeni vozilo za posebne namene kategorije M iz člena 4 in točke 5.1 Priloge I k Uredbi (EU) 2018/858;

(14) „kriza“ pomeni izjemen, nepričakovan in nenaden dogodek izredne narave in obsega, ki je naraven ali ga povzroči človek ter se zgodi znotraj ali zunaj Unije, ki ima znatne neposredne ali posredne vplive na področje cestnega prometa in ki imetnikom vozniških dovoljenj ali ustreznim nacionalnim organom tudi preprečuje ali znatno zmanjšuje možnost izvajanja potrebnih postopkov za podaljšanje dovoljenj.

([16]) Uredba (EU) 2025/14 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. decembra 2024 o odobritvi in nadzoru trga necestne mobilne mehanizacije, ki vozi po javnih cestah, ter spremembi Uredbe (EU) 2019/1020 (UL L, 2025/14, 8.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/14/oj).

([17]) Uredba (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. januarja 2013 o odobritvi in tržnem nadzoru dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov (UL L 60, 2.3.2013, str. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

Člen 3

Specifikacije glede standarda Unije za vozniška dovoljenja in vzajemno priznavanje

1. Države članice zagotovijo, da se njihova nacionalna vozniška dovoljenja izdajajo v skladu s to direktivo in da izpolnjujejo specifikacije glede standarda Unije iz Priloge I in druga merila na podlagi:

(a) člena 4 za fizična vozniška dovoljenja;

(b) člena 5 za mobilna vozniška dovoljenja.

2. Države članice zagotovijo, da so fizična in mobilna vozniška dovoljenja, izdana isti osebi, popolnoma enakovredna, kar zadeva pravice in pogoje, pod katerimi ta oseba lahko vozi, in obdobje veljavnosti.

3. Brez poseganja v obravnavanje obstoječih vozniških dovoljenj v primerih zamenjave ali nadomestitve v skladu s členom 13(3) in (4) države članice od kandidata ne smejo zahtevati, da ima fizično ali mobilno vozniško dovoljenje, kot predpogoj za izdajo, nadomestitev, podaljšanje ali zamenjavo vozniškega dovoljenja v drugi obliki.

4. Države članice 54 mesecev od datuma sprejetja prvega od izvedbenih aktov v skladu s členom 5(7) zagotovijo, da se mobilna vozniška dovoljenja izdajajo kot privzeta oblika vozniškega dovoljenja, brez poseganja v pravico kandidata, da pridobi vozniško dovoljenje v fizični obliki ali v obeh oblikah hkrati z eno in isto vlogo. Po izdaji vozniškega dovoljenja v eni obliki ima imetnik vozniškega dovoljenja še naprej pravico zahtevati izdajo vozniškega dovoljenja v drugi obliki, tudi če njegovo vozniško dovoljenje še ni poteklo.

5. Države članice lahko izdajo mobilna vozniška dovoljenja pred datumom iz odstavka 4.

6. Vozniška dovoljenja, ki jih izdajajo države članice, se vzajemno priznavajo. Vendar se mobilna vozniška dovoljenja, izdana v skladu s členom 5, vzajemno priznavajo šele po datumu iz odstavka 4 tega člena.

Člen 4

Fizična vozniška dovoljenja

1. Države članice izdajo fizična vozniška dovoljenja na podlagi specifikacij glede standarda Unije iz Priloge I.

2. Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe za preprečevanje vsakršnega tveganja ponarejanja vozniških dovoljenj, tudi vozniških dovoljenj, izdanih pred 19. januarjem 2013. O sprejetih ukrepih obvestijo Komisijo.

Fizična vozniška dovoljenja se zaščitijo pred ponarejanjem vsaj v skladu s specifikacijami glede standarda Unije iz Priloge I, del A2. Države članice lahko vključijo dodatne varnostne elemente.

3. Kadar imetnik veljavnega fizičnega vozniškega dovoljenja, ki nima obdobja veljavnosti, pridobi običajno prebivališče v državi članici, ki ni država članica izdajateljica vozniškega dovoljenja, lahko država članica gostiteljica po preteku dveh let od datuma, ko je imetnik pridobil običajno prebivališče na njenem ozemlju, uporabi obdobja veljavnosti iz člena 10(2), tako da podaljša vozniško dovoljenje.

4. Države članice zagotovijo, da do 19. januarja 2033 vsa fizična vozniška dovoljenja, ki so izdana ali so v obtoku, izpolnjujejo vse zahteve te direktive.

5. Države članice lahko namestijo mikročip kot sestavni del fizičnega vozniškega dovoljenja. Kadar se država članica odloči, da bo na svoje fizično vozniško dovoljenje namestila mikročip, se lahko, kadar tako določa njena nacionalna zakonodaja v zvezi z vozniškimi dovoljenji, odloči tudi, da bo na mikročipu shranila dodatne podatke poleg tistih iz Priloge I, del D.

Kadar države članice predvidijo mikročip kot del fizičnega vozniškega dovoljenja, upoštevajo vsaj zadevne tehnične zahteve iz Priloge I, deli B do B4. Države članice lahko vključijo dodatne varnostne elemente.

Kadar države članice sprejmejo odločitev o namestitvi mikročipa na fizična vozniška dovoljenja, ki jih izdajo, ali kadar to odločitev naknadno spremenijo, o tem obvestijo Komisijo v treh mesecih po sprejetju zadevne odločitve. Države članice, ki so na svoja fizična vozniška dovoljenja že namestile mikročip, o tem obvestijo Komisijo do 26. februarja 2026.

6. Države članice lahko odločijo, da na mesto, rezervirano za mikročip, na fizičnih vozniških dovoljenjih, ki jih izdajo, namesto mikročipa ali skupaj z njim namestijo QR kodo. QR koda omogoča preverjanje verodostojnosti informacij, navedenih na fizičnem vozniškem dovoljenju.

Države članice o vsakem ukrepu za namestitev QR kode na svoja fizična vozniška dovoljenja in vsaki nadaljnji spremembi takega ukrepa obvestijo Komisijo v treh mesecih od njegovega sprejetja.

Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi podrobne določbe v zvezi s funkcijami interoperabilnosti in varnostnimi ukrepi, ki jih je treba zagotoviti pri QR kodah, nameščenih na fizičnih vozniških dovoljenjih. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 26(2).

7. Države članice zagotovijo, da preveritelj ne shranjuje osebnih podatkov, potrebnih za preverjanje informacij, navedenih na fizičnem vozniškem dovoljenju, razen če pravo Unije ali nacionalno pravo dovoljuje shranjevanje, in da organ, ki je izdal vozniško dovoljenje ni obveščen o preverjanju.

8. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 25 za spremembo Priloge I, deli A1 in A2, B do B4 in D, kadar je ustrezno, da bi se upošteval tehnični, operativni ali znanstveni razvoj.

Člen 5

Mobilna vozniška dovoljenja

1. Države članice izdajo mobilna vozniška dovoljenja na podlagi specifikacij glede standarda Unije iz Priloge I, del C.

2. Vsaka država članica zagotovi, da lahko mobilna vozniška dovoljenja, ki jih izda, imetniki takih dovoljenj dobijo brezplačno po elektronski poti.

Mobilna vozniška dovoljenja se imetnikom izdajo, da bi se uporabljala z evropsko denarnico za digitalno identiteto kot elektronska potrdila o atributih v skladu z Uredbo (EU) št. 910/2014 Evropskega parlamenta in Sveta ([18]).

3. Države članice zagotovijo, da na mobilnih vozniških dovoljenjih poleg podatkov, navedenih v Prilogi I, del D, ni drugih podatkov in da preveritelj za namene preverjanja ne obdeluje nobenih drugih osebnih podatkov, razen tistih, ki so potrebni za preverjanje vozniških pravic imetnika.

4. Države članice zagotovijo, da preveritelj ne shranjuje osebnih podatkov, potrebnih za preverjanje vozniških pravic imetnika mobilnega vozniškega dovoljenja, razen če pravo Unije ali nacionalno pravo dovoljuje tako shranjevanje.

5. Države članice Komisiji sporočijo seznam izdajateljev mobilnih vozniških dovoljenj in ta seznam posodabljajo. Komisija na varen način in v elektronsko podpisani ali ožigosani obliki, primerni za avtomatizirano obdelavo, omogoči dostop javnosti do teh seznamov.

6. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 25 za spremembo Priloge I, del C, kadar je ustrezno, da bi se upošteval tehnični, operativni ali znanstveni razvoj.

([18]) Uredba (EU) št. 910/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 2014 o elektronski identifikaciji in storitvah zaupanja za elektronske transakcije na notranjem trgu in o razveljavitvi Direktive 1999/93/ES (UL L 257, 28.8.2014, str. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj).

7. Komisija do 26. novembra 2026 sprejme izvedbene akte, s katerimi določi podrobne določbe glede videza, interoperabilnosti, preizkušanja, standardov posodabljanja podatkov in evidenc ter varnosti mobilnih vozniških dovoljenj, organizacijskih ukrepov za obdelavo in varstvo osebnih podatkov ter tehničnih in varnostnih standardov za zamenjavo mobilnih vozniških dovoljenj in zanesljive sezname zaupanja vrednih izdajateljev za preverjanje mobilnih vozniških dovoljenj, vključno z elementi preverjanja in vmesnikom z nacionalnimi sistemi. Komisija v največji možni meri upošteva splošni okvir in tehnične specifikacije, potrebne za priznavanje navedenih vozniških dovoljenj s strani organov tretjih držav. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 26(2).

Člen 6

Kategorije vozniških dovoljenj

1. Vozniško dovoljenje daje imetniku pravico do vožnje vozil na motorni pogon v skladu z naslednjo kategorizacijo:

(a) mopedi:

kategorija AM:

— dvo- ali trikolesna vozila z največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo, ki ne presega 45 km/h, in največjo neto močjo, ki ne presega 4 kW, razen vozil, katerih največja konstrukcijsko določena hitrost je manjša ali enaka 25 km/h;

— lahki štirikolesniki;

(b) motorna kolesa in trikolesniki na motorni pogon:

(i) kategorija A1:

— motorna kolesa s prostornino valja, ki ne presega 125 kubičnih centimetrov, z največjo neto močjo, ki ne presega 11 kW, in z razmerjem moči/teže, ki ne presega 0,1 kW/kg;

— trikolesniki na motorni pogon z največjo neto močjo, ki ne presega 15 kW;

(ii) kategorija A2:

— motorna kolesa z največjo neto močjo, ki ne presega 35 kW, in z razmerjem moči/teže, ki ne presega 0,2 kW/kg in ki ne izvira iz vozila, katerega neto moč presega 70 kW;

(iii) kategorija A:

— motorna kolesa;

— trikolesniki na motorni pogon z največjo neto močjo, ki presega 15 kW;

Vozila na motorni pogon v kategorijah iz točke (a) in te točke se lahko kombinirajo s priklopnikom, katerega največja dovoljena masa ne presega polovice mase neobremenjenega vlečnega vozila. Države članice lahko zaradi varnosti v cestnem prometu predpišejo dodatne pogoje za vozniška dovoljenja, ki jih izdajajo.

(c) motorna vozila:

(i) kategorija B1:

— težki štirikolesniki.

Kategorija B1 je izbirna; v državah članicah, ki te kategorije vozniškega dovoljenja ne uvedejo, se za vožnjo teh vozil zahteva vozniško dovoljenje kategorije B. Te države članice lahko zavrnejo zamenjavo vozniškega dovoljenja za kategorijo B1.

Države članice se lahko tudi odločijo, da za vožnjo na svojem ozemlju to kategorijo uvedejo izključno za vozila iz člena 9(4), prvi pododstavek, točka (c), pod pogoji iz navedenega odstavka in z dodatno zahtevo, da je voznik ob izdaji vozniškega dovoljenja mlajši od 21 let in da vozniško dovoljenje za to kategorijo preneha veljati, ko imetnik dopolni 21 let. Kadar se država članica tako odloči, to označi na vozniškem dovoljenju s kodo Unije 60.03 iz Priloge I, del E.

(ii) kategorija B:

— motorna vozila, katerih največja dovoljena masa ne presega 3 500 kg ter so zasnovana in izdelana za prevoz največ osmih potnikov poleg voznika;

— motorna vozila te kategorije se lahko kombinirajo s priklopnikom kategorije O_1 iz člena 4(1), točka (c)(i), Uredbe (EU) 2018/858.

Brez poseganja v pravila o homologaciji zadevnih vozil se lahko motorna vozila te kategorije kombinirajo s priklopnikom kategorije O_2 iz člena 4(1), točka (c)(ii), Uredbe (EU) 2018/858, če največja dovoljena masa take skupine vozil ne presega 4 250 kg. Kadar masa take skupine vozil presega 3 500 kg, države članice v skladu s Prilogo V zahtevajo, da se lahko tako skupino vozil vozi le po:

— končanem tečaju usposabljanja ali

— opravljenem preizkusu spretnosti in ravnanja.

Države članice lahko zahtevajo tudi oboje, končan tečaj usposabljanja in opravljen preizkus spretnosti in ravnanja.

Pod pogojem, da je bilo tako usposabljanje končano ali je bil opravljen preizkus ali oboje v skladu s Prilogo V, in brez poseganja v pravila o homologaciji zadevnih vozil lahko motorna vozila te kategorije sestavljajo:

— bivalna vozila, katerih največja dovoljena masa presega 3 500 kg, a ne presega 4 250 kg, tudi v kombinaciji s priklopnikom, če največja dovoljena masa skupine vozil ne presega 5 000 kg;

— na podlagi dovoljenja države članice v skladu s pogoji iz člena 9(4), točka (d), intervencijsko vozilo na motorni pogon, ki se uporablja za vzdrževanje javne varnosti in reda, tudi za takojšnjo pomoč v naravnih izrednih razmerah ali izrednih razmerah, ki jih povzroči človek, kot so vozila policije, vozila nujne medicinske pomoči, vozila civilne zaščite in reševanja ali gasilska vozila, katerih največja dovoljena masa presega 3 500 kg, a ne presega 5 000 kg, tudi v kombinaciji s priklopnikom, ali

— motorno vozilo na alternativna goriva, za katerega velja ekvivalentnost iz člena 9(2), točka (j), v kombinaciji s priklopnikom, ki še ni zajeto v drugi alinei, če največja dovoljena masa te skupine vozil presega 4 250 kg, a ne presega 5 000 kg.

Države članice pravico do vožnje take skupine vozil, bivalnega vozila ali intervencijskega vozila na vozniškem dovoljenju označijo z ustrezno kodo Unije iz Priloge I, del E;

(iii) kategorija BE:

— brez poseganja v pravila o homologaciji zadevnih vozil skupine vozil, sestavljene iz vlečnega vozila kategorije B in priklopnika ali polpriklopnika kategorij mase O_1 ali O_2 iz člena 4(1), točka (c), Uredbe (EU) 2018/858;

(iv) kategorija C1:

— motorna vozila, ki ne spadajo v kategoriji D1 ali D in katerih največja dovoljena masa presega 3 500 kg, a ne presega 7 500 kg, ter ki so zasnovana in izdelana za prevoz največ osmih potnikov poleg voznika;

— motorna vozila te kategorije se lahko kombinirajo s priklopnikom kategorije O_1 iz člena 4(1), točka (c)(i), Uredbe (EU) 2018/858;

(v) kategorija C1E:

— brez poseganja v pravila o homologaciji zadevnih vozil skupine vozil, sestavljene iz vlečnega vozila kategorije C1 in priklopnika ali polpriklopnika, pri čemer največja dovoljena masa priklopnika ali polpriklopnika presega 750 kg, če največja dovoljena masa skupine vozil ne presega 12 000 kg;

— brez poseganja v pravila o homologaciji zadevnih vozil skupine vozil, sestavljene iz vlečnega vozila kategorije B in priklopnika ali polpriklopnika, pri čemer največja dovoljena masa priklopnika ali polpriklopnika presega 3 500 kg, če največja dovoljena masa skupine vozil ne presega 12 000 kg;

(vi) kategorija C:

— motorna vozila, ki ne spadajo v kategoriji D1 ali D in katerih največja dovoljena masa presega 3 500 kg ter ki so zasnovana in izdelana za prevoz največ osmih potnikov poleg voznika;

— motorna vozila te kategorije se lahko kombinirajo s priklopnikom kategorije O_1 iz člena 4(1), točka (c)(i), Uredbe (EU) 2018/858;

(vii) kategorija CE:

— brez poseganja v pravila o homologaciji zadevnih vozil skupine vozil, sestavljene iz vlečnega vozila kategorije C in priklopnika ali polpriklopnika, pri čemer največja dovoljena masa priklopnika ali polpriklopnika presega 750 kg;

(viii) kategorija D1:

— motorna vozila, ki so zasnovana in izdelana za prevoz več kot 8, a največ 16 potnikov poleg voznika ter katerih največja dolžina ne presega 8 metrov;

— motorna vozila te kategorije se lahko kombinirajo s priklopnikom kategorije O_1 iz člena 4(1), točka (c)(i), Uredbe (EU) 2018/858;

(ix) kategorija D1E:

— brez poseganja v pravila o homologaciji zadevnih vozil skupine vozil, sestavljene iz vlečnega vozila kategorije D1 in priklopnika, katerega največja dovoljena masa presega 750 kg;

(x) kategorija D:

— motorna vozila, ki so zasnovana in izdelana za prevoz več kot osmih potnikov poleg voznika;

— motorna vozila te kategorije se lahko kombinirajo s priklopnikom kategorije O_1 iz člena 4(1), točka (c)(i), Uredbe (EU) 2018/858;

(xi) kategorija DE:

— brez poseganja v pravila o homologaciji zadevnih vozil skupine vozil, sestavljene iz vlečnega vozila kategorije D in priklopnika, katerega največja dovoljena masa presega 750 kg.

2. Države članice iz uporabe tega člena lahko izključijo nekatere posebne tipe vozil na motorni pogon, vključno s posebnimi vozili za invalide, ob predhodnem soglasju Komisije, ki temelji na oceni vpliva predlagane izključitve na varnost v cestnem prometu.

Države članice lahko iz uporabe te direktive izključijo tipe vozil, ki jih uporabljajo oborožene sile in organi civilne zaščite ali so pod njihovim nadzorom. O tem obvestijo Komisijo.

Člen 7

Najnižje starosti

1. Najnižja starost kandidata, ki se mu lahko izda vozniško dovoljenje, je:

(a) 16 let za kategorije AM, A1 in B1;

(b) 18 let za kategorije A2, B, BE, C1 in C1E;

(c) v zvezi s kategorijo A:

(i) 20 let za motorna kolesa. Vendar je vožnja motornih koles te kategorije dovoljena le osebam, ki imajo vsaj dveletne predhodne vozniške izkušnje z vožnjo motornih koles, za katere se zahteva vozniško dovoljenje kategorije A2. Tak pogoj dveletnih predhodnih izkušenj se lahko opusti, če je kandidat star najmanj 24 let;

(ii) 21 let za trikolesnike na motorni pogon z močjo nad 15 kW;

(d) 21 let za kategorije C, CE, D1 in D1E;

(e) 18 let za kategoriji C in CE, če ima voznik spričevalo o strokovni usposobljenosti iz člena 6(1) Direktive (EU) 2022/2561;

(f) 24 let za kategoriji D in DE;

(g) 21 let za kategoriji D in DE, če ima voznik spričevalo o strokovni usposobljenosti iz člena 6(1) ali 6(2) Direktive (EU) 2022/2561.

2. Države članice lahko zvišajo ali znižajo najnižjo starost za izdajo vozniškega dovoljenja:

(a) za kategorijo AM navzdol do 14 let ali navzgor do 18 let;

(b) za kategorijo B1 navzgor do 18 let;

Vendar lahko države članice za kategorijo B1 ob predhodnem soglasju Komisije znižajo najnižjo starost na 15 let, v primeru izdaje vozniškega dovoljenja, ki velja samo na njihovem ozemlju, za vozila iz člena 9(4), točka (c), in pod pogoji iz člena 6(1), točka (c)(i) in člena 9(4), točka (c);

(c) za kategorijo A1 navzgor do 18 let, če sta izpolnjena oba naslednja pogoja:

(i) med najnižjo starostjo za kategorijo A1 in najnižjo starostjo za kategorijo A2 sta vsaj dve leti razlike;

(ii) za motorna kolesa kategorije A2 se zahtevata najmanj dve leti izkušenj, preden se dovoli vožnja motornih koles kategorije A, kot je navedeno v odstavku 1, točka (c)(i);

(d) za kategoriji B in BE navzdol do 17 let;

(e) za kategorije D1, D1E, D in DE navzdol do 18 let, če sta izpolnjena naslednja pogoja:

(i) voznik ima spričevalo o spričevalo o strokovni usposobljenosti iz člena 6(1) Direktive (EU) 2022/2561;

(ii) samo za kategoriji D in DE: za voznika veljajo omejitve iz člena 5(3), tretji pododstavek, Direktive (EU) 2022/2561;

(f) za kategoriji D in DE navzdol do 20 let, če ima voznik spričevalo o strokovni usposobljenosti iz člena 6(1) Direktive (EU) 2022/2561.

3. Države članice lahko znižajo najnižjo starost za kategorijo C na do 18 let in za kategorijo D na do 21 let v zvezi z:

(a) intervencijskimi vozili na motorni pogon, ki se uporabljajo za vzdrževanje javne varnosti in reda, tudi za takojšnjo pomoč v naravnih izrednih razmerah ali izrednih razmerah, ki jih povzroči človek, kot so policijska vozila, vozila nujne medicinske pomoči, vozila civilne zaščite in reševanja ter gasilska vozila;

(b) vozili, ki se uporabljajo za preskuse na cesti za namen popravil ali vzdrževanja.

4. Vozniška dovoljenja, ki se izdajo v skladu z odstavkoma 2 in 3, so veljavna le na ozemlju države članice izdajateljice, dokler imetnik vozniškega dovoljenja ne doseže najnižje starostne meje iz odstavka 1, nato pa so veljavna po vsej Uniji.

Države članice lahko na svojem ozemlju priznajo veljavnost vozniških dovoljenj, izdanih voznikom, ki še niso dosegli najnižjih starosti, kot so določene v odstavku 1. Ne priznajo pa veljavnosti vozniških dovoljenj, izdanih na podlagi odstavka 2, točke (b), (e) in (f).

Države članice lahko na svojem ozemlju vzajemno priznajo veljavnost vozniških dovoljenj, izdanih voznikom, ki še niso dosegli najnižjih starosti, kot so določene v odstavku 3, točka (a).

Člen 8

Pogoji in omejitve

1. Če države članice izdajo vozniško dovoljenje pod določenimi pogoji, te pogoje navedejo na vozniškem dovoljenju z ustreznimi kodami Unije iz Priloge I, del E. Za pogoje, ki niso zajeti v Prilogi I, del E, lahko uporabijo tudi nacionalne kode. Kadar to storijo, to pravočasno sporočijo Komisiji, skupaj s podrobnostmi o nacionalnih kodah in primerih, v katerih se uporabljajo, tako ob začetku veljavnosti te direktive kot tudi v primeru naknadnega dodajanja ali spreminjanja takih nacionalnih kod.

Če se vozniku zaradi telesne invalidnosti izda vozniško dovoljenje za samo nekatere tipe vozil ali samo za vozila, prilagojena taki telesni invalidnosti, se preizkus spretnosti in ravnanja iz člena 10(1) opravi v takem vozilu. Države članice sprejmejo potrebne predpise, ki osebam s telesno invalidnostjo omogočajo, da preizkus opravijo v vozilu, prilagojenem njihovi telesni invalidnosti.

2. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 25 za spremembo Priloge I, del E, kadar je ustrezno, da bi se upošteval tehnični, operativni ali znanstveni razvoj.

Člen 9

Stopnjevitost in ekvivalentnost kategorij

1. Vozniška dovoljenja za kategorije BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D in DE se izdajo samo voznikom, ki so že upravičeni do vožnje vozil kategorije B.

2. Veljavnost vozniških dovoljenj se določi na naslednji način:

(a) vozniška dovoljenja, izdana za kategorije C1E, CE, D1E ali DE, so veljavna tudi za skupine vozil kategorije BE;

(b) vozniška dovoljenja, izdana za kategorijo CE, so veljavna tudi za kategorijo DE, če so njihovi imetniki upravičeni do vožnje vozil kategorije D;

(c) vozniška dovoljenja, izdana za kategorijo C1E ali CE, so veljavna tudi za kategorijo D1E, če so njihovi imetniki upravičeni do vožnje vozil kategorije D1;

(d) vozniška dovoljenja, izdana za kategoriji CE in DE, so veljavna tudi za kategoriji C in C1 oziroma D in D1;

(e) vozniška dovoljenja, izdana za kategoriji CE in DE, so veljavna tudi za skupine vozil kategorij C1E oziroma D1E;

(f) vozniška dovoljenja, izdana za kategoriji C1E in D1E, so veljavna tudi za kategoriji C1 oziroma D1;

(g) vozniška dovoljenja, izdana za katero koli kategorijo, so veljavna tudi za vozila na motorni pogon kategorije AM. Vendar pa lahko država članica za vozniška dovoljenja, izdana na njenem ozemlju, omeji ekvivalentnost za kategorijo AM na vozniška dovoljenja za kategorije A1, A2 in A, če je v tej državi članici praktični preizkus pogoj za pridobitev vozniškega dovoljenja kategorije AM;

(h) vozniška dovoljenja, izdana za kategorijo A2, so veljavna tudi za kategorijo A1;

(i) vozniška dovoljenja, izdana za kategorije A, B, C ali D, so veljavna tudi za kategorije A1 in A2; B1; C1 oziroma D1;

(j) vozniško dovoljenje kategorije B dve leti po prvi izdaji velja tudi za vožnjo motornih vozil, vključno z intervencijskimi vozili na motorni pogon, ki se uporabljajo za vzdrževanje javne varnosti in reda, tudi za takojšnjo pomoč v naravnih izrednih razmerah ali izrednih razmerah, ki jih povzroči človek, kot so vozila policije, vozila nujne medicinske pomoči, vozila civilne zaščite in reševanja ali gasilska vozila, ki jih v celoti ali delno poganjajo alternativna goriva, kakor so opredeljena v členu 2 Direktive 96/53/ES, ki so bila odobrena na podlagi Uredbe (EU) 2018/858, katerih največja dovoljena masa presega 3 500 kg, a ne presega 4 250 kg. Kadar je izpolnjen pogoj iz člena 6(1), točka (c)(ii), te direktive, se lahko ta vozila kombinirajo s priklopnikom, če največja dovoljena masa skupine vozil ne presega 5 000 kg. Ekvivalentnost iz te točke ne velja za bivalno vozilo;

(k) vozniško dovoljenje kategorije BE dve leti po prvi izdaji velja tudi za vožnjo kombinacije motornega vozila, ki ga v celoti ali delno poganjajo alternativna goriva, kakor so opredeljena v členu 2 Direktive 96/53/ES, in ki je bilo odobreno na podlagi Uredbe (EU) 2018/858, katerega največja dovoljena masa presega 3 500 kg, a ne presega 4 250 kg, kot vlečnega vozila in priklopnika ali polpriklopnika kategorij mase O_1 ali O_2 iz člena 4(1), točka (c), Uredbe (EU) 2018/858.

3. Države članice lahko za vožnjo na svojem ozemlju odobrijo naslednje ekvivalentnosti:

(a) trikolesnike na motorni pogon z vozniškim dovoljenjem za kategorijo B za trikolesnike na motorni pogon z največjo neto močjo, ki presega 15 kW, pod pogojem, da je imetnik vozniškega dovoljenja kategorije B star najmanj 21 let;

(b) motorna kolesa kategorije A1 z vozniškim dovoljenjem za kategorijo B.

Ekvivalentnosti iz prvega pododstavka vzajemno priznavajo države članice, ki so jih odobrile.

Države članice na vozniškem dovoljenju navedejo pravice imetnika do vožnje vozil iz prvega pododstavka samo z ustreznimi kodami Unije iz Priloge I, del E.

Države članice brez odlašanja obvestijo Komisijo o ekvivalentnostih iz prvega pododstavka, ki se odobrijo na njihovem ozemlju, vključno z nacionalnimi kodami, ki so se morda uporabljale pred 25. novembrom 2025. Komisija da te informacije na voljo državam članicam.

