

Bruksela, 2 lutego 2021 r.
(OR. en)

5838/21

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0018 (COD)

CODIF 6
CODEC 124
TRANS 47
SOC 52

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	1 lutego 2021 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2021) 34 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób (tekst jednolity)

Delegacje otrzymują w załączeniu wnioski Komisji w sprawie ujednolicenia przedmiotowego dokumentu, o którym mowa w temacie (COM(2021) 34 final- 2021/0018 (COD) i załączniki 1 - 5).

Delegacje są proszone o przesłanie uwag dotyczących wniosku ujednolicającego do piątku 12 marca 2021 r. na oba adresy:

Codification@consilium.europa.eu ORAZ sj-codification@ec.europa.eu

Przypomina się delegacjom o praktycznym przewodniku dotyczącym ujednolicania (dok. 14722/14 + COR1).

Załącznik: COM(2021) 34 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 1.2.2021 r.
COM(2021) 34 final

2021/0018 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów
drogowych do przewozu rzeczy lub osób (tekst jednolity)**

(Tekst o znaczeniu dla EOG)

UZASADNIENIE

1. W kontekście społeczeństwa obywatelskiego w Europie Komisja przywiązuje wielką wagę do uproszczenia i uporządkowania prawa Unii, tak aby stało się ono bardziej przejrzyste i dostępne dla obywateli, otwierając im w ten sposób nowe możliwości korzystania z przysługujących im konkretnych uprawnień.

Ten cel nie może zostać osiągnięty tak długo, jak liczne przepisy, które były wielokrotnie zmieniane, często zasadniczo, pozostają rozproszone, tak iż trzeba ich szukać częściowo w oryginalnym akcie, a częściowo w późniejszych aktach zmieniających. Wymaga to pracochłonnego porównywania wielu różnych aktów w celu ustalenia obowiązujących norm prawnych.

Z tego powodu ujednolicenie przepisów często zmienianych jest potrzebne, aby prawo stało się jasne i zrozumiałe.

2. W dniu 1 kwietnia 1987 r. Komisja postanowiła¹ zalecić swoim pracownikom, aby wszystkie akty były ujednolicane nie później niż po 10 zmianach, podkreślając, że jest to wymaganie minimum i że odpowiednie jednostki powinny starać się nawet częściej ujednolicać teksty, za które są odpowiedzialne, tak aby przepisy tych aktów były jasne i łatwo zrozumiałe.

3. Konkluzje Prezydencji Rady Europejskiej w Edynburgu (grudzień 1992 r.) potwierdziły to stanowisko², podkreślając wagę ujednolicania, które daje pewność co do prawa stosowanego wobec danej materii w danym czasie.

Ujednolicanie musi być podejmowane w pełnej zgodności z normalną procedurą przyjmowania aktów Unii.

Zważywszy, że żadne zmiany co do treści nie mogą być wprowadzane do ujednolicanych aktów, Parlament Europejski, Rada i Komisja uzgodniły, w drodze porozumienia międzyinstytucjonalnego z dnia 20 grudnia 1994 r., możliwość stosowania przyspieszonej procedury dla szybkiego przyjmowania takich aktów.

4. Celem niniejszego wniosku jest ujednolicenie dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniającej rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylającą dyrektywę Rady 76/914/EWG³. Nowa dyrektywa zastąpi włączone do niej akty⁴; niniejszy wniosek całkowicie zachowuje treść ujednolicanych aktów, zbiera je więc jedynie razem, dokonując tylko takich formalnych zmian, jakie wynikają z samego zadania ujednolicenia.

5. Wniosek w sprawie ujednolicenia został sporządzony na podstawie wstępnej konsolidacji, w 24 językach urzędowych, dyrektywy 2003/59/WE i aktów je zmieniających, przygotowanej przez Urząd Publikacji Unii Europejskiej za pomocą systemu przetwarzania danych. Tam, gdzie artykułom nadano nowe numery, korelacja pomiędzy starą i nową numeracją została określona w tabeli zawartej w załączniku V do ujednoliconej dyrektywy.

