

انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین المللی ایران



Int'l. Transport Companies Association of IRAN (ITCAI)

تاسیس ۱۳۴۸ • Since 1969

Encl.: دارد : پیوست : No.: ۱۸۰/۱/۲۲۱۴۹ : شماره : Date: ۱۴۰۳/۱۲/۷ : تاریخ

بسمه تعالی

شرکت های حمل و نقل بین المللی عضو و غیر عضو

موضوع: مصوبه سال ۲۰۲۰ اتحادیه اروپا در مورد آموزش رانندگان و مندرجات ظهر

گواهینامه حسب شمول مقررات جاری

باسلام

احتراماً، پیوست تصویر نامه شماره ۲۰۲۴۷۰/۷۴/۳ مورخ ۱۴۰۳/۱۲/۱ مدیرکل محترم دفتر ترانزیت و حمل و نقل بین المللی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در خصوص مصوبه سال ۲۰۲۰ اتحادیه اروپا در مورد آموزش رانندگان و مندرجات ظهر گواهینامه حسب شمول مقررات جاری، جهت استحضار و هرگونه بهره‌وری ارسال می‌دارد.

با تشکر

بهنام فرامرزیان

~~دبیرکل~~



شماره: ۲۰۲۴۷۰/۷۴/۳  
تاریخ: ۱۴۰۳/۱۲/۰۱  
پیوست:

جمهوری اسلامی ایران  
وزارت راه و شهرسازی  
سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای  
بسمه تعالی

«کاهش آلودگی هوای دایم محیط = تأمین انرژی پایدار کشور»

بخش تولید مشارکت مردم

جناب آقای صوفی \_ مدیر عامل محترم کانون جهانگردی و اتومبیلرانی  
جناب آقای ذاکری \_ ریاست محترم مرکز توسعه آموزش، مطالعات و هوش مصنوعی

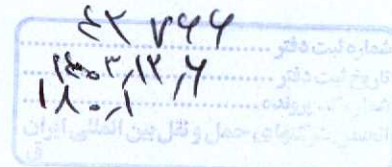
موضوع: مصوبه سال ۲۰۲۲ اتحادیه اروپا در مورد آموزش رانندگان و مندرجات ظهر گواهینامه حسب شمول مقررات جاری

با سلام و احترام

پیرو رونوشت مکاتبه شماره ۱۸۶۰۹۲/۷۴/۳ مورخ ۱۴۰۳/۱۱/۰۶ و سوابق مربوطه با موضوع «پیشوند ۹۵ قبل از تاریخ انقضای گواهینامه‌های بین‌المللی و چگونگی شمول مقررات جاری اتحادیه اروپایی بر رانندگان ایرانی»، به پیوست خلاصه ترجمه مصوبه فوق، ذیل مقررات (EU) 2022/2561 پارلمان و شورای اروپایی، اعمالی از مورخ ۱۴ دسامبر ۲۰۲۲ در موضوع «صلاحیت پایه و آموزش ادواری تخصصی رانندگان وسایل نقلیه جاده‌ای ویژه حمل کالا یا مسافر»، جایگزین شیوه‌نامه قبلی منقضی از مورخ ۱۱ ژانویه ۲۰۲۳، ارسال می‌دارد که از جمله بر مبنای آن، برای جلوگیری از شرایط نابرابر رقابتی، این شیوه‌نامه باید در مورد فعالیت رانندگی، هم توسط شهروندان کشورهای عضو و هم توسط شهروندان کشورهای ثالثی انجام شود که توسط یک شرکت مستقر در یک کشور عضو، شاغل یا استفاده می‌شود.

همچنین مراتب به سبب احتمال شمول بر رانندگان ناوگان جاده‌ای ایرانی در سنوات آتی، به منظور لحاظ در برنامه‌های آموزشی حرفه‌ای آتی رانندگان، ایفاد گردیده است.

جواد هدایتی  
مدیر کل دفتر مقررات حمل و نقل  
بین‌المللی





شماره: ۲۰۲۴۷۰/۷۴/۳  
تاریخ: ۱۴۰۳/۱۲/۰۱  
پیوست:

جمهوری اسلامی ایران  
وزارت راه و شهرسازی  
سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای  
بسمه تعالی

دکاهش ۲ درصدی دمای محیط = تأمین انرژی پایدار کشور

رونوشت:

- ریاست محترم مرکز امور بین‌الملل وزارت متبوع، جهت استحضار.
  - معاون محترم حمل و نقل، جهت استحضار.
  - مدیران کل محترم دفاتر ایمنی و ترافیک، حمل و نقل کالا و حمل و نقل مسافر، جهت آگاهی.
  - انجمنهای صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی ایران، مالکان کامیون ایران، شمالغرب، خراسان، سیستان و بلوچستان، گلستان و آذربایجان غربی و اردبیل، جهت آگاهی و هرگونه اعلام نظر بر مراتب، مضافاً گزارش هرگونه ادعای جرائم به‌همراه مستندات و شواهد مربوطه، در صورت مطالبه پیشوند ۹۵ یا دیگر اشکال مطالبات تاییدیه‌های آموزشهای ادواری تخصصی از سوی مقامات انتظامی، مرزی یا حمل و نقلی کشورهای محل تردد، باتوجه به عدم شمول مراتب بر ناوگان جاده‌ای ایرانی به استناد مراتب فوق.
  - معاونین امور موافقتنامه‌ها و امور عملیات دفتر، جهت اطلاع.
  - پرونده اتومبیلرانی (C4).
- اقدام‌کننده: ابوالقاسمی و مقدسیان