4. Države članice lahko na svojem ozemlju dovolijo vožnjo naslednjih kategorij vozil:

(a) vozil kategorije D1, katerih največja dovoljena masa znaša 3 500 kg, kar ne vključuje nobene posebne opreme, namenjene za prevoz invalidnih potnikov, voznikom, ki imajo vozniško dovoljenje kategorije B, starejšim od 21 let, če je bilo tako vozniško dovoljenje vozniku prvič izdano najmanj dve leti pred tem in pod pogojem, da vozila uporabljajo nepridobitni subjekti za socialne namene in da voznik svoje storitve opravlja prostovoljno;

(b) vozil, katerih največja dovoljena masa presega 3 500 kg, voznikom, ki imajo vozniško dovoljenje kategorije B, starejšim od 21 let, če je bilo tako vozniško dovoljenje vozniku prvič izdano najmanj dve leti pred tem in če ta vozila izpolnjujejo vse naslednje pogoje:

(i) ta vozila so v mirujočem stanju namenjena le za poučevanje ali rekreacijo;

(ii) uporabljajo jih nepridobitni subjekti za socialne namene;

(iii) spremenjena so bila tako, da jih ni mogoče uporabljati za prevoz več kot devetih oseb ali za prevoz kakršnega koli blaga, razen tistega, ki je nujno potrebno za namene iz točk (i) in (ii);

(c) vozil kategorije B, katerih največja dovoljena masa ne presega 2 500 kg in katerih največja hitrost je omejena s tehničnimi sredstvi na 45 km/h, voznikom, mlajšim od 21 let, ki imajo vozniško dovoljenje kategorije B1, ki je bilo izdano pod pogoji iz člena 6(1), točka (c)(i), drugi pododstavek, in, če je ustrezno, člena 7(2), točka (b);

(d) vozil na motorni pogon, ki jih za vzdrževanje javne varnosti in reda, tudi za takojšnjo pomoč v naravnih izrednih razmerah ali izrednih razmerah, ki jih povzroči človek, kot so vozila policije, vozila nujne medicinske pomoči, vozila civilne zaščite in reševanja ali gasilska vozila, katerih največja dovoljena masa presega 3 500 kg, a ne presega 5 000 kg, ki se lahko kombinirajo s priklopnikom, če največja dovoljena masa te skupine vozil ne presega 5 000 kg, uporabljajo vozniki, ki so dopolnili 20 let, imajo vozniško dovoljenje kategorije B, so opravili usposabljanje, preizkus ali oboje iz člena 6(1), točka (c)(ii), in ki vozijo izključno za namen, za katerega je namenjeno intervencijsko vozilo, vključno s potrebnimi vzdrževalnimi in preizkusnimi vožnjami.

Kadar države članice na vozniškem dovoljenju navedejo pravice imetnika do vožnje vozil iz prvega pododstavka, točki (a) in (b), to storijo samo z ustreznimi nacionalnimi kodami.

Države članice lahko na svojem ozemlju začasno ali za nedoločen čas vzajemno priznajo veljavnost vozniških dovoljenj, izdanih na podlagi prvega pododstavka, točka (d).

Države članice obvestijo Komisijo o vseh dovoljenjih, odobrenih v skladu s tem odstavkom.

5. Države članice lahko imetnikom vozniškega dovoljenja, izdanega za kategorijo C, na svojem ozemlju dovolijo vožnjo vozil kategorije D ali D1, če se v vozilu ne prevaža nobena druga oseba in če je voznik oseba, ki:

(a) opravlja tehnični pregled v skladu z Direktivo 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([19]) v polmeru 5 km od centra za izvajanje tehničnih pregledov ali

(b) je mehanik v servisni delavnici za vozila, ki opravlja preizkusno vožnjo v polmeru 5 km od delavnice, potem ko je bilo vozilo popravljeno, oziroma za namene vzdrževanja ali pregleda.

Ko imetnik vozniškega dovoljenja kategorije C zapusti center za izvajanje tehničnih pregledov ali delavnico, mora biti med vsakim pregledom zmožen dokazati, da se vozilo vozi za namen tehničnega pregleda iz točke (a) ali za preizkusno vožnjo iz točke (b). Države članice obvestijo Komisijo o vseh dovoljenjih, odobrenih v skladu s tem odstavkom.

([19]) Direktiva 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnih vozil ter razveljavitvi Direktive 2009/40/ES (UL L 127, 29.4.2014, str. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

Člen 10

Izdaja, veljavnost in podaljšanje

1. Vozniška dovoljenja se izdajo samo kandidatom, ki:

(a) so opravili preizkus spretnosti in ravnanja in teoretični preizkus v skladu s Prilogo II ter izpolnjujejo minimalne standarde glede telesne in duševne zmožnosti za vožnjo v skladu s Prilogo III;

(b) so v zvezi s kategorijo AM opravili le teoretični preizkus; države članice lahko za to kategorijo od kandidatov vseeno zahtevajo, da opravijo preizkus spretnosti in ravnanja, in uporabijo člen 11.

Za trikolesna vozila in štirikolesnike iz te kategorije lahko države članice uvedejo poseben preizkus spretnosti in ravnanja. Za razlikovanje vozil znotraj kategorije AM se lahko v vozniško dovoljenje vpiše nacionalna koda;

(c) so v zvezi s kategorijo A2 ali A in pod pogojem, da imajo najmanj dve leti izkušenj z vožnjo motornega kolesa kategorije A1 oziroma A2, bodisi:

(i) opravili le preizkus spretnosti in ravnanja bodisi

(ii) opravili usposabljanje iz Priloge VI;

(d) so opravili usposabljanje ali preizkus spretnosti in ravnanja ali tako usposabljanje kot preizkus spretnosti in ravnanja na podlagi Priloge V, kar zadeva kategorijo B za vožnjo skupine vozil, bivalnega vozila, intervencijskega vozila ali vozila na alternativna goriva iz člena 6(1), točka (c)(ii);

(e) imajo svoje običajno prebivališče na ozemlju države članice, ki je izdala vozniško dovoljenje, ali spadajo med izjeme iz člena 20(3) ali (4), ali lahko predložijo dokaze, da so v času vložitve vloge tam študirali vsaj zadnjih šest mesecev.

2. Obdobje veljavnosti vozniških dovoljenj, ki jih izdajo države članice, je naslednje:

(a) 15 let za kategorije AM, A1, A2, A, B, B1 in BE. Države članice lahko to obdobje skrajšajo na 10 let, če njihovo nacionalno pravo dovoljuje, da se vozniško dovoljenje uporablja tudi kot osebni identifikacijski dokument;

(b) 5 let za kategorije C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 in D1E.

Podaljšanje vozniškega dovoljenja ima lahko za posledico novo obdobje veljavnosti za eno ali več kategorij, za katere je imetnik upravičen do vožnje, če je to v skladu s to direktivo.

Prisotnost mikročipa ali QR kode na podlagi člena 4(5) oziroma 4(6) ni predpogoj za veljavnost vozniškega dovoljenja. Izguba, nečitljivost ali kakršna koli druga poškodba mikročipa ali QR kode ne vpliva na veljavnost vozniškega dovoljenja.

Države članice lahko za izboljšanje varnosti v cestnem prometu omejijo obdobje veljavnosti katere koli kategorije vozniških dovoljenj, izdanih voznikom začetnikom, da bi se za take voznike uporabili posebni ukrepi.

Države članice lahko omejijo obdobje veljavnosti posameznih vozniških dovoljenj za katero koli kategorijo, če je treba pogosteje izvajati zdravstvene preglede, samoocene ali druge posebne ukrepe, vključno z omejitvami za storilce prometnih prekrškov.

Države članice omejijo obdobje veljavnosti posameznih vozniških dovoljenj v skladu s členom 6(1), točka (c)(i), drugi pododstavek. Tako omejenega vozniškega dovoljenja ni mogoče podaljšati.

Države članice lahko skrajšajo obdobje veljavnosti, določeno v prvem pododstavku, za imetnike vozniških dovoljenj, ki prebivajo na njihovem ozemlju in so dopolnili 65 let, da bi zahtevale pogostejše izvajanje zdravstvenih pregledov, samoocen ali drugih posebnih ukrepov, vključno z osvežitvenimi tečaji. Tako skrajšano obdobje veljavnosti se uporabi le pri podaljšanju vozniškega dovoljenja.

Države članice lahko skrajšajo v tem odstavku določeno obdobje veljavnosti vozniških dovoljenj osebam, ki jim je bilo izdano dovoljenje za začasno prebivanje ali ki jim je na njihovem ozemlju priznana začasna zaščita ali ustrezna zaščita na podlagi nacionalnega prava.

3. Za podaljšanje vozniških dovoljenj po izteku njihove veljavnosti morata biti izpolnjena oba naslednja pogoja:

(a) kandidat za podaljšanje še vedno izpolnjuje minimalne standarde glede telesne in duševne zmožnosti za vožnjo iz Priloge III;

(b) kandidat za podaljšanje ima običajno prebivališče na ozemlju države članice izdajateljice vozniškega dovoljenja, ali spada med izjeme iz člena 20(3), ali ima dokazilo, da je v času vložitve vloge tam študiral vsaj zadnjih šest mesecev.

4. Brez poseganja v nacionalno kazensko in policijsko zakonodajo lahko države članice za izdajo vozniških dovoljenj uporabijo določbe svojih nacionalnih predpisov, ki se nanašajo na pogoje, ki niso določeni v tej direktivi. O tem obvestijo Komisijo.

5. Nihče ne more imeti več kot eno vozniško dovoljenje. Mobilno vozniško dovoljenje pa je lahko prikazano hkrati na več kot eni elektronski napravi.

Država članica zavrne izdajo vozniškega dovoljenja, če kandidat že ima vozniško dovoljenje, izdano v drugi državi članici.

Države članice sprejmejo ukrepe, potrebne za uporabo drugega pododstavka. Kadar obstajajo utemeljeni razlogi za sum, da ima kandidat že drugo vozniško dovoljenje, je med potrebnimi ukrepi pri izdaji, nadomestitvi, podaljšanju ali zamenjavi vozniškega dovoljenja tudi preverjanje pri drugih državah članicah, ali ima kandidat drugo vozniško dovoljenje. V ta namen države članice uporabljajo omrežje EU za vozniška dovoljenja.

Brez poseganja v člen 3(6) država članica pri izdajanju vozniškega dovoljenja ravna z vso potrebno skrbnostjo za zagotovitev, da oseba izpolnjuje zahteve iz odstavka 1 tega člena, in uporablja nacionalne predpise o razveljavitvi vozniškega dovoljenja ali pravice do vožnje, če se ugotovi, da je bilo zadevno vozniško dovoljenje izdano, ne da bi bile navedene zahteve izpolnjene.

6. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 25 za spremembo prilog II, III, V in VI, kadar je ustrezno, da bi se upošteval tehnični, operativni ali znanstveni razvoj.

Člen 11

Skladnost z minimalnimi standardi glede telesne in duševne zmožnosti

1. Države članice pred prvo izdajo vozniškega dovoljenja zagotovijo, da kandidati opravijo zdravniški pregled, pri katerem se uporabljajo minimalni standardi glede telesne in duševne zmožnosti, ki zajemajo vsa zdravstvena stanja iz Priloge III. Za izdajo vozniških dovoljenj kategorije AM se to uporablja le, če tako zahteva zadevna država članica v skladu s členom 10(1), točka (b). Vendar pa se zdravniški pregled zahteva v zvezi z vlogami za vozniška dovoljenja kategorij C, CE, C1, C1E, D, D1, DE ali D1E ne glede na to, ali je bil že opravljen zdravniški pregled za drugo kategorijo.

2. Pred podaljšanjem vozniškega dovoljenja mora kandidat za podaljšanje opraviti zdravniški pregled, ki zajema zdravstvena stanja iz Priloge III. Za podaljšanje vozniških dovoljenj kategorije AM se to uporablja le, če tako zahteva zadevna država članica v skladu s členom 10(1), točka (b).

3. Ne glede na odstavka 1 in 2 ter če v Prilogi III ni določeno drugače, kot v primeru ustreznega pregleda vida pri kandidatih za vozniška dovoljenja v skladu s Prilogo III, točka 3, lahko države članice za kategorije AM, A, A1, A2, B, B1 in BE namesto zahteve po zdravniškem pregledu uporabijo enega ali oba od naslednjih alternativnih ukrepov:

(a) zahtevajo, da kandidat ali imetnik vozniškega dovoljenja pri vlogi za izdajo ali podaljšanje vozniškega dovoljenja izpolni obrazec za samooceno, ki zajema zdravstvena stanja iz Priloge III, ali

(b) vzpostavijo nacionalni sistem ocenjevanja zmožnosti za vožnjo, da se zagotovi odziv v primeru znatne spremembe telesne in duševne zmožnosti, tako da bi bili izpolnjeni minimalni standardi glede telesne in duševne zmožnosti iz Priloge III po tem, ko je bilo imetniku po zdravstvenem pregledu ali samooceni izdano vozniško dovoljenje.

4. Države članice lahko določijo ustrezne ukrepe za primer neizpolnitve obrazca za samooceno ali zavestnega navajanja napačnih ali nepopolnih informacij v obrazcu za samooceno ali neupoštevanja katere koli zahteve, določene v skladu z odstavkom 3, točka (b).

5. Države članice lahko alternativni ukrep iz odstavka 3, točka (b), uporabijo tako, da je mogoče v obdobjih veljavnosti spremljati zmožnost za vožnjo.

6. Če se iz informacij, pridobljenih na podlagi različnih alternativnih ukrepov iz odstavka 3, izkaže, da pri kandidatu ali imetniku vozniškega dovoljenja verjetno obstaja eno ali več zdravstvenih stanj, navedenih v Prilogi III, države članice zagotovijo, da kandidat ali imetnik vozniškega dovoljenja, preden država članica izda ali podaljša vozniško dovoljenje, opravi zdravniški pregled.

7. Ta člen državam članicam ne preprečuje, da sprejmejo ukrepe za ozaveščanje zdravstvenega sektorja in imetnikov vozniških dovoljenj ter njihovo boljše poznavanje minimalnih standardov glede telesne in duševne zmožnosti za vožnjo iz Priloge III.

Če države članice sprejmejo smernice za zdravnike, na podlagi katerih ti lažje prepoznajo imetnike vozniških dovoljenj, ki ne izpolnjujejo več minimalnih standardov glede telesne in duševne zmožnosti za vožnjo, o tem obvestijo Komisijo. Komisija da smernice na voljo drugim državam članicam.

Če države članice oblikujejo kampanje ozaveščanja javnosti, s katerimi državljane obveščajo o duševnih ali telesnih zdravstvenih stanjih, ki bi lahko poslabšala zmožnost za vožnjo, o tem obvestijo Komisijo. Komisija da te informacije na voljo drugim državam članicam.

8. Merila, ki jih države članice določijo za izdajo ali vsako poznejše podaljšanje vozniških dovoljenj, so lahko strožja od tistih, ki so določena v Prilogi III.

Člen 12

Podaljšanje veljavnosti v primeru krize

1. V primeru krize lahko države članice za največ šest mesecev podaljšajo obdobje veljavnosti vozniških dovoljenj, ki bi sicer prenehala veljati. Podaljšanje se lahko obnovi, kadar se kriza nadaljuje.

2. Vsako tako podaljšanje se ustrezno utemelji in takoj sporoči Komisiji. Komisija te podatke takoj objavi v *Uradnem listu Evropske unije*. Države članice priznajo veljavnost vozniških dovoljenj, katerih obdobje veljavnosti je bilo podaljšano na podlagi tega člena.

3. V ustrezno utemeljenih primerih izredno nujnih razlogov v zvezi s krizo iz odstavka 1, ki prizadene dve ali več držav članic, lahko Komisija sprejme izvedbene akte, ki se začnejo takoj uporabljati, za podaljšanje obdobja veljavnosti vseh ali nekaterih kategorij vozniških dovoljenj, ki bi sicer prenehala veljati. To podaljšanje ne sme biti daljše od šestih mesecev in se lahko obnovi, če se kriza nadaljuje. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom iz člena 26(3).

4. Kadar država članica ni in verjetno ne bo prizadeta zaradi težav, zaradi katerih podaljšanje vozniških dovoljenj zaradi krize iz odstavka 3, ki prizadene dve ali več držav članic, ni izvedljivo, ali kadar je sprejela ustrezne nacionalne ukrepe za ublažitev posledic te krize, se ta država članica lahko odloči, da ne bo uporabila podaljšanja, uvedenega z izvedbenim aktom iz odstavka 3, potem ko o tem obvesti Komisijo. Komisija o tem obvesti druge države članice in obvestilo objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 13

Zamenjava in nadomestitev vozniških dovoljenj, ki jih izdajo države članice

1. Kadar imetnik veljavnega vozniškega dovoljenja, ki ga je izdala ena država članica, pridobi običajno prebivališče v drugi državi članici, lahko od države članice običajnega prebivališča zahteva, da se njegovo vozniško dovoljenje zamenja za enakovredno vozniško dovoljenje. Država članica, od katere se izvedba zamenjave zahteva, preveri, za katero kategorijo ali kategorije je vozniško dovoljenje, katerega zamenjava se zahteva, še vedno veljavno.

2. Ob upoštevanju načela teritorialnosti kazenske in policijske zakonodaje lahko država članica, v kateri ima imetnik vozniškega dovoljenja, izdanega v drugi državi članici, običajno prebivališče, uporabi svoje nacionalne predpise o razveljavitvi, odvzemu, začasnem odvzemu ali omejitvi pravice do vožnje in lahko, če je potrebno, v ta namen zamenja vozniško dovoljenje.

3. Država članica, ki zamenja fizično vozniško dovoljenje, vrne staro vozniško dovoljenje organom države članice izdajateljice in navede razloge za zamenjavo.

Država članica, ki zamenja mobilno vozniško dovoljenje, o tem obvesti organe države članice izdajateljice in navede razloge za zamenjavo. Država članica izdajateljica zagotovi, da prejšnjega mobilnega vozniškega dovoljenja ni več mogoče prikazati prek elektronske naprave, ki jo v ta namen uporablja imetnik vozniškega dovoljenja. Države članice za namene sporočanja uporabljajo omrežje EU za vozniška dovoljenja.

4. Nadomestno vozniško dovoljenje za fizično vozniško dovoljenje, ki je bilo poškodovano, izgubljeno ali ukradeno, in nadomestno vozniško dovoljenje za fizično ali mobilno vozniško dovoljenje, ki je bilo zlorabljeno, lahko izdajo samo pristojni organi države članice, v kateri ima imetnik vozniškega dovoljenja običajno prebivališče, ali pristojni organi države članice izdajateljice, če se uporablja člen 20(3). Ti organi izdajo nadomestno vozniško dovoljenje na podlagi informacij, s katerimi razpolagajo, ali po potrebi na podlagi dokazila pristojnih organov države članice izdajateljice prvotnega vozniškega dovoljenja. Če vozniško dovoljenje nadomesti država članica, ki ni država članica izdajateljica, in imetnik zadevnega vozniškega dovoljenja še vedno poseduje ali lahko prikaže vozniško dovoljenje, ki je bilo nadomeščeno, se uporabijo postopki iz odstavka 3.

Člen 14

Potrjevanje pravice do vožnje v času zamenjave ali nadomestitve

Med nadomestitvijo ali zamenjavo vozniškega dovoljenja država članica, ki izvede nadomestitev ali zamenjavo, zagotovi, da lahko pristojni organi držav članic preverijo veljavnost vozniških pravic imetnika vozniškega dovoljenja, zlasti med cestnimi preverjanji. V ta namen država članica v omrežju EU za vozniška dovoljenja brez odlašanja da na voljo potrebne informacije o nadomestitvi ali zamenjavi vozniškega dovoljenja, kadar je zaradi trajanja postopka zamenjave ali nadomestitve to potrebno. V takih primerih država članica imetniku zadevnega vozniškega dovoljenja zagotovi dokument, iz katerega je razvidno, da je bila vložena zahteva za nadomestitev ali zamenjavo njegovega vozniškega dovoljenja.

Člen 15

Zamenjava vozniških dovoljenj, ki jih izdajo tretje države

1. Kadar država članica zagotovi zamenjavo vozniškega dovoljenja, ki ga je tretja država izdala imetniku vozniškega dovoljenja, ki je pridobil običajno prebivališče na ozemlju te države članice, slednja vozniško dovoljenje zamenja v skladu s tem členom.

2. Kadar država članica zamenja vozniško dovoljenje, ki ga je izdala tretja država, ki ni predmet izvedbenega akta, sprejetega na podlagi odstavka 7 tega člena, se taka zamenjava z uporabo ustrezne kode iz Priloge I, del E, navede na vozniškem dovoljenju, ki ga je izdala ta država članica, ravno tako pa tudi vsako poznejše podaljšanje ali nadomestitev. Če imetnik tega vozniškega dovoljenja nato prenese svoje običajno prebivališče v drugo državo članico, se lahko ta država odloči, da ne bo uporabila načela vzajemnega priznavanja iz člena 3(6).

Države članice za take zamenjave uporabljajo svoje nacionalno pravo v skladu s pogoji iz tega odstavka.

3. Kadar je vozniško dovoljenje izdano za kategorijo in v tretji državi, ki je predmet izvedbenega akta, sprejetega na podlagi odstavka 7, se taka zamenjava z uporabo označbe ustrezne kode iz Priloge I, del E, navede na vozniškem dovoljenju, ki ga je izdala zadevna država članica. V teh primerih države članice zamenjajo vozniško dovoljenje v skladu s pogoji, določenimi v ustreznem izvedbenem aktu.

4. Kadar je bilo vozniško dovoljenje, ki ga je izdala država članica, zamenjano za vozniško dovoljenje tretje države, države članice ne zahtevajo izpolnjevanja dodatnih pogojev, razen tistih iz člena 10(3), točka (a), niti ne navedejo nobenih dodatnih informacij za zamenjavo tega vozniškega dovoljenja tretje države v zvezi s kategorijami prvotnega vozniškega dovoljenja.

V primeru iz prvega pododstavka, kadar kandidat zahteva zamenjavo vozniškega dovoljenja, ki velja tudi za kategorije, za katere je pridobil pravico do vožnje v tretji državi, se uporabljajo naslednja pravila:

(a) če je bilo vozniško dovoljenje izdano za kategorijo in v tretji državi, ki je predmet izvedbenega akta, sprejetega na podlagi odstavka 7, se uporablja odstavek 3;

(b) če izvedbenega akta, sprejetega na podlagi odstavka 7, ni, se uporablja odstavek 2.

5. Zamenjave iz odstavkov 2, 3 in 4 se lahko opravijo samo, če je bilo vozniško dovoljenje, ki ga je izdala tretja država, izročeno pristojnim organom države članice, ki naj bi izvedla zamenjavo.

6. Komisija lahko ugotovi, da ima tretja država vzpostavljen okvir za cestni promet, ki v celoti ali delno zagotavlja raven varnosti v cestnem prometu, primerljivo ravni varnosti v Uniji, zaradi česar se vozniška dovoljenja, ki jih je izdala ta tretja država, – po potrebi po izpolnitvi nekaterih vnaprej določenih pogojev – lahko zamenjajo v skladu z odstavkom 3.

V primerih, ko Komisija sprejme ugotovitev iz prvega pododstavka, lahko v sodelovanju z državami članicami oceni okvir tretje države za cestni promet. Države članice v roku, ki ga določi Komisija, predložijo svoje mnenje o veljavnem okviru za cestni promet v zadevni tretji državi. Ta rok je najmanj 6 mesecev in največ 18 mesecev. Komisija nadaljuje ocenjevanje, ko prejme mnenje vseh držav članic ali ko se izteče rok za predložitev mnenj, kar koli nastopi prej.

Komisija pri ocenjevanju okvira za cestni promet, ki je vzpostavljen v tretji državi, upošteva najmanj naslednje elemente:

(a) veljavne zahteve za vozniško dovoljenje, kot so razvrstitev kategorij vozniških dovoljenj, zahteve glede najnižje starosti, zahteve in pogoji za usposabljanje in vozniške izpite ter zdravstveni standardi za izdajo vozniškega dovoljenja;

(b) ali tretja država izdaja mobilna vozniška dovoljenja in če jih, tehnične in strukturne ureditve za upravljanje sistema;

(c) obseg ponarejenih vozniških dovoljenj v obtoku in sprejete ukrepe za preprečevanje ponarejanja vozniških dovoljenj in korupcije v zvezi z njimi;

(d) obdobje veljavnosti vozniških dovoljenj, ki jih je izdala tretja država;

(e) prometne razmere v tretji državi in ali so te primerljive s prometnimi razmerami na cestnih omrežjih v Uniji;

(f) uspešnost tretje države na področju varnosti v cestnem prometu;

(g) prakso in pravni okvir tretje države pri zamenjavi vozniških dovoljenj, ki jih izdajo države članice.

7. Komisija lahko po opravljeni oceni iz odstavka 6 in z izvedbenim aktom odloči, da ima tretja država vzpostavljen okvir za cestni promet, ki v celoti ali delno zagotavlja raven varnosti v cestnem prometu, primerljivo ravni varnosti v Uniji, tako da se lahko vozniška dovoljenja, ki jih izda ta tretja država, zamenjajo v skladu z odstavkom 3.

Izvedbeni akt iz prvega pododstavka tega odstavka vključuje vsaj:

(a) kategorije vozniških dovoljenj iz člena 6, v zvezi s katerimi se lahko izvede zamenjava v skladu z odstavkom 3 tega člena;

(b) datume izdaje vozniških dovoljenj tretje države, od katerih naprej se lahko izvede zamenjava v skladu z odstavkom 3;

(c) vse splošne pogoje, ki morajo biti izpolnjeni za preverjanje verodostojnosti uradnega dokumenta, ki se zamenja;

(d) vse splošne pogoje, ki jih mora kandidat izpolnjevati pred zamenjavo, da bi dokazal, da izpolnjuje minimalne standarde glede telesne in duševne zmožnosti iz Priloge III.

Kadar vozniško dovoljenje kandidata slednjemu ne omogoča, da bi izpolnil zahteve iz drugega pododstavka, točka (a) ali (b), tega odstavka, se lahko države članice odločijo, da vozniško dovoljenje zamenjajo v skladu z odstavkom 2. Kadar kandidat ne more izpolniti zahtev iz drugega pododstavka, točka (c) ali (d), tega odstavka, države članice zavrnejo zamenjavo vozniškega dovoljenja.

Pri vsakem dodatnem pogoju, določenem v izvedbenem aktu iz prvega pododstavka tega odstavka, se predvidi bodisi uporaba nacionalnih določb države članice v skladu z odstavkom 2 bodisi zavrnitev zamenjave vozniškega dovoljenja, kadar kandidat teh pogojev ne izpolnjuje.

Izvedbeni akt iz tega odstavka se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 26(2).

8. Izvedbeni akt, sprejet na podlagi odstavka 7, določi, da Komisija vsaj vsaka štiri leta opravi redni pregled razmer na področju varnosti v cestnem prometu v zadevni tretji državi. Države članice imajo možnost podati svoja mnenja. Glede na ugotovitve pregleda Komisija navedeni izvedbeni akt v potrebnem obsegu ohrani, spremeni ali začasno zadrži njegovo izvrševanje oziroma ga razveljavi.

9. Komisija v *Uradnem listu Evropske unije* in na svoji spletni strani objavi seznam tretjih držav, ki so predmet izvedbenega akta, sprejetega na podlagi odstavka 7, ter objavi tudi vse ustrezne spremembe, uvedene v skladu z odstavkom 8.

10. Da se podpre vključevanje poklicnih voznikov iz tretjih držav na notranji trg Unije, Komisija spodbuja izmenjavo najboljših praks v okviru strokovne skupine za kvalifikacije in usposabljanje voznikov nekaterih cestnih vozil, ki je bila ustanovljena na podlagi zahteve iz člena 13(4) Direktive (EU) 2022/2561.

Člen 16

Učinki razveljavitve, odvzema, začasnega odvzema ali omejitve pravice do vožnje voznika vozila na motorni pogon, njegovega vozniškega dovoljenja ali priznanja veljavnosti njegovega vozniškega dovoljenja

1. Države članice zavrnejo izdajo vozniških dovoljenj kandidatom, katerih vozniško dovoljenje je bilo razveljavljeno, odvzeto, začasno odvzeto ali omejeno v drugi državi članici.

2. Država članica zavrne priznanje veljavnosti vsakega vozniškega dovoljenja, ki ga je izdala druga država članica osebi, ki ji je bila pravica do vožnje, vozniško dovoljenje ali priznanje njegove veljavnosti na ozemlju prve države članice razveljavljeno, odvzeto, začasno odvzeto ali omejeno.

3. Pravica do vožnje, vozniško dovoljenje ali priznanje njegove veljavnosti se za namene tega člena šteje za razveljavljeno, odvzeto, začasno odvzeto ali omejeno, dokler zadevna oseba ne izpolnjuje vseh pogojev za ponovno pridobitev pravice do vožnje ali svojega vozniškega dovoljenja ali priznanja veljavnosti svojega vozniškega dovoljenja ali za vložitev vloge za novo vozniško dovoljenje, ki jih je določila država članica.

Države članice zagotovijo, da so vsi pogoji, da lahko oseba ponovno pridobi pravico do vožnje ali svojega vozniškega dovoljenja ali ponovno pridobi priznanje veljavnosti svojega vozniškega dovoljenja ali da ponovno lahko vloži vlogo za novo vozniško dovoljenje, ki jih določijo, sorazmerni in nediskriminatorni do imetnikov vozniških dovoljenj, ki jih je izdala druga država članica, ter da sami po sebi ne privedejo do tega, da se za nedoločen čas zavrne izdaja vozniškega dovoljenja ali priznanje vozniškega dovoljenja, ki ga je izdala druga država članica.

4. Države članice lahko določeni osebi, kadar je to upravičeno zaradi njenega ravnanja ali njene telesne ali duševne zmožnosti, prepovejo vožnjo na svojem ozemlju za nedoločen čas, ne da bi ji zagotovile možnost ponovne pridobitve pravice do vožnje ali njenega vozniškega dovoljenja, priznanja veljavnosti njenega vozniškega dovoljenja ali vložitve vloge za novo vozniško dovoljenje.

