



EUROPSKA UNIJA

EUROPSKI PARLAMENT

VIJEĆE

Bruxelles, 21. ožujka 2018.
(OR. en)

2017/0015 (COD)

PE-CONS 71/17

TRANS 569
MI 976
EDUC 459
CODEC 2108

ZAKONODAVNI AKTI I DRUGI INSTRUMENTI

Predmet: DIREKTIVA EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Direktive 2003/59/EZ o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika i Direktive 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama

DIREKTIVA (EU) 2018/...
EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od ...

**o izmjeni Direktive 2003/59/EZ
o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju
vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika
i Direktive 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama**

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

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

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,
uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,
nakon savjetovanja s Odborom regija,
u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom²,

¹ SL C 288, 31.8.2017., str. 115.

² Stajalište Europskog parlamenta od 13. ožujka 2018. (još nije objavljeno u Službenom listu) i Odluka Vijeća od ...

budući da:

- (1) U Bijeloj knjizi od 28. ožujka 2011., naslovljenoj „Plan za jedinstveni europski prometni prostor – Ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima“, Komisija utvrđuje cilj „nulta vizija“ prema kojem bi se Unija do 2050. trebala približiti nultoj stopi smrtno stradalih u cestovnom prometu.
- (2) Komisija je u svojoj komunikaciji o smjeru politike u području sigurnosti prometa na cestama za razdoblje 2011.–2020., naslovljenoj „Ususret sigurnom europskom cestovnom prostoru: smjer politike u području sigurnosti prometa na cestama za razdoblje 2011.–2020.“, predložila cilj daljnjeg smanjenja za polovicu ukupnog broja smrtno stradalih na cestama u Uniji do 2020., počevši od 2010. Kako bi postigla taj cilj Komisija je utvrdila sedam strateških ciljeva, uključujući poboljšanje edukacije i osposobljavanja sudionika u cestovnom prometu i zaštitu ranjivih sudionika u cestovnom prometu.
- (3) Na sastanku održanom 23. i 24. listopada 2014. Europsko vijeće podržalo je obvezujući cilj smanjenja domaćih emisija stakleničkih plinova u cjelokupnom gospodarstvu od najmanje 40 % do 2030. u odnosu na 1990. Taj će cilj smanjenja emisija pomoći u postizanju dugoročnih ciljeva Pariškog sporazuma te bi svi gospodarski sektori trebali pridonijeti njegovu ostvarivanju. Prometni sektor iziskuje sveobuhvatan pristup promicanju smanjenja emisija i energetske učinkovitosti. Trebalo bi postići napredak prema mobilnosti s niskim razinama emisija, između ostalog i s pomoću istraživanja te primjene tehnoloških dostignuća koja su već raspoloživa. Potrebno je odgovarajuće osposobljavanje vozača kako bi vozili na što učinkovitiji način.

- (4) Pri procjeni provedbe Direktive 2003/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹ Komisija je uočila niz nedostataka. Glavni uočeni nedostaci bili su poteškoće povezane s tumačenjem izuzeća i pravna nesigurnost pri tumačenju izuzeća; sadržaj osposobljavanja za koji je utvrđeno da je tek djelomično relevantan za potrebe vozača poteškoće za vozače pri ishodu uzajamnog priznavanja osposobljavanja koje je u potpunosti ili djelomično završeno u drugoj državi članici te nedosljednosti u pogledu zahtjeva u vezi s najnižom starosnom dobi između direktiva 2003/59/EZ i 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća².
- (5) Kako bi se poboljšala pravna jasnoća u Direktivi 2003/59/EZ, trebalo bi ukloniti ili izmijeniti sva upućivanja na akte Unije stavljene izvan snage ili akte Unije koji su zamijenjeni.

¹ Direktiva 2003/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2003. o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika, o izmjeni Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i Direktive Vijeća 91/439/EEZ te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 76/914/EEZ (SL L 226, 10.9.2003., str 4.).

² Direktiva 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama (SL L 403, 30.12.2006., str. 18.).

- (6) Kako bi se osigurala sigurnost i dosljednost s drugim aktima Unije, trebalo bi provesti niz promjena u odnosu na izuzeća iz Direktive 2003/59/EZ, uzimajući u obzir slična izuzeća na temelju Uredbe (EZ) 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća¹. Neka od tih izuzeća odnose se na situacije kada upravljanje vozilom nije vozačeva glavna djelatnost i kada bi zahtijevanje usklađivanja sa zahtjevima Direktive 2003/59/EZ predstavljalo nerazmjerno opterećenje za vozače. U načelu, upravljanje vozilom ne smatra se vozačevom glavnom djelatnošću kada ono čini manje od 30 % radnog vremena unutar mjesec dana.
- (7) Ako se upravljanje vozilom odvija rijetko, u ruralnim područjima i ako vozilom upravljaju vozači koji obavljaju prijevoz za vlastite potrebe poduzeća, trebalo bi primjenjivati izuzeća pod uvjetom da je sigurnost prometa na cestama i dalje osigurana. Zbog različitih uvjeta u ruralnim područjima Unije u geografskom i klimatskom pogledu te u pogledu gustoće naseljenosti, države članice trebale bi imati diskrecijsko pravo pri određivanju može li se takvo upravljanje vozilom smatrati povremenim i utječe li takvo izuzeće na sigurnost prometa na cestama: primjerice s obzirom na vrstu ceste, opseg prometa ili prisutnost ranjivih sudionika u cestovnom prometu.

¹ Uredba (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 (SL L 102, 11.4.2006., str. 1.).