شماره: ۱۸۶۰۹۲/۷۴/۳  
تاریخ: ۱۴۰۳/۱۱/۰۶  
پیوست:

جمهوری اسلامی ایران  
وزارت راه و شهرسازی  
سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای  
بسمه تعالی

«کاهش ۲۰ درصدی های محیط = تأمین انرژی پایدار کشور»

هم‌تولید با مشارکت مردم

انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی ایران  
انجمن شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی مالکان کامیون ایران  
انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی شمالغرب  
انجمن صنفی کارفرمایی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی خراسان  
انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی سیستان و بلوچستان  
انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی کالای گلستان  
انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی آذربایجان غربی  
انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی اردبیل

موضوع: پیشوند ۹۵ قبل از تاریخ انقضای گواهینامه‌های بین‌المللی و عدم شمول مقررات جاری اتحادیه اروپایی بر رانندگان ایرانی

باسلام و احترام

در خصوص پاره‌ای ادعاهای جرائم رانندگی اعمالی بر رانندگان ایرانی متردد در قلمروهای اروپایی از منظر عدم درج پیشوند ۹۵ قبل از تاریخ انقضای گواهینامه بین‌المللی و ادعای عدم طی ادوار آموزش تخصصی رانندگان، حسب بررسیهای معمول، اکنون مراتب ذیل مقررات (EU) 2022/2561 پارلمان و شورای اروپایی اعمال می‌گردد که از مورخ ۱۴ دسامبر ۲۰۲۲ در موضوع «صلاحیت پایه و آموزش ادواری تخصصی رانندگان وسایل نقلیه جاده‌ای ویژه حمل کالا یا مسافر» جایگزین شیوه‌نامه قبلی گردیده که از مورخ ۱۱ ژانویه ۲۰۲۳ منقضی شده است.

Directive 200359EC - CELEX\_32003L0059\_EN\_TXT

وفق ماده یک مقررات حاضر، این شیوه‌نامه صرفاً در مورد فعالیت رانندگی توسط:

(الف) شهروندان یک کشور عضو اتحادیه اروپا و

(ب) شهروندان کشور ثالثی که توسط شرکت تاسیس شده در کشور عضو اتحادیه اروپا به کار گرفته شده‌اند،

اعمال می‌گردد.



شماره: ۱۸۶۰۹۲/۷۴/۳

تاریخ: ۱۴۰۳/۱۱/۰۶

پیوست:

جمهوری اسلامی ایران

وزارت راه و شهرسازی

سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

بسمه تعالی

کاهش ۲ درصدی ای‌های محط = نماین ارزشی پایدار کشور

به پیوست ضمن ارسال تصویر مقررات صدرالاشاره، شایسته است دستور فرمایید تا اطلاع ثانوی، در صورت مطالبه پیشوند ۹۵ یا دیگر اشکال مطالبات تاییدیه‌های آموزشهای ادواری تخصصی از سوی مقامات انتظامی، مرزی یا حمل و نقلی کشورهای محل تردد، عدم شمول مراتب بر رانندگان ایرانی تحت پوشش شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی ایرانی به استناد مراتب فوق، مورد اظهار قرار گرفته و در صورت اصرار مقامات مربوطه و اعمال جرائم، مراتب به همراه مستندات و شواهد مربوطه، جهت اقدامات آتی به این دفتر منعکس گردد.

مراتب جهت آگاهی و دستور اطلاع‌رسانی عنوان کلیه شرکتهای عضو یا غیرعضو، ارسال و خاطر نشان می‌دارد، متعاقب وصول هرگونه اطلاعات تکمیلی، اطلاع‌رسانی خواهد شد.

جواد هدایتی  
مدیرکل دفتر ترافیک و حمل و نقل  
بین‌المللی

رونوشت:

- مدیرعامل محترم کانون جهانگردی و اتومبیلرانی، جهت استحضار.
- مشاور محترم وزیر و ریاست مرکز امور بین‌الملل وزارت متبوع، جهت استحضار.
- مدیرکل محترم دفتر ایمنی و ترافیک، جهت آگاهی.
- ریاست محترم مرکز آموزش، مطالعات و هوش مصنوعی، جهت آگاهی.
- مدیران کل محترم راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استانهای مرزی و ذریبط، جهت آگاهی.
- مدیریت محترم امور کارنه‌تیر و حمل و نقل بین‌الملل \_ اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، جهت آگاهی.
- معاونین امور موافقتنامه‌ها و امور عملیات دفتر، جهت اطلاع.
- پرونده اتومبیلرانی (C4).