¹ COM(87) 868 PV.

² Zob. załącznik 3 do części A konkluzji.

³ Włączone do programu legislacyjnego na 2020 r.

⁴ Zob. część A załącznika IV do niniejszego wniosku.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób (tekst jednolity)**

(Tekst o znaczeniu dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając  Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej , w szczególności jego art.  91 ,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁵,uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁶,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:



- (1) Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁷ została kilkakrotnie znacząco zmieniona⁸. W celu zapewnienia jasności i zrozumiałości należy tę dyrektywę ujednolicić.

↓ 2018/645 motyw 1

- (2) W białej księdze z dnia 28 marca 2011 r., zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”⁹, Komisja określa cel polegający na wyeliminowaniu ofiar śmiertelnych na drogach, zgodnie z którym do 2050 r. Unia powinna osiągnąć niemal zerową liczbę ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym.

⁵ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁶ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁷ Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniająca rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylająca dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4).

⁸ Zob. załącznik IV część A.

⁹ COM(2011) 144 wersja ostateczna.

↓ 2018/645 motyw 2

- (3) W komunikacie na temat kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020, zatytułowanym „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020”¹⁰, Komisja zaproponowała cel polegający na dalszym obniżeniu o połowę całkowitej liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w Unii do 2020 r., począwszy od 2010 r. Aby osiągnąć ten cel, Komisja określiła siedem celów strategicznych, w tym poprawę edukacji i szkolenia użytkowników dróg oraz ochronę użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki.
-

↓ 2018/645 motyw 3

- (4) W dniach 23–24 października 2014 r. Rada Europejska zatwierdziła wiążący cel zmniejszenia krajowej emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce do 2030 r. o co najmniej 40 % w porównaniu z rokiem 1990. Ten cel zmniejszenia emisji pomoże w osiągnięciu długoterminowych założeń porozumienia paryskiego, a do jego osiągnięcia powinny się przyczynić wszystkie sektory gospodarki. Sektor transportu wymaga kompleksowego podejścia na rzecz wspierania zmniejszania emisji oraz efektywności energetycznej. Należy poczynić postępy w kierunku mobilności niskoemisyjnej, między innymi dzięki badaniom naukowym oraz wdrażaniu dostępnych już rozwiązań technologicznych. Konieczne jest odpowiednie przeszkolenie kierowców, aby prowadzili pojazdy w sposób najbardziej efektywny.
-

↓ 2003/59/WE motyw 3
(dostosowany)

- (5) Aby umożliwić kierowcom spełnienie wymagań ☒ związanych ☒ z rynkiem transportu drogowego, reguły ☒ Unii w zakresie minimalnego poziomu wyszkolenia kierowców w transporcie drogowym ☒ powinny mieć zastosowanie w odniesieniu do wszystkich kierowców, bez względu na to, czy prowadzą działalność gospodarczą na własny rachunek, czy pracują za wynagrodzeniem, czy wykonują przewóz zarobkowy.
-

↓ 2003/59/WE motyw 4
(dostosowany)

- (6) Reguły ☒ Unii w zakresie minimalnego poziomu wyszkolenia kierowców w transporcie drogowym ☒ mają na celu zapewnienie, aby kierowca, dzięki swoim kwalifikacjom, mógł bez przeszkód wykonywać działalność związaną z prowadzeniem pojazdu.
-

↓ 2003/59/WE motyw 5

- (7) Bardziej szczegółowo, obowiązek kwalifikacji wstępnej oraz okresowego szkolenia ma na celu poprawę bezpieczeństwa drogowego i bezpieczeństwa kierowcy, także podczas czynności wykonywanych przez kierowcę w trakcie postoju pojazdu. Ponadto nowoczesny charakter zawodu kierowcy powinien wzbudzić większe zainteresowanie

¹⁰ COM(2010) 389 wersja ostateczna.

młodych ludzi tym zawodem, przyczyniając się do zatrudniania nowych kierowców w czasie niedoboru siły roboczej.