- (8) S obzirom na to da se udaljenosti koje osobe zaposlene u poljoprivredi, hortikulturi, šumarstvu, ratarstvu i ribarstvu, koje su izuzete od ove Direktive, moraju prijeći u sklopu svojeg posla razlikuju diljem Unije, trebalo bi prepustiti državama članicama da u svojem nacionalnom pravu utvrde najveće dopuštene udaljenosti na koje se primjenjuju izuzeća, izračunane od mjesta na kojem se nalazi poduzeće.
- (9) Od onih vozača koji su izuzeti od obveze stjecanja početne kvalifikacije trebalo bi ipak zahtijevati da, neovisno o tome što se i dalje koriste tim izuzećem, obave periodično osposobljavanje kako bi osigurali ažurnost svojeg znanja o pitanjima koja su ključna za njihov rad.
- (10) Države članice trebale bi u suradnji s Komisijom elektroničkim putem razmjenjivati informacije o svjedodžbama o stručnoj osposobljenosti („SSO”). Trebale bi razviti potrebnu elektroničku platformu vodeći računa o analizi troškova i koristi koju je provela Komisija, uključujući mogućnost proširenja mreže EU za vozačke dozvole uspostavljene Direktivom 2006/126/EZ. Uz druge koristi, to će omogućiti državama članicama da lako pristupaju informacijama o završenom osposobljavanju koje nije dokumentirano u vozačkoj dozvoli vozača. Važno je da države članice i Komisija ulože napore u daljnji razvoj te funkcije s ciljem ostvarivanja pristupa u stvarnom vremenu tijekom provjera na cesti.

- (11) Uzimajući u obzir razvoj na području osposobljavanja i edukacije te s ciljem povećanja doprinosa Direktive 2003/59/EZ sigurnosti prometa na cestama i relevantnosti osposobljavanja za vozače, u tečajevima osposobljavanja trebalo bi pojačati predmete koji se odnose na sigurnost prometa na cestama, kao što su uočavanje opasnosti; zaštita ranjivih sudionika u cestovnom prometu, a posebno pješaka, biciklista i osoba s ograničenom pokretljivošću; učinkovita vožnja u smislu potrošnje goriva; vožnja u ekstremnim vremenskim uvjetima i izvanredni prijevozi. U tom kontekstu tečajevi bi također trebali obuhvaćati inteligentne prometne sustave te bi se trebali razvijati kako bi ostali ukorak s tehnološkim promjenama.
- (12) Državama članicama trebalo bi dati jasnu mogućnost da unaprijede i moderniziraju prakse osposobljavanja primjenom alata informacijske i komunikacijske tehnologije (ICT), kao što su e-učenje i kombinirano učenje, tijekom dijela osposobljavanja, pri čemu istodobno osiguravaju kvalitetu osposobljavanja. Pri unaprjeđivanju i modernizaciji prakse osposobljavanja s pomoću alata ICT-a važno je voditi računa o činjenici da pojedine specifične teme, na primjer postavljanje lanaca za snijeg ili osiguravanje tereta ili pak drugi elementi osposobljavanja za koje je važan praktični aspekt, zahtijevaju praktično osposobljavanje te ih se ne može na odgovarajući način obuhvatiti tim alatima za učenje. Praktično osposobljavanje moglo bi se sastojati od upravljanja vozilom, ali ne nužno. Znatian dio osposobljavanja koje se zahtijeva u skladu s ovom Direktivom trebao bi se provoditi u odobrenom centru za osposobljavanje.

- (13) Kako bi se osigurala dosljednost između različitih oblika osposobljavanja koji se zahtijevaju na temelju prava Unije, države članice trebale bi imati mogućnost kombiniranja različitih vrsta relevantnog osposobljavanja: primjerice, trebale bi moći kombinirati osposobljavanje o prijevozu opasnih tvari, o podizanju svijesti o invaliditetu ili o prijevozu životinja, s osposobljavanjem predviđenim u Direktivi 2003/59/EZ.
- (14) Kako bi se spriječilo da se različitim praksama koje države članice primjenjuju ometa uzajamno priznavanje i ograničava pravo vozača na obavljanje periodičnog osposobljavanja u državi članici u kojoj rade, tijela države članice trebala bi, u slučaju da se završeno osposobljavanje ne može unijeti u vozačku dozvolu, biti dužna izdati vozačku karticu o kvalifikacijama, u obliku koji je propisan standardnim obrascima, kojom će se osigurati uzajamno priznavanje za svakog vozača koji ispunjava zahtjeve Direktive 2003/59/EZ.
- (15) Upotreba potvrda za vozače kao dokaza o usklađenosti vozača iz trećih zemalja sa zahtjevima u pogledu osposobljavanja mogla bi predstavljati prepreku za vozače kada prijevoznik vrati potvrdu tijelima koja su je izdala, posebno kada se ti vozači žele zaposliti u drugoj državi članici. Kako bi se izbjegle situacije u kojima vozači u takvim okolnostima moraju ponoviti osposobljavanje pri novom zapošljavanju, države članice trebale bi poticati suradnju i razmjenu informacija o kvalifikacijama vozača.

- (16) Kako bi se omogućio nesmetan prijelaz, valjane potvrde za vozače i valjane vozačke kartice o kvalifikacijama izdane u skladu s pravilima koja su se primjenjivala prije početka primjene odredbi izmijenjenih ovom Direktivom trebale bi se priznavati tijekom razdoblja do datuma njihova isteka. Navedenim izmjenama ne proglašava se nevažećim osposobljavanje koje je obavljeno prije početka primjene tih izmjena, kao ni vozačke dozvole koje su radi potvrđivanja takvog osposobljavanja izdane prije početka primjene tih izmjena.
- (17) Kako bi se pružila pravna jasnoća i osigurali usklađeni zahtjevi u pogledu najniže starosne dobi za potrebe utvrđene u Direktivi 2003/59/EZ, trebalo bi u Direktivi 2006/126/EZ predvidjeti jasno odstupanje kojim se propisuje da se vozačke dozvole mogu izdati kada se dosegne najniža starosna dob predviđena u Direktivi 2003/59/EZ. Ovo pojašnjenje odnosi se na opću najnižu starosnu dob za vozače određenih kategorija vozila koji posjeduju SSO i ne utječe na postojeće mogućnosti za smanjenje takvih zahtjeva u pogledu najniže starosne dobi ili za osiguravanje izuzeća od takvih zahtjeva.
- (18) Izmjene Direktive 2006/126/EZ trebalo bi ograničiti na one koje su u izravnoj vezi s revizijom Direktive 2003/59/EZ i olakšavanjem upotrebe vozila s pogonom na alternativna goriva. Temeljitija analiza provedbe i primjene Direktive 2006/126/EZ, uključujući razgraničenje između određenih kategorija vozila, čini se poželjnom te bi je trebalo uključiti u eventualnu buduću reviziju Direktive 2006/126/EZ.