اقدام‌کننده: ابوالقاسمی و مقدسیان

## بخشنامه 2022/2561 (EU) پارلمان اروپا و شورا در ۱۴ دسامبر ۲۰۲۲

در مورد صلاحیت اولیه و آموزش دوره ای رانندگان وسایل نقلیه جاده ای معین برای حمل کالا یا مسافر (کدسازی)

۱. دستورالعمل EC ۵۹/۲۰۰۳/پارلمان اروپا و شورا به طور اساسی چندین بار اصلاح شده است. به منظور شفاف سازی و معقولیت، آن دستورالعمل باید کد گذاری شود.
۲. کمیسیون در گزارش رسمی خود در ۲۸ مارس ۲۰۱۱، با عنوان "نقشه راه برای یک منطقه حمل و نقل واحد اروپایی - به سوی یک سیستم حمل و نقل رقابتی و کارآمد در منابع"، هدف و راهبرد "چشم انداز صفر" را تعیین می کند که براساس آن اتحادیه باید به موقعیتی برود که تا سال ۲۰۵۰ تلفات جانی در حمل و نقل جاده ای نزدیک به صفر باشد.
۳. کمیسیون در بیانیه خود درباره جهت گیری های سیاستگذاری در ایمنی جاده ای برای سال های ۲۰۱۱-۲۰۲۰، با عنوان «به سوی یک منطقه جاده ای ایمن اروپایی: جهت گیری های سیاستگذاری در مورد ایمنی جاده ها ۲۰۱۱-۲۰۲۰»، هدف مهم به نصف رساندن تعداد کلی تلفات جاده ای در اتحادیه را تا سال ۲۰۲۰ پیشنهاد کرد، که از سال ۲۰۱۰ شروع می شود. به منظور دستیابی به این هدف، کمیسیون هفت هدف استراتژیک، از جمله بهبود آموزش و تربیت و تعلیم کاربران جاده ای و حفاظت از کاربران آسیب پذیر جاده را تعیین کرد.
۴. یک هدف الزام آور بمنظور کاهش محلی (حداقل ۴۰ درصد) در انتشار گازهای گلخانه ای در تمامی حوزه های اقتصادی تا سال ۲۰۳۰ در مقایسه با سال ۱۹۹۰ توسط شورای اروپا در ۲۳ تا ۲۴ اکتبر ۲۰۱۴ تأیید شد. این هدف برای کاهش انتشار گازهای گلخانه ای به تحقق اهداف بلندمدت توافقنامه پاریس که در سال ۲۰۱۵ تحت چارچوب کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد تغییرات آب و هوا تصویب شد، کمک خواهد کرد و همه بخش های اقتصاد باید در دستیابی به آن سهیم باشند. بخش حمل و نقل به یک رویکرد جامع برای ارتقاء کاهش انتشار گازهای گلخانه ای و بهره وری انرژی نیاز دارد. پیشرفت باید به سمت جابجایی با حداقل انتشار گازهای گلخانه ای حاصل شود، از جمله، از طریق تحقیق و مطالعه و از طریق معرفی پیشرفت های تکنولوژیکی که در حال حاضر در دسترس هستند. رانندگان باید به درستی آموزش ببینند تا به بهترین شکل رانندگی کنند.
۵. برای اینکه رانندگان بتوانند خواسته های مربوط به بازار حمل و نقل جاده ای را برآورده کنند، قوانین اتحادیه در مورد حداقل سطح آموزش رانندگان حمل و نقل جاده ای باید برای همه رانندگان، اعم از اینکه به عنوان کارمند خوداشتغال یا حقوق بگیر رانندگی می کنند، و خواه به حساب خودشان یا برای استخدام یا پاداش کار می کنند، قابل اجرا باشد.
۶. قوانین اتحادیه در مورد حداقل سطح آموزش برای رانندگان حمل و نقل جاده ای باید به این منظور باشد که اطمینان حاصل شود که راننده با توجه به صلاحیت خود از استانداردی برای دستیابی و انجام فعالیت رانندگی برخوردار است.
۷. به طور خاص، الزام به داشتن مدرک اولیه و گذراندن دوره های آموزشی برای بهبود ایمنی جاده ها و ایمنی راننده، از جمله در حین عملیاتی که توسط راننده هنگام توقف وسیله نقلیه انجام می شود، در نظر گرفته شده است. علاوه بر این، ماهیت نوین و روزآمد حرفه رانندگی باید علاقه جوانان را به این حرفه برانگیزد و به استخدام رانندگان جدید در زمان کمبود راننده کمک کند.

۸. برای جلوگیری از شرایط نابرابر رقابت، این دستورالعمل باید در مورد فعالیت رانندگی که هم توسط شهروندان یک کشور عضو و هم توسط شهروندان کشورهای ثالث انجام می شود که توسط یک شرکت مستقر در یک کشور عضو شاغل یا استفاده می شوند، اعمال شود.

۹. به منظور رعایت اصول قانون اتحادیه، مطلوب است که رانندگان وسایل نقلیه ای که برای حمل و نقل استفاده می شوند، در مواردی که تلقی می شود این امر تأثیر کمتری بر ایمنی جاده دارد یا در مواردی که الزامات این دستورالعمل بار اقتصادی یا اجتماعی نامتناسبی را تحمیل می کند، از اجرای این دستورالعمل مستثنی شوند.

۱۰. معافیت‌های خاصی باید در رابطه با موقعیت‌هایی که رانندگی فعالیت اصلی راننده نیست و در مواردی که الزام رانندگان به رعایت الزامات این دستورالعمل، بار نامتناسبی را بر دوش رانندگان تحمیل می کند، وضع شود. به طور کلی، رانندگی به عنوان فعالیت اصلی راننده در نظر گرفته نمی شود که رانندگی کمتر از ۳۰٪ از زمان کار ماهیانه فرد را اشغال کند.