Z odstopanjem od odstavka 1 lahko država članica, ki tej osebi ni prepovedala vožnje, po posvetovanju z državo članico iz prvega pododstavka tega odstavka, tej osebi izda vozniško dovoljenje. Vendar lahko država članica, ki je tej osebi izdala prepoved vožnje, na svojem ozemlju in za nedoločen čas zavrne priznanje vozniškega dovoljenja, ki ga je izdala druga država članica.

Člen 17

Shema vožnje s spremstvom

1. Ne glede na člen 7(1), točka (b), države članice v skladu s členom 10(1) izdajo vozniška dovoljenja za kategorijo B z navedeno kodo Unije 98.02 iz Priloge I, del E, kandidatom, ki so dopolnili 17 let.

2. Z odstopanjem od člena 7(1), točka (b) oziroma (d), lahko države članice kandidatom, ki so dopolnili 17 let, za vožnjo po njihovem ozemlju v skladu s členom 10(1) izdajo vozniška dovoljenja za kategorije C1, C1E ali C, pod pogojem, da ima kandidat spričevalo o strokovni usposobljenosti iz člena 6(1) Direktive (EU) 2022/2561 za kategorijo C ali iz člena 6(2) Direktive (EU) 2022/2561 za kategoriji C1 in C1E, z navedeno kodo Unije 98.02 iz Priloge I, del E.

Vozniška dovoljenja, izdana v skladu s prvim pododstavkom, se vzajemno priznavajo v državah članicah, ki taka vozniška dovoljenja izdajajo.

3. Imetniki vozniškega dovoljenja z navedeno kodo Unije 98.02 iz Priloge I, del E, ki niso dopolnili 18 let, smejo voziti le ob spremstvu osebe na sovozniškem sedežu, ki jim lahko med vožnjo daje napotke. Spremljajoča oseba je dolžna upoštevati pravila o vožnji pod vplivom alkohola ali drog. Spremljajoča oseba:

(a) mora biti stara najmanj 24 let;

(b) mora imeti vozniško dovoljenje ustrezne kategorije, ki je bilo izdano v Uniji pred več kot petimi leti;

(c) v zadnjih petih letih ji v državi članici izdajateljici vozniškega dovoljenja iz točke (b) ni smela biti izrečena prepoved vožnje.

Država članica, ki ni država članica izdajateljica iz točke (c), lahko določi, da se zaradi prekrška, storjenega na njenem ozemlju, ki lahko nakazuje na pomanjkanje zmožnosti biti spremljajoča oseba v skladu s tem členom, na njenem ozemlju izreče prepoved vožnje.

4. Države članice lahko za zagotovitev skladnosti s tem členom zahtevajo identifikacijo spremljajočih oseb iz odstavka 3. Države članice lahko omejijo število morebitnih spremljajočih oseb za posameznega voznika. Države članice lahko na svojem ozemlju uporabijo dodatne pogoje, ki jih mora izpolnjevati oseba, ki spremlja imetnika vozniškega dovoljenja, ki so ga izdale. Taki pogoji morajo biti sorazmerni in primerni glede doseganja ciljev sheme vožnje s spremstvom. Države članice o teh dodatnih pogojih obvestijo Komisijo. Komisija da informacije o teh dodatnih pogojih na voljo javnosti.

Za osebo, ki spremlja imetnika vozniškega dovoljenja kategorij C, C1E ali C1, lahko zahteve iz prvega pododstavka vključujejo zlasti zahtevo, da spremljajoča oseba:

(a) ima ustrezne kvalifikacije in opravljeno usposabljanje v skladu z Direktivo (EU) 2022/2561 ali

(b) da je v okviru rednega usposabljanja za spričevalo o strokovni usposobljenosti opravila namenski tečaj usposabljanja, ki je trajal vsaj sedem ur in se lahko razširi na 14 ur, da bi pridobila potrebne strokovne in pedagoške spretnosti.

5. Shema vožnje s spremstvom ne sme omejevati obstoječih možnosti držav članic, da znižajo najnižjo starost kandidatov za vozniška dovoljenja kategorije B, kot je določeno v členu 7(2), ali uporabijo s tem povezane pogoje na nacionalni ravni.

6. Države članice lahko uporabijo dodatne pogoje za izdajo vozniškega dovoljenja z navedeno kodo Unije 98.02 iz Priloge I, del E, kandidatom, ki niso dopolnili 18 let. O tem obvestijo Komisijo. Komisija da te podatke na voljo javnosti.

Člen 18

Poskusna doba

1. Imetnik vozniškega dovoljenja, izdanega po opravljenem izpitu iz člena 10(1), točka (a), se šteje za „voznika začetnika“ in zanj velja poskusna doba. Trajanje poskusne dobe določi država članica, ki izda vozniško dovoljenje, in ne sme biti krajše od dveh let.

Če ima voznik začetnik že veljavno vozniško dovoljenje druge kategorije vozila, poskusna doba načeloma obsega le preostalo obdobje poskusne dobe obstoječega vozniškega dovoljenja. Vendar za voznike začetnike, ki imajo samo vozniško dovoljenje kategorije AM, ob pridobitvi dovoljenja nove kategorije v vsakem primeru velja nova poskusna doba. Države članice lahko za druge kategorije vozniških dovoljenj razen kategorije AM, ki jih izdajo, zahtevajo dodatno ali dopolnilno poskusno dobo, zlasti da bi se upoštevala različna tveganja in zahtevane spretnosti, povezane z novo kategorijo vozniškega dovoljenja.

2. Države članice za voznike začetnike določijo pravila ali sankcije ali oboje za vožnjo pod vplivom alkohola, ki so strožji od tistih za izkušene voznike, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev njihovega izvajanja. Kadar se države članice odločijo, da bodo določile sankcije, morajo biti te učinkovite, sorazmerne, odvračilne in nediskriminatorne.

Poleg tega države članice sprejmejo ukrepe za zmanjšanje:

(a) vožnje pod vplivom drog med vozniki začetniki;

(b) neskladnosti z zakoni in drugimi predpisi za prenos Direktive Sveta 91/671/EGS ([20]) v zvezi z obvezno uporabo varnostnih pasov in sistemov za zadrževanje otrok v vozilih.

([20]) Direktiva Sveta 91/671/EGS z dne 16. decembra 1991 o obvezni uporabi varnostnih pasov in sistemov za zadrževanje otrok v vozilih (UL L 373, 31.12.1991, str. 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1991/671/oj).

3. Nobena določba tega člena državam članicam ne preprečuje, da v svojo nacionalno pravo uvedejo določbe o ničelni toleranci, ki vsem voznikom prepovedujejo uživanje alkohola ali drog pred vožnjo. Kadar države članice uvedejo take določbe o ničelni toleranci v svoje nacionalno pravo, sprejmejo vse potrebne ukrepe za uskladitev nacionalnega prava z ukrepi, sprejetimi na podlagi odstavka 2.

4. Države članice lahko za boljšo varnost v cestnem prometu določijo dodatna pravila, ki se uporabljajo na njihovih ozemljih za voznike začetnike. O tem obvestijo Komisijo.

5. Če se pristojni organ države članice običajnega prebivališča odloči podaljšati poskusno dobo voznika zaradi kakršnega koli nezakonitega ravnanja te osebe, zagotovi, da se nova poskusna doba zabeleži na vozniškem dovoljenju.

6. Države članice na vozniških dovoljenjih, izdanih med poskusno dobo, navedejo ustrezno kodo Unije iz Priloge I, del E.

Člen 19

Člani izpitne komisije

1. Člani izpitne komisije morajo izpolnjevati minimalne standarde iz Priloge IV.

Za člane izpitne komisije, ki so bili pred 19. januarjem 2013 že v tej funkciji, veljajo le zahteve o zagotavljanju kakovosti in o ukrepih rednega periodičnega usposabljanja iz navedene priloge.

2. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 25 za spremembo Priloge IV, kadar je ustrezno, da bi se upošteval tehnični, operativni ali znanstveni razvoj.

Člen 20

Običajno prebivališče

1. Za običajno prebivališče se šteje kraj, v katerem oseba navadno stanuje, to pomeni vsaj 185 dni v zadnjih 365 dneh zaradi osebnih in poklicnih vezi ali v primeru osebe brez poklicnih vezi zaradi osebnih vezi, ki kažejo tesno povezavo med to osebo in krajem, v katerem živi.

Vendar se za kraj običajnega prebivališča osebe, katere poklicne vezi so v drugem kraju kakor njene osebne vezi in ki zaradi tega živi v različnih krajih v dveh ali več državah članicah, šteje kraj njenih osebnih vezi, če se taka oseba redno vrača v ta kraj. Če oseba živi v državi članici, da bi izpolnila nalogo z določenim trajanjem, ni dolžna izpolnjevati tega pogoja. Obiskovanje univerze ali šole ne pomeni prenosa običajnega prebivališča.

2. Za namene člena 10(3), točka (b), in člena 13(4) se za osebje diplomatskih služb Unije, to je uradnike iz ustreznih oddelkov Generalnega sekretariata Sveta in Komisije ter osebje, napoteno iz diplomatskih služb držav članic, in vse druge zaposlene ali pogodbene izvajalce, ki delajo za institucije, organe, urade in agencije Unije na področju zunanjega zastopanja in ki so, da bi lahko opravljali svoje pogodbene dolžnosti, vsaj 181 dni v zadnjih 365 dneh živeli zunaj Unije, ali osebje diplomatskih služb držav članic ali njihove družinske člane, ki so del njihovih gospodinjstev, v tretjih državah, šteje, da je kraj njihovega običajnega prebivališča na ozemlju države članice ali držav članic izdajateljic vozniškega dovoljenja, ki se podaljšuje ali nadomešča.

3. V izjemnih primerih, kadar imetnik vozniškega dovoljenja ne more dokazati, da ima običajno prebivališče v določeni državi članici na podlagi odstavka 1, lahko imetnik svoje vozniško dovoljenje podaljša ali nadomesti v državi članici izdajateljici.

4. Z odstopanjem od člena 10(1), točka (e), in za specifičen namen prve izdaje vozniškega dovoljenja kategorije B lahko kandidatu, čigar država članica običajnega prebivališča ni država članica njegovega državljanstva, vozniško dovoljenje izda slednja, kadar v državi članici običajnega prebivališča ni mogoče opravljati teoretičnega ali praktičnega preizkusa, ali obeh teh preizkusov, v uradnem jeziku države članice državljanstva kandidata, ki je tudi uradni jezik v Uniji, ali ob navzočnosti tolmača.

V skladu z Uredbo (EU) 2018/1724 države članice in Komisija uporabnikom omogočijo dostop do informacij o jezikih, za katere se v posamezni državi članici zagotavlja prevod ali tolmačenje teoretičnih in praktičnih preizkusov.

Člen 21

Ekvivalentnosti vozniških dovoljenj, ki niso standardna vozniška dovoljenja Unije

1. Države članice uporabijo ekvivalentnosti, določene s Sklepom Komisije (EU) 2016/1945 ([21]), med pravicami, podeljenimi pred 19. januarjem 2013, in kategorijami iz člena 6 te direktive.

2. S to direktivo se ne odvzema ali kakor koli omejuje nobene pravice do vožnje, podeljene pred 19. januarjem 2013.

Člen 22

Medsebojna pomoč in omrežje EU za vozniška dovoljenja

1. Države članice si med seboj pomagajo pri izvajanju te direktive. Izmenjujejo si informacije o vozniških dovoljenjih, ki so jih izdale, zamenjale, nadomestile, podaljšale, omejile, začasno odvzele, odvzele, razveljavile ali preklicale, ter o prepovedih vožnje, ki so jih izrekle ali, kadar je ustrezno, jih nameravajo izreči, in se medsebojno posvetujejo, kadar obstajajo utemeljeni razlogi za sum, da za kandidata za vozniško dovoljenje velja prepoved vožnje v drugi državi članici. Za izmenjavo informacij uporabljajo omrežje EU za vozniška dovoljenja.

2. Države članice lahko omrežje EU za vozniška dovoljenja uporabljajo tudi za izmenjavo informacij z namenom:

(a) omogočanja svojim organom, da preverijo veljavnost in verodostojnost vozniškega dovoljenja, zlasti med cestnim preverjanjem, med preiskavami ali kot del ukrepov proti ponarejanju;

(b) olajšanja preiskav v skladu z Direktivo (EU) 2015/413;

(c) izvrševanja Direktive (EU) 2022/2561 ter preverjanja veljavnosti in verodostojnosti vozniškega dovoljenja pri izvrševanju Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta ([22]) ali Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta ([23]).

3. Dostop do omrežja EU za vozniška dovoljenja mora biti zaščiten. Omrežje EU za vozniška dovoljenja mora zagotavljati sinhrono, to je realnočasovno, in asinhrono izmenjavo informacij ter pošiljanje in prejemanje zavarovanih sporočil, obvestil in prilog.

([21]) Sklep Komisije (EU) 2016/1945 z dne 14. oktobra 2016 o ekvivalentnosti med kategorijami vozniških dovoljenj (UL L 302, 9.11.2016, str. 62, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1945/oj).

([22]) Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL L 102, 11.4.2006, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

([23]) Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 60, 28.2.2014, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da so informacije, izmenjane prek omrežja EU za vozniška dovoljenja, posodobljene.

Države članice odobrijo dostop do omrežja EU za vozniška dovoljenja samo organom, pristojnim za namene iz odstavkov 1 in 2.

4. Države članice si medsebojno pomagajo tudi pri izvajanju mobilnega vozniškega dovoljenja, zlasti za zagotovitev nemotene interoperabilnosti med aplikacijami in funkcijami preverjanja iz Priloge I, del C.

5. Komisija do 6. junija 2026 sprejme izvedbene akte, s katerimi določi skupni sklop pravil, ki urejajo delovanje omrežja EU za vozniška dovoljenja, vključno s podrobnimi operativnimi zahtevami, zahtevami glede vmesnika in tehničnimi zahtevami. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 26(2).

6. Države članice lahko sodelujejo pri izvrševanju kakršne koli razveljavitve, odvzema, začasnega odvzema ali kakršne koli omejitve pravice do vožnje ali vozniškega dovoljenja ali priznanja veljavnosti vozniškega dovoljenja zlasti kadar so relevantni ukrepi omejeni na določene kategorije vozniških dovoljenj ali na ozemlja določenih držav članic, zlasti z navedbami na vozniških dovoljenjih, ki so jih izdale.

Člen 23

Poročanje držav članic

1. Države članice vsako leto obvestijo Komisijo o številu izdanih, podaljšanih, nadomeščenih, odvzetih in zamenjanih vozniških dovoljenj za vsako kategorijo vozniških dovoljenj. Podatki se zagotovijo ločeno za mobilna in fizična vozniška dovoljenja.

2. Da bi olajšale pripravo poročila Komisije iz člena 24, države članice do 26. novembra 2029 in nato vsakih pet let Komisiji predložijo statistične podatke o prometnih nesrečah s telesnimi poškodbami ali smrtnim izidom, v katerih so udeleženi poklicni vozniki, zlasti vozniki, stari 17 let, ki sodelujejo v okviru sheme vožnje s spremstvom iz člena 17(2).

3. Države članice si lahko s Komisijo redno izmenjujejo podatke o nacionalnem pravu na področju ravnanja z necestno mobilno mehanizacijo in s tem povezanih vidikih varnosti v cestnem prometu ter lahko zagotovijo informacije, kadar se pojavijo pomisleki v zvezi s prostim gibanjem delavcev.

Člen 24

Pregled in poročanje Komisije

1. Komisija do 26. novembra 2030 in nato vsakih pet let predloži poročilo Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju te direktive. Komisija v okviru poročila oceni:

(a) vpliv Direktive na varnost v cestnem prometu, zlasti:

(i) morebitni vpliv podelitve ekvivalentnosti na podlagi člena 9(2), točki (j) in (k);

(ii) morebitni vpliv podelitve ekvivalentnosti na podlagi člena 9(4);

(b) vpliv izvajanja sheme vožnje s spremstvom za kategorije poklicnih vozniških dovoljenj na varnost v cestnem prometu in pomanjkanje voznikov, in sicer na podlagi poročil, prejetih od držav članic v skladu s členom 23(2).

Poročilu se po potrebi priloži zakonodajni predlog.

2. Komisija v okviru poročila iz odstavka 1 oceni nov tehnološki razvoj za vozila na alternativna goriva, ki vpliva na maso teh vozil. V ta namen Komisija uporabi informacije, zbrane v skladu s členom 7 Uredbe (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta ([24]) o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO_2 za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila. Komisija lahko v podporo svoji oceni od proizvajalcev vozil zahteva dodatne informacije o morebitnem vplivu takega novega tehnološkega razvoja na maso vozil.

Proizvajalci vozil morajo podatke iz prvega pododstavka zagotoviti v razumnem roku in v skladu z veljavnim pravom Unije.

3. Brez poseganja v odstavka 1 in 2 tega člena Komisija do 26. novembra 2026 ali takoj po sprejetju prvega od izvedbenih aktov iz člena 5(7), kar nastopi prej, oceni izvedljivost prestavitve datuma iz člena 3(4) na zgodnejši datum in predloži poročilo o svojih ugotovitvah. Države članice lahko Komisiji predložijo informacije, za katere menijo, da so pomembne za to oceno, Komisija pa te informacije upošteva.

Poročilu se po potrebi priloži zakonodajni predlog.

Člen 25

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 4(8), člena 5(6), člena 8(2), člena 10(6) in člena 19(2) se prenese na Komisijo za obdobje petih let od 25. novembra 2025. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.

3. Prenos pooblastila iz člena 4(8), člena 5(6), člena 8(2), člena 10(6) in člena 19(2) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje.

5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.

6. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 4(8), člena 5(6), člena 8(2), člena 10(6) ali člena 19(2), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

([24]) Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO_2 za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (UL L 111, 25.4.2019, str. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).

Člen 26

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor za vozniška dovoljenja, vzpostavljen z Direktivo Sveta 97/26/ES ([25]) (v nadaljnjem besedilu: odbor). Odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Kadar je treba pridobiti mnenje odbora na podlagi pisnega postopka, se ta postopek zaključi brez izida, ko v roku za izdajo mnenja tako odloči predsednik odbora ali to zahteva navadna večina članov odbora.

Kadar odbor ne poda mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi člen 5(4), tretji pododstavek, Uredbe (EU) št. 182/2011.

3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 8 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 27

Sprememba Direktive (EU) 2022/2561

Člen 5 se spremeni:

(a) v odstavku 2 se vstavi naslednja točka:

„(c) od 17. leta vozilo, za katero se zahteva vozniško dovoljenje kategorije C1, C1E ali C, pod pogojem, da imajo spričevalo iz člena 6(1) za kategorijo C ali iz člena 6(2) za kategoriji C1 in C1E, in samo pod pogoji iz člena 17(2) in (3) Direktive (EU) 2025/2205 Evropskega parlamenta in Sveta (*).

(*) Direktiva (EU) 2025/2205 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2025 o vozniških dovoljenjih, spremembi Uredbe (EU) 2018/1724 Evropskega parlamenta in Sveta in Direktive (EU) 2022/2561 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Direktive 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe Komisije (EU) št. 383/2012 (UL L, 2025/2205, 5.11.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj).“;

(b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Vozniki vozila, namenjenega za prevoz potnikov, lahko od 21. leta vozijo vozilo v kategorijah vozniškega dovoljenja D in D + E ali vozilo v kategorijah vozniškega dovoljenja D1 in D1 + E, če imajo spričevalo iz člena 6(1) ali (2). Za zagotovitev varne vožnje lahko države članice vzpostavijo sistem spremljanja za voznike, mlajše od 23 let, ki imajo spričevalo iz člena 6(2). Če države članice od teh voznikov zahtevajo, da se udeležujejo rednih tečajev usposabljanja o temah, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, preden dopolnijo 23 let, da bi utrdili in potrdili svojo usposobljenost na teh področjih, se taka udeležba upošteva pri obveznosti opravljanja rednih tečajev usposabljanja v obsegu 35 ur vsakih pet let.

Vsaka država članica lahko dovoli voznikom vozil v kategorijah vozniškega dovoljenja D1 in D1 + E, da vozijo taka vozila na njenem ozemlju od 18. leta, pod pogojem, da ima voznik spričevalo iz člena 6(1).

Vsaka država članica lahko dovoli voznikom vozil v kategorijah vozniškega dovoljenja D in D + E, da vozijo taka vozila na njenem ozemlju od 20. leta, pod pogojem, da ima voznik spričevalo iz člena 6(1). To se lahko za vožnjo takih vozil brez potnikov ali za prevoz potnikov v linijskih prevozih, ki niso daljši od 50 kilometrov, zmanjša na starost 18 let.“

([25]) Direktiva Sveta 97/26/ES z dne 2. junija 1997 o spremembi Direktive 91/439/EGS o vozniških dovoljenjih (UL L 150, 7.6.1997, str. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1997/26/oj).

Člen 28

Sprememba Uredbe (EU) 2018/1724

Priloga II se spremeni:

(a) v drugem stolpcu vrstice „Selitev“ se doda naslednja celica: „pridobitev in podaljšanje vozniškega dovoljenja“;

(b) v tretjem stolpcu vrstice „Selitev“ se doda naslednja celica: „izdaja, zamenjava in nadomestitev vozniških dovoljenj Unije“.

Člen 29

Prenos

1. Države članice brez poseganja v odstavek 2 do 26. novembra 2028 sprejmejo in objavijo predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo. O tem takoj obvestijo Komisijo.

Države članice te predpise brez poseganja v odstavek 2 uporabljajo od 26. novembra 2029.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice do 26. novembra 2027 sprejmejo in objavijo predpise, potrebne za uskladitev s členom 9(2), točki (j) in (k). O tem takoj obvestijo Komisijo.

Države članice te predpise uporabljajo od 26. novembra 2027.

3. Države članice do 26. novembra 2028 sprejmejo in objavijo predpise, potrebne za uskladitev s členom 17. O tem takoj obvestijo Komisijo.

Države članice te predpise uporabljajo od 26. novembra 2028.

4. Države članice sporočijo Komisiji besedilo temeljnih predpisov nacionalnega prava, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 30

Razveljavitev

1. Direktiva 2006/126/ES se razveljavi z učinkom od 26. novembra 2029, razen člena 6(4), točka (c), navedene direktive, ki se razveljavi z učinkom od 26. novembra 2027.

Sklicevanje na Direktivo 2006/126/ES se šteje za sklicevanje na to direktivo in se bere v skladu s korelacijsko tabelo iz Priloge VII k tej direktivi.

2. Uredba (EU) št. 383/2012 se razveljavi z učinkom od 26. novembra 2029.

Sklicevanje na Uredbo (EU) št. 383/2012 se šteje za sklicevanje na to direktivo in se bere v skladu s korelacijsko tabelo iz Priloge VII.

Člen 31

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 32

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourgu, 22. oktobra 2025

Za Evropski parlament	*Za Svet*
predsednica	*predsednica*
R. METSOLA	M. BJERRE

PRILOGA I

SPECIFIKACIJE GLEDE STANDARDA IN DOLOČBE O VOZNIŠKIH DOVOLJENJIH, KI JIH IZDAJO DRŽAVE ČLANICE

DEL A1: **Splošne specifikacije za fizično vozniško dovoljenje**

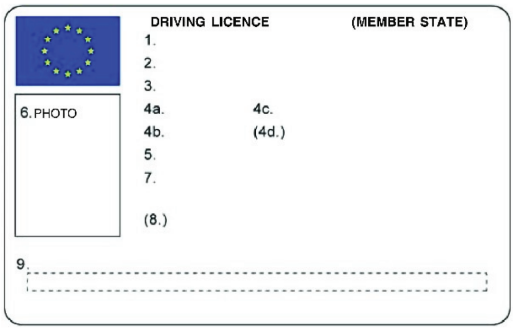
(1) Lastnosti kartice fizičnega vozniškega dovoljenja v vzorcu Unije so skladne s standardom ISO/IEC 7810.

Kartica je izdelana iz polikarbonata.

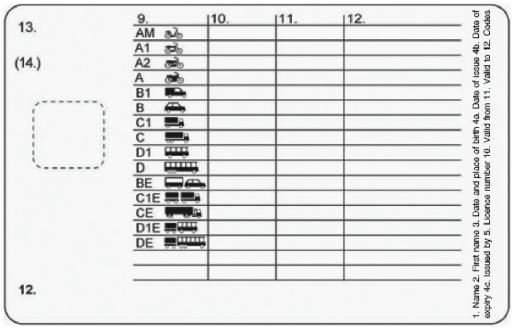
Metode za preizkušanje lastnosti kartic vozniškega dovoljenja zaradi potrjevanja njihove skladnosti z mednarodnimi standardi so skladne s standardom ISO/IEC 10373.

(2) Kartica vozniškega dovoljenja ima dve strani in je v skladu z vzorcem na sliki 1.

Stran 1



Stran 2



Slika 1: Vzorec vozniškega dovoljenja Unije

Besedilo slike 1:

1. Priimek 2. Ime 3. Datum in kraj rojstva 4a. Datum izdaje 4b. Datum poteka veljavnosti 4c. Organ izdajatelj 5. Številka dovoljenja 10. Velja od 11. Velja do 12. Kode

(3) Na kartici vozniškega dovoljenja so naslednje informacije, določene v delu D:

Na strani 1 so prikazani:

(a) besedilo „vozniško dovoljenje“, natisnjeno z velikimi črkami v jeziku ali jezikih države članice, ki je izdala vozniško dovoljenje;

(b) (neobvezno) ime države članice izdajateljice;

(c) oznaka države članice izdajateljice, natisnjena v negativu v modrem pravokotniku in obkrožena z dvanajstimi rumenimi zvezdami, kot je določeno v delu D, točka 1;

(d) podatki, ki so specifični za izdano vozniško dovoljenje (polja 1 do 9), kot je določeno delu D, točka 3;

(e) besedilo „vzorec Evropske unije“ v jeziku ali jezikih države članice izdajateljice in besedilo „Vozniško dovoljenje“ v ostalih jezikih Evropske unije, natisnjeno v rožnati barvi tako, da tvori ozadje vozniškega dovoljenja, kot je določeno v delu D, točka 2.

Na strani 2 so prikazani:

(f) podatki, ki so specifični za kategorije izdanega vozniškega dovoljenja (polja 9 do 12), kot je določeno delu D, točka 4;

(g) podatki, ki so specifični za upravljanje z vozniškim dovoljenjem (polja 13 in 14), kot je določeno delu D, točka 5;

(h) pojasnilo naslednjih oštevilčenih polj, ki so na straneh 1 in 2 vozniškega dovoljenja: 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 in 12.

Če želi država članica vnesti zapise v nacionalnem jeziku, ki ni eden od naslednjih jezikov: angleški, bolgarski, češki, danski, estonski, finski, francoski, grški, hrvaški, irski, italijanski, latvijski, litovski, madžarski, malteški, nemški, nizozemski, poljski, portugalski, romunski, slovaški, slovenski, španski, in švedski, brez poseganja v druge določbe te priloge izdela dvojezično različico vozniškega dovoljenja, v kateri uporabi enega od zgoraj navedenih jezikov.

Na vozniškem dovoljenju je rezerviran prostor, ki omogoča morebitno vključitev mikročipa ali podobne IT naprave ali morebiten tisk QR kode.

Referenčne barve so naslednje:

(i) modra: Pantone Reflex Blue,

(ii) rumena: Pantone Yellow.

(4) Posebne določbe

(a) Kadar ima imetnik vozniškega dovoljenja, ki ga je izdala država članica v skladu s to prilogo, običajno prebivališče v drugi državi članici, lahko slednja država članica na vozniško dovoljenje vpiše podatke, pomembne za upravljanje z vozniškim dovoljenjem, če to vrsto podatkov vpisuje tudi na druga vozniška dovoljenja, ki jih sama izdaja, in če za to ostane dovolj prostora.

(b) Države članice lahko brez poseganja v druge določbe te priloge dodajo barve ali oznake, kot so črtne kode ali državni simboli. Države članice o tem obvestijo Komisijo.

V okviru vzajemnega priznavanja vozniških dovoljenj nobena črtna koda ne sme vsebovati drugih podatkov razen tistih, ki jih je mogoče že sicer prebrati na vozniškem dovoljenju ali so pomembni za postopek izdaje vozniškega dovoljenja.

(c) Podatki, prikazani na kartici vozniškega dovoljenja, so berljivi s prostim očesom za osebo s povprečno ostrino vida in zapisani z uporabo velikosti znakov najmanj 5 točk za polja 9 do 12 na strani 2.

DEL A2: **Specifikacije proti ponarejanju za fizično vozniško dovoljenje**

(1) Fizično varnost vozniških dovoljenj ogrožajo med drugim:

(a) izdelovanje lažnih kartic: to je oblikovanje novega predmeta, ki je zelo podoben pristnemu dokumentu, in sicer bodisi tako, da se ga izdela na novo, bodisi tako, da se prekopira pristni dokument;

(b) sprememba vsebine: sprememba lastništva izvirnega dokumenta, na primer sprememba nekaterih podatkov, prikazanih na dokumentu.

(2) Sistem za zaščito pred ponarejanjem mora biti sestavni del vsakega elementa celotnega sistema izdajanja dovoljenj, vključno s postopkom vlaganja vlog, varnim prenosom podatkov, materialom, iz katerega je izdelana podloga kartice, tehniko izdelave, minimalnim sklopom različnih varnostnih elementov in personalizacijo.