- (19) Kako bi se doprinijelo smanjenju emisija stakleničkih plinova i poboljšanju kvalitete zraka olakšavanjem upotrebe vozila s pogonom na alternativna goriva, države članice trebale bi dobiti mogućnost na svojem državnom području dopustiti osobama koje posjeduju vozačku dozvolu B kategorije upravljanje određenim vrstama vozila s pogonom na alternativna goriva čija je najveća dopuštena masa veća od 3 500 kg, ali nije veća od 4 250 kg. Ta mogućnost da se premaši masa od 3 500 kg trebala bi biti uvjetovana time da dopuštena dodatna masa proizlazi isključivo iz prekoračenja mase uvjetovanog alternativnim pogonskim sustavom te bi trebala biti podložna ograničenjima i uvjetima čija je svrha izbjegavanje štetnih posljedica na sigurnost prometa na cestama.
- (20) S obzirom na to da cilj ove Direktive, odnosno unaprjeđenje standarda koji se primjenjuje diljem Europske unije za početnu kvalifikaciju i periodično osposobljavanje vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog prekogranične prirode cestovnog prometa i pitanja koja se trebaju riješiti ovom Direktivom on na bolji način može ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.
- (21) Direktive 2003/59/EZ i 2006/126/EZ trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Direktiva 2003/59/EZ mijenja se kako slijedi:

1. Članak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 1.

Područje primjene

Ova se Direktiva primjenjuje na vožnju koju obavljaju:

- (a) državljani države članice i
- (b) državljani trećih zemalja koji su zaposleni u poduzeću sa sjedištem u državi članici ili koji za njega rade,

dalje u tekstu „vozači”, koji obavljaju cestovni prijevoz na javnim cestama unutar Unije i pritom upravljaju:

- vozilima za koja je potrebna vozačka dozvola kategorije C1, C1+E, C ili C+E, kako su definirane u Direktivi 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća*, ili vozačka dozvola koja se priznaje kao istovjetna,

- vozilima za koja je potrebna vozačka dozvola kategorije D1, D1+E, D ili D+E, kako su definirane u Direktivi 2006/126/EZ, ili vozačka dozvola koja se priznaje kao istovjetna.

Za potrebe ove Direktive upućivanja na kategorije vozačkih dozvola koje sadržavaju znak plus („+”) čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom iz Priloga III.

* Direktiva 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama (SL L 403, 30.12.2006., str. 18.).”;

2. Članak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 2.

Izuzeca

1. Ova se Direktiva ne primjenjuje na vozače vozila:

- (a) čija najveća dopuštena brzina ne prelazi 45 km/h;
- (b) kojima se koriste ili ih nadziru oružane snage, civilna zaštita, vatrogasne službe, snage odgovorne za održavanje javnog reda i mira te službe hitne pomoći, kada se prijevoz obavlja za potrebe zadaća povjerenih navedenim službama;

- (c) na kojima se obavljaju ispitivanja na cesti u svrhu tehničkog razvoja, popravka ili održavanja, ili vozače novih ili prerađenih vozila koja još nisu stavljena u promet;
- (d) za koja je potrebna vozačka dozvola kategorije D ili D1 i kojima upravlja osoblje koje se bavi održavanjem, bez putnika, prema centru za održavanje smještenom u blizini najbliže baze za održavanje kojom se koristi prijevoznik ili iz njega, pod uvjetom da upravljanje tim vozilom nije vozačeva glavna djelatnost;
- (e) koja se upotrebljavaju u hitnim intervencijama ili u spasilačkim misijama, uključujući vozila koja se upotrebljavaju pri nekomercijalnom prijevozu humanitarne pomoći;
- (f) koja se upotrebljavaju za obuku vozača i vozački ispit svake osobe koja želi ishoditi vozačku dozvolu ili svjedodžbu o stručnoj osposobljenosti („SSO”) u skladu s člankom 6. i člankom 8. stavkom 1., pod uvjetom da se ta vozila ne upotrebljavaju za komercijalni prijevoz robe i putnika;
- (g) koja se upotrebljavaju za nekomercijalni prijevoz putnika ili robe;

- (h) kojima se prevozi materijal, oprema ili strojevi koje vozači upotrebljavaju tijekom rada, pod uvjetom da upravljanje tim vozilom nije vozačeva glavna djelatnost.

U pogledu točke (f) ovog stavka, ova Direktiva ne primjenjuje se na osobe koje žele ishoditi vozačku dozvolu ili SSO u skladu s člankom 6. i člankom 8. stavkom 1. kada te osobe tijekom učenja kroz rad obavljaju dodatno vozačko osposobljavanje, pod uvjetom da su te osobe u pratnji druge osobe koja posjeduje SSO ili instruktora vožnje, za kategoriju vozila koje se upotrebljava u svrhu utvrđenu u toj točki.

2. Ova Direktiva ne primjenjuje se ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

- (a) vozači vozilima prometuju u ruralnim područjima radi obavljanja prijevoza za vlastite potrebe vozačeva poduzeća;
- (b) vozači ne nude usluge prijevoza te
- (c) države članice smatraju da se dotični prijevoz obavlja povremeno i nema utjecaja na sigurnost prometa na cestama.