↓ 2003/59/WE motyw 6

- (8) Aby zapobiec nierównym warunkom konkurencji, niniejsza dyrektywa powinna mieć zastosowanie do kierowania pojazdami zarówno przez obywateli państwa członkowskiego, jak i obywateli państw trzecich, którzy są zatrudnieni w przedsiębiorstwie ustanowionym w państwie członkowskim lub wykonują pracę na rzecz takiego przedsiębiorstwa.
-

↓ 2003/59/WE motyw 22
(dostosowany)

- (9) W celu przestrzegania zasad prawa ☒ Unii ☒ wskazane jest, aby kierowcy pojazdów używanych do celów przewozu, w przypadku stwierdzenia mniejszego wpływu na bezpieczeństwo drogowe lub w sytuacji, w której wymogi niniejszej dyrektywy nakładałyby nieproporcjonalne obciążenia ekonomiczne lub społeczne, zostali wykluczeni ze stosowania przepisów niniejszej dyrektywy.
-

↓ 2018/645 motyw 6
(dostosowany)

- (10) ☒ Pewne wyłączenia powinny zostać określone w odniesieniu ☒ do sytuacji, w których prowadzenie pojazdu nie jest głównym zajęciem kierowcy, i w których nałożenie na kierowcę obowiązku spełniania wymogów ☒ niniejszej ☒ dyrektywy byłoby nieproporcjonalnym obciążeniem. Ogólnie uznaje się, że prowadzenie pojazdu nie jest głównym zajęciem kierowcy w przypadku, gdy zajmuje mniej niż 30 % miesięcznego czasu pracy kierowcy.
-

↓ 2018/645 motyw 7
(dostosowany)

- (11) W przypadku gdy kierowca prowadzi pojazd rzadko, na obszarach wiejskich ☒ lub ☒ w ramach własnej działalności gospodarczej, wyłączenia powinny mieć zastosowanie pod warunkiem zapewnienia ciągłości bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ze względu na różne warunki panujące na obszarach wiejskich w Unii pod względem geograficznym, klimatu i gęstości zaludnienia państwa członkowskie powinny mieć swobodę w określeniu, czy takie prowadzenie pojazdu można uznać za sporadyczne oraz czy takie wyłączenie ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, na przykład ze względu na rodzaj drogi, natężenie ruchu drogowego lub obecność użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki.
-

↓ 2018/645 motyw 8

- (12) Ponieważ odległości, jakie muszą pokonywać w czasie swojej pracy osoby pracujące w rolnictwie, ogrodnictwie, leśnictwie, hodowli i rybołówstwie, które są wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy, są różne w całej Unii, państwa członkowskie powinny mieć możliwość określenia, w prawie krajowym, maksymalnej

dopuszczalnej odległości, liczonej od bazy przedsiębiorstwa, do której mają zastosowanie wyłączenia.

↓ 2003/59/WE motyw 7
(dostosowany)

- (13) W celu ustalenia, czy kierowca wywiązuje się ze swoich zobowiązań, państwa członkowskie powinny wystawiać kierowcy świadectwo kompetencji zawodowych, ('ŚKZ'), stanowiące dowód wstępnej kwalifikacji kierowcy lub okresowego szkolenia.
-

↓ 2003/59/WE motyw 8
(dostosowany)

- (14) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość dokonania wyboru spośród kilku opcji, aby ułatwić wdrożenie przepisów odnoszących się do wstępnej kwalifikacji.
-

↓ 2003/59/WE motyw 9

- (15) W celu zachowania kwalifikacji kierowcy, obecni kierowcy powinni zostać zobowiązani do okresowego przeszkolenia w ramach umiejętności istotnych dla wykonywanego zawodu.
-