(3) Material, ki se uporablja za izdelavo vozniških dovoljenj, se zavaruje pred ponarejanjem z uporabo naslednjih tehnik (obvezni varnostni elementi):

(a) podloge kartic ne reagirajo na ultravijolično svetlobo;

(b) varnostni vzorec na ozadju, je izdelan tako, da ga ni mogoče ponarediti s skeniranjem, tiskanjem ali kopiranjem; uporabljen je mavrični tisk z večbarvnimi zaščitnimi barvami ter pozitiven in negativen tisk „Guilloche“. Vzorec ni sestavljen iz osnovnih barv (cian, magenta, rumena ali črna), vsebuje kompleksne vzorce v najmanj dveh posebnih barvah in vključuje mikrotekst;

(c) optično variabilni elementi, ki nudijo ustrezno zaščito pred kopiranjem in spreminjanjem fotografije;

(d) laserska gravura;

(e) kjer je prostor za fotografijo, se varnostni vzorec ozadja in fotografija prekrivata vsaj na robu fotografije (pojemajoč vzorec).

(4) Poleg tega se material, ki se uporablja za izdelavo vozniških dovoljenj, zavaruje pred ponarejanjem z uporabo najmanj treh izmed naslednjih tehnik (dodatni varnostni elementi):

(a) barve, ki se spreminjajo glede na zorni kot (*),

(b) termokromatske barve (*),

(c) posebni hologrami (*),

(d) spremenljive laserske podobe (*),

(e) ultravijolične fluorescentne barve, vidne in prozorne,

(f) iridescentni tisk,

(g) digitalni vodni znaki v ozadju,

(h) infrardeči ali fosforescentni pigmenti,

(i) otipljivi motivi, simboli ali vzorci (*).

Kolikor je mogoče, imajo prednost tehnike, označene z zvezdico, ker uslužbencem organov odkrivanja in pregona omogočajo preverjanje veljavnosti kartice brez posebnih pripomočkov. Države članice lahko uvedejo zaščitne elemente, ki niso navedeni v tej točki.

DEL B: **Specifikacije za mikročipe, vključene v fizična vozniška dovoljenja**

(1) Mikročip in podatki, ki jih ta vsebuje, vključno z dodatnimi informacijami, ki jih določa nacionalna zakonodaja v zvezi z vozniškimi dovoljenji, so v skladu z delom B1.

(2) Seznam veljavnih standardov za vozniška dovoljenja, ki vključujejo mikročip, je naveden v delu B2.

(3) Za vozniška dovoljenja, ki vključujejo mikročip, je treba v skladu z delom B3 izvesti postopek EU-homologacije.

(4) Kadar so izpolnjene vse ustrezne določbe o EU-homologaciji v zvezi z vozniškim dovoljenjem, ki vključuje mikročip, v skladu s točkami 1, 2 in 3, države članice proizvajalcu ali njegovemu predstavniku izdajo certifikat o EU-homologaciji.

(5) Država članica lahko po potrebi, zlasti za zagotovitev skladnosti s tem delom, prekliče certifikat o EU-homologaciji, ki ga je izdala.

(6) Certifikati o EU-homologaciji in obvestilo o njihovem preklicu morajo biti v skladu z vzorcem iz dela B4.

(7) Komisija se obvesti o vseh izdanih ali preklicanih certifikatih o EU-homologaciji. V primeru preklica država članica, ki certifikat prekliče, predloži podrobno obrazložitev.

Komisija obvesti države članice o vsakem preklicu EU-homologacije.

(8) Certifikati o EU-homologaciji, ki jih izdajo države članice, se vzajemno priznavajo.

(9) Kadar država članica ugotovi, da večje število vozniških dovoljenj, ki vključujejo mikročip, v več primerih ni v skladu s tem delom te priloge, to dejstvo sporoči Komisiji. Pri tem navede zadevno številko certifikata o EU-homologaciji, ki je povezana s temi vozniškimi dovoljenji, ter opis neskladnosti. Komisija brez nepotrebnega odlašanja obvesti druge države članice o dejstvih, ki so ji bila sporočena v skladu s to točko.

(10) Država članica izdajateljica vozniških dovoljenj iz točke 9 to težavo brez odlašanja preuči in sprejme ustrezne ukrepe za njeno odpravo, tudi tako, da po potrebi prekliče certifikat o EU-homologaciji.

DEL B1: **Splošne zahteve za vozniška dovoljenja, ki vključujejo mikročip**

Splošne zahteve za vozniška dovoljenja, ki vključujejo mikročip iz te priloge, temeljijo na mednarodnih standardih, zlasti standardih ISO/IEC serije 18013. Vključujejo:

(a) specifikacije za mikročip in logično strukturo podatkov na mikročipu,

(b) specifikacije za harmonizirane podatke in vse dodatne podatke, ki jih je treba shraniti, in

(c) specifikacije v zvezi z mehanizmi varstva podatkov za podatke, shranjene na mikročipu.

Naslov 1

KRATICE

Kratica	Pomen
AID	Identifikator aplikacije
BAP	Osnovna zaščita dostopa
DG	Podatkovna skupina
EAL 4+	Certifikat Evaluation Assurance Level 4 Augmented
EF	Elementarna datoteka
EFID	Identifikator elementarne datoteke
eMRTD	Strojno berljivi potovalni dokumenti
ICC	Kartica z integriranim vezjem
ISO	Mednarodna organizacija za standardizacijo
LDS	Logična struktura podatkov
PICC	Brezkontaktna kartica z integriranim vezjem
PIX	Lastniška razširitev identifikatorja aplikacije
RID	Registrirani identifikator aplikacije
SOd	Varnostni objekt dokumenta

Naslov 2

PODATKI, SHRANJENI NA MIKROČIPU

(1) Harmonizirani obvezni in neobvezni podatki o vozniškem dovoljenju

Na mikročip se shranijo harmonizirani podatki o vozniškem dovoljenju iz dela D. Če se država članica odloči, da bo v podatke o vozniškem dovoljenju vključila postavke, ki so v delu D označene kot neobvezne, tudi te postavke shrani na mikročip.

(2) Dodatni podatki

Države članice lahko na mikročip shranjujejo take dodatne podatke, kot jih določajo njihove nacionalne zakonodaje v zvezi z vozniškimi dovoljenji. O tem obvestijo Komisijo.

Naslov 3

MIKROČIP

(1) Vrsta medija za shranjevanje

Medij za shranjevanje podatkov o vozniškem dovoljenju je mikročip s kontaktnim ali brezkontaktnim vmesnikom ali kombinacijo kontaktnega in brezkontaktnega (dvojnega) vmesnika, kot je določeno v delu B2, postavka 1.

(2) Aplikacije

Vsi podatki na mikročipu se shranijo v elektronske aplikacije. Vse aplikacije na mikročipu so identificirane z enotno kodo, imenovano identifikator aplikacije (AID), kot je določeno v delu B2, postavka 2.

(a) Aplikacija vozniškega dovoljenja Unije

V namensko aplikacijo vozniškega dovoljenja Unije se shranijo obvezni in neobvezni podatki o vozniškem dovoljenju iz dela D. AID za aplikacijo vozniškega dovoljenja Unije je:

„A0 00 00 04 56 45 44 4C 2D 30 31“,

ki ga sestavljata:

— registrirani identifikator aplikacije (RID) za Evropsko komisijo: „A0 00 00 04 56“,

— lastniška razširitev identifikatorja aplikacije (PIX) za aplikacijo vozniškega dovoljenja Unije: „45 44 4C 2D 30 31“ (EDL-01).

Podatki se združijo v podatkovne skupine (DG) kot del logične strukture podatkov (LDS).

DG se shranijo kot elementarne datoteke (EF) v aplikacijo vozniškega dovoljenja Unije ter se zaščitijo v skladu z delom B2, postavka 3.

(b) Druge aplikacije

Kateri koli dodatni podatki se shranijo v eno ali več namenskih aplikacij, ki so ločene od aplikacije vozniškega dovoljenja Unije. Vsaka aplikacija je identificirana z enotnim AID.

Naslov 4

LOGIČNA STRUKTURA PODATKOV ZA MIKROČIPE APLIKACIJE VOZNIŠKEGA DOVOLJENJA UNIJE

(1) Logična struktura podatkov

Podatki o vozniškem dovoljenju se shranijo na mikročip v logični strukturi podatkov (LDS) iz dela B2, postavka 4. Ta točka določa dodatne zahteve za obvezne in dodatne DG.

Vsaka DG se shrani v eno EF. EF, ki se uporabljajo za aplikacijo vozniškega dovoljenja Unije, so identificirane z identifikatorji elementarne datoteke (EFID) in kratkimi EFID iz dela B2, postavka 5.

(2) Obvezne podatkovne skupine

Obvezni in neobvezni podatkovni elementi se shranijo v naslednje DG:

DG 1: vsi obvezni in neobvezni podatkovni elementi, kot so prikazani na dokumentu, razen podob obraza in podpisa imetnika vozniškega dovoljenja,

DG 5: podoba podpisa imetnika vozniškega dovoljenja,

DG 6: podoba obraza imetnika vozniškega dovoljenja.

Podatki DG 1 so strukturirani tako, kot je določeno v točki 6 tega dela in v delu B2, postavka 6. Podatki, ki jih vsebujeta DG 5 in DG 6, se shranijo v skladu s specifikacijami iz dela B2, postavka 7.

(3) Dodatne podatkovne skupine

Kateri koli dodatni podatkovni elementi, določeni v nacionalnem pravu držav članic v zvezi z vozniškimi dovoljenji, se shranijo v naslednje DG:

DG 2: podatki o imetniku vozniškega dovoljenja, razen biometričnih podatkov,

DG 3: podatki o organu izdajatelju,

DG 4: podoba obraza,

DG 7: biometrični podatki prstnega odtisa ali odtisov imetnika vozniškega dovoljenja,

DG 11: drugi podatki, kot je polno ime imetnika vozniškega dovoljenja v nacionalni pisavi.

Podatki, ki jih vsebujejo te DG, se shranijo v skladu s specifikacijami iz dela B2, postavka 8.

Naslov 5

MEHANIZMI VAROVANJA PODATKOV

Za potrjevanje avtentičnosti in celovitosti mikročipa in podatkov, shranjenih v njem, ter za omejevanje dostopa do podatkov o vozniškem dovoljenju se uporabljajo ustrezni mehanizmi.

Podatki na mikročipu se zaščitijo v skladu s specifikacijami iz dela B2, postavka 3. Ta naslov določa dodatne zahteve, ki jih je treba izpolnjevati.

(1) Potrjevanje avtentičnosti

(a) Obvezna pasivna avtentikacija

Vse DG, shranjene v aplikaciji vozniškega dovoljenja Unije, se zaščitijo s pasivno avtentikacijo.

Podatki, povezani s pasivno avtentikacijo, morajo biti v skladu z zahtevami iz dela B2, postavka 9.

(b) Neobvezna aktivna avtentikacija

Mehanizmi neobvezne aktivne avtentikacije se uporabljajo za zagotovitev, da prvotni mikročip ni bil zamenjan.

(2) Omejitev dostopa

(a) Obvezna osnovna zaščita dostopa

Mehanizem osnovne zaščite dostopa (BAP) se uporablja za vse podatke v aplikaciji vozniškega dovoljenja Unije. Za zagotovitev interoperabilnosti z obstoječimi sistemi, kot so sistemi, ki uporabljajo strojno berljive potovalne dokumente (eMRTD), je treba uporabljati enovrstični strojno čitljiv prostor (MRZ) iz dela B2, postavka 10.

Ključ dokumenta Kdoc, ki se uporablja za dostop do mikročipa, je sestavljen iz enovrstičnega MRZ, ki ga je mogoče vnesti ročno ali s čitalnikom za optično prepoznavanje znakov (OCR). Uporablja se konfiguracija BAP 1, določena za enovrstični MRZ, iz dela B2, postavka 10.

(b) Pogojni razširjeni nadzor dostopa

Kadar so na mikročipu shranjeni osebni podatki iz člena 9(1) Uredbe (EU) 2016/679, se dostop do takih podatkov zaščiti z dodatnimi ukrepi.

Mehanizmi za razširjeni nadzor dostopa morajo biti v skladu s specifikacijami iz dela B2, postavka 11.

(c) Infrastruktura javnih ključev (PKI) za vozniška dovoljenja, ki vključujejo mikročip

Države članice vzpostavijo potrebne nacionalne ureditve za upravljanje javnih ključev v skladu s Prilogo A k standardu ISO/IEC 18013_3.

Naslov 6

NAVAJANJE PODATKOV

(1) Formatiranje podatkov v DG 1

<table>
<tr><th>Oznaka</th><th>L</th><th colspan="5">Vrednost</th><th>Koda</th><th>M/O</th></tr>
<tr><td>61</td><td>V</td><td colspan="5">Podatkovni elementi DG1 (drevesna razvrstitev)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Oznaka</td><td>L</td><td colspan="3">Vrednost</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>5F 01</td><td>V</td><td colspan="3">Številka homologacije</td><td>ans</td><td>M</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>5F 02</td><td>V</td><td colspan="3">Konstruiran podatkovni objekt elementov demografskih podatkov</td><td></td><td>M</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Oznaka</td><td>L</td><td>Vrednost</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 03</td><td>3</td><td>Država članica izdajateljica</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>Priimek ali priimki imetnika</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>Drugo ime ali imena imetnika</td><td>as</td><td>M</td></tr>
</table>

Oznaka	L	Vrednost					Koda	M/O
				5F 06	4	Datum rojstva (ddmmllll)	n8	M
				5F 07	V	Kraj rojstva	ans	M
				5F 08	3	Državljanstvo	a3	O
				5F 09	1	Spol	M/F/U	O
				5F 0A	4	Datum izdaje vozniškega dovoljenja (ddmmllll)	n8	M
				5F 0B	4	Datum poteka veljavnosti vozniškega dovoljenja (ddmmllll)	n8	M
				5F 0C	V	Organ izdajatelj	ans	M
				5F 0D	V	Upravna številka (razen številke dokumenta)	ans	O
				5F 0E	V	Številka dokumenta	an	M
				5F 0F	V	Naslov stalnega prebivališča ali poštni naslov	ans	O
		7F 63	V	Konstruiran podatkovni objekt kategorij vozil/omejitev/pogojev				M
				Oznaka	L	Vrednost (kodirana, kakor je opredeljeno spodaj)		
				02	1	Število kategorij/omejitev/pogojev	N	M
				87	V	Kategorija/omejitev/pogoj	ans	M
				87	V	Kategorija/omejitev/pogoj	ans	O
				…	…	…	…	…
				87	V	Kategorija/omejitev/pogoj	ans	O

(2) Logična oblika zapisa

Kategorije vozil, omejitve ali pogoji se zberejo v podatkovni objekt v skladu s strukturo iz naslednje preglednice:

Koda kategorije vozila	Datum izdaje	Veljavnost	Koda	Znak	Vrednost

pri čemer velja:

(a) kode kategorij vozil so zapisane tako, kakor so opredeljene v členu 6 (npr. AM, A1, A2, A, B1, B itd.),

(b) datum izdaje je zapisan v obliki DDMMLLLL (dan z dvema številkama, mesec z dvema številkama in leto s štirimi številkami) za kategorijo vozila,

(c) datum izteka roka veljavnosti je zapisan v obliki DDMMLLLL (dan z dvema številkama, mesec z dvema številkama in leto s štirimi številkami) za kategorijo vozila,

(d) koda, znak in vrednost so povezani z dodatnimi informacijami ali omejitvami v zvezi s kategorijo vozila ali voznikom.

DEL B2: **Seznam veljavnih standardov za vozniška dovoljenja, ki vključujejo medij za shranjevanje**

Postavka	Zadeva	Zahteva	Velja za
1	Vmesnik, organizacija in ukazi medija za shranjevanje	ISO/IEC serija 7816 (kontaktni), ISO/IEC serija 14443 (brezkontaktni), kot je določeno v ISO/IEC 18013-2:2008, Priloga C	Del B1, točka 3.(1)
2	Identifikator aplikacije	ISO/IEC 7816-5:2004	Del B1, točka 3.(2)
3	Mehanizmi varovanja podatkov	ISO/IEC 18013-3:2009	Del B1, točka 3.(2)(a) Del B1, točka 5.
4	Logična struktura podatkov	ISO/IEC 18013-2:2008	Del B1, točka 4.(1)
5	Identifikatorji elementarne datoteke	ISO/IEC 18013-2:2008, preglednica C.2	Del B1, točka 4.(1)
6	Navajanje podatkov za DG 1	ISO/IEC 18013-2:2008, Priloga C.3.8	Del B1, točka 4.(2) Del B1, točka 6.(1)
7	Navajanje obveznih podatkov za DG 5 in DG 6	ISO/IEC 18013-2:2008, prilogi C.6.6 in C.6.7, podoba obraza in podpisa se shrani v obliki JPEG ali JPEG2000	Del B1, točka 4.(2)
8	Navajanje neobveznih in dodatnih podatkov	ISO/IEC 18013-2:2008, Priloga C	Del B1, točka 4.(3)
9	Pasivna avtentikacija	ISO/IEC 18013-3:2009, odstavek 8.1, podatki se shranijo v EF.SOd (varnostni objekt dokumenta) v LDS	Del B1, točka 5.(1)(a)
10	Osnovna omejitev dostopa	ISO/IEC 18013-3:2009 in sprememba 1	Del B1, točka 5.(2)(a)
	Konfiguracija osnovne omejitve dostopa	ISO/IEC 18013-3:2009, Priloga B.8	
11	Razširjena omejitev dostopa	Tehnična smernica TR-03110, Napredni varnostni sistemi za strojno berljive potovalne dokumente – Razširjeni nadzor dostopa (EAC), različica 1.11	Del B1, točka 5.(2)(b)
12	Preizkusne metode	ISO/IEC 18013-4:2011	Del B3, točka 1
13	Varnostni certifikat	Evaluation Assurance Level 4 augmented (EAL 4+) ali enakovreden	Del B3, točka 2
14	Certifikat o funkcionalnosti	Preizkus pametne kartice v skladu s serijo ISO/IEC 10373	Del B3, točka 3

DEL B3: **Postopek za EU-homologacijo vozniških dovoljenj, ki vključujejo mikročip**

Naslov 1

SPLOŠNE DOLOČBE

Proizvajalci, ki zaprosijo za EU-homologacijo vozniških dovoljenj, ki vključujejo mikročip, predložijo varnostni certifikat in certifikat o funkcionalnosti.

O kakršni koli nameravani spremembi proizvodnega procesa, vključno z vsako nameravano spremembo programske opreme, morajo predhodno obvestiti organ, ki je odobril EU-homologacijo. Ta organ lahko pred odobritvijo spremembe zahteva dodatne informacije in preizkuse.

Preizkusi se morajo izvajati v skladu z metodami iz dela B2, postavka 12.

Naslov 2

VARNOSTNI CERTIFIKAT

Za namen varnostne presoje morajo biti mikročipi, ki bodo vključeni v vozniških dovoljenjih, ocenjeni v skladu z merili iz dela B2, postavka 13.

Varnostni certifikat se podeli le po uspešni oceni zmožnosti mikročipa za preprečevanje poskusov prirejanja ali spreminjanja podatkov.

Naslov 3

CERTIFIKAT O FUNKCIONALNOSTI

Funkcionalna ocena vozniških dovoljenj, ki vključujejo mikročip, se izvede v preizkusnem laboratoriju v skladu z merili iz dela B2, postavka 14.

Države članice pri vključevanju mikročipa v vozniška dovoljenja upoštevajo ustrezne standarde in zahteve glede funkcionalnosti iz dela B1.

Certifikat o funkcionalnosti se izda proizvajalcu, če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

(a) za mikročip je podeljen veljaven varnostni certifikat;

(b) dokazana je skladnost z zahtevami iz dela B2;

(c) funkcionalni preizkusi so uspešno opravljeni.

Za izdajo certifikata o funkcionalnosti je pristojen ustrezen organ države članice. Certifikat o funkcionalnosti vsebuje identiteto organa izdajatelja, identiteto vlagatelja, identifikacijo mikročipa ter podroben seznam preizkusov in njihovih rezultatov.

Naslov 4

CERTIFIKAT O EU-HOMOLOGACIJI

(1) Vzorec certifikata

Države članice podelijo certifikat o EU-homologaciji po predložitvi varnostnega certifikata in certifikata o funkcionalnosti iz te priloge. Certifikati o EU-homologaciji so v skladu z vzorcem iz dela B4.

(2) Sistem številčenja

Sistem številčenja za EU-homologacijo je sestavljen iz:

(a) črke „e“, ki ji sledi naslednja številčna oznaka države članice, ki je podelila EU-homologacijo:

1 za Nemčijo

2 za Francijo

3 za Italijo

4 za Nizozemsko

5 za Švedsko

6 za Belgijo

7 za Madžarsko

8 za Češko

9 za Španijo

12 za Avstrijo

13 za Luksemburg

17 za Finsko

18 za Dansko

19 za Romunijo

20 za Poljsko

21 za Portugalsko

23 za Grčijo

24 za Irsko

25 za Hrvaško

26 za Slovenijo

27 za Slovaško

29 za Estonijo

32 za Latvijo

34 za Bolgarijo

36 za Litvo

49 za Ciper

50 za Malto;

(b) črk „DL“, pred katerima je vezaj in ki jima sledita dve številki, ki označujeta zaporedno številko, dodeljeno tej prilogi ali najnovejši tehnični spremembi te priloge. Zaporedna številka za to prilogo je 00;

(c) enotne identifikacijske številke EU-homologacije, ki jo je dodelila država članica izdajateljica.

Primer sistema številčenja EU-homologacije: „e50-DL00 12345“

Številka odobritve se shrani na mikročip v DG 1 za vsako vozniško dovoljenje, ki vključuje tak mikročip.

DEL B4: **Obrazec certifikata o EU-homologaciji v zvezi z vozniškimi dovoljenji, ki vključujejo mikročip**

Ime pristojnega organa: …

Obvestilo o (*):

— homologaciji □

— preklicani homologaciji □

vozniškega dovoljenja Unije, ki vključuje mikročip

Št. homologacije: …

1. Trgovsko ime ali znamka: …

2. Ime modela: …

3. Ime proizvajalca ali njegovega predstavnika, kadar je ustrezno: …

…

4. Naslov proizvajalca ali njegovega predstavnika, kadar je ustrezno: …

…

5. Rezultati laboratorijskega preizkusa:

5.1 Varnostni certifikat št.: … Datum: …

Izdal: …

5.2 Certifikat o funkcionalnosti št.: … Datum: …

Izdal: …

6. Datum homologacije: …

7. Datum preklica homologacije: …

8. Kraj: …

9. Datum: …

10. Opisni dokumenti v prilogi: …

11. Podpis: …

(*) Označite ustrezno okence.

DEL C: **Specifikacije za mobilno vozniško dovoljenje**

(1) V skladu z Uredbo (EU) št. 910/2014 evropske denarnice za digitalno identiteto pooblaščenim osebam zagotavljajo vsaj naslednji funkciji:

(a) pridobivanje in hrambo podatkov, ki zadostujejo za dokazovanje vozniških pravic osebe;

(b) prikaz in prenos podatkov iz točke (a).

(2) Mobilna vozniška dovoljenja in drugi ustrezni sistemi morajo biti skladni s standardom ISO/IEC 18013-5 o mobilnih vozniških dovoljenjih in Uredbo (EU) št. 910/2014.

(3) Za namene te priloge se imetnik mobilnega vozniškega dovoljenja, izdanega v skladu s to direktivo, šteje za pooblaščenega uporabnika le, kadar je identificiran kot tak.

(4) Države članice imetniku vozniškega dovoljenja omogočijo, da se izdano mobilno vozniško dovoljenje shrani v njegovo evropsko denarnico za digitalno identiteto.

Evropska denarnica za digitalno identiteto, ki vsebuje mobilno vozniško dovoljenje, samodejno ali na zahtevo omogoča posodobitev ali ponovno izdajo mobilnega vozniškega dovoljenja.

Evropska denarnica za digitalno identiteto imetniku mobilnega vozniškega dovoljenja omogoča, da tretji osebi pokaže ali posreduje vse podatke ali del podatkov, ki jih vsebuje mobilno vozniško dovoljenje. Pristojni organi držav članic so pooblaščeni, da prek evropskih denarnic za digitalno identiteto zahtevajo podatke iz mobilnih vozniških dovoljenj, da se lahko seznanijo z vozniškimi pravicami zadevnega imetnika vozniškega dovoljenja (preverjanje).

Informacije, posredovane neposredno iz elektronskega potrdila o mobilnem vozniškem dovoljenju, shranjenega v evropski denarnici za digitalno identiteto, pristojnim organom omogočajo, da ugotovijo vozniške pravice imetnika mobilnega vozniškega dovoljenja (preverjanje), vključno z vsemi omejitvami, ki se uporabljajo v Uniji ali na ozemlju države članice. Države članice mobilnega vozniškega dovoljenja ne štejejo za veljavnega, če je poteklo ali je bilo preklicano. Kadar se država članica odloči preklicati mobilno vozniško dovoljenje, vnese informacije o tej odločitvi na seznam preklicev, ki ga vodi ta država članica, ali omogoči dostop drugih držav članic za namene preverjanja na drug način, brezplačno in na operativen način. Država članica, ki izreče prepoved vožnje in ni država članica izdajateljica, o tem nemudoma uradno obvesti državo članico izdajateljico.

DEL D: **Podatki, ki jih je treba vključiti v vozniško dovoljenje Unije**

(1) Oznake držav članic izdajateljic vozniškega dovoljenja so naslednje:

B: Belgija

BG: Bolgarija

CZ: Češka

DK: Danska

D: Nemčija

EST: Estonija

GR: Grčija

E: Španija

F: Francija

HR: Hrvaška

IRL: Irska

I: Italija

CY: Ciper

LV: Latvija

LT: Litva

L: Luksemburg

H: Madžarska

M: Malta

NL: Nizozemska

A: Avstrija

PL: Poljska

P: Portugalska

RO: Romunija

SLO: Slovenija

SK: Slovaška

FIN: Finska

S: Švedska.

(2) Besedilo „vozniško dovoljenje“, ki se na vozniških dovoljenjih prikaže v jeziku ali jezikih držav članic, je naslednje:

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) Podatki, ki so specifični za izdano posamezno vozniško dovoljenje, so naslednji:

Polje	Informacije
1	priimek imetnika
2	drugo(-a) ime(-na) imetnika
3	datum in kraj rojstva
4a	datum izdaje vozniškega dovoljenja
4b	datum poteka veljavnosti vozniškega dovoljenja
4c	ime organa izdajatelja
4d	(neobvezno) številka, ki je drugačna od tiste v polju 5 za administrativne namene
5	številka vozniškega dovoljenja
6	fotografija imetnika
7	podpis imetnika
8	(neobvezno) imetnikov naslov stalnega prebivališča ali poštni naslov
9	kategorija vozila oz. vozil, ki jih imetnik lahko vozi (nacionalne kategorije so prikazane z drugačno pisavo kakor harmonizirane kategorije)

(4) Podatki, ki so specifični za kategorije vozniških dovoljenj, so naslednji:

Polje	Informacije
9	kategorija vozila oz. vozil, ki jih imetnik lahko vozi (nacionalne kategorije so prikazane z drugačno pisavo kakor harmonizirane kategorije)
10	datum prve izdaje za vsako kategorijo, razen če ni na voljo (ta datum se mora ponoviti na novem vozniškem dovoljenju v primeru naknadne nadomestitve ali zamenjave); vsak del datuma se zapiše z dvema številkama in v naslednjem zaporedju: dan.mesec.leto (DD.MM.LL)
11	datum izteka veljavnosti za vsako kategorijo; vsak del datuma se zapiše z dvema številkama in v naslednjem zaporedju: dan.mesec.leto (DD.MM.LL)
12	dodatne informacije/omejitve v obliki kode ob zadevni kategoriji, kot je določeno v delu E

Kadar se koda iz dela E uporablja pri vseh kategorijah, za katere je izdano vozniško dovoljenje, je lahko prikazana v poljih 9, 10 in 11.

(5) Podatki, ki so specifični za upravljanje z izdanim vozniškim dovoljenjem, so naslednji:

Polje	Informacije
13	(neobvezno) vnos informacij, pomembnih za upravljanje z vozniškim dovoljenjem pri izvajanju točke 4, točka (a), dela A1, s strani države članice gostiteljice
14	(neobvezno) vnos informacij, pomembnih za upravljanje z vozniškim dovoljenjem ali povezanih z varnostjo v cestnem prometu, s strani države članice izdajateljice; te informacije lahko vključujejo zlasti vsako razveljavitev, odvzem, začasni odvzem ali omejitev pravice do vožnje voznika vozila na motorni pogon, njegovega vozniškega dovoljenja ali priznanja veljavnosti njegovega vozniškega dovoljenja, kot je omejitev na določene kategorije ali na ozemlje nekaterih držav članic. Če so podatki povezani z enim od naslovov, opredeljenih v tej prilogi, mora biti pred njimi številka zadevnega polja. Z izrecnim pisnim soglasjem imetnika se lahko to polje dopolni s podatki, ki niso povezani z upravljanjem z vozniškim dovoljenjem ali z varnostjo v cestnem prometu; ti podatki nikakor ne spreminjajo uporabe dokumenta kot vozniškega dovoljenja.