۱۱. در مواردی که رانندگی به ندرت اتفاق می افتد، در مناطق روستایی انجام می شود و توسط رانندگانی انجام می شود که تجارت خود را تامین می کنند، باید معافیت‌ها اعمال شود، مشروط بر اینکه ایمنی جاده همچنان تضمین شود. با توجه به شرایط متفاوت در مناطق روستایی در اتحادیه اروپا از نظر جغرافیا، آب و هوا و تراکم جمعیت، کشورهای عضو باید در تعیین اینکه آیا چنین رانندگی می تواند گاه به گاه در نظر گرفته شود و آیا چنین معافیتی بر ایمنی جاده‌ها تأثیر می گذارد، مثلاً بر اساس نوع جاده، حجم ترافیک یا حضور کاربران آسیب‌پذیر جاده، اختیار داشته باشند.

۱۲. از آنجایی که افراد شاغل در کشاورزی، باغبانی، جنگل‌داری، کشاورزی و شیلات که از این دستورالعمل مستثنی شده‌اند، باید در طول زمان کار خود سرتاسر اتحادیه اروپا را طی کنند، تعیین حداکثر مسافت‌های مجاز وفق قوانین ملی خود باید به عهده کشورهای عضو گذاشته شود که بر اساس تعهد و مسئولیت محاسبه شده است.

۱۳. به منظور تأیید اینکه راننده به تعهدات خود عمل می کند، کشورهای عضو باید گواهینامه صلاحیت حرفه ای (CPC) را برای راننده صادر کنند که صلاحیت اولیه یا آموزش دوره ای وی را تأیید می کند.

۱۴. کشورهای عضو باید بتوانند بین چندین گزینه مختلف انتخاب کنند تا اجرای مقررات مربوط به صلاحیت اولیه را تسهیل کنند.

۱۵. برای حفظ صلاحیت خود در رانندگی، رانندگان موجود باید ملزم به آموزش دوره ای در مهارت‌های ضروری برای حرفه خود شوند.

۱۶. آن دسته از رانندگانی که از شرایط اولیه صلاحیت معاف شده‌اند، باید ضمن بهره‌مندی از این معافیت، ملزم به گذراندن دوره‌های آموزش دوره‌ای باشند تا اطمینان حاصل شود که دانش آنها در مورد مسائل و موضوعاتی که برای کارشان ضروری است روزآمد باقی می ماند.

۱۷. حداقل الزاماتی که برای صلاحیت اولیه و آموزش دوره ای باید رعایت شود، مربوط به قوانین ایمنی است که باید هنگام رانندگی و در هنگام توقف وسیله نقلیه رعایت شود. توسعه رانندگی تدافعی (پیش‌بینی خطر، در نظر گرفتن و درک سایر کاربران جاده‌ای)، که با مصرف منطقی سوخت همراه است، باید تأثیر مثبتی هم بر جامعه و هم بر خود بخش حمل‌ونقل جاده‌ای داشته باشد.

۱۸. این دستورالعمل نباید بر حقوق مکتسبه توسط راننده ای که گواهینامه رانندگی لازم برای انجام فعالیت رانندگی از قبل از تاریخ تعیین شده جهت دریافت گواهینامه CPC که گواهینامه صلاحیت اولیه مربوطه یا آموزش دوره ای مربوطه را دارد، تأثیر بگذارد.

۱۹. فقط مراکز آموزشی که توسط مقامات ذیصلاح کشورهای عضو تأیید شده اند باید بتوانند دوره های آموزشی تعیین شده برای صلاحیت اولیه و دوره های آموزشی دوره ای را سازماندهی کنند. برای اطمینان از کیفیت چنین مراکز تأیید شده، مقامات ذی صلاح باید معیارهای هماهنگی و یکسانی را برای تأیید آنها تعیین کنند، از جمله سابقه و اعتبار در داشتن سطح بالایی از حرفه ای بودن.

۲۰. نه تنها مقامات صلاحیتدار کشورهای عضو، بلکه هر نهادی که توسط آنها تعیین می شود نیز باید مسئول سازماندهی آزمون های ارائه شده در ارتباط با صلاحیت اولیه و آموزش دوره ای باشد. با توجه به اهمیت این دستورالعمل برای ایمنی جاده ها و همچنین برابری شرایط رقابت، مقامات ذیصلاح کشورهای عضو باید بر این آزمایشات نظارت کنند.

۲۱. کشورهای عضو مقرر کنند که اولین دوره آموزش دوره ای باید تکمیل شود و باید CPC مربوطه (دوره ای) را ظرف مدت پنج سال پس از تاریخ صدور CPC تأیید کننده صلاحیت اولیه یا تاریخ انقضای مهلت تعیین شده برای رانندگان خاص برای مطالبه حقوق اکتسابی خود صادر کنند. همچنین باید این امکان وجود داشته باشد که این محدودیت های زمانی کوتاه یا تمدید شوند. پس از اولین دوره آموزش دوره ای، راننده باید هر پنج سال یک بار تحت آموزش دوره ای قرار گیرد.