↓ 2018/645 motyw 9

- (16) Kierowcy wyłączeni z wymogu uzyskania wstępnej kwalifikacji powinni jednak - korzystając jednocześnie nadal z tego wyłączenia – podlegać obowiązkowi okresowego szkolenia w celu zapewnienia, aby ich wiedza w zakresie kwestii mających zasadnicze znaczenie dla ich pracy pozostawała aktualna.
-

↓ 2003/59/WE motyw 10
(dostosowany)

- (17) Minimalne wymagania, jakie muszą zostać spełnione w odniesieniu do wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia, dotyczą zasad bezpieczeństwa podczas kierowania pojazdem i w trakcie jego postoju. Rozwój defensywnej jazdy (przewidywanie zagrożenia, zważanie na innych uczestników ruchu drogowego), co idzie w parze z racjonalnym zużyciem paliwa, będzie miał pozytywny wpływ zarówno na społeczeństwo, jak i na sektor transportu drogowego.
-

↓ 2003/59/WE motyw 11

- (18) Niniejsza dyrektywa nie powinna naruszać praw kierowcy, który posiadał prawo jazdy niezbędne do wykonywania działalności związanej z prowadzeniem pojazdu, nabytych przez niego przed datą ustanowioną w odniesieniu do uzyskania ŚKZ, poświadczającego odpowiednią kwalifikację wstępną czy okresowe szkolenie.

↓ 2003/59/WE motyw 12

- (19) Kursy szkoleniowe ustanowione w odniesieniu do kwalifikacji wstępnej i okresowego szkolenia powinny być organizowane wyłącznie przez ośrodki szkoleniowe zatwierdzone przez właściwe władze państw członkowskich. W celu zapewnienia jakości tych zatwierdzonych ośrodków właściwe władze powinny ustanowić zharmonizowane kryteria ich zatwierdzania, łącznie z ustalonym kryterium w zakresie wysokiego poziomu profesjonalizmu.
-

↓ 2003/59/WE motyw 13

- (20) Za organizację testów przewidzianych w związku z kwalifikacją wstępną i szkoleniem okresowym powinny odpowiadać nie tylko właściwe władze państw członkowskich, lecz także wyznaczone przez nie jednostki. Uwzględniając znaczenie niniejszej dyrektywy dla bezpieczeństwa drogowego i dla równości warunków konkurencji, testy takie powinny być nadzorowane przez właściwe władze państw członkowskich.
-

↓ 2003/59/WE motyw 14

- (21) Państwa członkowskie powinny ustalić, że pierwsza sesja okresowego szkolenia ma zakończyć się, a odpowiednie ŚKZ mają zostać wydane w terminie pięciu lat od daty wystawienia ŚKZ poświadczającego wstępną kwalifikację lub od wygaśnięcia daty ważności w odniesieniu do terminu ustanowionego dla określonych kierowców dla dochodzenia roszczeń w zakresie nabytych przez nich praw. Powinna także istnieć możliwość skrócenia lub przedłużenia tych terminów. Po odbyciu pierwszego okresowego szkolenia, kierowca powinien odbywać takie szkolenie co pięć lat.
-

↓ 2003/59/WE motyw 15
(dostosowany)

- ~~(22)~~ — Do celów poświadczenia, że kierowca będący obywatelem państwa członkowskiego posiada jedno z ŚKZ przewidzianych w niniejszej dyrektywie i dla ułatwienia wzajemnego uznawania różnych ŚKZ, państwa członkowskie powinny umieszczać ustanowiony w tym celu zharmonizowany kod ☒ Unii ☒ wraz z jego datą ważności na prawie jazdy albo na karcie kwalifikacji kierowcy, jaka ma być wzajemnie uznawana przez państwa członkowskie, której zharmonizowany wzór ustanawia się w niniejszej dyrektywie. Uwzględniając znaczenie dla bezpieczeństwa drogowego i równości konkurencji praw nadawanych przez przedmiotową kartę, powinna ona spełniać te same wymogi, co prawo jazdy.
-

↓ 2018/645 motyw 10
(dostosowany)