DEL E: **Kode unije in nacionalne kode**

Kode 01 do 99 so harmonizirane kode Evropske unije.

Naslov 1

VOZNIK (zdravstveni razlogi)

01		Korekcija in/ali zaščita vida
	01.01.	Očala
	01.02.	Kontaktna leča/leče
	01.05.	Pokrivalo za oko
	01.06.	Očala ali kontaktne leče
	01.07.	Poseben optični pripomoček
02		Slušni aparat oziroma aparat za sporazumevanje
03		Proteza oziroma ortoza za ude
	03.01.	Proteza oziroma ortoza za zgornji ud
	03.02.	Proteza oziroma ortoza za spodnji ud

Naslov 2

PRILAGODITVE NA VOZILU

10		Prilagojen menjalnik
	10.02.	Avtomatski izbor prestavnega razmerja
	10.04.	Prilagojena upravljalna naprava za menjalnik
15		Prilagojena sklopka
	15.01.	Prilagojena stopalka sklopke
	5.02.	Ročna sklopka
	15.03.	Avtomatska sklopka
	15.04.	Ukrep za preprečitev oviranja ali sprožitve stopalke sklopke
20		Prilagojeni zavorni sistemi
	20.01.	Prilagojena zavorna stopalka
	20.03.	Zavorna stopalka, primerna za uporabo z levo nogo
	20.04.	Drsna zavorna stopalka
	20.05.	Nagnjena zavorna stopalka
	20.06.	Zavora z ročnim upravljanjem
	20.07.	Delovanje zavore pri največji sili … N ([1]) (na primer: „20.07(300N)“)
	20.09.	Prilagojena ročna zavora
	20.12.	Ukrep za preprečitev oviranja ali sprožitve zavorne stopalke
	20.13.	Zavora za upravljanje s kolenom
	20.14.	Delovanje zavornega sistema, podprto z zunanjo silo
25		Prilagojen sistem pospeševanja
	25.01.	Prilagojena stopalka za plin
	25.03.	Nagnjena stopalka za plin
	25.04.	Ročno pospeševanje
	25.05.	Pospeševanje s kolenom

	25.06.	Pospeševanje, podprto z zunanjo silo
	25.08.	Stopalka za plin na levi
	25.09.	Ukrep za preprečitev oviranja ali sprožitve stopalke za plin
31		Prilagoditve stopalk in varovalni ukrepi za stopalke
	31.01.	Dodaten sklop vzporednih stopalk
	31.02.	Stopalke na (ali skoraj na) isti ravni
	31.03.	Ukrep za preprečitev oviranja ali sprožitve stopalk za plin in zaviranje, ko se s stopalkami ne upravlja nožno
	31.04.	Dvignjen pod
32		Kombinirani sistemi za delovno zavoro in pospeševanje
	32.01.	Pospeševalnik in delovna zavora kot kombiniran sistem, ki se upravlja enoročno
	32.02.	Pospeševalnik in delovna zavora kot kombiniran sistem, ki se upravlja z zunanjo silo
33		Kombinirani sistemi za pospeševanje, delovno zavoro in krmiljenje
	33.01.	Pospeševalnik, delovna zavora in krmilo kot kombiniran sistem, ki se upravlja enoročno z zunanjo silo
	33.02.	Pospeševalnik, delovna zavora in krmilo kot kombiniran sistem, ki se upravlja dvoročno z zunanjo silo
35		Prilagojena upravljalna garnitura (stikala za luči, brisalci/posoda s tekočino za pranje stekel, hupa, smerni kazalci itd.)
	35.02.	Upravljalne naprave, ki delujejo tako, da voznik ne spusti krmilne naprave
	35.03.	Upravljalne naprave, ki delujejo tako, da voznik ne spusti krmilne naprave z levo roko
	35.04.	Upravljalne naprave, ki delujejo tako, da voznik ne spusti krmilne naprave z desno roko
	35.05.	Upravljalne naprave, ki delujejo tako, da voznik ne spusti krmilne naprave ali pospeševalnika in zaviralnih mehanizmov
40		Prilagojeno krmiljenje
	40.01.	Krmiljenje z največjo uporabo sile … N ([1]) (na primer „40.01(140N)“)
	40.05.	Prilagojen volan (večji/debelejši del volana, zmanjšan premer volana itd.)
	40.06.	Prilagojen položaj volana
	40.09.	Krmiljenje z nogo
	40.11.	Pomožna naprava pri volanu

	40.14.	Alternativen prilagojen sistem za krmiljenje z eno roko
	40.15.	Alternativen prilagojen sistem za krmiljenje z dvema rokama
42		Prilagojene naprave za vzvratni/stranski pogled
	42.01.	Prilagojena naprava za vzvratni pogled
	42.03.	Dodatna notranja naprava, ki omogoča stranski pogled
	42.05.	Naprava za pogled v slepi kot
43		Sedalni položaj voznika
	43.01.	Voznikov sedež na višini, ki omogoča normalen pregled, in v normalni razdalji od volana in stopalk
	43.02.	Voznikov sedež, ki je prilagojen obliki telesa
	43.03.	Voznikov sedež s stransko podporo za dobro stabilnost
	43.04.	Voznikov sedež z naslonjali za roke
	43.06.	Prilagoditev varnostnega pasu
	43.07.	Varnostni pas s podporo za dobro stabilnost
44		Prilagoditve za motorna kolesa (obvezna raba podkode)
	44.01.	Enojno vodena zavora
	44.02.	Prilagojena sprednja zavora
	44.03.	Prilagojena zadnja zavora
	44.04.	Prilagojen pospeševalnik
	44.08.	Višina sedeža, ki omogoča vozniku, da ima med sedenjem sočasno obe nogi na površini in drži motorno kolo v ravnovesju med ustavljanjem in stanjem
	44.09.	Največja delovna sila sprednje zavore … N [1] (na primer „44.09(140N)“)
	44.10.	Največja delovna sila zadnje zavore … N [1] (na primer „44.10(240N)“)
	44.11.	Prilagojeni nasloni za noge
	44.12.	Prilagojena ročica
45		Samo motorno kolo z bočno prikolico
46		Samo trikolesniki
47		Omejeno na vozila z več kot dvema kolesoma, pri katerih vozniku ni treba loviti ravnotežja pri speljevanju, ustavljanju in stanju na mestu

50		Omejeno na določeno vozilo/številko šasije (identifikacijska številka vozila/VIN)

Črke, ki se uporabljajo v kombinaciji s kodami od 01 do 44 za dodatno opredelitev:

a levo

b desno

c roka

d noga

e srednje

f zgornji del roke

g palec

([1]) To označuje silo v newtonih, ki jo voznik lahko ali mora uporabiti za upravljanje sistema.

Naslov 3

KODE ZA OMEJENO UPORABO

60		Neobvezne ekvivalentnosti (obvezna raba podkode)
	60.01.	Imetnik vozniškega dovoljenja kategorije B, star najmanj 21 let, lahko vozi trikolesnike na motorni pogon z močjo, ki presega 15 kW
	60.02.	Imetnik vozniškega dovoljenja kategorije B lahko vozi motorna kolesa kategorije A1
	60.03.	Imetnik vozniškega dovoljenja kategorije B1 lahko vozi samo vozila, katerih največja masa ne presega 2 500 kg, največja hitrost pa je tehnično omejena na 45 km/h
61		Omejeno na dnevne vožnje (na primer: med eno uro po sončnem vzhodu in eno uro pred sončnim zahodom)
62		Omejeno na vožnje v polmeru … km od imetnikovega prebivališča ali samo znotraj mesta/regije
63		Vožnja brez potnikov
64		Omejeno za vožnje s hitrostjo, ki ne presega … km/h
65		Vožnja dovoljena samo, kadar voznika spremlja imetnik vozniškega dovoljenja vsaj enakovredne kategorije, razen če je pogoj zajet v kodi 98.02
66		Brez priklopnika
67		Prepovedana vožnja po avtocestah
68		Brez alkohola
69		Omejeno na vožnjo vozil, opremljenih z alkoholno zaporo v skladu s standardom EN 50436. Navedba datuma poteka je poljubna (npr. „69“ ali „69(01.01.2016)“)

Naslov 4

UPRAVNE ZADEVE

70		Zamenjava vozniškega dovoljenja št. …, ki ga je izdala … (razlikovalna oznaka EU, na primer „70.0123456789.NL“, ali razlikovalna oznaka ZN v primeru tretje države, na primer „70.0123456789.NO“)
71		Dvojnik vozniškega dovoljenja št. … (razlikovalna oznaka EU, na primer „71.987654321. HR“, ali razlikovalna oznaka ZN v primeru tretje države, na primer „71.987654321.UK“)
72		Zamenjava vozniškega dovoljenja št. …, ki ga je izdala … (razlikovalna oznaka ZN v primeru tretje države, za katero velja izvedbeni sklep v skladu s členom 15(7), na primer „72.0123456789.USA“)
73		Omejeno na vozila kategorije B tipa motornih štirikolesnikov (B1)
78		Omejeno na vozila z avtomatskim menjalnikom
79		V okviru uporabe člena 21 te direktive omejeno na vozila, ki so skladna s specifikacijami, navedenimi v oklepajih, ali opredeljena s podkodo
	79.01.	Omejeno na dvokolesna vozila z bočno prikolico ali brez nje
	79.02.	Omejeno na vozila kategorije AM tipa trikolesnih vozil ali lahkih štirikolesnikov
	79.03.	Omejeno na trikolesnike
	79.04.	Omejeno na trikolesnike s priklopnikom, katerega največja dovoljena masa ne presega 750 kg
	79.05.	Motorno kolo kategorije A1 z razmerjem moči/teže nad 0,1 kW/kg
	79.06.	Vozilo kategorije BE, kjer največja dovoljena masa priklopnika presega 3 500 kg
80		Omejeno na imetnike vozniškega dovoljenja, ki še niso stari 24 let, za vozila kategorije A tipa motornih trikoles
81		Omejeno na imetnike vozniškega dovoljenja, ki še niso stari 21 let, za vozila kategorije A tipa motornih dvokoles
95		Voznik, ki je imetnik spričevala o strokovni usposobljenosti, izpolnjuje obveznost strokovne usposobljenosti, predvidene v Direktivi (EU) 2022/2561 do … (na primer „95(01.01.2028)“)
96		Kode, s katerimi se označi dovoljenje na podlagi dodatnega usposabljanja v kategoriji
	96	Vozila kategorije B s priklopnikom, katerega največja dovoljena masa presega 750 kg, kadar največja dovoljena masa te skupine vozil presega 3 500 kg, a ne presega 4 250 kg
	96.01.	Intervencijsko vozilo, ki se vozi za predvidene namene z vozniškim dovoljenjem kategorije B in katerega največja dovoljena masa presega 3 500 kg, a ne presega 5 000 kg, vključno z maso priklopnika, če se uporablja kot skupina vozil

	96.02.	Bivalno vozilo, ki se vozi z vozniškim dovoljenjem kategorije B in katerega največja dovoljena masa presega 3 500 kg, a ne presega 4 250 kg, ali skupaj s priklopnikom ne presega 5 000 kg
	96.03.	Vozila na alternativni pogon s priklopnikom, kadar največja dovoljena masa te skupine vozil presega 4 250 kg, a ne presega 5 000 kg
97		Ni dovoljena vožnja vozila kategorije C1, ki spada na področje uporabe Uredbe (EU) št. 165/2014
98		Kode, ki se uporabljajo za namene členov 17 in 18 (obvezna raba podkode)
	98.01.	Voznik se šteje za voznika začetnika, za katerega veljajo pogoji poskusne dobe. Kadar se vozniško dovoljenje zamenja, podaljša ali nadomesti, se koda dopolni s prvotno zabeleženim datumom konca poskusne dobe (na primer „98.01.13.04.2028“).
	98.02.	Imetnik mora izpolnjevati pogoje sheme vožnje s spremstvom, dokler ne dopolni 18 let.

Kode 100 in večje so nacionalne kode, ki so veljavne samo za vožnjo na ozemlju države članice izdajateljice.

PRILOGA II

MINIMALNE ZAHTEVE ZA VOZNIŠKI IZPIT TER ZNANJE, SPRETNOSTI IN RAVNANJE PRI VOŽNJI VOZILA NA MOTORNI POGON

Del I

MINIMALNE ZAHTEVE ZA VOZNIŠKI IZPIT

Države članice sprejmejo potrebne ukrepe, da zagotovijo, da kandidati za vozniška dovoljenja pokažejo ustrezno znanje, spretnosti in ravnanje, ki so potrebni za vožnjo vozila na motorni pogon. V ta namen mora biti izpit sestavljen iz:

(a) teoretičnega preizkusa,

(b) preizkusa spretnosti in ravnanja, ki sledi uspešno opravljenem teoretičnem preizkusu.

Pogoji, v katerih se opravlja preizkus, so navedeni spodaj.

Naslov A

TEORETIČNI PREIZKUS

1. Oblika

Izbrana oblika mora pokazati, da ima kandidat potrebno poznavanje tem, naštetih v točkah 2, 3 in 4.

Vsak kandidat za vozniško dovoljenje za eno kategorijo, ki že ima opravljen teoretični preizkus za vozniško dovoljenje za drugo kategorijo, je lahko oproščen splošnih določb iz točk 2, 3 in 4.

Države članice lahko kandidate oprostijo odgovarjanja na vprašanja o osnovnem znanju prve pomoči iz točke 2, točka (e), če je kandidat kadar koli pred preizkusom spretnosti in ravnanja opravil certificirano praktično usposabljanje iz prve pomoči, ki vključuje kardiopulmonarno oživljanje.

2. Vsebina teoretičnega preizkusa za vse kategorije vozil

O vsaki izmed tem v naslednjih točkah, je treba postaviti vprašanje, vsebina in oblika vprašanj pa je prepuščena izbiri vsake države članice:

(a) cestno prometni predpisi, predvsem v zvezi s prometnimi znaki, označbami in signali, pravili prednosti in omejitvami hitrosti;

(b) voznik:

(i) pomembnost pazljivosti in odnosa do drugih udeležencev v cestnem prometu, vključno z uporabniki mikromobilnosti;

(ii) splošno zaznavanje, vključno z zaznavanjem nevarnosti, presoja in odločanje, še zlasti reakcijski čas, kot tudi spremembe v obnašanju pri vožnji zaradi vpliva alkohola, mamil ali zdravil, duševnega stanja ali utrujenosti;

(iii) tveganje nepozornosti zaradi uporabe mobilnih telefonov ali drugih elektronskih naprav med vožnjo in s tem povezane varnostne posledice;

(c) cesta:

(i) najpomembnejša načela glede spoštovanja varnostne razdalje med vozili, zavornih razdalj in oprijemanja cestišča v različnih vremenskih in cestnih pogojih, tudi in zlasti na zasneženem in spolzkem cestišču;

(ii) dejavniki tveganja pri vožnji v različnih pogojih na cesti, vključno z zaznavanjem in predvidevanjem nevarnosti, še zlasti, ker se spreminjajo z vremenom in so podnevi ali ponoči različni;

(iii) lastnosti različnih vrst cest in s tem povezane zakonske zahteve;

(iv) prilagoditev ravnanja pri vožnji stanju poti, zlasti za zagotovitev varne vožnje v cestnih predorih ter vožnje v hrib in navzdol;

(v) zaznavanje mrtvih kotov;

(d) drugi udeleženci v cestnem prometu:

(i) specifični dejavniki tveganja, povezani s pomanjkanjem izkušenj drugih udeležencev v cestnem prometu, zlasti ob upoštevanju ranljivih udeležencev, ki so v prometu manj zaščiteni v primerjavi z uporabniki motornih vozil in ki so neposredno izpostavljeni silam trčenja. Ta kategorija vključuje otroke, pešce, kolesarje, uporabnike dvokolesnih vozil na motorni pogon, uporabnike naprav za osebno mobilnost ter invalide ali osebe z omejeno mobilnostjo ali orientacijo;

(ii) tveganja, povezana s premiki, interakcijo in vožnjo različnih vrst vozil, ki se med seboj razlikujejo po masi, dimenziji in različnih vidnih poljih njihovih voznikov, vključno z vozili z naprednimi sistemi za pomoč voznikom in sistemi za avtomatizirano vožnjo;

(iii) ustrezna in pravočasna uporaba smernih kazalcev;

(e) splošna pravila in predpisi ter druge zadeve:

(i) predpisi, ki se nanašajo na uradne dokumente, potrebne za uporabo vozil;

(ii) splošna pravila za ravnanje voznika v primeru nesreče (postavitev opozorilnih naprav in alarmiranje), vključno s pravili za ravnanje, če se približuje intervencijsko vozilo, in o tem, kaj storiti na kraju trčenja, ter ukrepi za pomoč žrtvam prometne nesreče, ki jih lahko po potrebi izvede, vključno z osnovnim znanjem prve pomoči, zlasti s kardiopulmonalnim oživljanjem;

(iii) varnostni dejavniki glede vozila, prevažanja tovora in oseb;

(iv) poznavanje varnostnih vidikov v zvezi z vozili na alternativna goriva;

(f) potrebni varnostni ukrepi pri izstopanju iz vozila, vključno s preverjanjem, ali je varno odpreti vrata vozila in ali bi to dejanje ogrozilo druge udeležence v cestnem prometu, kot so pešci, kolesarji in uporabniki mikromobilnosti;

(g) mehanični vidiki v zvezi z varnostjo v cestnem prometu; kandidati morajo biti sposobni prepoznati najpogostejše napake, še zlasti na krmilnem, vzmetnem in zavornem sistemu, pnevmatikah, lučeh in smernih kazalcih, odsevnikih, vzvratnih ogledalih, vetrobranskem steklu in brisalcih, izpušnem sistemu, varnostnih pasovih in zvočnih opozorilnih napravah;

(h) varnostna oprema vozila in zlasti raba varnostnih pasov, naslonjal za glavo in varnostne opreme za otroka;

(i) polnjenje električnih vozil;

(j) pravila in vidiki glede rabe vozila v odnosu do okolja, tudi v zvezi z električnimi vozili: ustrezna uporaba zvočnih opozorilnih naprav, zmerna poraba goriva ali energije, omejitev emisij (emisij toplogrednih plinov, onesnaževal zraka, hrupa ter mikrodelcev zaradi obrabe pnevmatik, zavor in cest itd.);

(k) prednosti, omejitve in tveganja, povezana z naprednimi sistemi za pomoč voznikom in sistemi za avtomatizirano vožnjo. Pomen razlik med njimi in njihove varne uporabe, pa tudi interakcija z voznikom, obveznosti voznika in način, na katerega lahko sistemi vplivajo na voznikovo zavedanje in ravnanje. To vključuje področje uporabe sistemov, možnost s strani sistemov ustvarjenih zahtev za prevzem in preostale obveznosti voznika, ko so sistemi aktivirani.

3. Posebne določbe za kategorije A1, A2 in A

Obvezno preverjanje splošnega znanja o:

(a) uporabi zaščitne opreme, kot so rokavice, škornji, oblačila in zaščitne čelade;

(b) vidnosti voznikov motornih koles za druge udeleženci v cestnem prometu;

(c) dejavnikih tveganja, povezanih z različnimi pogoji na cesti, kakor je navedeno v točki 2, točka (c), pri čemer se dodatna pozornost nameni spolzkim delom, kot so pokrovi odtočnih kanalov, označbe na cesti, kot so črte in puščice, tramvajski tiri;

(d) mehaničnih vidikih v zvezi z varnostjo v cestnem prometu, kakor je navedeno v točki 2, točka (g), pri čemer se dodatna pozornost nameni stikalu za ustavitev v sili, nivoju olja in verigi.

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

(1) Obvezno preverjanje splošnega znanja o:

(a) pravilih o urah vožnje in počitkih, kakor so opredeljena v Uredbi (ES) št. 561/2006; uporabi tahografa, kakor je opredeljena v Uredbi (EU) št. 165/2014;

(b) pravilih glede vrste zadevnega prevoza: blaga ali potnikov;

(c) dokumentih o vozilu in transportnih dokumentih, potrebnih za domači in mednarodni prevoz blaga in potnikov;

(d) ravnanju v primeru nesreče; ukrepih, ki jih je treba izvesti po nesreči ali podobnem dogodku, vključno z ukrepanjem v sili, kot sta evakuacija potnikov in osnovno znanje prve pomoči;

(e) varnostnih ukrepih pri odstranjevanju in zamenjavi koles;

(f) predpisih o teži in dimenzijah vozila; pravilih o napravah za omejevanje hitrosti;

(g) namenu in uporabi sistemov trajne zavore;

(h) oviranju vidnega polja zaradi lastnosti njihovih vozil, zlasti kar zadeva zaznavanje ranljivih udeležencev v cestnem prometu pred vozilom in na njegovih straneh;

(i) (neobvezno) branju avtomobilske karte, načrtovanju poti, vključno z uporabo elektronskih navigacijskih sistemov;

(j) varnostnih dejavnikih, povezanih z natovarjanjem vozil: nadzor tovora (nalaganje in pričvrstitev), težave z različnimi vrstami tovora (npr. tekočine, viseči tovori itd.), natovarjanje in raztovarjanje blaga ter uporaba opreme za natovarjanje (samo kategorije C, CE, C1, C1E);

(k) voznikovi odgovornosti pri prevozu potnikov; udobju in varnosti potnikov, zlasti invalidov ali oseb z omejeno mobilnostjo; prevozu otrok; potrebnem pregledu pred začetkom vožnje; teoretični preizkus mora zajemati vse vrste avtobusov, kot so avtobusi za javni prevoz in potovalni avtobusi ter avtobusi s posebnimi dimenzijami (samo kategorije D, DE, D1, D1E);

(l) države članice lahko kandidate za vozniško dovoljenje za kategorijo vozila C1 ali C1E, ki ne spada na področje uporabe Uredbe (EU) št. 165/2014, izvzamejo iz obveznosti dokazovanja svojega znanja o temah iz točke 4(1), točke (a) do (c).

(2) Obvezno preverjanje splošnega znanja o naslednjih dodatnih določbah za kategorije C, CE, D in DE:

(a) načelih konstrukcije in delovanja: motorjev z notranjim izgorevanjem, tekočin (na primer motorno olje, hladilna tekočina, tekočina za pranje avtomobilskih stekel), sistema goriva, električnega sistema, sistema vžiga, prenosa (sklopka, menjalnik itd.);

(b) podmazovanju in zaščiti pred zmrzovanjem;

(c) načelih konstrukcije, montaže in pravilne uporabe pnevmatik ter njihovega vzdrževanja;

(d) načelih vrst, delovanja, glavnih delov, povezave, uporabe in dnevnega vzdrževanja zavorne opreme in regulatorja hitrosti ter uporabe sistema proti blokiranju koles;

(e) načelih vrst, delovanja, glavnih delov, povezave, uporabe in dnevnega vzdrževanja sistemov sklapljanja, vključno z različnimi mehanizmi sklapljanja priklopnika in tovornjaka ob upoštevanju sedlaste sklopke za zgibna vozila (za polpriklopnike) in vlečne sklopke za priklopnike z vlečnim ojesom (tovorna vozila) ter standardnimi operativni postopki in protokoli za priklapljanje priklopnikov na tovornjake in njihovo odklapljanje ob uporabi teh mehanizmov sklapljanja (samo kategoriji CE, DE);

(f) metodah za določanje vzrokov okvar;

(g) preventivnem vzdrževanju vozil in potrebnih tekočih popravilih;

(h) voznikovi odgovornosti glede prevzema, prevoza in dobave blaga v skladu z dogovorjenimi pogoji (samo kategoriji C, CE).

Naslov B

PREIZKUS SPRETNOSTI IN RAVNANJA

5. Vozilo in njegova oprema

(1) Menjalnik pri vozilih

(a) Za vožnjo vozil z ročnim menjalnikom je treba opraviti preizkus spretnosti in ravnanja na vozilih z ročnim menjalnikom.

„Vozilo z ročnim menjalnikom“ pomeni vozilo, ki je opremljeno s stopalko sklopke (ali prestavno ročico za kategorije A, A2 in A1), s katero mora upravljati voznik pri zagonu ali ustavljanju vozila in menjavi prestav.

(b) Vozila, ki ne izpolnjujejo pogojev iz točke 5(1), točka (a), se obravnavajo kot vozila z avtomatskim menjalnikom.

Če kandidat opravlja preizkus spretnosti in ravnanja na vozilu z avtomatskim menjalnikom, se to brez poseganja v točko 5(1), točka (c), zabeleži na vozniškem dovoljenju, izdanem na podlagi takega preizkusa, z ustrezno kodo Unije iz Priloge I, del E. Vozniška dovoljenja s to navedbo se uporabljajo le za vožnjo vozil z avtomatskim menjalnikom.

Koda Unije, opisana v drugem pododstavku, se ne označi oziroma se naknadno odstrani iz vozniškega dovoljenja kategorij A1, A2, A, B1, B ali BE, če kandidat ali imetnik uspešno opravi namenski preizkus spretnosti in ravnanja ali namensko usposabljanje, ki se lahko izvede pred preizkusom spretnosti in ravnanja v vozilu z avtomatskim menjalnikom ali po njem.

Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za:

(i) odobritev in nadzor namenskega usposabljanja, ki je lahko del splošnega usposabljanja voznikov, ali

(ii) organizacijo namenskega preizkusa spretnosti in ravnanja.

Vozila, ki se uporabljajo za usposabljanje ali preizkus iz te točke, so opremljena z ročnim menjalnikom in spadajo v kategorijo vozniškega dovoljenja, za katero so se udeleženci prijavili.

Usposabljanje vključuje vse vidike iz točk 6 ali 7 te priloge, pri čemer se posebna pozornost nameni delovanju menjalnika vozila. Vsak udeleženec usposabljanja mora opraviti praktični del in izkazati svoje spretnosti in ravnanje na javnih cestah. Usposabljanje traja najmanj 7 ur.

Trajanje preizkusa spretnosti in ravnanja ter prevožena razdalja morata zadostovati za oceno spretnosti in ravnanja iz točk 6 ali 7 te priloge, pri čemer se posebna pozornost nameni upravljanju menjalnika vozila.

(c) Posebne določbe za vozila kategorij BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 in D1E

Države članice se lahko odločijo, da na vozniških dovoljenjih za vozila kategorij BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ali D1E iz točke 5(1), točka (b), ne bodo navajale nobenih omejitev za vozila z avtomatskim menjalnikom, če ima kandidat že vozniško dovoljenje brez omejitve iz točke (b) za vsaj eno izmed naslednjih kategorij: B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ali D1E, ter je med preizkusom spretnosti in ravnanja opravil operacije iz točke 8(4).

(2) Vozila, ki se uporabljajo pri preizkusih spretnosti in ravnanja, morajo ustrezati minimalnim merilom, navedenim v tej točki. Države članice lahko določijo strožja merila ali dodajo druga merila. Države članice lahko za vozila kategorij A1, A2 in A, ki se uporabljajo pri preizkusih spretnosti in ravnanja, dopuščajo odstopanje za 5 cm^3 pod zahtevano minimalno prostornino valja.

(a) Kategorija A1:

motorno kolo kategorije A1 brez stranske prikolice, katerega moč ne presega 11 kW ter katerega razmerje med močjo in težo ne presega 0,1 kW/kg in ki lahko doseže hitrost največ 80 km/h;

če motorno kolo poganja motor z notranjim izgorevanjem, je prostornina valja motorja najmanj 120 cm^3;

če motorno kolo poganja električni motor, je razmerje med močjo in težo vozila najmanj 0,08 kW/kg.

(b) Kategorija A2:

motorno kolo brez stranske prikolice z močjo najmanj 20 kW in največ 35 kW ter razmerjem med močjo in težo, ki ne presega 0,2 kW/kg;

če motorno kolo poganja motor z notranjim izgorevanjem, je prostornina valja motorja najmanj 250 cm^3;

če motorno kolo poganja električni motor, je razmerje med močjo in težo vozila najmanj 0,15 kW/kg.

(c) Kategorija A:

motorno kolo brez stranske prikolice, katerega masa brez tovora ali potnikov presega 180 kg, z močjo najmanj 50 kW. Države članice lahko sprejmejo odstopanje za 5 kg pod zahtevano minimalno maso;

če motorno kolo poganja motor z notranjim izgorevanjem, je prostornina valja motorja najmanj 600 cm^3;

če motorno kolo poganja električni motor, je razmerje med močjo in težo vozila najmanj 0,25 kW/kg.

(d) Kategorija B:

štirikolesno vozilo kategorije B, ki lahko doseže hitrost najmanj 100 km/h.

(e) Kategorija BE:

skupina vozil, sestavljena iz testnega vozila kategorije B in priklopnika z največjo dovoljeno maso najmanj 1 000 kg, ki lahko doseže hitrost najmanj 100 km/h in ne spada v kategorijo B; tovorni del priklopnika je sestavljen iz zaprtega dela, ki je širok in visok vsaj toliko kot motorno vozilo; zaprti del je lahko tudi nekoliko ožji od motornega vozila, če je pogled nazaj mogoč le z uporabo zunanjih vzvratnih ogledal motornega vozila; priklopnik ima najmanj 800 kg dejanske skupne mase.