۲۲. برای تأیید اینکه راننده ای که شهروند یک کشور عضو است و دارنده یکی از CPC های مقرر در این دستورالعمل است، و برای تسهیل شناخت متقابل CPC های مختلف، کشورهای عضو باید کد همسان متحد تعیین شده برای این منظور را همراه با تاریخ انقضا کد، یا به گواهینامه رانندگی یا به کارت صلاحیت رانندگان الصاق کنند تا توسط کشورهای عضو به رسمیت شناخته شود که مدل استاندارد آن در پیوست II این دستورالعمل نشان داده شده است. با توجه به اهمیت حقوقی که برای ایمنی جاده ها و برابری شرایط رقابت اعطا می کند، این کارت باید همان الزامات امنیتی گواهینامه رانندگی را داشته باشد.

۲۳. کشورهای عضو، با همکاری کمیسیون، باید به صورت الکترونیکی اطلاعات مربوط به CPC ها را مبادله کنند. آنها باید پلتفرم الکترونیکی لازم را با در نظر گرفتن تجزیه و تحلیل هزینه-فایده توسط کمیسیون، از جمله گزینه گسترش شبکه گواهینامه رانندگی اتحادیه اروپا که بر اساس دستورالعمل EC/۱۲۶/۲۰۰۶ پارلمان اروپا و شورا ایجاد شده است، توسعه دهند. در کنار سایر مزایا، این امکان را به کشورهای عضو می دهد که به راحتی به اطلاعات مربوط به آموزشهای تکمیل شده دسترسی داشته باشند که در گواهینامه رانندگی راننده مستند نیست. مهم است که کشورهای عضو و کمیسیون برای توسعه بیشتر این عملکرد، با هدف دسترسی برخط و لحظه ای در طول بازرسی های کنار جاده ای، تلاش کنند.

۲۴. با در نظر گرفتن تحولات در آموزش و تربیت رانندگان، و به منظور افزایش سهم این دستورالعمل در ایمنی راه و ارتباط آموزش برای رانندگان، موضوعات مرتبط با ایمنی جاده باید در دوره های آموزشی مورد بررسی قرار گیرد، مانند درک خطر، حفاظت از کاربران آسیب پذیر جاده، به ویژه عابران پیاده، دوچرخه سواران و افراد با ناتوانی حرکتی، رانندگی مبتنی بر بهره وری سوخت، رانندگی در شرایط بد آب و هوایی و حمل بارهای غیر طبیعی. در این زمینه،



دوره ها باید به سیستم های حمل و نقل هوشمند نیز مرتبط باشند و باید به منظور همگام شدن با پیشرفت های تکنولوژیک تکامل یابند.

۲۵. به کشورهای عضو باید گزینه روشن و شفافی برای بهبود و نوسازی شیوه های آموزشی با استفاده از ابزارهای فناوری اطلاعات و ارتباطات (ICT) مانند آموزش الکترونیکی و یادگیری ترکیبی برای بخشی از آموزش و در عین حال تضمین کیفیت آموزش ارائه شود. هنگام بهبود و نوسازی شیوه های آموزشی با استفاده از ابزارهای ICT، مهم است که این واقعیت را در نظر بگیریم که برخی از موضوعات خاص نیاز به آموزش عملی دارند و نمی توان با چنین ابزارهای یادگیری به درستی به آنها پرداخت: به عنوان مثال، نصب زنجیر چرخ در برف یا ایمن کردن بار، یا سایر عناصر آموزشی که جنبه عملی آن مهم است. آموزش عملی می تواند، اما لازم نیست، شامل رانندگی باشد. مقدار قابل توجهی از آموزش های مورد نیاز طبق این دستورالعمل باید در یک مرکز آموزشی تایید شده انجام شود.

۲۶. برای اطمینان از سازگاری بین اشکال مختلف آموزش مورد نیاز طبق قوانین اتحادیه، کشورهای عضو باید امکان ترکیب انواع مختلف آموزش های مرتبط را داشته باشند: برای مثال، باید برای آنها امکان ترکیب آموزش در مورد حمل کالاهای خطرناک، آگاهی از معلولیت یا حمل و نقل حیوانات با آموزش مقرر در این دستورالعمل وجود داشته باشد.

۲۷. برای جلوگیری از تفاوت در رویه های بین کشورهای عضو که مانع شناخت متقابل و محدود کردن حق رانندگان برای گذراندن دوره های آموزش دوره ای در کشور متعاقد محل کارشان می شود، مقامات کشورهای عضو باید ملزم شوند، در صورتی که آموزش تکمیل شده در گواهینامه رانندگی علامت گذاری نشود، کارت صلاحیت راننده را به شکلی که در مدل استاندارد نشان داده شده در ضمیمه II این دستورالعمل تعیین شده است، صادر کنند، که شناسایی متقابل را برای هر راننده ای که الزامات این دستورالعمل را برآورده می کند تضمین می کند.

۲۸. استفاده از گواهینامه راننده توسط رانندگان کشورهای ثالث به عنوان مدرکی دال بر انطباق با الزامات آموزشی ممکن است مانعی برای رانندگان در زمانی که شرکت حمل و نقل گواهینامه را به از مقامات صادرکننده استعلام می کند، به ویژه زمانی که آن رانندگان می خواهند در یک کشور عضو دیگر استخدام شوند، ایجاد می کند. برای جلوگیری از وضعیتی که در چنین شرایطی، رانندگان مجبور به تکرار آموزش خود در هنگام استخدام جدید شوند، کشورهای عضو باید به همکاری و تبادل اطلاعات در مورد صلاحیت های راننده تشویق شوند.