3. Ova Direktiva ne primjenjuje se na vozače vozila koja upotrebljavaju ili bez vozača unajmljuju poljoprivredna, hortikultura, šumarska, ratarska ili ribarska poduzeća za prijevoz robe, kao dio vlastite poduzetničke djelatnosti, osim ako je upravljanje tim vozilom dio vozačeve glavne djelatnosti ili ako se tijekom vožnje premaši u nacionalnom pravu utvrđena udaljenost od mjesta na kojem se nalazi poduzeće koje vozilo ima u vlasništvu, najmu ili zakupu.”;

3. Članak 7. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 7.

Periodično osposobljavanje

Periodično osposobljavanje sastoji se od osposobljavanja koje imateljima SSO-a omogućuje ažuriranje znanja ključnih za njihov rad, s posebnim naglaskom na sigurnost prometa na cestama, zdravlje i sigurnost na radu te smanjenje utjecaja vožnje na okoliš.

Navedeno osposobljavanje organiziraju odobreni centri za osposobljavanje u skladu s odjeljkom 5. Priloga I. Osposobljavanje se sastoji od nastave u učionici, praktičnog osposobljavanja i, po mogućnosti, osposobljavanja s pomoću alata informacijske i komunikacijske tehnologije (ICT) ili visokokvalitetnih simulatora. Ako se vozač zaposli u drugom poduzeću, već obavljeno periodično osposobljavanje mora se uzeti u obzir.

Periodično osposobljavanje osmišljeno je na način da se njime produbljuju i revidiraju neki od predmeta navedenih u odjeljku 1. Priloga I. Ono mora obuhvaćati niz predmeta te uvijek mora uključivati najmanje jedan predmet koji se odnosi na sigurnost prometa na cestama. Predmetima osposobljavanja moraju se uzimati u obzir promjene u relevantnom zakonodavstvu i tehnologiji te, u najvećoj mogućoj mjeri, posebne potrebe vozača u pogledu osposobljavanja.”;

4. U članku 9. prvi stavak zamjenjuje se sljedećim:

„Vozači iz članka 1. točke (a) ove Direktive stječu početnu kvalifikaciju iz članka 5. ove Direktive u državi članici u kojoj imaju uobičajeno boravište, kako je definirano u članku 12. Direktive 2006/126/EZ.”;

5. Članak 10. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 10.

Oznaka Unije

1. Na temelju SSO-a kojim se potvrđuje početna kvalifikacija i SSO-a kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje, nadležna tijela država članica, uzimajući u obzir odredbe članka 5. stavaka 2. i 3. ove Direktive i članka 8. ove Direktive, navode usklađenu oznaku „95“ Unije, predviđenu u Prilogu I. Direktivi 2006/126/EZ, pored odgovarajućih kategorija dozvola:

– na vozačkoj dozvoli ili

- na vozačkoj kartici o kvalifikacijama izrađenoj u skladu s obrascem navedenim u Prilogu II. ovoj Direktivi.

Ako nadležna tijela države članice u kojoj je ishođen SSO ne mogu u vozačkoj dozvoli navesti oznaku Unije, ona vozaču izdaju vozačku karticu o kvalifikacijama.

Vozačke kartice o kvalifikacijama koje su izdale države članice uzajamno se priznaju. Prilikom izdavanja kartice nadležna tijela provjeravaju valjanost vozačke dozvole s obzirom na kategoriju dotičnog vozila.

2. Vozaču iz članka 1. točke (b) koji upravlja vozilom namijenjenim za cestovni prijevoz robe također se dopušta da kvalifikaciju i osposobljavanje predviđene u ovoj Direktivi dokaže putem potvrde za vozače predviđene u Uredbi (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća* pod uvjetom da se na njoj nalazi oznaka „95“ Unije. Za potrebe ove Direktive država članica izdavateljica navodi oznaku „95“ Unije u odjeljku za napomene u potvrdi ako je dotični vozač ispunio zahtjeve u vezi s kvalifikacijom i osposobljavanjem predviđene u ovoj Direktivi.

3. Potvrde za vozače koje ne nose oznaku „95“ Unije i koje su izdane prije [24 mjeseca nakon stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] u skladu s člankom 5. Uredbe (EZ) br. 1072/2009, a posebno njegovim stavkom 7., s ciljem potvrđivanja usklađenosti sa zahtjevima u pogledu osposobljavanja na temelju ove Direktive, prihvaćaju se kao dokaz o kvalifikacijama do datuma njihova isteka.

* Uredba (EZ) br 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (SL L 300, 14.11.2009., str. 72.).”;

6. Umeće se sljedeći članak:

„Članak 10.a

Mreža za izvršavanje

1. Za potrebe izvršavanja države članice razmjenjuju informacije o izdanim ili povučanim SSO-ima. U tu svrhu, države članice u suradnji s Komisijom razvijaju elektroničku mrežu ili rade na proširenju postojeće mreže, vodeći računa o Komisijinoj ocjeni najisplativije opcije.
2. Mreža može sadržavati informacije zabilježene u SSO-ima kao i informacije o administrativnim postupcima povezanima s SSO-ima.

3. Države članice osiguravaju da se obrada podataka provodi isključivo za potrebe provjere usklađenosti s ovom Direktivom, a posebno sa zahtjevima u pogledu osposobljavanja utvrđenima u ovoj Direktivi, u skladu s Uredbom (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća*.
4. Pristup mreži mora biti zaštićen. Države članice mogu odobriti pristup samo nadležnim tijelima koja su odgovorna za provedbu ove Direktive i nadzor nad usklađenosti s njome.

* Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka) (SL L 119, 4.5.2016., str. 1.).";

7. Prilozi I. i II. mijenjaju se u skladu s Prilogom ovoj Direktivi.

Članak 2.