(f) Kategorija B1:

štirikolesnik na motorni pogon, ki lahko doseže hitrost najmanj 60 km/h, ali, če vozniško dovoljenje dovoljuje vožnjo vozil iz člena 9(4), prvi pododstavek, točka (c), mora vozilo, ki se uporablja pri preizkusih spretnosti in ravnanja, izpolnjevati pogoje iz navedene točke.

(g) Kategorija C:

vozilo kategorije C, ki ima največjo dovoljeno maso najmanj 12 000 kg, dolžino najmanj 8 m, širino najmanj 2,40 m in ki lahko doseže hitrost najmanj 80 km/h; opremljeno s sistemom proti blokiranju koles in tahografom, kakor je opredeljen z Uredbo (EU) št. 165/2014; tovorni del je sestavljen iz zaprtega dela, ki je najmanj tako širok in visok kot kabina voznika; vozilo ima najmanj 10 000 kg dejanske skupne mase.

(h) Kategorija CE:

bodisi zgibno vozilo bodisi skupina vozil, sestavljena iz testnega vozila kategorije C in priklopnika dolžine najmanj 7,5 m; zgibno vozilo in skupina vozil imata največjo dovoljeno maso najmanj 20 000 kg, dolžino najmanj 14 m in širino najmanj 2,40 m in lahko dosežeta najmanj 80 km/h; opremljena sta s sistemom proti blokiranju koles in tahografom, kakor je opredeljen z Uredbo (EU) št. 165/2014; tovorni del je sestavljen iz zaprtega dela, ki je najmanj tako širok in visok kot kabina voznika; zgibno vozilo in skupina vozil imata najmanj 15 000 kg dejanske skupne mase; v skladu z dobro prakso se priporoča, da je vozilo opremljeno s sedlom in menjalnikom, ki ima najmanj osem prestavnih razmerij za vožnjo naprej;

(i) Kategorija C1:

vozilo kategorije C1, ki ima največjo dovoljeno maso najmanj 4 000 kg, dolžino najmanj 5 m in ki lahko doseže hitrost najmanj 80 km/h; opremljeno s sistemom proti blokiranju koles in tahografom, kakor je opredeljen z Uredbo (EU) št. 165/2014; tovorni del je sestavljen iz zaprtega dela, ki je najmanj tako širok in visok kot kabina voznika; če sposobnost kandidata za uporabo tahografa ne bo preverjana, vozila ni treba opremiti s tahografom;

(j) Kategorija C1E:

skupina vozil, sestavljena iz testnega vozila kategorije C1 in priklopnika z največjo dovoljeno maso najmanj 1 250 kg; ta skupina vozil je dolga najmanj 8 m in lahko doseže hitrost najmanj 80 km/h; tovorni del priklopnika je sestavljen iz zaprtega dela, ki je širok in visok vsaj toliko kot kabina voznika; zaprti del je lahko tudi nekoliko ožji od kabine voznika, če je pogled nazaj mogoč le z uporabo zunanjih vzvratnih ogledal motornega vozila; priklopnik ima najmanj 800 kg dejanske skupne mase;

(k) Kategorija D:

vozilo kategorije D, ki ima dolžino najmanj 10 m, širino najmanj 2,40 m in ki lahko doseže hitrost najmanj 80 km/h; opremljeno s sistemom proti blokiranju koles in tahografom, kakor je opredeljen z Uredbo (EU) št. 165/2014.

(l) Kategorija DE:

skupina vozil, sestavljena iz testnega vozila kategorije D in priklopnika, ki ima najvišjo dovoljeno maso najmanj 1 250 kg, širino najmanj 2,40 m in ki lahko doseže hitrost najmanj 80 km/h; tovorni del priklopnika je sestavljen iz zaprtega dela, ki je najmanj 2 m širok in 2 m visok; priklopnik ima najmanj 800 kg dejanske skupne mase.

(m) Kategorija D1:

vozilo kategorije D1, ki ima največjo dovoljeno maso najmanj 4 000 kg, dolžino najmanj 5 m in ki lahko doseže hitrost najmanj 80 km/h; opremljeno s sistemom proti blokiranju koles in tahografom, kakor je opredeljen z Uredbo (EU) št. 165/2014.

(n) Kategorija D1E:

skupina vozil, sestavljena iz testnega vozila kategorije D1 in priklopnika z največjo dovoljeno maso najmanj 1 250 kg in ki lahko doseže najmanj 80 km/h; tovorni del priklopnika je sestavljen iz zaprtega dela, ki je najmanj 2 m širok in 2 m visok; priklopnik ima najmanj 800 kg dejanske skupne mase.

6. Preizkus spretnosti in ravnanja za kategorije A1, A2 in A

(1) Priprava na vožnjo in tehnični pregled vozila z upoštevanjem varnosti v cestnem prometu

Kandidati pokažejo, da so sposobni priprave na varno vožnjo, z izpolnitvijo naslednjih zahtev:

(a) pravilno namestijo zaščitno opremo, kot so rokavice, škornji, oblačila in zaščitna čelada;

(b) naključno preverijo stanje pnevmatik, zavor, krmilnega mehanizma, stikala za ustavitev v sili, če obstaja, verige, nivoja olja, luči, odsevnikov, smernih kazalcev in zvočne opozorilne naprave.

(2) Preizkus izvedbe posebnih elementov z upoštevanjem varnosti v cestnem prometu:

(a) naslonitev motornega kolesa na stojalo in z njega ter premikanje brez pomoči motorja s hojo ob vozilu;

(b) parkiranje motornega kolesa na stojalo;

(c) izvedba najmanj dveh elementov pri nizki hitrosti, vključno z vijuganjem; to omogoča oceno izurjenosti pri ravnanju z ročico za plin, zavoro, ravnotežja, smeri gledanja ter položaja na motornem kolesu in položaja nog na opori za noge; če se preizkus izvaja na motornem kolesu z ročnim menjalnikom, se izvede skupaj z izurjenostjo pri ravnanju s sklopko;

(d) izvedba najmanj dveh elementov pri višji hitrosti, od katerih se en element izvede pri hitrosti najmanj 30 km/h in en element z izogibanjem oviri pri hitrosti najmanj 50 km/h; to omogoča, da se v položaju na motornem kolesu ocenijo smer gledanja, ravnotežje in tehnika krmiljenja; če se preizkus izvaja na motornem kolesu z ročnim menjalnikom, se mora en element izvesti v drugi ali tretji prestavi; to omogoča oceno izurjenosti v tehniki prestavljanja;

(e) zaviranje: izvedeta se najmanj dve vaji zaviranja, vključno z zaviranjem v sili pri najmanjši hitrosti 50 km/h; to omogoča oceno izurjenosti pri uporabi prednje in zadnje zavore, smeri gledanja in voznikovega položaja na motornem kolesu;

(f) polkrožno obračanje, če je mogoče.

(3) Ravnanje v prometu

Kandidati v normalnih prometnih razmerah popolnoma varno in ob upoštevanju vseh potrebnih varnostnih ukrepov izvedejo vse naslednje vaje:

(a) speljevanje: po parkiranju, po ustavitvi v prometu; izhod z dovoza;

(b) vožnja po ravnih cestah; srečevanje z nasproti vozečimi vozili, tudi na ozkih mestih;

(c) vožnja skozi ovinke;

(d) križišča: približevanje in prečkanje križišč in razcepov;

(e) spreminjanje smeri vožnje, vključno z ustrezno uporabo smernih kazalcev; zavijanje levo in desno; spreminjanje pasu;

(f) uvoz na avtoceste ali podobne ceste, če so na voljo, in izvoz z njih: vključevanje s pospeševalnega pasu; zapuščanje z uporabo zaviralnega pasu;

(g) prehitevanje/vožnja mimo: prehitevanje drugih udeležencev v cestnem prometu, vključno z ranljivimi udeleženci v cestnem prometu, če je mogoče; vožnja vzdolž ovir, npr. parkiranih avtomobilov; ravnanje, kadar ga prehitevajo druga vozila in predvidevanje slepih kotov drugih vozil, če je ustrezno;

(h) posebni deli cest, če so na voljo: krožišča; železniški prehodi, postaje tramvaja/avtobusa, prehodi za pešce, kolesarske steze, ob namenjanju ustrezne pozornosti; vožnja navzgor/navzdol po dolgih klancih; predori;

(i) odzivanje na nevarne situacije in njihovo predvidevanje; z odstopanjem od obveznosti opravljanja vaj v normalnih prometnih razmerah se vaje izvedejo le, kadar se nevarne razmere pojavijo naključno; namesto tega se lahko za preizkušanje teh znanj in spretnosti uporabijo simulatorji;

(j) izvedba varnostnih ukrepov ob sestopu z vozila.

7. Preizkus spretnosti in ravnanja za kategorije B, B1 in BE

(1) Priprava na vožnjo in tehnični pregled vozila z upoštevanjem varnosti v cestnem prometu

Kandidati pokažejo svojo sposobnost priprave na varno vožnjo z izpolnitvijo naslednjih zahtev:

(a) ustrezno nastavijo sedež za pravilni položaj sedenja;

(b) nastavijo vzvratna ogledala, varnostne pasove in naslonjala za glavo, če so na voljo;

(c) preverijo, ali so vrata zaprta;

(d) naključno preverijo stanje pnevmatik, krmilnega mehanizma, zavor, tekočin (npr. motorno olje, hladilna tekočina, tekočina za pranje avtomobilskih stekel), luči, odsevnikov, smernih kazalcev in zvočne opozorilne naprave;

(e) preverijo varnostne dejavnike v zvezi z natovarjanjem vozila: karoserija, ponjave, tovorna vrata, zaklepanje kabine, način natovarjanja, zavarovanje tovora (samo kategorija BE);

(f) preverijo mehanizem sklapljanja ter zavorne in električne spojne elemente (samo kategorija BE).

(2) Kategoriji B in B1: preizkus izvedbe posebnih elementov ob upoštevanju varnosti v cestnem prometu

Preizkusi se izvedba izbora naslednjih elementov (najmanj dva elementa za štiri točke, vključno z enim v vzvratni prestavi):

(a) vzvratna vožnja v ravni smeri ali vzvratna vožnja desno ali levo okrog vogala, držeč se pravega prometnega pasu;

(b) obračanje vozila v nasprotno smer z uporabo prestav za vožnjo naprej in vzvratno vožnjo;

(c) parkiranje vozila in zapuščanje parkirnega prostora (vzporedno, poševno ali pod pravim kotom, naprej ali vzvratno, na ravnem, navkreber ali navzdol);

(d) natančno zaviranje do zaustavitve; izvedba zaustavitve v sili je neobvezna.

(3) Kategorija BE: preizkus izvedbe posebnih elementov ob upoštevanju varnosti v cestnem prometu

(a) priklapljanje in odklapljanje ali odklapljanje in ponovno priklapljanje priklopnika na motorno vozilo; izvedba elementa mora vključevati vlečno vozilo, ki je parkirano vzdolž priklopnika, to je ne v eni liniji;

(b) vzvratna vožnja vzdolž ovinka, linija tega ovinka je prepuščena presoji držav članic;

(c) varno parkiranje za natovarjanje/raztovarjanje.

(4) Ravnanje v prometu

Kandidati v normalnih prometnih razmerah popolnoma varno in ob upoštevanju vseh potrebnih varnostnih ukrepov izvedejo vse naslednje vaje:

(a) speljevanje: po parkiranju, po ustavitvi v prometu; izhod z dovoza;

(b) vožnja po ravnih cestah; srečevanje z nasproti vozečimi vozili, tudi na ozkih mestih;

(c) vožnja skozi ovinke;

(d) križišča: približevanje in prečkanje križišč in razcepov;

(e) spreminjanje smeri vožnje z ustrezno uporabo smernih kazalcev: zavijanje levo in desno; spreminjanje pasu;

(f) uvoz na avtoceste ali podobne ceste, če so na voljo, in izvoz z njih: vključevanje s pospeševalnega pasu; zapuščanje z uporabo zaviralnega pasu;

(g) prehitevanje in vožnja mimo: prehitevanje drugih udeležencev v cestnem prometu, vključno z ranljivimi udeleženci v cestnem prometu, predvidevanje slepih kotov, če je mogoče; vožnja vzdolž ovir, npr. parkiranih avtomobilov; ravnanje, kadar ga prehitevajo druga vozila, če je ustrezno;

(h) neodvisna vožnja v skladu s prometnimi znaki, če je mogoče;

(i) posebni deli cest, če so na voljo: krožišča; železniški prehodi, postaje tramvaja/avtobusa, prehodi za pešce, kolesarske steze, ob namenjanju ustrezne pozornosti; vožnja navzgor in navzdol po dolgih klancih; predori;

(j) vstopanje v vozilo in izstopanje iz njega, vključno s preverjanjem, ali je varno odpreti vrata vozila in ali bi to dejanje ogrozilo druge udeležence v cestnem prometu, kot so pešci, kolesarji in uporabniki mikromobilnosti, s posebnim poudarkom na odpiranju vrat z roko, ki je od njih bolj oddaljena;

(k) odzivanje na nevarne situacije in njihovo predvidevanje; z odstopanjem od obveznosti opravljanja vaj v normalnih prometnih razmerah se vaje izvedejo le, kadar se nevarne razmere pojavijo naključno; namesto tega se lahko za preizkušanje teh znanj in spretnosti uporabijo simulatorji.

8. Preizkus spretnosti in ravnanja za kategorije C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 in D1E

(1) Priprava na vožnjo in tehnični pregled vozila z upoštevanjem varnosti v cestnem prometu

Kandidati pokažejo svojo sposobnost priprave na varno vožnjo z izpolnitvijo naslednjih zahtev:

(a) ustrezno nastavijo sedež za pravilni položaj sedenja;

(b) nastavijo vzvratna ogledala, varnostne pasove in naslonjala za glavo, če je mogoče;

(c) naključno preverijo stanje pnevmatik, krmilnega mehanizma, zavor, luči, odsevnikov, smernih kazalcev in zvočne opozorilne naprave;

(d) preverijo sistem servokrmiljenja in servozavor; preverijo stanje koles, kolesnih matic, blatnikov, vetrobranskega stekla, oken in brisalcev, tekočin (npr. motorno olje, hladilna tekočina, tekočina za pranje avtomobilskih stekel); preverijo in uporabijo armaturno ploščo z instrumenti, vključno s tahografom, kakor je opredeljeno v Uredbi (EU) št. 165/2014. Zadnja zahteva ne velja za kandidate za vozniško dovoljenje za vozila kategorije C1 ali C1E, ki ne spadajo na področje uporabe navedene uredbe;

(e) preverijo zračni tlak, posode za zrak in vzmetenje;

(f) preverijo varnostne dejavnike v zvezi z natovarjanjem vozila: karoserija, ponjave, tovorna vrata, nakladalni mehanizem, če je na voljo, zaklepanje kabine, če je na voljo, način natovarjanja, zavarovanje tovora (samo kategorije C, CE, C1, C1E);

(g) preverijo mehanizem sklapljanja ter zavorne in električne spojne elemente (samo kategorije CE, C1E, DE, D1E);

(h) so sposobni izvajanja posebnih varnostnih ukrepov glede vozila; pregledajo karoserijo, servisna vrata, izhode v sili, opremo za prvo pomoč, gasilne aparate in drugo varnostno opremo (samo kategorije D, DE, D1, D1E);

(i) (neobvezno) so sposobni branja avtomobilske karte, načrtovanja poti, vključno z uporabo elektronskih navigacijskih sistemov.

(2) Vožnja vlečnega vozila brez priklopnika (samo kategorije C1E, CE, D1E in DE)

Če voznik še ni upravičen do vožnje vozil kategorij C1, C, D1 oziroma D, mora biti pred vožnjo v prometu s priključenim priklopnikom izurjen za vožnjo vlečnega vozila.

(3) Preizkus izvedbe posebnih elementov z upoštevanjem varnosti v cestnem prometu:

(a) priklapljanje in odklapljanje ali odklapljanje in ponovno priklapljanje priklopnika na motorno vozilo; izvedba posebnega elementa mora vključevati vlečno vozilo, ki je parkirano vzdolž priklopnika, to je ne v eni liniji (samo kategorije CE, C1E, DE, D1E);

(b) vzvratna vožnja vzdolž ovinka, linija tega ovinka je prepuščena presoji držav članic;

(c) polkrožno obračanje, če je mogoče;

(d) varno parkiranje za natovarjanje/raztovarjanje na nakladalni rampi/platformi ali podobni napravi (samo kategorije C, CE, C1, C1E);

(e) parkiranje, tako da je potnikom omogočen varen vstop ali izstop iz avtobusa (samo kategorije D, DE, D1, D1E).

(4) Ravnanje v prometu

Kandidati v normalnih prometnih razmerah popolnoma varno in ob upoštevanju vseh potrebnih varnostnih ukrepov izvedejo vse naslednje vaje:

(a) speljevanje: po parkiranju, po ustavitvi v prometu; izhod z dovoza;

(b) vožnja po ravnih cestah; srečevanje z nasproti vozečimi vozili, tudi na ozkih mestih;

(c) vožnja skozi ovinke;

(d) križišča: približevanje in prečkanje križišč in razcepov;

(e) spreminjanje smeri vožnje: zavijanje levo in desno; spreminjanje pasu;

(f) uvoz na avtoceste ali podobne ceste, če so na voljo, in izvoz z njih: vključevanje s pospeševalnega pasu; zapuščanje z uporabo zaviralnega pasu;

(g) prehitevanje in vožnja mimo: prehitevanje drugih udeležencev v cestnem prometu, vključno z ranljivimi udeleženci v cestnem prometu, predvidevanje slepih kotov (če je mogoče); vožnja vzdolž ovir, npr. parkiranih avtomobilov; ravnanje, kadar ga prehitevajo druga vozila (če je ustrezno);

(h) posebni deli cest, če so na voljo: krožišča; železniški prehodi, postaje tramvaja/avtobusa, prehodi za pešce, kolesarske steze, ob namenjanju ustrezne pozornosti; vožnja navzgor in navzdol po dolgih klancih; predori;

(i) odzivanje na nevarne situacije in njihovo predvidevanje; z odstopanjem od obveznosti opravljanja vaj v normalnih prometnih razmerah se vaje izvedejo le, kadar se nevarne razmere pojavijo naključno; namesto tega se lahko za preizkušanje teh znanj in spretnosti uporabijo simulatorji;

(j) vstopanje v vozilo in izstopanje iz njega, vključno s preverjanjem, ali je varno odpreti vrata vozila in ali bi to dejanje ogrozilo druge udeležence v cestnem prometu, kot so pešci, kolesarji in uporabniki mikromobilnosti.

(5) Varna in energijsko učinkovita vožnja:

vožnja na način, ki zagotavlja varnost ter zmanjšuje porabo goriva/energije in emisije med pospeševanjem, upočasnjevanjem, vožnjo v hrib in navzdol (okolju prijazna vožnja).

9. Ocenjevanje preizkusa spretnosti in ravnanja

(1) Pri vsaki vozni situaciji iz točk 6, 7 in 8 se ocenjuje, s kolikšno stopnjo spretnosti kandidat upravlja vozilo in v kolikšni meri je dokazal svojo sposobnost za popolnoma varno vožnjo v prometu. Član izpitne komisije se mora med celotnim preizkusom počutiti varno. Napake pri vožnji ali nevarno ravnanje, ki neposredno ogroža varnost vozila, ki se uporablja v preizkusu, njegovih potnikov ali drugih udeležencev v cestnem prometu, se kaznuje z neuspešno opravljenim preizkusom, ne glede na to, ali mora član izpitne komisije ali spremljajoča oseba posredovati ali ne. Vendar se lahko član izpitne komisije sam odloči, ali se preizkus spretnosti in ravnanja opravi do konca.

Člani izpitne komisije morajo biti usposobljeni, da pravilno ocenijo kandidatovo sposobnost za varno vožnjo. Delo članov izpitne komisije spremlja in nadzoruje organ, ki ga pooblasti država članica in izpolnjuje zahteve iz Priloge IV, točka 4.(1), točka (e), da se zagotovi pravilno in dosledno ocenjevanje napak v skladu z merili iz te priloge.

(2) Člani izpitne komisije med ocenjevanjem posvečajo posebno pozornost temu, ali kandidat vozi defenzivno in obzirno do drugih. To se mora odražati v celotnem slogu vožnje in član izpitne komisije to upošteva pri skupni oceni vožnje kandidata. To vključuje prilagojeno in odločno (to je varno) vožnjo ob upoštevanju cestnih in vremenskih razmer, drugega prometa in interesov drugih udeležencev v cestnem prometu, zlasti ranljivih udeležencev v cestnem prometu, ter predvidevanje s strani kandidata.

(3) Član izpitne komisije nadalje oceni, ali kandidat:

(a) nadzoruje vozilo; upošteva: pravilno uporabo varnostnih pasov, sistemov za pomoč pri vožnji in sistemov za avtomatizirano vožnjo, vzvratnih ogledal, naslonjal za glavo; sedeža; pravilno uporabo luči in druge opreme; kadar je ustrezno, pravilno uporabo sklopke, menjalnika, stopalke za plin, zavornih sistemov (vključno s tretjim zavornim sistemom, če je na voljo), krmilnega mehanizma; nadzoruje vozilo v različnih okoliščinah, pri različnih hitrostih; vozi stabilno; upošteva težo in dimenzije ter lastnosti vozila; upošteva težo in vrsto tovora (samo kategorije BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E); skrbi za udobje potnikov (samo kategorije D, DE, D1, D1E) (brez hitrega pospeševanja, gladka vožnja brez sunkovitega zaviranja);

(b) vozi varčno in varno ter energijsko učinkovito, pri čemer je pozoren na vrtljaje na minuto, menjavo prestav, zaviranje in pospeševanje (samo kategorije B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E);

(c) upošteva pravila opazovanja: opazuje dogajanje na vse strani; pravilno uporablja ogledala; spremlja dogajanje v prometu na oddaljeni, srednji in bližnji razdalji;

(d) upošteva pravila o prednosti in daje prednost: upošteva prednost na križiščih, vozliščih in razcepih; daje prednost v drugih okoliščinah (npr. pri spreminjanju smeri, menjavi pasu, posebnih manevrih);

(e) ima pravilno razvrstitev na cesti: pravilna razvrstitev na cesti, v pasovih, krožiščih, ovinkih, ob upoštevanju vrste in lastnosti vozila; predhodno zavzame linijo vožnje;

(f) vzdržuje varnostno razdaljo: vzdržuje ustrezno varnostno razdaljo spredaj in na bočnih straneh; vzdržuje ustrezno razdaljo do drugih udeležencev v cestnem prometu, zlasti ranljivih;

(g) upošteva omejitve hitrosti in priporočila: ne presega najvišje dovoljene hitrosti; prilagaja hitrost vremenskim in cestnim razmeram in, kjer je mogoče, nacionalni omejitvi hitrosti; vozi s tako hitrostjo, da je možna ustavitev znotraj razdalje vidne in proste ceste; prilagaja hitrost splošni hitrosti enake vrste udeležencev v cestnem prometu;

(h) upošteva semaforje, prometne znake in druge označbe: pravilno ravna ob semaforju; upošteva navodila prometnih redarjev; pravilno ravna ob prometnih znakih (prepovedi ali zapovedi); ustrezno upošteva cestne oznake;

(i) upošteva signalizacijo: po potrebi ustrezno in pravočasno uporabi signalne znake; pravilno nakaže smer; ustrezno ravna glede na vse signalne znake drugih udeležencev v cestnem prometu;

(j) nadzira zaviranje in ustavljanje: pravočasno zmanjša hitrost, zavira ali ustavi glede na okoliščine; predvideva; uporablja različne zavorne sisteme (samo za kategorije C, CE, D, DE); uporablja druge sisteme za zmanjšanje hitrosti, razen zavor (samo za kategorije C, CE, D, DE).

10. Trajanje preizkusa

Trajanje preizkusa in prevožena razdalja morata biti zadostna za oceno kandidatovih spretnosti in ravnanja, določenih v Naslovu B te priloge. V nobenem primeru vožnja ne traja manj kot 25 minut za kategorije A, A1, A2, B, B1 in BE; oziroma manj kot 45 minut za druge kategorije. To ne vključuje časa za sprejem kandidata, pripravo vozila, tehnični pregled vozila z upoštevanjem varnosti v cestnem prometu, izvedbo posebnih elementov in zagotavljanja izurjenosti v skladu s točko 8(2) ali oznanilo rezultata praktičnega preizkusa.

11. Kraj preizkusa

Del preizkusa za oceno izvedbe posebnih elementov se lahko izvede na posebnem preizkusnem poligonu. Kadar je mogoče, se del preizkusa za oceno ravnanja v prometu izvede na cestah zunaj pozidanih območij, na hitrih cestah ali avtocestah (ali podobno), pa tudi na vseh vrstah mestnih ulic (stanovanjska območja, območja z omejeno hitrostjo 30 in 50 km/h, mestne hitre ceste), ki predstavljajo različne stopnje težavnosti, s katerimi se bodo srečevali vozniki. Zaželeno je tudi, da se preizkus izvaja v različno gostem prometu. Čas vožnje se izkoristi v največji možni meri, da se kandidat oceni v vseh različnih prometnih območjih, na katere lahko naleti, s posebnim poudarkom na prehajanju med temi območji.

Del II

ZNANJE, SPRETNOSTI IN RAVNANJE PRI VOŽNJI VOZILA NA MOTORNI POGON

Vozniki vseh vozil na motorni pogon morajo v vsakem trenutku imeti znanje in spretnosti ter obvladati ravnanje iz dela I, točke 1 do 9, da bi bili sposobni:

(a) prepoznati nevarnosti v prometu in oceniti njihovo resnost;

(b) zadostno obvladati svoje vozilo, da ne ustvarjajo nevarnih situacij in se ob morebitni taki situaciji ustrezno odzovejo;

(c) upoštevati cestnoprometne predpise, zlasti tiste, ki so namenjeni preprečevanju prometnih nesreč in vzdrževanju tekočega prometa;

(d) prepoznati vse pomembne tehnične napake na svojih vozilih, zlasti tiste, ki ogrožajo varnost, in jih ustrezno odpraviti;

(e) upoštevati vse dejavnike, ki vplivajo na ravnanje med vožnjo (npr. alkohol, utrujenost, slab vid, uporaba elektronskih naprav itd.), tako da so popolnoma sposobni uporabiti vse spretnosti, potrebne za varno vožnjo;

(f) s primernim upoštevanjem drugih pomagati zagotavljati varnost vseh udeležencev v cestnem prometu, še zlasti ranljivejših;

(g) imeti zadostno znanje o dejavnikih tveganja, povezanih s kolesarji, pešci in uporabniki mikromobilnosti;

(h) imeti zadostno znanje o varnosti v zvezi z uporabo vozil na alternativna goriva;

(i) imeti zadostno znanje o uporabi naprednih sistemov za pomoč voznikom in sistemov za avtomatizirano vožnjo.

Države članice lahko izvedejo ustrezne ukrepe za zagotovitev, da lahko vozniki, ki več ne izkazujejo znanja, spretnosti in ravnanja iz dela I, točke od 1 do 9, ponovno usvojijo navedeno znanje in spretnosti, da bodo lahko znova ravnali na način, ki se zahteva za vožnjo vozila na motorni pogon.

PRILOGA III

MINIMALNA MERILA GLEDE SPOSOBNOSTI ZA VOŽNJO VOZILA NA MOTORNI POGON

OPREDELITEV POJMOV

1. Za namene te priloge so vozniki razvrščeni v dve skupini:

skupina 1: vozniki vozil kategorij A, A1, A2, AM, B, B1 in BE;

skupina 2: vozniki vozil kategorij C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 in D1E.

Nacionalno pravo lahko predvidi, da se zahteve iz te priloge, ki veljajo za voznike skupine 2, uporabijo tudi za voznike vozil kategorije B, ki uporabljajo svoja vozniška dovoljenja za poklicne namene (taksiji, vozila nujne medicinske pomoči itd.).

2. Kandidati za prvo vozniško dovoljenje ali za podaljšanje vozniškega dovoljenja so razvrščeni v skupino, v katero bodo spadali, če bo vozniško dovoljenje, za katerega so zaprosili, izdano ali podaljšano.

Naslov 1

VID

3. Vsi kandidati za vozniško dovoljenje morajo opraviti ustrezen pregled, s katerim se zagotovi, da imajo ustrezno oster vid za vožnjo vozil na motorni pogon, ter določi, ali je potreben nadaljnji pregled njihovega vidnega polja. Kadar obstaja razlog za dvom o ustreznosti kandidatovega vida, ga mora pregledati pristojni strokovnjak, pooblaščen v skladu z nacionalnim pravom. Pri navedenem pregledu je treba pozornost posvetiti še zlasti naslednjemu: ostrini vida, vidnemu polju, vidu v slabi svetlobi, občutljivosti na bleščanje in občutljivosti za kontraste, diplopiji in drugim vidnim funkcijam, ki lahko ogrozijo varno vožnjo.

Voznikom skupine 1 se dovoljenje lahko izda v „izjemnih posameznih primerih“, kadar ni mogoče izpolniti meril za vidno polje ali ostrino vida, vendar obstajajo razlogi za domnevo, da izdaja vozniškega dovoljenja kandidatu ne bi ogrozila varnosti v cestnem prometu; v takih primerih voznik opravi pregled pri pristojnem strokovnjaku, pooblaščenemu v skladu z nacionalnim pravom, da dokaže, da nima nobene druge okvare vidnih funkcij, vključno z občutljivostjo na bleščanje, občutljivostjo za kontraste in vidom v slabi svetlobi. Voznik ali kandidat mora prav tako opraviti pozitiven praktični preskus pri pristojnem organu.