۲۹. برای رانندگان تحت پوشش این دستورالعمل که شهروند کشورهای ثالث هستند، مقررات صدور گواهینامه ویژه باید وضع شود.

۳۰. به منظور انطباق این دستورالعمل با پیشرفت علمی و فنی، قدرت اتخاذ اقدامات مطابق با ماده ۲۹۰ معاهده عملکرد اتحادیه اروپا باید در خصوص اصلاح ضمایم I و II این دستورالعمل به کمیسیون تفویض شود. از اهمیت ویژه ای برخوردار است که کمیسیون در طول کار مقدماتی خود، از جمله در سطح کارشناسی، مشاوره های مناسبی را انجام دهد و این مشاوره ها مطابق با اصول مندرج در موافقتنامه بین نهادی ۱۳ آوریل ۲۰۱۶ در مورد قانون گذاری بهتر انجام شود. به ویژه، برای اطمینان از مشارکت برابر در تهیه اقدامات تفویض شده، پارلمان اروپا و شورا همه اسناد را همزمان با کارشناسان کشورهای عضو دریافت می کنند و کارشناسان آنها به طور سیستماتیک به جلسات گروه های کارشناسی کمیسیون که با تهیه اقدامات تفویض شده سروکار دارند دسترسی دارند.

۳۱. از آنجا که هدف این دستورالعمل، یعنی تعیین استاندارد سراسری اتحادیه برای صلاحیت اولیه و آموزش دوره ای برای رانندگان وسایل نقلیه جاده ای خاص برای حمل کالا یا مسافر، نمی تواند به اندازه کافی توسط کشورهای عضو محقق شود، بلکه به دلیل ماهیت فرامرزی حمل و نقل جاده ای و مسائلی که این دستورالعمل در نظر گرفته شده

است، بهتر است در سطح اتحادیه دست یابد. اتحادیه می تواند اقداماتی را مطابق با اصل فرعی که در ماده ۵ معاهده اتحادیه اروپا تعیین شده است اتخاذ کند. مطابق با اصل تناسب مندرج در آن ماده، این دستورالعمل از آنچه برای دستیابی به آن هدف ضروری است فراتر نمی رود.

۳۲. این دستورالعمل نباید به تعهدات کشورهای عضو در رابطه با محدودیت‌های زمانی انتقال به قوانین ملی و تاریخ‌های اعمال دستورالعمل‌های مندرج در قسمت B پیوست IV لطمه‌ای وارد کند.

## مواد مندرج در دستورالعمل

- ماده ۱: دامنه
- ماده ۲: معافیت‌ها
- ماده ۳: صلاحیت و آموزش
- ماده ۴: حقوق مکتسبه
- ماده ۵: صلاحیت اولیه
- ماده ۶: گواهی صلاحیت اولیه CPC
- ماده ۷: آموزش دوره ای
- ماده ۸: گواهی آموزش دوره ای CPC
- ماده ۹: محل آموزش
- ماده ۱۰: کد متحد
- ماده ۱۱: شبکه اجرایی
- ماده ۱۲: انطباق با پیشرفت علمی و فنی
- ماده ۱۳: تفویض اختیار
- ماده ۱۴: لغو
- ماده ۱۵: لازم الاجرا شدن
- ماده ۱۶: مخاطبین

### ضمیمه I

#### حداقل صلاحیت و الزامات آموزشی

##### بخش ۱

##### فهرست موضوعات

دانشی که باید توسط کشورهای عضو در هنگام ایجاد صلاحیت اولیه راننده و آموزش دوره ای در نظر گرفته شود، باید حداقل شامل موضوعات این فهرست باشد. رانندگان کارآموز باید به سطح دانش و صلاحیت عملی لازم برای رانندگی ایمن در کلیه وسایل نقلیه در دسته گواهینامه رانندگی مربوطه برسند.

حداقل سطح صلاحیت باید حداقل با سطح ۲ چارچوب صلاحیت‌های اروپایی که در ضمیمه II توصیه نامه پارلمان اروپا و شورای ۲۳ آوریل ۲۰۰۸ ارائه شده است، قابل مقایسه باشد.

## ۱. آموزش پیشرفته رانندگی منطقی بر اساس مقررات ایمنی

### کلیه گواهینامه های رانندگی

۱,۱ هدف: شناخت ویژگی های سیستم انتقال به منظور استفاده بهینه از آن:

منحنی های مربوط به گشتاور، قدرت و مصرف ویژه موتور، ناحیه استفاده بهینه از دور موتور، نمودارهای پوششی نسبت تبدیل گیربکس.

۱,۲ هدف: شناخت مشخصات فنی و عملکرد کنترل های ایمنی به منظور کنترل وسیله نقلیه، به حداقل رساندن استهلاک خودرو و جلوگیری از اختلال عملکرد:

محدودیت استفاده از ترمز و کندکننده ( ریتاردر) ، استفاده ترکیبی از ترمز و کندکننده (ریتاردر) ، استفاده بهتر از سرعت و نسبت دنده، استفاده از اینرسی خودرو، استفاده از روش های کاهش سرعت و ترمز در مسیرهای سراسیمه، اقدام در صورت خرابی، استفاده از وسایل الکترونیکی و مکانیکی مانند برنامه پایداری الکترونیکی (ESP) ، سیستم های ترمز اضطراری پیشرفته (AEBS) ، سیستم ترمز ضد قفل (ABS) ، سیستم های کنترل کشش (TCS) و سیستم های نظارت درون خودرو (IVMS) و دیگر موارد تایید برای استفاده، کمک راننده یا دستگاه های اتوماسیون.