Direktiva 2006/126/EZ mijenja se kako slijedi:

1. Članak 4. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 4. mijenja se kako slijedi:

i. u točki (e) treća alineja zamjenjuje se sljedećim:

– „najniža starosna dob za kategorije C1 i C1E je 18 godina;”;

ii. u točki (g) druga alineja zamjenjuje se sljedećim:

– „najniža starosna dob za kategorije C i CE je 21 godina;”;

iii. u točki (i) druga alineja zamjenjuje se sljedećim:

– „najniža starosna dob za kategorije D1 i D1E je 21 godina;”;

iv. u točki (k) druga alineja zamjenjuje se sljedećim:

– „najniža starosna dob za kategorije D i DE je 24 godine;”;

(b) dodaje se sljedeći stavak:

„7. Odstupanjem od najniže starosne dobi utvrđene u stavku 4. točkama (g), (i) i (k) ovog članka, najniža starosna dob za izdavanje vozačke dozvole za kategorije C i CE; D1 i D1E; odnosno D i DE najniža je starosna dob propisana za upravljanje takvim vozilima za imatelje SSO-a utvrđena u članku 5. stavku 2., članku 5. stavku 3. točki (a) podtočki i. prvom stavku, članku 5. stavku 3. točki (a) podtočki ii. prvom stavku te članku 5. stavku 3. točki (b) Direktive 2003/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća^{*}, ovisno o slučaju.

Ako u skladu s člankom 5. stavkom 3. točkom (a) podtočkom i. drugim stavkom ili člankom 5. stavkom 3. točkom (a) podtočkom ii. drugim stavkom Direktive 2003/59/EZ država članica odobri upravljanje vozilom na svojem državnom području za nižu starosnu dob, valjanost vozačke dozvole ograničena je na državno područje države članice koja izdaje vozačku dozvolu, sve dok imatelj dozvole ne dosegne relevantnu najnižu starosnu dob iz prvog podstavka ovog stavka i dobije SSO.

* Direktiva 2003/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2003. o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika, o izmjeni Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i Direktive Vijeća 91/439/EEZ te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 76/914/EEZ (SL L 226, 10.9.2003., str. 4.).”;

2. U članku 6. stavku 4. dodaje se sljedeća točka:

„(c) upravljanje vozilima s pogonom na alternativna goriva iz članka 2. Direktive Vijeća 96/53/EZ* najveće dopuštene mase veće od 3 500 kg, ali ne veće od 4 250 kg, za prijevoz robe, bez prikolice, kojima upravljaju osobe koje su imatelji vozačke dozvole kategorije B najmanje dvije godine, pod uvjetom da masa koja premašuje 3 500 kg proizlazi isključivo iz prekoračenja mase pogonskog sustava u odnosu na pogonski sustav vozila istih dimenzija koje je opremljeno konvencionalnim motorom s unutarnjim izgaranjem s vanjskim izvorom paljenja ili s kompresijskim paljenjem, i pod uvjetom da kapacitet nosivosti vozila nije povećan u odnosu na isto vozilo.

* Direktiva Vijeća 96/53/EZ od 25. srpnja 1996. o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice (SL L 235, 17.9.1996., str. 59.).”;

3. Članak 15. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 15.

Uzajamna pomoć

1. Države članice pomažu jedna drugoj u provedbi ove Direktive i razmjenjuju podatke o dozvolama koje su izdale, zamijenile, nadomjestile, obnovile ili povukle. One se koriste mrežom EU-a za vozačke dozvole, osnovanom za te svrhe, jednom kada ta mreža bude u upotrebi.
2. Ta mreža može se upotrebljavati i za razmjenu informacija o vozačkim dozvolama za potrebe kontrole predviđene u zakonodavstvu Unije.
3. Države članice osiguravaju da se obrada osobnih podataka iz ove Direktive provodi isključivo za potrebe provedbe ove Direktive i direktiva 2003/59/EZ i (EU) 2015/413 Europskog parlamenta i Vijeća*. Svaka obrada osobnih podataka koja se provodi u okviru ove Direktive mora biti u skladu s uredbama (EU) 2016/679** i (EZ) br. 45/2001*** Europskog parlamenta i Vijeća.

4. Pristup mreži mora biti zaštićen. Države članice mogu odobriti pristup samo nadležnim tijelima koja su odgovorna za provedbu ove Direktive i direktiva 2003/59/EZ i (EU) 2015/413, te praćenje usklađenosti s njima.

* Direktiva (EU) 2015/413 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2015. o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama (SL L 68, 13.3.2015., str. 9.);

** Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka) (SL L 119, 4.5.2016., str. 1.);

*** Uredba (EZ) br. 45/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. prosinca 2000. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka u institucijama i tijelima Zajednice i o slobodnom kretanju takvih podataka (SL L 8, 12.1.2001., str. 1.)."

Članak 3.

1. Države članice stavljaju na snagu zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom do ... [24 mjeseca nakon stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni], osim zakona i drugih propisa koji su potrebni radi usklađivanja s člankom 1. točkom 6. ove Direktive, koje se stavljaju na snagu do ... [36 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni]. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

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

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

Članak 4.

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

Članak 5.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u ...

Za Europski parlament
Predsjednik

Za Vijeće
Predsjednik

PRILOG

Prilozi Direktivi 2003/59/EZ mijenjaju se kako slijedi:

1. Prilog I. mijenja se kako slijedi:

(a) odjeljak 1. mijenja se kako slijedi:

i. drugi stavak zamjenjuje se sljedećim:

„Minimalna razina kvalifikacije mora biti usporediva najmanje s razinom 2
Europskog kvalifikacijskog okvira, kako je predviđeno u Prilogu II. Preporuci
Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2008.*.