Skupina 1:

(1) Kandidati za vozniško dovoljenje ali za podaljšanje takega vozniškega dovoljenja morajo imeti binokularno ostrino vida, po potrebi s korektivnimi lečami, ki je vsaj 0,5, če se uporabljata obe očesi skupaj.

Poleg tega mora biti horizont pri vidnem polju vsaj 120 stopinj, podaljšanje pa mora biti vsaj 50 stopinj v levo in desno ter 20 stopinj gor in dol. V polmeru osrednjih 20 stopinj ne sme biti nobenih okvar.

Če se odkrije ali potrdi progresivna očesna bolezen, se vozniška dovoljenja lahko izdajo ali podaljšajo pod pogojem, da kandidat opravlja redne preglede pri pristojnem strokovnjaku, pooblaščenemu v skladu z nacionalnim pravom.

(2) Kandidati za vozniško dovoljenje ali za podaljšanje vozniškega dovoljenja, ki so utrpeli popolno funkcionalno izgubo vida na eno oko ali ki uporabljajo zgolj eno oko (npr. v primeru diplopije), morajo imeti ostrino vida, ki je vsaj 0,5, po potrebi s korektivnimi lečami. Pristojni strokovnjak, pooblaščen v skladu z nacionalnim pravom, mora potrditi, da je to stanje monokularnega vida obstajalo dovolj dolgo, da je omogočilo prilagoditev in da vidno polje v tem očesu ustreza zahtevam iz točke 3(1).

(3) V primeru nedavnega razvoja diplopije ali izgube vida na enem očesu je potrebno ustrezno obdobje prilagoditve, na primer šest mesecev, med katerim vožnja ni dovoljena. Po izteku tega obdobja se vožnja dovoli le, če očesni zdravnik in strokovnjak za vožnjo podata pozitivno mnenje, zanjo pa lahko veljajo nekatere zahteve ali omejitve.

Skupina 2:

(4) Kandidati za vozniško dovoljenje ali za podaljšanje vozniškega dovoljenja morajo imeti ostrino vida, po potrebi s korektivnimi lečami, ki je vsaj 0,8 na boljšem očesu in vsaj 0,1 na slabšem. Če se za doseganje vrednosti 0,8 in 0,1 uporabljajo korektivne leče, je treba minimalno ostrino (0,8 in 0,1) doseči s korekcijo z očali z močjo, ki ne presega dioptrije plus osem, ali s pomočjo kontaktnih leč. Korekcija mora biti dobro tolerirana.

Poleg tega mora biti horizont pri vidnem polju z obema očesoma vsaj 160 stopinj, podaljšanje pa mora biti vsaj 70 stopinj v levo in desno ter 30 stopinj gor in dol. V polmeru osrednjih 30 stopinj ne sme biti nobenih okvar.

Vozniška dovoljenja se ne izdajo ali podaljšajo kandidatom oziroma voznikom z motnjami pri občutljivosti za kontraste ali diplopijo.

Po precejšnji izgubi vida na enem očesu je potrebno ustrezno obdobje prilagoditve, na primer šest mesecev, med katerim prizadeta oseba ne sme voziti. Po izteku tega obdobja se vožnja dovoli le, če očesni zdravnik in strokovnjak za vožnjo podata pozitivno mnenje, zanjo pa lahko veljajo nekatere zahteve ali omejitve.

Naslov 2

SLUH

4. Vozniška dovoljenja se lahko kandidatom oziroma voznikom skupine 2 z okvaro sluha izdajo ali podaljšajo v skladu z mnenjem pristojnih zdravstvenih organov, ki temelji na zdravstvenem pregledu, pri katerem se posebno pozornost posveti obsegu za kompenzacijo.

Naslov 3

OSEBE S TELESNO INVALIDNOSTJO

5. Vozniška dovoljenja se ne izdajo ali podaljšajo kandidatom oziroma voznikom, ki imajo obolenja ali okvare lokomotornega sistema, zaradi katerih je vožnja vozila na motorni pogon nevarna.

Skupina 1:

(1) Vozniška dovoljenja se lahko z določenimi omejitvami kandidatom ali voznikom s telesno invalidnostjo izdajo po pridobitvi mnenja pristojnega zdravstvenega organa. To mnenje mora temeljiti na zdravstveni oceni zadevnega obolenja ali okvare in po potrebi na praktičnem preizkusu. V njem mora biti navedeno tudi, katera vrsta spremembe vozila je potrebna in ali mora voznik uporabljati ortopedsko napravo, če preizkus spretnosti in ravnanja pokaže, da s tako napravo vožnja ne bi bila nevarna.

(2) Vozniška dovoljenja se lahko izdajo ali podaljšajo vsem kandidatom ali voznikom, ki imajo progresivno kronično bolezen, pod pogojem, da oseba redno opravlja zdravstvene preglede, da se zagotovi, da je še vedno zmožna popolnoma varno voziti vozilo.

Kadar je telesna invalidnost statična, se vozniška dovoljenja lahko izdajo ali podaljšajo, ne da bi bilo kandidatu treba opravljati redne zdravstvene preglede.

Skupina 2:

(3) Pristojni zdravstveni organ mora ustrezno pretehtati dodatna tveganja in nevarnosti, povezana z vožnjo vozil, ki jih zajema opredelitev te skupine.

Naslov 4

KARDIOVASKULARNE BOLEZNI

6. Kardiovaskularna stanja ali bolezni lahko vodijo do nepričakovanega poslabšanja možganskih funkcij, kar pomeni ogrožanje varnosti v cestnem prometu. Ta stanja so razlog za uvedbo začasne ali trajne omejitve vožnje.

(1) Pri naslednjih kardiovaskularnih stanjih se lahko vozniška dovoljenja izdajo ali podaljšajo kandidatom ali voznikom iz navedenih skupin šele po tem, ko je bilo stanje že učinkovito zdravljeno in upoštevano pri oceni pristojnega zdravstvenega organa ter je po potrebi pod njegovim rednim zdravstvenim nadzorom:

(a) bradiaritmije (bolezen sinusnega vozla in motnje prevajanja) in tahiaritmije (supraventrikularne in ventrikularne aritmije) z anamnezo sinkope ali sinkopalnih epizod zaradi aritmičnih stanj (velja za skupini 1 in 2);

(b) bradiaritmije: bolezen sinusnega vozla in motnje prevajanja z atrioventrikularnim (AV) blokom druge stopnje Mobitz II, AV blokom tretje stopnje ali izmeničnim kračnim blokom (velja samo za skupino 2);

(c) tahiaritmije (supraventrikularne in ventrikularne aritmije) s

(i) strukturno boleznijo srca, zlasti trajno ventrikularno tahikardijo (VT) (velja za skupini 1 in 2), ali

(ii) polimorfno netrajno VT ali z indikacijo za defibrilator (velja samo za skupino 2);

(d) simptomatska angina pectoris (velja za skupini 1 in 2);

(e) vsaditev ali zamenjava trajnega spodbujevalnika (velja samo za skupino 2);

(f) vsaditev ali zamenjava defibrilatorja ali ustrezni ali neustrezni sunek defibrilatorja (velja samo za skupino 1);

(g) sinkopa (prehodna izguba zavesti in telesne drže, ki običajno nastopi nenadno, kratko traja in spontano izzveni, nastane zaradi globalnega slabšega cerebralnega pretoka krvi, je domnevno refleksnega izvora, neznanega vzroka, brez dokazov za temeljno bolezen srca) (velja za skupini 1 in 2);

(h) akutni koronarni sindrom (velja za skupini 1 in 2);

(i) stabilna angina pectoris, če se simptomi ne pojavljajo pri zmerni obremenitvi (velja za skupini 1 in 2);

(j) perkutana koronarna intervencija (PCI) (velja za skupini 1 in 2);

(k) kirurška premostitev koronarne arterije z graftom (CABG) (velja za skupini 1 in 2);

(l) kap ali prehodni ishemični napad (TIA) (velja za skupini 1 in 2);

(m) pomembna stenoza karotidne arterije (velja samo za skupino 2);

(n) največji premer aorte presega 5,5 cm (velja samo za skupino 2);

(o) odpoved srca:

(i) New York Heart Association (NYHA) razredi I, II in III (velja samo za skupino 1);

(ii) NYHA razreda I in II, če je iztisna frakcija levega prekata vsaj 35 % (velja samo za skupino 2);

(p) transplantacija srca (velja za skupini 1 in 2);

(q) pripomoček za podporo delovanja srca (velja samo za skupino 1);

(r) operacija zaklopke (velja za skupini 1 in 2);

(s) maligna hipertenzija (porast sistoličnega krvnega tlaka ≥ 180 mm Hg ali diastoličnega krvnega tlaka ≥ 110 mm Hg, povezan z neizogibno ali progresivno okvaro organov) (velja za skupini 1 in 2);

(t) krvi tlak razreda III (diastolični krvni tlak ≥ 110 mm Hg in/ali sistolični krvni tlak ≥ 180 mm Hg) (velja samo za skupino 2);

(u) prirojena bolezen srca (velja za skupini 1 in 2);

(v) hipertrofična kardiomiopatija, če je brez sinkope (velja samo za skupino 1);

(w) sindrom dolgega intervala QT s sinkopo, torsade des pointes ali QTc > 500 ms (velja samo za skupino 1).

(2) Pri naslednjih kardiovaskularnih stanjih se vozniška dovoljenja ne izdajo ali podaljšajo kandidatom ali voznikom iz naslednjih skupin:

(a) vsaditev defibrilatorja (velja samo za skupino 2);

(b) periferna žilna bolezen – anevrizma prsne in trebušne aorte, kadar je največji premer aorte tak, da pomeni znatno tveganje za nenadno rupturo in posledično za nenaden dogodek, zaradi katerega posameznik ni sposoben za vožnjo (velja za skupini 1 in 2);

(c) odpoved srca:

(i) NYHA razred IV (velja samo za skupino 1),

(ii) NYHA razreda III in IV (velja samo za skupino 2),

(d) pripomočki za podporo delovanja srca (velja samo za skupino 2);

(e) bolezen srčne zaklopke z aortno regurgitacijo, aortno stenozo, mitralno regurgitacijo ali mitralno stenozo, če je funkcionalna sposobnost ocenjena na NYHA razred IV ali v primeru sinkopalnih epizod (velja samo za skupino 1);

(f) bolezen srčne zaklopke pri NYHA razredu III ali IV ali z iztisno frakcijo (EF) pod 35 %, mitralno stenozo ali hudo pulmonarno hipertenzijo ali s hudo ultrazvočno opredeljeno aortno stenozo ali aortno stenozo, ki povzroča sinkopo; razen pri popolnoma asimptomatski aortni stenozi, če so izpolnjene zahteve iz obremenitvenega testiranja (velja samo za skupino 2);

(g) strukturalne in električne kardiomiopatije – hipertrofična kardiomiopatija z anamnezo sinkope ali kadar sta prisotni dve ali več od naslednjih stanj: debelina stene levega prekata (LV) > 3 cm, netrajna ventrikularna tahikardija, družinska anamneza nenadne smrti (pri sorodniku v prvem kolenu), brez porasta krvnega tlaka pri obremenitvi (velja samo za skupino 2);

(h) sindrom dolgega intervala QT s sinkopo, torsade des pointes in QTc > 500 ms (velja samo za skupino 2);

(i) Brugadov sindrom s sinkopo ali preprečeno nenadno srčno smrtjo (velja za skupini 1 in 2).

Vozniška dovoljenja se lahko izdajo ali podaljšajo v izjemnih primerih, če je pristojni zdravstveni organ to ustrezno utemeljil v mnenju in če je stanje pod njegovim rednim zdravstvenim nadzorom, ki zagotavlja, da je posameznik kljub učinkom zdravstvenega stanja še vedno zmožen varne vožnje vozila.

(3) Druge kardiomiopatije

Tveganje za nenadne dogodke, zaradi katerih posameznik ni sposoben za vožnjo, se oceni pri kandidatih ali voznikih z dobro opisanimi kardiomiopatijami (npr. aritmogeno kardiomiopatijo desnega prekata, spongiformno kardiomiopatijo, kateholaminergično polimorfno ventrikularno tahikardijo ali sindromom kratkega intervala QT) ali z novimi kardiomiopatijami, ki se odkrijejo. Potrebna je temeljita specialistična ocena. Upoštevati je treba prognostične dejavnike posamezne kardiomiopatije.

(4) Države članice lahko omejijo izdajo ali podaljšanje vozniškega dovoljenja kandidatom ali voznikom z drugimi kardiovaskularnimi boleznimi.

Naslov 5

SLADKORNA BOLEZEN

7. Za namene naslednjih točk se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

„huda hipoglikemija“ pomeni, da je potrebna pomoč druge osebe;

„ponavljajoča se huda hipoglikemija“ pomeni drugo epizodo hude hipoglikemije v obdobju 12 mesecev.

Skupina 1:

(1) Vozniška dovoljenja se lahko izdajo ali podaljšajo kandidatom oziroma voznikom s sladkorno boleznijo. Kadar se zdravijo z zdravili z nizkim tveganjem za hipoglikemijo, morajo pri pristojnem zdravstvenem organu opraviti redni zdravstveni pregled, ki ustreza vsakemu posameznemu primeru. Kadar se bolezen zdravi z zdravili z visokim tveganjem za hipoglikemijo, ki lahko vplivajo na sposobnost vožnje, se dovoljenje izda ali podaljša na podlagi mnenja pristojnega in pooblaščenega zdravstvenega delavca in rednih zdravstvenih pregledov, ki ustrezajo vsakemu primeru, vendar med pregledi ne sme preteči več kot deset let.

(2) Kandidat ali voznik s sladkorno boleznijo, ki se zdravi z zdravilom, ki lahko povzroči hipoglikemijo, mora dokazati, da razume tveganje hipoglikemije in zna primerno nadzorovati bolezen.

Vozniška dovoljenja se ne izdajo ali podaljšajo kandidatom ali voznikom, ki se ne zavedajo dovolj tveganja hipoglikemije.

Vozniška dovoljenja se ne izdajo ali podaljšajo kandidatom ali voznikom, ki imajo ponavljajočo se hudo hipoglikemijo, razen na podlagi mnenja pristojnega zdravstvenega organa in pod njegovim rednim zdravstvenim nadzorom. Pri ponavljajoči se hudi hipoglikemiji med budnostjo se vozniško dovoljenje ne izda ali podaljša prej kot 3 mesece po zadnji epizodi.

Vozniška dovoljenja se lahko izdajo ali podaljšajo v izjemnih primerih, če je pristojni zdravstveni organ to ustrezno utemeljil v mnenju in če je stanje pod njegovim rednim zdravstvenim nadzorom, ki zagotavlja, da je posameznik kljub učinkom zdravstvenega stanja še vedno zmožen varne vožnje vozila.

Skupina 2:

(3) Vozniška dovoljenja skupine 2 se kandidatom ali voznikom s sladkorno boleznijo izdajo ali podaljšajo po preučitvi primera. Če se oseba zdravi z zdravilom, ki lahko povzroči hipoglikemijo, to je z inzulinom in nekaterimi tabletami, je treba upoštevati naslednja merila:

(a) voznik v zadnjih 12 mesecih ni imel nobene hude hipoglikemične krize;

(b) voznik pozna vzroke in znake hipoglikemije ter ve, kako se izogniti njenemu pojavu;

(c) voznik mora biti sposoben opravljati zadosten nadzor ravni glukoze v krvi, tako da jo redno kontrolira, sicer dvakrat na dan in kadar je to relevantno za vožnjo;

(d) voznik mora dokazati, da razume nevarnosti hipoglikemije;

(e) sladkorna bolezen ne povzroča nobenih drugih zapletov, ki bi ovirali voznika.

Poleg tega je treba v takih primerih vozniška dovoljenja izdati ali podaljšati na podlagi pozitivnega mnenja pristojnega zdravstvenega organa in njegovega rednega zdravstvenega pregleda, ki ga je treba opraviti vsaj vsaka tri leta.

(4) Hudo hipoglikemično krizo v času budnosti, tudi če se ne pojavi med vožnjo, je treba prijaviti ter ponovno oceniti sposobnost voznika za vožnjo.

Naslov 6

NEVROLOŠKE BOLEZNI IN SINDROM OBSTRUKTIVNE APNEJE V SPANJU

8. Za kandidate z nevrološkimi boleznimi in obstruktivnim sindromom apneje v spanju se uporabljajo naslednja pravila.

Naslov 7

NEVROLOŠKE BOLEZNI

(1) Vozniška dovoljenja se ne izdajo ali podaljšajo kandidatom ali voznikom, ki imajo resno nevrološko bolezen, razen če je vloga podprta s pozitivnim mnenjem pristojnega in pooblaščenega zdravstvenega delavca.

Nevrološke motnje, povezane z razvojnimi motnjami, boleznimi, medicinskimi ali kirurškimi posegi z vplivom na centralni ali periferni živčni sistem, ki vodijo do kognitivnih ali vedenjskih motenj oziroma senzornih ali motoričnih okvar ter motijo sposobnosti ali funkcije, ravnotežje in koordinacijo, je treba ustrezno pretehtati v povezavi z njihovimi funkcionalnimi učinki na vožnjo. Upoštevati je treba tveganje za napredovanje okvar in nespoštovanje priporočil glede zdravljenja. V takih primerih je, kadar obstaja tveganje poslabšanja, izdaja ali podaljšanje vozniškega dovoljenja lahko odvisno od rednih presoj.

Naslov 8

SINDROM OBSTRUKTIVNE APNEJE V SPANJU

(2) Za namene naslednjih točk:

„zmeren sindrom obstruktivne apneje v spanju“ ustreza številu apnej in hipopnej na uro (indeks apneja-hipopneja) med 15 in 29;

„hujši sindrom obstruktivne apneje v spanju“ ustreza indeksu apneja-hipopneja 30 ali več, pri čemer sta oba sindroma povezana s pretirano zaspanostjo čez dan.

(3) Kandidati ali vozniki, pri katerih obstaja sum zmernega ali hujšega sindroma obstruktivne apneje v spanju, se napotijo po nadaljnje zdravniško mnenje pristojnega in pooblaščenega zdravstvenega delavca, preden se vozniško dovoljenje izda ali podaljša. Lahko se jim tudi odsvetuje vožnjo do potrditve diagnoze.

(4) Vozniška dovoljenja se lahko izdajo tistim kandidatom ali voznikom z zmernim ali hudim obstruktivnim sindromom apneje v spanju, ki dokažejo zadosten nadzor nad svojim stanjem ter skladnost z ustreznim zdravljenjem in, če obstaja, izboljšanje zaspanosti, in to potrdijo z mnenjem pristojnega in pooblaščenega zdravstvenega delavca.

(5) Kandidati ali vozniki z zmernim ali hudim sindromom obstruktivne apneje v spanju, ki se zdravijo, redno hodijo na zdravstvene preglede, in sicer v presledkih, ki niso daljši od treh let za voznike skupine 1 oziroma enega leta za voznike skupine 2, da se ugotovi raven skladnosti z zdravljenjem, potreba po nadaljevanju zdravljenja in stalno pazljivo spremljanje stanja.

Naslov 9

EPILEPSIJA

9. Epileptični napadi ali druge nenadne motnje zavesti pomenijo resno nevarnost za varnost v cestnem prometu, če se pojavijo pri osebi, ki vozi vozilo na motorni pogon.

Za namene naslednjih točk:

„epilepsija“ pomeni zdravstveno stanje, pri katerem je imela zadevna oseba dva ali več epileptičnih napadov v razmiku manj kot pet let;

„izzvan epileptični napad“ pomeni napad s prepoznavnim vzročnim dejavnikom, ki se mu je mogoče izogniti.

Osebi, ki je imela prvi ali en sam napad ali je izgubila zavest, se vožnja odsvetuje. V tem primeru se zahteva poročilo specialista, v katerem je določeno obdobje prepovedi vožnje in se zahtevajo nadaljnji ukrepi.

Izjemno pomembno je ugotoviti specifičen epileptičen sindrom osebe in vrsto napada, da se lahko ustrezno oceni sposobnost osebe za varno vožnjo (vključno s tveganjem nadaljnjih napadov) ter začne ustrezno zdravljenje. To opravi nevrolog.

Skupina 1:

(1) Vozniki z epilepsijo iz skupine 1 opravljajo redne preglede, na katerih se ugotavlja njihova sposobnost za vožnjo, dokler vsaj pet let nimajo nobenega napada.

Kandidat ali voznik z epilepsijo ne izpolnjujejo pogojev za neomejeno vozniško dovoljenje, dokler vsaj pet let ni imel nobenega napada.

(2) Izzvan epileptični napad: kandidata, ki je bil v takem stanju, ki ga je izzval prepoznavni sprožilni dejavnik, za katerega ni verjetno, da se bo ponovil med vožnjo, lahko nevrolog po pregledu razglasi za sposobnega za samostojno vožnjo. Ocena mora biti, če je to ustrezno, v skladu z drugimi zadevnimi naslovi, npr. v primeru alkohola ali druge komorbidnosti.

(3) Prvi ali en neizzvan napad: kandidat ali voznik, ki je imel prvi neizzvan epileptični napad, se lahko razglasi za sposobnega za vožnjo po preteku šestih mesecev brez napada, če je zdravnik ustrezno ocenil njegovo stanje. Nacionalni organi lahko kandidatom ali voznikom s priznanimi dobrimi prognostičnimi kazalci vožnjo dovolijo že pred tem rokom.

(4) Drugi primeri izgube zavesti: izguba zavesti se oceni glede na tveganje njene ponovitve med vožnjo.

(5) Epilepsija: kandidati ali vozniki se lahko razglasijo za sposobne za vožnjo po preteku enega leta brez napadov.

(6) Napadi, ki se pojavljajo izključno med spanjem: kandidat ali voznik, ki ni nikoli imel napadov, razen napadov v spanju, se lahko razglasi za sposobnega za vožnjo, če vzorec napadov ostane nespremenjen vsaj toliko časa, kot je predpisano za obdobje brez epileptičnih napadov. Če se napadi pojavijo med budnostjo, se za izdajo dovoljenja zahteva obdobje enega leta brez kakršnega koli ponovnega napada.

(7) Napadi, ki ne vplivajo na stanje zavesti ali sposobnost ukrepanja: kandidat ali voznik, ki nikoli ni imel napada, razen napadov, za katere je izrecno dokazano, da ne vplivajo na stanje zavesti in ne povzročajo nobenih funkcionalnih nezmožnosti, se lahko razglasi za sposobnega za vožnjo, če vzorec napadov ostane nespremenjen vsaj toliko časa, kot je predpisano za obdobje brez epileptičnih napadov. Če se pojavijo kakršni koli drugi napadi, se za izdajo dovoljenja zahteva obdobje enega leta brez kakršnega koli ponovnega napada.

(8) Napadi, ki se pojavijo, ker je zdravnik odredil spremembo protiepileptičnih zdravil ali zmanjšal njihov odmerek: bolniku se lahko vožnja odsvetuje od prenehanja jemanja zdravil do izteka šestih mesecev po prekinitvi zdravljenja. Napadi, ki se pojavijo v času spremembe zdravil ali prenehanja jemanja zdravil po nasvetu zdravnika, zahtevajo trimesečno prepoved vožnje, če začne oseba ponovno jemati zdravila, ki so bila prej učinkovita.

(9) Po operativnem zdravljenju epilepsije se vozniki ali kandidati lahko razglasijo za sposobne za vožnjo po preteku enega leta brez napadov.

Skupina 2:

(10) Kandidat ali voznik ne sme jemati zdravil enako dolgo, kot je predpisano za obdobje brez napada. Opraviti mora ustrezne zdravstvene preglede. Obsežna nevrološka preiskava ne sme pokazati nobenih resnejših nepravilnosti v možganih, elektroencefalogram pa ne sme pokazati nobenih epileptoformnih aktivnosti (EEG). Po akutni epizodi je treba opraviti EEG in ustrezno nevrološko oceno.

(11) V primeru izzvanega epileptičnega napada zaradi prepoznavnega vzročnega dejavnika je treba predložiti ugodno nevrološko poročilo, ki potrjuje najmanj enoletno obdobje brez napada in vključuje elektroencefalografsko oceno. Upoštevati je treba tudi druge naslove. V primeru strukturnih poškodb možganov s povečanim tveganjem za pojav epileptičnih napadov se njihov obseg oceni z nevrološkim poročilom.

(12) Prvi ali en neizzvan napad: kandidat ali voznik, ki je imel prvi neizzvan epileptični napad, se lahko razglasi za sposobnega za vožnjo po petih letih brez ponovnih napadov brez jemanja protiepileptičnih zdravil, če je bil ustrezno nevrološko pregledan. Zdravstveni organi lahko kandidatu ali vozniku s priznanimi dobrimi prognostičnimi kazalci vožnjo dovolijo že pred tem rokom.

(13) Drugi primeri izgube zavesti: Izguba zavesti se oceni glede na tveganje njene ponovitve med vožnjo.

(14) Epilepsija: oseba 10 let ni imela nobenih napadov brez jemanja protiepileptičnih zdravil. Nacionalni organi lahko kandidatu ali vozniku s priznanimi dobrimi prognostičnimi kazalci vožnjo dovolijo že pred tem rokom. To velja tudi v primerih „juvenilne epilepsije“.

Nekatere motnje, npr. okvare arterij in ven ali možganske krvavitve, pomenijo povečano tveganje napadov, tudi če se napadi še niso pojavili. V takem primeru mora stanje oceniti pristojni zdravniški organ.

Naslov 10

DUŠEVNE MOTNJE

10. Za kandidate ali voznike duševnimi motnjami ali intelektualno oviranostjo se uporabljajo naslednja pravila.

Skupina 1:

(1) Vozniška dovoljenja se ne izdajo ali podaljšajo kandidatom oziroma voznikom, ki trpijo zaradi:

(a) resne duševne, kognitivne ali vedenjske motnje, bodisi prirojene ali pridobljene zaradi bolezni, šoka ali nevrokirurških operacij;

(b) osebnostnih motenj, ki vodijo v resno poslabšanje razsodnosti, vedenja ali prilagodljivosti,

razen če je njihova vloga podprta z mnenjem pristojnega in pooblaščenega zdravstvenega delavca in po potrebi z rednimi zdravstvenimi pregledi. Upoštevati bi bilo treba predhodno obdobje remisije.

Skupina 2:

(2) Pristojni zdravstveni organ mora ustrezno pretehtati dodatna tveganja in nevarnosti, povezana z vožnjo vozil, ki jih zajema opredelitev te skupine. Pristojni zdravstveni organ lahko določi začasne zahteve ali naloži omejitve vožnje.

Naslov 11

ALKOHOL

11. Uživanje alkohola pomeni veliko nevarnost za varnost v cestnem prometu. Glede na razsežnost tega problema mora biti zdravniška stroka zelo pozorna.

Skupina 1:

(1) Vozniška dovoljenja se ne izdajo ali podaljšajo kandidatom oziroma voznikom, ki so odvisni od alkohola ali nezmožni, da bi se vzdržali pitja in vožnje.

Po dokazanem obdobju abstinence se vozniška dovoljenja lahko izdajo ali podaljšajo, pod pogojem da se za kandidate ali voznike izda pozitivno mnenje pristojnega in pooblaščenega zdravstvenega delavca in da imajo v določenem obdobju redne zdravstvene preglede.

(2) Vozniška dovoljenja se lahko izdajo ali podaljšajo kandidatom ali voznikom, ki so odvisni od alkohola ali se ne morejo vzdržati pitja in vožnje, pod pogojem, da se uporabljajo tehnologije, ki omogočajo izravnavo odvisnosti, na primer obvezna uporaba alkoholne zapore, in pod pogojem, da ima voznik redne preglede zaradi nadaljnje obravnave za rešitev problema odvisnosti oziroma nezmožnosti vzdržati se pitja, kadar vozi. Če se dokaže obdobje abstinence, ki lahko vključuje sodelovanje v rehabilitacijskih programih s spremljanjem in zdravniškim nadzorom, se lahko vozniška dovoljenja izdajo ali podaljšajo brez uporabe take tehnologije, pod pogojem da se za voznika izda mnenje pristojnega in pooblaščenega zdravstvenega delavca in da ima v določenem obdobju redne zdravstvene preglede. Redni zdravstveni pregledi se lahko izvajajo med uporabo takih tehnologij ali po njej ali oboje.

Skupina 2:

(3) Pristojen zdravstveni organ mora ustrezno pretehtati dodatna tveganja in nevarnosti, povezana z vožnjo vozil, ki jih zajema opredelitev te skupine.

(4) Pristojni zdravstveni organ lahko določi začasne zahteve in po potrebi omejitve vožnje.

Naslov 12

DROGE IN ZDRAVILA

12. Za droge in zdravila se uporabljajo naslednja pravila.

Zloraba:

(1) Vozniška dovoljenja se ne izdajo ali podaljšajo kandidatom oziroma voznikom, ki so odvisni od psihotropnih snovi ali narkotikov ali ki od takih snovi niso odvisni, vendar niso pripravljeni ali se ne morejo vzdržati uživanja teh substanc, kadar vozijo, ne glede na zahtevano kategorijo vozniškega dovoljenja.