۱,۳ هدف: توانایی بهینه سازی مصرف سوخت :

بهینه سازی مصرف سوخت با به کارگیری دانش فنی در مورد نکات ۱,۱ و ۱,۲، اهمیت پیش بینی جریان ترافیک، فاصله مناسب با سایر وسایل نقلیه و استفاده از حرکت خودرو، سرعت ثابت، سبک رانندگی نرم و فشار باد مناسب لاستیک و آشنایی با سیستم های حمل و نقل هوشمند که باعث بهبود رانندمان رانندگی و کمک به برنامه ریزی مسیر می شود.

۱,۴ هدف: توانایی پیش بینی، ارزیابی و سازگاری با خطرات در ترافیک :

آگاهی و سازگاری با جاده ها، ترافیک و شرایط آب و هوایی مختلف و پیش بینی رویدادهای آتی؛ برای درک چگونگی آماده سازی و برنامه ریزی یک سفر در شرایط آب و هوایی غیرعادی؛ آشنایی با استفاده از تجهیزات ایمنی مرتبط و درک زمانی که یک سفر به دلیل شرایط آب و هوایی شدید باید به تعویق بیفتد یا لغو شود. سازگاری با خطرات ترافیک، از جمله رفتار خطرناک در ترافیک یا رانندگی با حواس پرت (از طریق استفاده از وسایل الکترونیکی، خوردن، نوشیدن و غیره)؛ شناسایی و انطباق با موقعیت های خطرناک و توانایی مقابله با استرس ناشی از آن، به ویژه مرتبط با اندازه و وزن وسایل نقلیه و کاربران آسیب پذیر جاده، مانند عابران پیاده، دوچرخه سواران و موتورهای دو چرخ . شناسایی موقعیت های خطرناک احتمالی و تفسیر مناسب چگونگی تبدیل آن ها به موقعیت هایی که دیگر نمی توان از تصادفات جلوگیری کرد، و انتخاب و اجرای اقداماتی که حاشیه های ایمنی را تا حدی افزایش می دهد که در صورت بروز موقعیت های خطرناک احتمالی، باز هم بتوان از تصادف جلوگیری کرد.

### گواهینامه های رانندگی C1 + E ، C1 ، C + E ، C

۱,۵ هدف: توانایی بارگیری وسیله نقلیه با رعایت قوانین ایمنی و استفاده صحیح از وسیله نقلیه :

نیروهای مؤثر بر وسایل نقلیه در حال حرکت، استفاده از نسبت های گیربکس بر اساس بار خودرو و مشخصات جاده، استفاده از سیستم های انتقال خودکار (گیربکس اتوماتیک)، محاسبه بار (محموله) وسیله نقلیه یا مجموعه، محاسبه

حجم کل، توزیع بار، پیامدهای بارگذاری بیش از حد محور مجاز، پایداری خودرو و مرکز ثقل، انواع بسته بندی و پالت ها؛ دسته های اصلی کالاهایی که نیاز به روش های ایمن سازی، بستن و ایمن سازی، استفاده از تسمه های ایمن، بررسی دستگاه های ایمن، استفاده از تجهیزات جابجایی، قرار دادن و برداشتن چادرهای برزنتی دارند.

#### گواهینامه های رانندگی **D1 + E , D1 , D + E , D**

1.6 هدف: توانایی تضمین راحتی و ایمنی مسافر:

تنظیم حرکات طولی و جانبی خودرو، اشتراک جاده با سایر کاربران، موقعیت در جاده، ترمز آرام، اداره و کنترل بیرون زدگی طول اتوبوس از محور جلو و عقب، استفاده از زیرساخت های خاص (مناطق عمومی، خطوط اختصاصی)، مدیریت تضاد بین رانندگی ایمن و سایر نقش ها بعنوان یک راننده، تعامل با مسافران، ویژگی های گروه های خاصی از مسافران (افراد دارای معلولیت، کودکان).

1.7 هدف: توانایی بارگیری وسیله نقلیه با رعایت قوانین ایمنی و استفاده صحیح از وسیله نقلیه:

نیروهای مؤثر بر وسایل نقلیه در حال حرکت، استفاده از نسبت های گیربکس با توجه به بار خودرو و مشخصات جاده، استفاده از سیستم های انتقال نیروی خودکار (گیربکس اتوماتیک)، محاسبه بار محموله وسیله نقلیه یا مجموعه، توزیع بار، پیامدهای بارگذاری بیش از حد محور، پایداری خودرو و مرکز ثقل.

## ۲- اعمال مقررات

### کلیه گواهینامه های رانندگی

۲.۱ هدف: شناخت محیط اجتماعی حمل و نقل جاده ای و قوانین حاکم بر آن:

حداکثر ساعات کاری ویژه صنعت حمل و نقل؛ اصول، کاربرد و پیامدهای مقررات (EC) شماره ۲۰۰۶/۵۶۱ و (EU) شماره ۲۰۱۴/۱۶۵ پارلمان اروپا و شورا؛ مجازات عدم استفاده، استفاده نادرست و دستکاری تاخوگراف؛ دانش فضای اجتماعی حمل و نقل جاده ای؛ حقوق و وظایف رانندگان در مورد صلاحیت اولیه و آموزش دوره ای.