* Preporuka Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2008. o
uspostavi Europskog kvalifikacijskog okvira za cjeloživotno učenje
(2008/C111/01) (SL C 111, 6.5.2008., str. 1.).”;

ii. točka 1.2. zamjenjuje se sljedećim:

„1.2. Cilj: poznavanje tehničkih osobina i rada sigurnosnih mehanizama kako bi se kontroliralo vozilo, habanje svelo na najmanju moguću razinu i spriječile smetnje u radu:

ograničenja upotrebe kočnica i usporivača, kombinirana upotreba kočnica i usporivača, učinkovitije iskorištavanje omjera brzine i prijenosnika, upotreba inercije vozila, primjena metoda usporavanja i kočenja na nizbrdicama, postupak u slučaju kvara, primjena elektroničkih i mehaničkih uređaja kao što su elektronički program stabilnosti (ESP), napredni sustav za kočenje u nuždi (AEBS), protublokirajući kočioni sustav (ABS), sustav kontrole proklizavanja (TCS) i nadzorni sustavi u vozilu (IVMS) te drugi uređaji za pomoć u vožnji ili automatizaciju vožnje čija je primjena odobrena.”;

iii. točka 1.3. zamjenjuje se sljedećim:

„1.3. Cilj: sposobnost optimizacije potrošnje goriva:

optimizacija potrošnje goriva primjenom znanja i iskustva iz točaka 1.1. i 1.2., važnost predviđanja protoka prometa, odgovarajući razmak u odnosu na druga vozila i korištenje momenta vozila, stalna brzina, miran način vožnje (smooth driving style) i odgovarajući tlak u gumama, kao i poznavanje inteligentnih prometnih sustava kojima se unaprjeđuje učinkovitost vožnje i pomaže pri planiranju ruta.”;

iv. sljedeća točka umeće se ispred naslova ‘Dozvole C, C+E, C1, C1+E’:

„1.3.a Cilj: sposobnost predviđanja i procjene rizika u prometu te prilagodba na rizike:

svijest o različitim uvjetima na cesti, u prometu i vremenskim uvjetima te prilagođavanje njima, predviđanje predstojećih događaja; znanje o tome kako pripremiti i planirati putovanje tijekom neuobičajenih vremenskih uvjeta; poznavanje upotrebe povezane sigurnosne opreme i znanje o tome kada se mora odgoditi ili otkazati putovanje zbog ekstremnih vremenskih prilika; prilagođavanje rizicima u prometu, uključujući opasno ponašanje u prometu ili rastresenu vožnju (zbog korištenja elektroničkih uređaja, konzumiranja hrane ili pića itd.); prepoznavanje opasnih situacija i prilagodba njima te sposobnost nošenja sa stresom koji one izazivaju, posebice s obzirom na dimenzije i masu vozilâ i ranjive sudionike u cestovnom prometu, kao što su pješaci, biciklisti i motorna vozila na dva kotača;

utvrđivanje mogućih opasnih situacija i pravilno tumačenje načina na koje se te potencijalno opasne situacije mogu pretvoriti u situacije u kojima više nije moguće izbjeći sudare te odabir i provedba radnji kojima se povećavaju sigurnosni razmaci u tolikoj mjeri da je još uvijek moguće izbjeći sudar u slučaju nastanka potencijalnih opasnosti.”;

v. točka 1.4. zamjenjuje se sljedećim:

„1.4. Cilj: sposobnost utovara vozila uzimajući u obzir sigurnosne propise i ispravnu upotrebu vozila:

sile koje utječu na vozilo tijekom vožnje, upotreba prijenosnih odnosa mjenjača u skladu s opterećenjem vozila i karakteristikama ceste, upotreba automatskih sustava prijenosa, izračun nosivosti vozila ili skupine vozila, izračun ukupnog volumena, raspodjela opterećenja, posljedice preopterećenja osovine, stabilnost vozila i težište, vrste pakiranja i paleta;

glavne kategorije robe koje je potrebno zaštititi, tehnike učvršćivanja i privezivanja, upotreba zaštitnih remena, provjera sredstava osiguranja, korištenje opreme za rukovanje teretom, postavljanje i uklanjanje cerade.”;

vi. točka 1.5. zamjenjuje se sljedećim:

„1.5. Cilj: sposobnost osiguranja udobnosti i sigurnosti putnika:

prilagođavanje uzdužnog i postranoga gibanja, poštovanje drugih sudionika u prometu, položaj na cesti, lagano kočenje, dinamika trzaja, korištenje posebnih infrastruktura (javne površine, namjenski trakovi), rješavanje sukoba između sigurne vožnje i drugih uloga vozača, interakcija s putnicima, posebnosti određenih skupina putnika (osobe s invaliditetom, djeca).”;

vii. točka 1.6. zamjenjuje se sljedećim:

„1.6. Cilj: sposobnost utovara vozila uzimajući u obzir sigurnosne propise i ispravnu upotrebu vozila:

sile koje utječu na vozilo tijekom vožnje, upotreba prijenosnih odnosa mjenjača u skladu s opterećenjem vozila i karakteristikama ceste, upotreba automatskih sustava prijenosa, izračun nosivosti vozila ili skupine vozila, raspodjela opterećenja, posljedice preopterećenja osovine, stabilnost vozila i težište.”;

viii. točka 2.1. zamjenjuje se sljedećim:

„2.1. Cilj: poznavanje socijalnog okoliša cestovnog prometa i propisa koji ga uređuju:

najdulja neprekinuta vožnja specifična za prijevoznu djelatnost; načela, primjena i posljedice uredbi (EZ) br. 561/2006* i (EU) br. 165/2014** Europskog Parlamenta i Vijeća; kazne za neupotrebu, nepravilnu upotrebu tahografa ili neovlašteno rukovanje tahografom; poznavanje socijalnog okoliša cestovnog prometa: prava i obveze vozača u pogledu početne kvalifikacije i periodičnog osposobljavanja.

* Uredba (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 (SL L 102, 11.4.2006., str. 1.).