- (23) Państwa członkowskie, we współpracy z Komisją, powinny wymieniać drogą elektroniczną informacje dotyczące ŚKZ. Powinny opracować niezbędną platformę elektroniczną, z uwzględnieniem analizy kosztów i korzyści przeprowadzonej przez Komisję, biorąc pod uwagę możliwość rozszerzenia Europejskiej Sieci Praw Jazdy

utworzonej na mocy dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹¹. Obok innych korzyści, umożliwi to państwom członkowskim łatwy dostęp do informacji dotyczących ukończonych szkoleń, które nie są udokumentowane w prawie jazdy kierowcy. Istotne jest, aby państwa członkowskie i Komisja podejmowały działania w celu dalszego rozwijania tego narzędzia tak, aby docelowo umożliwiała ono dostęp w czasie rzeczywistym podczas kontroli drogowych.

↓ 2018/645 motyw 11
(dostosowany)

- (24) Z uwagi na zmiany w zakresie kształcenia i szkolenia, a także w celu zwiększenia wkładu ☒ niniejszej ☒ dyrektywy w bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz znaczenia szkoleń dla kierowców, podczas kursów szkoleniowych powinny ☒ zostać poruszone ☒ tematy związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, takie jak: dostrzeganie zagrożeń; ochrona użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki, w szczególności pieszych, rowerzystów i osób o ograniczonej sprawności ruchowej; paliwooszczędny styl jazdy; prowadzenie pojazdu w ekstremalnych warunkach pogodowych oraz przewożenie nietypowych ładunków. W związku z tym kursy powinny również odnosić się do inteligentnych systemów transportowych oraz ulegać zmianie w celu odzwierciedlania postępu technologicznego.
-

↓ 2018/645 motyw 12
(dostosowany)

- (25) Państwa członkowskie powinny mieć wyraźną możliwość usprawniania i unowocześnienia praktyk szkoleniowych z wykorzystaniem narzędzi technologii informacyjno-komunikacyjnych ('ICT'), takich jak e-learning oraz nauczanie mieszane, w odniesieniu do części szkolenia, zapewniając jednocześnie jakość szkolenia. Przy usprawnianiu i unowocześnianiu praktyk szkoleniowych z użyciem narzędzi ICT istotne jest uwzględnienie faktu, że niektóre szczególne zagadnienia wymagają szkolenia praktycznego i nie można ich prawidłowo przeprowadzić z wykorzystaniem tych narzędzi edukacyjnych, na przykład zakładanie łańcuchów śniegowych lub zabezpieczanie ładunku, lub inne elementy szkolenia, w których wymiar praktyczny ma duże znaczenie. Szkolenie praktyczne mogłoby, ale nie musi, polegać na kierowaniu pojazdem. Znaczna część szkolenia wymaganego na mocy niniejszej dyrektywy powinna być przeprowadzona w zatwierdzonym ośrodku szkoleniowym.
-

↓ 2018/645 motyw 13
(dostosowany)

- (26) Aby zapewnić spójność między różnymi formami szkolenia wymaganego zgodnie z prawem Unii, państwa członkowskie powinny mieć możliwość łączenia różnych rodzajów odpowiednich szkoleń, na przykład powinny móc łączyć szkolenia w zakresie transportu towarów niebezpiecznych, uwrażliwiania na problemy niepełnosprawności lub transportu zwierząt ze szkoleniem określonym w ☒ niniejszej ☒ dyrektywie.

¹¹ Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (Dz.U. L 403 z 30.12.2006, s. 18).