### گواهینامه های رانندگی **C1 + E , C1 , C + E , C**

۲.۲ هدف: آگاهی از مقررات حاکم بر حمل و نقل کالا:

مجوزهای عملیات حمل و نقل، اسنادی که باید در وسیله نقلیه حمل شوند، ممنوعیت استفاده از جاده های خاص، هزینه های استفاده از جاده، تعهدات بر اساس قراردادهای استاندارد برای حمل کالا، تهیه پیش نویس اسنادی که قرارداد حمل و نقل را تشکیل می دهند، مجوزهای حمل و نقل بین المللی، تعهدات مندرج در کنوانسیون قرارداد حمل بین المللی کالا از طریق جاده، تهیه پیش نویس بارنامه حمل بین المللی، عبور از مرزها، بارفراوران کالا، اسناد ویژه همراه کالا.

### گواهینامه های رانندگی **D1 + E , D1 , D + E , D**

۲.۳ هدف: آگاهی از مقررات حاکم بر حمل و نقل مسافر:

حمل گروه های خاصی از مسافران، تجهیزات ایمنی داخل اتوبوس، کمربند ایمنی، بار وسیله نقلیه.

### ۳- بهداشت، ایمنی جاده و محیط زیست، خدمات، تدارکات

#### کلیه گواهینامه های رانندگی

۳,۱ هدف: آگاه ساختن رانندگان از خطرات جاده و حوادث ناشی از کار:

انواع حوادث در حین کار در بخش حمل و نقل، آمار تصادفات جاده ای، درگیری کامیون ها / اتوبوس ها در تصادفات، پیامدهای انسانی، مادی و مالی.

۳,۲ هدف: توانایی پیشگیری از جرم و جنایت و قاچاق مهاجران غیرقانونی:

اطلاعات عمومی، پیامدها برای رانندگان، اقدامات پیشگیرانه، چک لیست، قانون مسئولیت متصدی حمل و نقل.

۳,۳ هدف: توانایی پیشگیری از خطرات فیزیکی:

اصول ارگونومیک، حرکات و وضعیت هایی که خطرناک هستند، آمادگی جسمانی، تمرینات کنترلی، حفاظت شخصی.

۳,۴ هدف: آگاهی از اهمیت توانایی جسمی و ذهنی:

اصول تغذیه سالم و متعادل، اثرات الکل، مواد مخدر یا هر ماده دیگری که ممکن است بر رفتار، علائم، علل، اثرات خستگی و استرس، نقش اساسی چرخه اصلی زمان کار/استراحت تأثیر بگذارد.

۳,۵ هدف: توانایی ارزیابی شرایط اضطراری:

رفتار در شرایط اضطراری: ارزیابی وضعیت، اجتناب از عوارض تصادف، درخواست کمک، کمک به مصدومان و ارائه کمک های اولیه، واکنش در صورت آتش سوزی، تخلیه سرنشینان کامیون / اتوبوس، اطمینان از ایمنی همه مسافران، واکنش در صورتیکه مورد تهاجم قرار گرفتید. اصول اولیه برای تهیه گزارش تصادف.

۳,۶ هدف: توانایی اتخاذ رفتار برای کمک به ارتقای تصویر شرکت:

رفتار راننده و تصویر شرکت: اهمیت استاندارد خدمات ارائه شده توسط راننده برای شرکت، نقش راننده، افرادی که راننده با آنها معامله خواهد کرد، تعمیر و نگهداری خودرو، سازماندهی کار، اثرات تجاری و مالی اختلاف.

#### گواهینامه های رانندگی C, C + E, C1, C1 + E

۳,۷ هدف: شناخت محیط اقتصادی حمل و نقل جاده ای و سازماندهی بازار:

حمل و نقل جاده ای در ارتباط با سایر روش های حمل و نقل (رقبا، فرستنده)، فعالیت های مختلف حمل و نقل جاده ای (حمل و نقل برای اجاره یا پاداش، به حساب شخصی، فعالیت های حمل و نقل کمکی)، سازماندهی انواع اصلی شرکت های حمل و نقل و فعالیت های حمل و نقل کمکی، تخصص های مختلف حمل و نقل (تانکر جاده ای، محفظه های کنترل دمای، کالاهای خطرناک، حمل و نقل حیوانات و غیره)، تغییرات در صنعت (تنوع خدمات ارائه شده، راه آهن-جاده، پیمانکاری فرعی و غیره).

#### گواهینامه های رانندگی D, D + E, D1, D1 + E

۳,۸ هدف: شناخت محیط اقتصادی حمل و نقل مسافر از طریق جاده و سازماندهی بازار:

حمل و نقل مسافر از طریق جاده در ارتباط با سایر روش های حمل و نقل مسافر (راه آهن، اتومبیل شخصی)، فعالیت های مختلف شامل حمل و نقل مسافر از طریق جاده، آگاهی از معلولیت، عبور از مرزها (حمل و نقل بین المللی)، سازماندهی انواع اصلی شرکت ها برای حمل و نقل مسافر از طریق جاده.