** Uredba (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 60, 28.2.2014., str. 1.).”;

ix. točka 2.2. zamjenjuje se sljedećim:

„2.2. Cilj: poznavanje propisa o prijevozu robe:

operativne licencije; dokumenti koji se moraju nalaziti u vozilu; zabrana korištenja određenih cesta; naknade za korištenje cesta; obveze na temelju tipskih ugovora o prijevozu robe; sastavljanje dokumenata od kojih se ugovor o prijevozu sastoji; dozvole za međunarodni prijevoz; obveze na temelju Konvencije o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom; sastavljanje međunarodnog teretnog lista; prelazak granica; otpremnici; posebni popratni dokumenti pri prijevozu robe.”;

x. točka 3.7. zamjenjuje se sljedećim:

„3.7. Cilj: poznavanje gospodarskih uvjeta cestovnog prijevoza roba i organizacije tržišta:

cestovni prijevoz u usporedbi s drugim načinima prijevoza (konkurencija, otpremnici), različite aktivnosti u cestovnom prometu (prijevoz za tuđi račun, prijevoz za vlastite potrebe, pomoćne prijevozne aktivnosti), organizacija glavnih vrsta prijevozničkih poduzeća i pomoćnih prijevoznih aktivnosti, različite prijevozne specijalizacije (cisterne, prijevoz pri određenoj temperaturi, opasne tvari, prijevoz životinja, itd.), promjene u sektoru (diversifikacija usluga koje se pružaju, željeznice i ceste, podugovaranje itd.)”;

xi. točka 3.8. zamjenjuje se sljedećim:

„3.8. Cilj: poznavanje gospodarskih uvjeta cestovnog prijevoza putnika i organizacije tržišta:

cestovni prijevoz putnika u usporedbi s drugim načinima prijevoza putnika (željeznica, osobni automobili), različite aktivnosti povezane s cestovnim prijevozom putnika, podizanje svijesti o invaliditetu, prelazak granica (međunarodni prijevoz), organizacija glavnih vrsta trgovačkih društava za cestovni prijevoz putnika.”;

(b) odjeljak 2. mijenja se kako slijedi:

i. točka 2.1. zamjenjuje se sljedećim:

„2.1. Opcija koja obuhvaća i pohađanje tečaja i provjeru znanja

Početna kvalifikacija mora uključivati poduku iz svih predmeta navedenih na popisu iz odjeljka 1. Trajanje poduke za stjecanje početne kvalifikacije mora iznositi 280 sati.

Svaki kandidat za vozača mora odraditi najmanje 20 sati individualne vožnje u vozilu odgovarajuće kategorije koje ispunjava barem zahtjeve za testna vozila utvrđene u Direktivi 2006/126/EZ.

Tijekom individualne vožnje uz kandidata za vozača mora biti instruktor zaposlen u odobrenom centru za osposobljavanje. Svaki kandidat za vozača smije voziti najviše osam sati od 20 sati individualne vožnje na posebnom terenu ili visokokvalitetnom simulatoru kako bi se ocijenila njegova osposobljenost za racionalnu vožnju na temelju sigurnosnih propisa, posebno s obzirom na upravljanje vozilom u različitim uvjetima na cesti i promjenama tih uvjeta ovisno o vremenskim prilikama, dobu dana ili noći te sposobnost optimizacije potrošnje goriva.

Države članice mogu dopustiti da se dio osposobljavanja provodi u odobrenom centru za osposobljavanje s pomoću alata ICT-a, poput e-učenja, istodobno osiguravajući održavanje visoke kvalitete i djelotvornosti osposobljavanja te odabirući predmete u kojima se alati ICT-a mogu upotrijebiti na najdjelotvorniji način. Države članice posebno zahtijevaju pouzdanu identifikaciju korisnika i odgovarajuća sredstva kontrole. Specifično osposobljavanje koje se zahtijeva na temelju drugog zakonodavstva Unije države članice mogu uračunati kao dio osposobljavanja. To uključuje, ali nije ograničeno na, osposobljavanje o prijevozu opasnih tvari, koje se zahtijeva na temelju Direktive 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća^{*}, osposobljavanje o podizanju svijesti o invaliditetu na temelju Uredbe (EU) 181/2011 Europskog parlamenta i Vijeća^{**} i osposobljavanje o prijevozu životinja na temelju Uredbe Vijeća (EZ) br. 1/2005^{***}.

Za vozače iz članka 5. stavka 5. obuka za stjecanje početne kvalifikacije mora trajati 70 sati, uključujući pet sati individualne vožnje.

Na kraju tog osposobljavanja nadležna tijela država članica ili subjekt koji ona odrede provode pisanu ili usmenu provjeru znanja vozača.

Provjera znanja mora sadržavati barem po jedno pitanje o svakom od ciljeva navedenih na popisu predmeta iz odjeljka 1.

* Direktiva 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o kopnenom prijevozu opasnih tvari (SL L 260, 30.9.2008., str. 13.).

** Uredba (EU) br. 181/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o pravima putnika u autobusnom prijevozu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 (SL L 55, 28.2.2011., str. 1.).

*** Uredba Vijeća (EZ) br. 1/2005 od 22. prosinca 2004. o zaštiti životinja tijekom prijevoza i s prijevozom povezanih postupaka i o izmjeni direktiva 64/432/EEZ i 93/119/EZ i Uredbe (EZ) br. 1255/97 (SL L 3, 5.1.2005., str. 1.).”;

- ii. u točki 2.2. podtočki (b) drugi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„Vozilo koje se koristi za provjeru vještina i ponašanja mora ispunjavati barem zahtjeve za testna vozila utvrđene u Direktivi 2006/126/EZ.”;

(c) odjeljci 3. i 4. zamjenjuju se sljedećim:

„Odjeljak 3.: Ubrzana početna kvalifikacija predviđena u članku 3. stavku 2.

Ubrzana početna kvalifikacija mora obuhvaćati poduku iz svih predmeta navedenih na popisu iz odjeljka 1. Trajanje poduke mora iznositi 140 sati.

Svaki kandidat za vozača mora odraditi najmanje 10 sati individualne vožnje u vozilu odgovarajuće kategorije koje ispunjava barem zahtjeve za testna vozila utvrđene u Direktivi 2006/126/EZ.