↓ 2018/645 motyw 14
(dostosowany)

- (27) Aby zapobiec różnicom – przez rozbieżności praktyk między państwami członkowskimi – wzajemnego uznawania oraz ograniczaniu praw kierowców do odbywania szkolenia okresowego w państwie członkowskim, w którym pracują, organy państwa członkowskiego powinny być zobowiązane – jeżeli ukończonego szkolenia nie można oznaczyć w prawie jazdy – do wydawania karty kwalifikacji kierowcy, sporządzanej na standardowym formularzu, która zapewni wzajemne uznawanie praw każdego kierowcy spełniającego wymogi niniejszej dyrektywy.
-

↓ 2018/645 motyw 15

- (28) Stosowanie świadectw kierowcy przez kierowców z państw trzecich jako dowodu spełnienia wymogów szkoleniowych mogłyby stanowić przeszkodę dla kierowców w przypadku zwrotu świadectwa przez przewoźnika organom wydającym, w szczególności w sytuacji gdy kierowcy ci chcą podjąć pracę w innym państwie członkowskim. W celu uniknięcia sytuacji, w których kierowcy muszą w takich okolicznościach powtarzać szkolenie przy podejmowaniu nowego zatrudnienia, należy zachęcać państwa członkowskie do współpracy i wymiany informacji w zakresie kwalifikacji kierowców.
-

↓ 2018/645 motyw 19

- (29) Aby przyczynić się do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych oraz poprawy jakości powietrza, dzięki ułatwianiu korzystania z pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, państwa członkowskie powinny mieć możliwość zezwolenia, aby na ich terytorium posiadacze prawa jazdy kategorii B mogli prowadzić niektóre rodzaje pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, których maksymalna dopuszczalna masa jest większa niż 3 500 kg, ale nie przekracza 4 250 kg. Ta możliwość przekroczenia 3 500 kg powinna być dostępna pod warunkiem że dodatkowa dozwolona masa wynika wyłącznie z dodatkowej masy alternatywnych systemów napędu, oraz z zastrzeżeniem ograniczeń i warunków przewidzianych w celu uniknięcia negatywnego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego.
-

↓ 2003/59/WE motyw 17

- (30) Szczególne przepisy w zakresie certyfikacji powinny zostać ustanowione w odniesieniu do kierowców objętych zakresem niniejszej dyrektywy, będących obywatelami państw trzecich.
-

↓ 2019/1243 art. 1 i załącznik
pkt IX (dostosowany)

- (31) W celu dostosowania niniejszej dyrektywy do postępu naukowego i technicznego należy w odniesieniu do zmiany załączników I i II przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac

przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa¹². W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

↓ 2018/645 motyw 20
(dostosowany)

- (32) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie ☒ ustalenie ☒ unijnych standardów kwalifikacji wstępnej i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na transgraniczny charakter transportu drogowego oraz kwestii, których rozwiązaniu służy niniejsza dyrektywa, możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

↓

- (33) Niniejsza dyrektywa powinna pozostawać bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich odnoszących się do terminów transpozycji do prawa krajowego i dat rozpoczęcia stosowania dyrektyw określonych w załączniku IV, części B,

↓ 2003/59/WE

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

↓ 2018/645 art. 1 pkt 1

Artykuł 1

Zakres

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

- a) obywateli państwa członkowskiego, oraz
- b) obywateli państw trzecich, którzy są zatrudnieni w przedsiębiorstwie ustanowionym w państwie członkowskim lub wykonują pracę na rzecz takiego przedsiębiorstwa

¹² Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

(zwanych dalej „kierowcami”), zaangażowanych w transport drogowy na drogach publicznych w Unii, korzystających z:

- pojazdów, dla których wymagane jest prawo jazdy kategorii C1, C1 + E, C lub C + E, w rozumieniu dyrektywy 2006/126/WE, lub prawo jazdy uznane za równoważne,
- pojazdów, dla których wymagane jest prawo jazdy kategorii D1, D1 + E, D lub D + E, w rozumieniu dyrektywy 2006/126/WE, lub prawo jazdy uznane za równoważne.

Do celów niniejszej dyrektywy odniesienia do kategorii praw jazdy zawierających znak plus („+”) odczytuje się zgodnie z tabelą korelacji zawartą w załączniku III.