Redna uporaba:

Skupina 1:

(2) Vozniška dovoljenja se ne izdajo ali podaljšajo kandidatom oziroma voznikom, ki v kateri koli obliki redno uživajo psihotropne snovi ali narkotike, ki lahko ovirajo zmožnost varne vožnje, kadar so zaužite količine take, da škodljivo vplivajo na vožnjo. To velja za vsa druga zdravila ali kombinacije zdravil, ki ovirajo psihično ali fizično sposobnost za vožnjo.

Pristojni zdravstveni organ lahko določi začasne zahteve in po potrebi omejitve vožnje.

Skupina 2:

(3) Pristojni zdravstveni organ mora ustrezno pretehtati dodatna tveganja in nevarnosti, povezana z vožnjo vozil, ki jih zajema opredelitev te skupine, in lahko določi nekatere zahteve ali omejitve.

Naslov 13

LEDVIČNE OKVARE

13. Za kandidate z ledvičnimi okvarami se uporabljajo naslednja pravila.

Skupina 1:

(1) Vozniška dovoljenja se kandidatom oziroma voznikom, ki imajo resno ledvično okvaro in posledično bistveno omejeno fizično sposobnost, izdajo ali podaljšajo na podlagi mnenja pristojnega in pooblaščenega zdravstvenega delavca in rednih zdravstvenih pregledov.

Skupina 2:

(2) Razen v izjemnih primerih, ki so ustrezno utemeljeni z mnenjem pristojnega in pooblaščenega zdravstvenega delavca, in na podlagi rednih zdravstvenih pregledov se vozniška dovoljenja ne izdajo ali podaljšajo kandidatom oziroma voznikom, ki imajo resno ali ireverzibilno ledvično okvaro.

Naslov 14

RAZNE DOLOČBE

Skupina 1:

(1) Kandidatom oziroma voznikom s presajenim organom ali umetnim vsadkom, ki vpliva na zmožnost vožnje, se vozniška dovoljenja smejo izdati ali podaljšati na podlagi mnenja pristojnega in pooblaščenega zdravstvenega delavca in po potrebi rednih zdravstvenih pregledov.

Skupina 2:

(2) Pristojni zdravstveni organ mora ustrezno pretehtati dodatna tveganja in nevarnosti, povezana z vožnjo vozil, ki jih zajema opredelitev te skupine.

Na splošno se vozniška dovoljenja ne izdajo ali podaljšajo nobenemu kandidatu ali vozniku s kakršno koli motnjo, ki ni omenjena v tej prilogi, vendar bi lahko imela ali ima za posledico funkcionalno nezmožnost, ki vpliva na varno vožnjo, razen če je vloga podprta z mnenjem pristojnega in pooblaščenega zdravstvenega delavca in če kandidat ali voznik po potrebi opravlja redne zdravstvene preglede.

PRILOGA IV

MINIMALNA MERILA ZA OSEBE, KI VODIJO PRAKTIČNI DEL VOZNIŠKEGA IZPITA

1. Zahtevana usposobljenost člana izpitne komisije

(1) Oseba, pooblaščena za praktično oceno kandidatove izvedbe vožnje v vozilu na motorni pogon, mora imeti znanje, spretnosti in izkušnje, povezane s temami iz točk 2 do 8.

(2) Usposobljenost člana izpitne komisije mora biti primerna za oceno kandidatove izvedbe vožnje za kategorijo vozniškega dovoljenja, za katero opravlja vozniški izpit.

(3) Znanje in razumevanje vožnje in ocenjevanja:

(a) teorija ravnanja pri vožnji v prometu;

(b) zaznavanje nevarnosti in izogibanje nesrečam; to vključuje razumevanje in posvečanje pozornosti ranljivosti nemotoriziranih udeležencev v cestnem prometu in uporabnikov motornih dvokoles;

(c) učni program, na katerem temeljijo merila za vozniške izpite;

(d) zahteve v zvezi z vozniškim izpitom;

(e) ustrezno cestnoprometno pravo, vključno z ustreznim pravom Unije in nacionalnim pravom ter razlagalnimi smernicami;

(f) teorija in tehnike ocenjevanja;

(g) defenzivna vožnja.

(4) Ocenjevalne sposobnosti:

Član izpitne komisije mora imeti zmožnost:

(a) natančnega opazovanja, spremljanja in ocenjevanja celotne kandidatove izvedbe vožnje, zlasti:

(i) pravilna in natančna prepoznava nevarnih situacij;

(ii) natančna določitev vzroka in verjetne posledice nevarnih situacij;

(iii) raven usposobljenosti in prepoznavanje napak;

(iv) enotnost in doslednost pri ocenjevanju;

(b) hitrega zbiranja informacij in izdvajanja ključnih točk;

(c) predvidevanja in prepoznavanja morebitnih problemov ter oblikovanja strategije za njihovo rešitev;

(d) zagotavljanja pravočasne in konstruktivne povratne informacije.

(5) Osebne vozniške spretnosti:

oseba, pooblaščena za vodenje praktičnega dela vozniškega izpita za določeno kategorijo vozniškega dovoljenja, mora biti sposobna zadevno vrsto vozila na motorni pogon voziti po dosledno visokih merilih.

(6) Kakovost storitve:

(a) opredeli in obvesti kandidata, kaj lahko pričakuje med preizkusom;

(b) izraža se jasno, pri tem pa izbere vsebino, slog in jezik, prilagojen navzočim in kontekstu, ter odgovarja na vprašanja kandidatov;

(c) zagotovi jasne povratne informacije o rezultatih preizkusa;

(d) do kandidatov se vede spoštljivo in brez razlikovanja.

(7) Poznavanje tehničnih in fizikalnih značilnosti vozil, vključno s:

(a) poznavanjem tehnologije vozila, kot je krmilni sistem, pnevmatike, zavore, luči, zlasti za motorna kolesa in težka vozila;

(b) poznavanjem varnosti natovarjanja;

(c) poznavanjem fizikalnih značilnosti vozil, kot so hitrost, trenje, dinamika in energija.

(8) Vožnja z nizko porabo goriva ali energije in prijazna do okolja.

2. Splošni pogoji

(1) Član izpitne komisije za kategorijo B:

(a) mora imeti vozniško dovoljenje kategorije B vsaj tri leta;

(b) mora imeti vsaj 23 let;

(c) uspešno mora zaključiti osnovno kvalifikacijo iz točke 3, nato pa spoštovati predpise o zagotavljanju kakovosti in rednem usposabljanju iz točke 4;

(d) mora imeti končano poklicno izobraževanje, ki vodi najmanj do zaključka ravni 3 po Unescovi mednarodni standardni klasifikaciji izobrazbe (ISCED);

(e) ne sme hkrati opravljati dela člana izpitne komisije in dela inštruktorja vožnje v komercialne namene.

(2) Član izpitne komisije za druge kategorije:

(a) mora imeti vozniško dovoljenje zadevne kategorije ali enakovredno znanje, pridobljeno z ustrezno poklicno kvalifikacijo;

(b) uspešno mora zaključiti osnovno kvalifikacijo iz točke 3, nato pa spoštovati predpise o zagotavljanju kakovosti in rednem usposabljanju iz točke 4;

(c) pred tem je moral biti vsaj tri leta kvalificiran član izpitne komisije za kategorijo B; ta zahteva se sme opustiti, če zadevni član izpitne komisije lahko predloži dokaze o:

(i) vsaj petletnih vozniških izkušnjah za zadevno kategorijo ali

(ii) teoretični in praktični oceni vozniške sposobnosti, ki ustreza višjim merilom, kakor so potrebna za pridobitev vozniškega dovoljenja, s čimer ta zahteva postane nepotrebna;

(d) mora imeti končano poklicno izobraževanje, ki vodi najmanj do zaključka ravni 3 po ISCED;

(e) ne sme hkrati opravljati dela člana izpitne komisije in dela inštruktorja vožnje v komercialne namene.

(3) Strokovni standard

Člani izpitne komisije pri opravljanju svoje naloge praktičnega ocenjevanja ne smejo biti pod neposrednim ali posrednim zunanjim vplivom. Vzdržati se morajo vseh dejanj, ki so nezdružljiva z njihovimi nalogami, ter pri opravljanju svojih nalog upoštevati objektivnost in nepristranskost.

(4) Ekvivalentnosti

(a) Države članice lahko člana izpitne komisije pooblastijo, da vodi vozniške izpite za kategorije AM, A1, A2 in A po uspešnem zaključku osnovne kvalifikacije iz točke 3 za eno od teh kategorij.

(b) Države članice lahko člana izpitne komisije pooblastijo, da vodi vozniške izpite za kategorije C1, C, D1 in D po uspešnem zaključku osnovne kvalifikacije iz točke 3 za eno od teh kategorij.

(c) Države članice lahko člana izpitne komisije pooblastijo, da vodi vozniške izpite za kategorije BE, C1E, D1E in DE po uspešnem zaključku osnovne kvalifikacije iz točke 3 za eno od teh kategorij.

3. Osnovna kvalifikacija

(1) Osnovno usposabljanje

(a) Preden je oseba pooblaščena za vodenje vozniških izpitov, mora zadovoljivo zaključiti tak program usposabljanja, ki ga predpiše država članica, s katerim doseže usposobljenost iz točke 1.

(b) Države članice določijo, ali se vsebina določenega programa usposabljanja navezuje na pooblastilo za vodenje praktičnega dela vozniškega izpita za eno kategorijo vozniškega dovoljenja ali več.

(2) Preizkusi

(a) Preden je oseba pooblaščena za vodenje vozniških izpitov, mora izkazati zadovoljivo raven znanja, razumevanja, spretnosti in sposobnosti v zvezi s temami, naštetimi v točki 1.

(b) Države članice opravljajo postopek preverjanja, s katerim se na pedagoško ustrezen način oceni usposobljenost osebe, kakor je opredeljena v točki 1, zlasti točki 1(4). Postopek preverjanja mora izpolnjevati zahteve glede dostopnosti iz Direktive (EU) 2019/882 Evropskega parlamenta in Sveta ([1]) ter vključevati teoretični in praktični element. Po potrebi se lahko uporabi računalniško ocenjevanje. Podrobnosti glede vrste in trajanja preizkusov in ocenjevanja v okviru postopka preverjanja določi vsaka država članica posebej.

(c) Države članice določijo, ali se vsebina določenega preverjanja navezuje na pooblastilo za vodenje praktičnega dela vozniškega izpita za eno kategorijo vozniškega dovoljenja ali več.

4. Zagotavljanje kakovosti in redno usposabljanje

(1) Zagotavljanje kakovosti

(a) Države članice morajo imeti veljavne predpise za zagotavljanje kakovosti, ki so namenjeni ohranjanju meril, ki jih morajo izpolnjevati člani izpitne komisije.

(b) Predpisi za zagotavljanje kakovosti morajo vključevati nadzor nad člani izpitne komisije pri delu, njihovo nadaljnje usposabljanje in ponovno akreditacijo, stalen poklicni razvoj in redni pregled rezultatov vozniških izpitov, ki so jih vodili.

(c) Države članice zagotovijo, da se pri vsakem članu izpitne komisije s pomočjo predpisov za zagotavljanje kakovosti iz točke 4(1), točka (b) opravi letni nadzor. Poleg tega države članice zagotovijo, da se vsak član izpitne komisije vsakih pet let opazuje pri vodenju vozniškega izpita, in sicer je najkrajše obdobje opazovanja vsaj pol dneva, s čimer se omogoči opazovanje vodenja več izpitov. Če se odkrijejo težave, je treba sprejeti ukrepe za njihovo odpravo. Opazovalec mora za to imeti pooblastilo države članice.

(d) Države članice lahko v primeru, ko je član izpitne komisije pooblaščen za vodenje vozniških izpitov za več kot eno kategorijo, določijo, da izpolnjevanje zahtev za opazovanje v zvezi z izpiti za eno kategorijo izpolnjuje zahtevo za več kot eno kategorijo.

(e) Dejavnost izvajanja vozniških preverjanj spremlja in nadzoruje organ, ki ga pooblasti država članica, da se tako zagotovi pravilna in dosledna uporaba ocenjevanja. Države članice zagotovijo, da so člani navedenega organa, ki so zadolženi za spremljanje in nadzor, pri opravljanju svojih nalog nepristranski in neodvisni od zunanjega posredovanja ali političnega pritiska.

([1]) Direktiva (EU) 2019/882 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o zahtevah glede dostopnosti za proizvode in storitve (UL L 151, 7.6.2019, str. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).

(2) Redno usposabljanje

(a) Države članice zagotovijo, da za ohranjanje pooblastila člani izpitne komisije ne glede na število kategorij, za katere so akreditirani, opravijo:

(i) vsaj štiridnevno predpisano redno usposabljanje v obdobju dveh let, s katerim:

— ohranijo in obnovijo potrebno znanje ter ocenjevalne in komunikacijske spretnosti;

— razvijejo nova znanja, ki so postala bistvenega pomena za opravljanje njihovega poklica;

— se poskrbi, da član izpitne komisije še naprej vodi izpite v skladu s pravičnimi in enotnimi merili;

(ii) vsaj petdnevno redno usposabljanje v obdobju petih let, da razvijejo in ohranijo potrebne praktične vozniške spretnosti.

(b) Države članice sprejmejo potrebne ukrepe, s katerimi poskrbijo za posebno usposabljanje za tiste člane izpitne komisije, za katere se je med veljavnim sistemom za zagotavljanje kakovosti ugotovilo, da svoje delo opravljajo zelo pomanjkljivo.

(c) Redno usposabljanje ima lahko obliko navodil, usposabljanja v razredu, klasičnega ali elektronskega učenja, opravi pa se lahko posamezno ali v skupini. Vključuje lahko tako ponovno akreditacijo meril, ki se zdi primerna državam članicam.

(d) Države članice lahko v primeru, ko je član izpitne komisije pooblaščen za vodenje vozniških izpitov za več kot eno kategorijo, določijo, da izpolnjevanje zahtev rednega usposabljanja v zvezi z izpiti za eno kategorijo izpolnjuje zahtevo za več kot eno kategorijo, pod pogojem, da je izpolnjena zahteva iz točke 4(2), točka (e).

(e) Kadar član izpitne komisije v obdobju 24 mesecev ni vodil izpitov za določeno kategorijo, mora biti pred začetkom opravljanja vozniških izpitov za to kategorijo ponovno primerno ocenjen. Ponovno ocenjevanje se opravi kot del zahteve iz točke 4(2), točka (a).

5. Pridobljene pravice

(1) Države članice lahko dovolijo osebam, ki so bile pooblaščene za vodenje vozniških izpitov neposredno pred 19. januarjem 2013, da še naprej vodijo vozniške izpite, ne glede na to, da niso bile pooblaščene v skladu s splošnimi pogoji iz točke 2 ali postopkom osnovne kvalifikacije iz točke 3.

(2) Pri teh članih izpitne komisije se kljub temu izvaja redni nadzor in predpisi za zagotavljanje kakovosti iz točke 4.

PRILOGA V

MINIMALNE ZAHTEVE ZA USPOSABLJANJE IN PREIZKUŠANJE VOZNIKOV ZA SKUPINE VOZIL, VKLJUČNO Z VOZILI NA ALTERNATIVNA GORIVA, ZA BIVALNA VOZILA IN ZA INTERVENCIJSKA VOZILA

Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za:

(a) odobritev in nadzor usposabljanja iz člena 10(1), točka (d), ali

(b) organiziranje preizkusa spretnosti in ravnanja iz člena 10(1), točka (d).

Naslov A

SKUPINE VOZIL

1. Usposabljanje voznika traja najmanj sedem ur.

2. Vsebina usposabljanja voznika

Usposabljanje voznika zajema znanje, spretnosti in ravnanje, kakor so opisani v Prilogi II, točki 2 in 7. Posebna pozornost se nameni dinamiki gibanja vozil, varnostnim merilom, vlečnemu vozilu in priklopniku (mehanizem sklapljanja), pravilni obremenitvi in varnostni opremi.

Praktični del vključuje naslednje vaje: pospeševanje, zmanjševanje hitrosti, vzvratno vožnjo, zaviranje, pot ustavljanja, menjavo pasov, zaviranje in umikanje, zamenjavo priklopnika, odklop priklopnika na motorno vozilo in ponoven priklop nanj ter parkiranje.

Vsak udeleženec usposabljanja mora opraviti praktični del in mora izkazati svoje spretnosti in ravnanje na javnih cestah.

Skupine vozil, ki se uporabljajo pri usposabljanju, morajo spadati v kategorijo skupine vozil, za katero je kandidat zaprosil za vozniško dovoljenje.

3. Trajanje in vsebina preizkusa spretnosti in ravnanja

Dolžina preizkusa in prevožena razdalja morata zadostovati za oceno spretnosti in ravnanja iz točke 2.

Naslov B

BIVALNA VOZILA IN INTERVENCIJSKA VOZILA

1. Usposabljanje voznika traja najmanj sedem ur in se lahko organizira na javnih cestah ali avtomobilskih poligonih.

2. Vsebina usposabljanja voznika

Usposabljanje voznika zajema znanje, spretnosti in ravnanje, opisane v Prilogi II, Naslov A, točka 2, in glede kategorije C1 v Prilogi II, Naslov B, točka 8. Posebna pozornost se nameni dinamiki gibanja vozil, varnostnim merilom, pravilni obremenitvi in varnostni opremi.

Praktični del vključuje naslednje vaje: pospeševanje, zmanjševanje hitrosti, vzvratno vožnjo, zaviranje, pot ustavljanja, menjavo pasov, zamenjavo priklopnika, odklop priklopnika na motorno vozilo in ponoven priklop nanj, zaviranje in umikanje ter parkiranje. V zvezi z intervencijskimi vozili se posebna pozornost nameni zagotavljanju, da ima voznik potrebne spretnosti za ustrezno obvladovanje dodatnih težav, ki nastanejo pri vožnji v izrednih razmerah.

Vozila, ki se uporabljajo pri usposabljanju, morajo spadati v kategorijo vozil, za katera je kandidat zaprosil za vozniško dovoljenje.

3. Trajanje in vsebina preizkusa spretnosti in ravnanja

Dolžina preizkusa in prevožena razdalja morata zadostovati za oceno spretnosti in ravnanja iz točke 2.

PRILOGA VI

MINIMALNE ZAHTEVE ZA USPOSABLJANJE IN PREIZKUŠANJE VOZNIKA ZA MOTORNA KOLESA IZ KATEGORIJE A (POSTOPNI DOSTOP)

1. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za:

   (a) odobritev in nadzor usposabljanja iz člena 10(1), točka (c), ali

   (b) organiziranje preizkusa spretnosti in ravnanj iz člena 10(1), točka (c).

2. Usposabljanje voznika traja najmanj sedem ur.

3. Vsebina usposabljanja voznika

   Usposabljanje voznika zajema vse vidike, zajete v Prilogi II, točka 6.

   Vsak udeleženec usposabljanja opravi praktični del in izkaže svoje spretnosti in ravnanje na javnih cestah.

   Motorna kolesa, ki se uporabljajo pri usposabljanju, morajo spadati v kategorijo motornih koles, za katera je kandidat zaprosil za vozniško dovoljenje.

4. Trajanje in vsebina preizkusa spretnosti in ravnanja

   Dolžina preizkusa in prevožena razdalja morata zadostovati za oceno spretnosti in ravnanja iz točke 3.

PRILOGA VII

KORELACIJSKA TABELA

Direktiva 2006/126/ES	Uredba (EU) št. 383/2012	Ta direktiva
—	—	Člen 1
—	—	Člen 2, točke 1, 2, 3, 13 in 14
Člen 1(1)	—	Člen 4(1)
Člen 1(2), (3) in (4)	—	Člen 4(5) in (6)
—	—	Člen 3(1) do (5)
Člen 2(1)	—	Člen 3(6)
Člen 2(2)	—	Člen 4(3)
Člen 3(1) in (2)	—	Člen 4(2)
Člen 3(3)	—	Člen 4(4)
—	—	Člen 4 (7)
—	—	Člen 5(1) do (5) in (7)
Člen 4(1), prvi stavek	—	Člen 6(1)
Člen 4(1), drugi stavek	—	Člen 7(1)
Člen 4(1), tretji stavek	—	Člen 2, točka 4
Člen 4(2)	—	Člen 6(1), točka (a)
Člen 4(2), prva alinea	—	Člen 6(1), točka (a), in člen 2, točke 5, 6 in 7
Člen 4(2), druga alinea	—	Člen 7(1), točka (a)
Člen 4(3)	—	Člen 6(1), točka (b)
Člen 4(3), prva alinea	—	Člen 2, točka 8
Člen 4(3), druga alinea	—	Člen 2, točka 9
Člen 4(3), točka (a), prva in druga alinea	—	Člen 6(1), točka (b)(i)
Člen 4(3), točka (a), tretja alinea	—	Člen 7(1), točka (a)

Direktiva 2006/126/ES	Uredba (EU) št. 383/2012	Ta direktiva
Člen 4(3), točka (b), prva alinea	—	Člen 6(1), točka (b)(ii)
Člen 4(3), točka (b), druga alinea	—	Člen 7(1), točka (b)
Člen 4(3), točka (c)(i)	—	Člen 6(1), točka (b)(iii), prva alinea
Člen 4(3), točka (c)(i), prva alinea	—	Člen 7(1), točka (c)(i)
Člen 4(3), točka (c)(ii)	—	Člen 6(1), točka (b)(iii), druga alinea
Člen 4(3), točka (c)(ii), prva alinea	—	Člen 7(1), točka (c)(ii)
Člen 4(4)	—	Člen 6(1), točka (c)
Člen 4(4), prva alinea	—	Člen 2, točki 10 in 11
Člen 4(4), druga alinea	—	Člen 1(2), točka (b)
Člen 4(4), točka (a)	—	Člen 6(1), točka (c)(i)
Člen 4(4), točka (a), prva alinea	—	Člen 6(1), točka (c)(i), prvi pododstavek, in člen 2, točka 12
Člen 4(4), točka (a), druga alinea	—	Člen 7(1), točka (a)
Člen 4(4) točka (a), tretja alinea	—	Člen 6(1), točka (c)(i), drugi in tretji pododstavek
Člen 4(4), točka (b), razen zadnji stavek	—	Člen 6(1), točka (c)(ii)
Člen 4(4), točka (b), zadnji stavek	—	Člen 7(1), točka (b)
Člen 4(4), točka (c), razen zadnja alinea	—	Člen 6(1), točka (c)(iii)
Člen 4(4), točka (c), zadnja alinea	—	Člen 7(1), točka (b)
Člen 4(4), točka (d)	—	Člen 6(1), točka (c)(iv)
Člen 4(4) točka (e), razen zadnja alinea	—	Člen 6(1), točka (c)(v)
Člen 4(4), točka (e), zadnja alinea	—	Člen 7(1), točka (b)
Člen 4(4), točka (f)	—	Člen 6(1), točka (c)(vi)
Člen 4(4) točka (g), razen zadnja alinea	—	Člen 6(1), točka (c)(vii)
Člen 4(4) točka (g), zadnja alinea	—	Člen 7(1), točka (d)
Člen 4(4), točka (h)	—	Člen 6(1), točka (c)(viii)

Direktiva 2006/126/ES	Uredba (EU) št. 383/2012	Ta direktiva
Člen 4(4), točka (i), razen zadnja alinea	—	Člen 6(1), točka (c)(ix)
Člen 4(4), točka (i), zadnja alinea	—	Člen 7(1), točka (d)
Člen 4(4), točka (j)	—	Člen 6(1), točka (c)(x)
Člen 4(4), točka (k), razen zadnja alinea	—	Člen 6(1), točka (c)(xi)
Člen 4(4), točka (k), zadnja alinea	—	Člen 7(1), točka (f)
Člen 4(5)	—	Člen 6(2)
Člen 4(6), prvi pododstavek, točka (a)	—	Člen 7(2), točka (a)
Člen 4(6), prvi pododstavek, točka (b)	—	Člen 7(2), točka (b)
Člen 4(6), prvi pododstavek, točka (c)	—	Člen 7(2), točka (c)
Člen 4(6), prvi pododstavek, točka (d)	—	Člen 7(2), točka (d)
Člen 4(6), drugi pododstavek	—	Člen 7(3)
Člen 4(6), tretji in četrti pododstavek	—	Člen 7(4)
Člen 4(7), prvi pododstavek	—	Člen 7(1), točki (e) in (g)
Člen 4(7), drugi pododstavek	—	Člen 7(2), točki (e) in (f)
Člen 5	—	Člen 8
Člen 6(1)	—	Člen 9(1)
Člen 6(2), točka (a)	—	Člen 9(2), točka (a)
Člen 6(2), točka (b)	—	Člen 9(2), točka (b)
—	—	Člen 9(2), točka (c)
—	—	Člen 9(2), točka (d)
Člen 6(2), točka (c)	—	Člen 9(2), točka (e)
—	—	Člen 9(2), točka (f)
Člen 6(2), točka (d)	—	Člen 9(2), točka (g)

Direktiva 2006/126/ES	Uredba (EU) št. 383/2012	Ta direktiva
Člen 6(2), točka (e)	—	Člen 9(2), točka (h)
Člen 6(2), točka (f)	—	Člen 9(2), točka (i)
Člen 6(3)	—	Člen 9(3)
Člen 6(4), točki (a) in (b)	—	Člen 9(4), točki (a) in (b)
—	—	Člen 9(4), prvi pododstavek, točki (c) in (d), in drugi, tretji in četrti pododstavek
Člen 6(4), točka (c)	—	Člen 9(2), točka (j)
—	—	Člen 9(2), točka (k)
Člen 7(1)	—	Člen 10(1)
Člen 7(2)	—	Člen 10(2), prvi, drugi in tretji pododstavek
Člen 7(3), prvi pododstavek	—	Člen 10(3)
Člen 7(3), drugi pododstavek	—	—
Člen 7(3), tretji pododstavek	—	Člen 10(2), četrti pododstavek
Člen 7(3), četrti pododstavek	—	Člen 10(2), četrti pododstavek
Člen 7(3), peti pododstavek	—	Člen 10(2), peti pododstavek
—	—	Člen 10(2), šesti pododstavek
Člen 7(3), šesti pododstavek	—	Člen 10(2), sedmi pododstavek
—	—	Člen 10(2), osmi pododstavek
Člen 7(4)	—	Člen 10(4)
Člen 7(5)	—	Člen 10(5)
—	—	Člen 12
Člen 8	—	Člen 4(8), člen 5(6), člen 8(2), člen 10(6), člen 19(2) in člen 25

Direktiva 2006/126/ES	Uredba (EU) št. 383/2012	Ta direktiva
Člen 9	—	Člen 26
Člen 10	—	Člen 19
Člen 11(1), (2) in (3)	—	Člen 13(1), (2) in (3)
Člen 11(4)	—	Člen 16(1) in (2)
Člen 11(5)	—	Člen 13(4)
—	—	Člen 14
—	—	Člen 15(1), (3), (4) in (6) do (10)
Člen 11(6)	—	Člen 15(2) in (5)
—	—	Člen 16(3) in (4)
—	—	Člen 17
—	—	Člen 18
Člen 12	—	Člen 20(1)
—	—	Člen 20(2), (3) in (4)
Člen 13	—	Člen 21
Člen 14	—	Člen 24
Člen 15(1)	—	Člen 22(1)
Člen 15(2) in (3)	—	Člen 22(2)
Člen 15(4)	—	Člen 22(3)
—	—	Člen 22(4), (5) in (6)
—	—	Člen 23
—	—	Člen 27
—	—	Člen 28
Člen 16	—	Člen 29
Člen 17	—	Člen 30

Direktiva 2006/126/ES	Uredba (EU) št. 383/2012	Ta direktiva
Člen 18	Člen 8	Člen 31
Člen 19	—	Člen 32
Priloga I	—	Priloga I, deli A1, A2, D in E
—	Člen 1	—
—	Člen 2(1)	Priloga I, del B, točka 1
—	Člen 2(2)	—
—	Člen 2(3)	—
—	Člen 3	Priloga I, del B, točka 2
—	Člen 4	Priloga I, del B, točka 3
—	Člen 5(1)	Priloga I, del B, točka 4
—	Člen 5(2)	Priloga I, del B, točka 5
—	Člen 5(3)	Priloga I, del B, točka 6
—	Člen 5(4)	Priloga I, del B, točka 7
—	Člen 5(5)	Priloga I, del B, točka 8
—	Člen 6	—
—	Člen 7(1)	Priloga I, del B, točka 9
—	Člen 7(2)	Priloga I, del B, točka 10
—	Priloga I	Priloga I, del B1
—	Priloga II	Priloga I, del B2
—	Priloga III	Priloga I, del B3
—	Priloga IV	Priloga I, del B4
Priloga II	—	Priloga II
Priloga III, razen točk 3, 4 in 5	—	Priloga III
Priloga III, točke 3, 4 in 5	—	Člen 11

Direktiva 2006/126/ES	Uredba (EU) št. 383/2012	Ta direktiva
Priloga IV	—	Priloga IV
Priloga V	—	Priloga V, Naslov A
—	—	Priloga V, Naslov B
Priloga VI	—	Priloga VI
Priloga VII	—	—
Priloga VIII	—	Priloga VII