Tijekom individualne vožnje uz kandidata za vozača mora biti instruktor zaposlen u odobrenom centru za osposobljavanje. Svaki kandidat za vozača smije voziti najviše četiri sata od 10 sati individualne vožnje na posebnom terenu ili visokokvalitetnom simulatoru kako bi se ocijenila njegova osposobljenost za racionalnu vožnju na temelju sigurnosnih propisa, posebno s obzirom na upravljanje vozilom u različitim uvjetima na cesti i promjenama tih uvjeta ovisno o vremenskim prilikama, dobu dana ili noći te sposobnost optimizacije potrošnje goriva.

Odredbe četvrtog stavka točke 2.1. primjenjuju se i na ubrzanu početnu kvalifikaciju.

Za vozače iz članka 5. stavka 5. obuka za ubrzanu početnu kvalifikaciju mora trajati 35 sati, uključujući 2,5 sata individualne vožnje.

Na kraju tog osposobljavanja nadležna tijela država članica ili subjekt koji ona odrede provodi pisanu ili usmenu provjeru znanja vozača. Provjera znanja mora sadržavati barem po jedno pitanje o svakom od ciljeva navedenih na popisu predmeta iz odjeljka 1.

Odjeljak 4.: Obvezno periodično osposobljavanje predviđeno u članku 3. stavku 1. točki (b)

Tečajeve obveznog periodičnog osposobljavanja moraju organizirati odobreni centri za osposobljavanje. Navedeni tečajevi moraju trajati po 35 sati svakih pet godina u blokovima od po najmanje sedam sati, koji se mogu raspodijeliti na dva uzastopna dana. Pri primjeni e-učenja odobreni centar za osposobljavanje osigurava održavanje odgovarajuća kvaliteta osposobljavanja, između ostalog i odabirom predmeta u kojima se alati ICT-a mogu upotrijebiti na najdjelotvorniji način. Države članice posebno zahtijevaju pouzdanu identifikaciju korisnika i odgovarajuća sredstva kontrole. Najduže dopušteno trajanje e-učenja je 12 sati. Najmanje jedan blok u sklopu tečaja osposobljavanja mora obuhvatiti predmet povezan sa sigurnošću prometa na cestama. Sadržajem osposobljavanja moraju se uzeti u obzir potrebe za osposobljavanjem koje su specifične za operacije prijevoza koje izvršava vozač, kao i relevantne pravne i tehnološke promjene te bi se njime u najvećoj mogućoj mjeri trebale uzeti u obzir posebne potrebe vozača u pogledu osposobljavanja. Tijekom 35 sati trebalo bi obraditi niz različitih predmeta, uključujući ponavljanje osposobljavanja ako se pokaže da je vozaču potrebno posebno dopunsko osposobljavanje.

Države članice mogu razmotriti da završeno specifično osposobljavanje koje se zahtijeva na temelju drugog zakonodavstva Unije uračunaju kao najviše jedan od propisanih sedmosatnih blokova. To uključuje, ali nije ograničeno na, osposobljavanje o prijevozu opasnih tvari, koje se zahtijeva na temelju Direktive 2008/68/EZ, osposobljavanje o prijevozu životinja na temelju Uredbe (EZ) br. 1/2005 te osposobljavanje o podizanju svijesti o invaliditetu u okviru osposobljavanja za prijevoz putnika na temelju Uredbe (EU) br. 181/2011. Međutim, države članice mogu odlučiti da se završeno specifično osposobljavanje o prijevozu opasnih tvari, koje se zahtijeva na temelju Direktive 2008/68/EZ, uračunava kao dva sedmosatna bloka, pod uvjetom da je to jedino dodatno osposobljavanje koje se uzima u obzir u sklopu periodičnog osposobljavanja.”;

2. Prilog II. mijenja se kako slijedi:

(a) naslov se zamjenjuje sljedećim:

„ODREDBE O OBRASCU EUROPSKE UNIJE ZA VOZAČKU KARTICU O KVALIFIKACIJAMA”;

- (b) odjeljak 2. mijenja se kako slijedi:
- i. u odnosu na prvu stranu vozačke kartice o kvalifikacijama:
 - u točki (d) podtočka 9. zamjenjuje se sljedećim:

„9. kategorije vozila za koje vozač ispunjava zahtjeve u pogledu početne kvalifikacije i periodičnog osposobljavanja;”;
 - u točki (e) prva rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„naslov,obrazac Europske unije’ na jeziku ili jezicima države članice koja izdaje karticu, te naslov,vozačka kartica o kvalifikacijama’ na drugim službenim jezicima Unije, tiskan u plavoj boji tako da čini pozadinu kartice:”;
 - ii. u odnosu drugu stranu vozačke kartice o kvalifikacijama, u točki (a) podtočke 9. i 10. zamjenjuju se sljedećim:
 - „9. kategorije vozila za koje vozač ispunjava zahtjeve u pogledu početne kvalifikacije i periodičnog osposobljavanja;
 10. usklađenu oznaku „95“ Unije predviđenu u Prilogu I. Direktivi 2006/126/EZ;”;

- (c) Odjeljak 4. mijenja se kako slijedi:
- i. naslov se zamjenjuje sljedećim:

„OBRAZAC EUROPSKE UNIJE ZA VOZAČKU KARTICU O
KVALFIKACIJAMA”;
 - ii. Na drugoj strani obrasca, pod brojem 10., tekst „ Oznaka Zajednice”
zamjenjuje se tekstem „Oznaka Unije”;

- (d) Dodaje se sljedeći odjeljak:

„5. Prijelazne odredbe

Vozačke kartice o kvalifikacijama izdane prije ... [24 mjeseca nakon stupanja
na snagu ove Direktive o izmjeni] valjane su do njihova datuma isteka.”;

3. Dodaje se sljedeći Prilog:

„Prilog III. – Korelacijska tablica za upućivanja na određene kategorije vozačkih dozvola

Upućivanje u ovoj Direktivi	Upućivanje u Direktivi 2006/126/EZ
C+E	CE
C1+E	C1E
D+E	DE
D1+E	D1E

”