↓ 2018/645 art. 1 pkt 2 (dostosowany)
--

Artykuł 2

Wyłączenia

1. Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do kierowców pojazdów:

- a) pojazdów o maksymalnej dopuszczalnej prędkości nieprzekraczającej 45 km/h;
- b) wykorzystywanych lub kontrolowanych przez siły zbrojne, obronę cywilną, służby przeciwpożarowe, siły odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego oraz służby ratownictwa medycznego, gdy przewóz wykonywany jest w związku z zadaniami powierzonymi tym służbom;
- c) poddawanych testom drogowym do celów rozwoju technicznego, naprawy lub konserwacji, bądź kierowców pojazdów nowych lub odremontowanych, które nie zostały jeszcze wprowadzone do użytku;
- d) dla których wymagane jest prawo jazdy kategorii D lub D1 i które prowadzone są bez pasażerów przez personel obsługi technicznej do lub z centrum obsługi technicznej znajdującego się w pobliżu najbliższej bazy serwisowej, która użytkowana jest przez przewoźnika, pod warunkiem że prowadzenie pojazdu nie jest głównym zajęciem kierowcy;
- e) wykorzystywanych w sytuacjach zagrożenia lub przeznaczonych do akcji ratunkowych, w tym pojazdów wykorzystywanych do niehandlowego przewozu pomocy humanitarnej;
- f) wykorzystywanych do nauki jazdy oraz egzaminu z jazdy dla osób ubiegających się o prawo jazdy lub świadectwo kwalifikacji zawodowej (zwane dalej „SKZ”), zgodnie z art. 6 oraz art. 8 ust. 1, pod warunkiem że pojazdy te nie są wykorzystywane do handlowego przewozu rzeczy lub osób;
- g) wykorzystywanych do niehandlowego przewozu osób lub rzeczy;
- h) do przewozu materiałów, urządzeń lub sprzętu niezbędnych kierowcom do ich pracy, pod warunkiem że prowadzenie pojazdu nie jest głównym zajęciem kierowcy.

W odniesieniu do lit. f) niniejszego ustępu, niniejszej dyrektywy nie stosuje się do osób ubiegających się o prawo jazdy lub SKZ, zgodnie z art. 6 oraz art. 8 ust. 1, gdy osoby te odbywają dodatkowe praktyczne szkolenie nauki jazdy w miejscu pracy, w przypadku gdy

osobom tym towarzyszy inna osoba posiadająca ŚKZ lub instruktor nauki jazdy dla danej kategorii pojazdu wykorzystywanego do celu określonego w tej literze.

2. Niniejszej dyrektywy nie stosuje się, w przypadku gdy spełnione są wszystkie poniższe warunki:

- a) kierowcy użytkują pojazdy na obszarach wiejskich w ramach ich własnej działalności gospodarczej;
- b) kierowcy nie oferują usług przewozowych;
- c) państwa członkowskie uznają, że taki przewóz ma charakter sporadyczny i nie wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

3. Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do kierowców pojazdów wykorzystywanych lub wynajmowanych bez kierowcy przez przedsiębiorstwa rolnicze, ogrodnicze, leśne, gospodarstwa rolne lub rybackie, do przewozu rzeczy w ramach ich własnej działalności gospodarczej, chyba że prowadzenie pojazdu stanowi część głównego zajęcia kierowcy lub kierowanie pojazdem przekracza określoną w prawie krajowym odległość od bazy przedsiębiorstwa, które jest właścicielem pojazdu, wynajmuje go lub użytkuje w ramach leasingu.

↓ 2003/59/WE (dostosowany)

Artykuł 3

Kwalifikacja i szkolenie

1. Działalność związana z prowadzeniem pojazdów określona w art. 1 podlega obowiązkowej kwalifikacji wstępnej i obowiązkowemu szkoleniu okresowemu. W tym celu państwa członkowskie ustanawiają:

- a) system kwalifikacji wstępnej

Państwa członkowskie dokonują wyboru między dwiema następującymi opcjami:

- i) opcja polegająca na połączeniu uczestnictwa w kursie i testu

Zgodnie z ppkt 2.1 sekcji 2 załącznika I ten rodzaj wstępnej kwalifikacji polega na obowiązkowym uczestnictwie w kursie przez określony okres czasu. Kończy się on testem. Po pomyślnym zdaniu testu kwalifikację poświadczą się za pomocą ŚKZ przewidzianego w art. 6 ust. 1 lit. a);

- ii) opcja polegająca tylko na testach

Zgodnie z ppkt 2.2 sekcji 2 załącznika I ten rodzaj kwalifikacji wstępnej nie polega na obowiązkowym uczestnictwie w kursie, lecz na testach teoretycznych i egzaminach praktycznych. Po pomyślnym zdaniu testów kwalifikację poświadczą się za pomocą ŚKZ przewidzianego w art. 6 ust. 1 lit. b).

Niemniej jednak państwo członkowskie może zezwolić kierowcy na prowadzenie pojazdu na terytorium danego państwa przed uzyskaniem ŚKZ, jeżeli weźmie on udział w krajowym kursie kształcenia zawodowego, trwającym przynajmniej sześć miesięcy, a maksymalnie trzy lata. W kontekście przedmiotowego kursu kształcenia zawodowego, testy określone w i) i ii) można zdawać etapowo;

- b) system okresowego szkolenia

Zgodnie z sekcją 4 załącznika I szkolenie okresowe związane jest z obowiązkowym uczestnictwem w kursie. Poświadcza się je za pomocą ŚKZ przewidzianego w art. 8 ust. 1.

2. Państwa członkowskie mogą także ustanowić system przyspieszonej kwalifikacji wstępnej, aby umożliwić kierowcy prowadzenie pojazdów w przypadkach określonych w art. 5 ust. 2 lit. a) ppkt ii), ☒ art. 5 ust. 2 ☒ lit. b), w art. 5 ust. 3 lit. a) ppkt i) i w ☒ art. 5 ust. 3 ☒ lit. b).

Zgodnie z sekcją ☒ 3 ☒ załącznika I przyspieszona kwalifikacja wstępna związana jest z obowiązkowym uczestnictwem w kursie. Kończy się testem. Po pomyślnym zdaniu testu kwalifikacje poświadcza się za pomocą ŚKZ przewidzianego w art. 6 ust. 2.

3. Państwa członkowskie mogą zwolnić kierowców, którzy otrzymali świadectwo kwalifikacji zawodowych przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady¹³, z testów określonych w ust. 1 lit. a) ppkt i) i ii) i w ust. 2, w zakresie objętym testem przewidzianym w tym rozporządzeniu oraz w stosownych przypadkach, z uczestnictwa w części kursu związanej z tym zakresem.

Artykuł 4

Prawa nabyte

Następujących kierowców zwalnia się z wymogu uzyskania kwalifikacji wstępnej:

- a) kierowców posiadających prawo jazdy kategorii D1, D1 + E, D lub D + E, albo prawo jazdy uznawane za równoważne, wydane nie później niż ☒ 10 września 2008 ☒.
- b) kierowców posiadających prawo jazdy kategorii C1, C1 + E, C lub C + E albo prawo jazdy uznawane za równoważne, wydane nie później niż ☒ 10 września 2009 ☒.

Artykuł 5

Wstępna kwalifikacja

1. Dostęp do kwalifikacji wstępnej nie podlega obowiązkowi uprzedniego uzyskania odpowiedniego prawa jazdy.

2. Kierowcy pojazdu przeznaczonego do przewozu rzeczy mogą prowadzić:

- a) od 18 roku życia:
- i) pojazd, dla którego wymaga się prawa jazdy kategorii C i C + E z zastrzeżeniem, że posiadają ŚKZ określone w art. 6 ust. 1;
 - ii) pojazd, dla którego wymaga się prawa jazdy kategorii C1 i C1 + E z zastrzeżeniem, że posiadają ŚKZ określone w art. 6 ust. 2;
- b) od 21 roku życia pojazd, dla którego wymaga się prawa jazdy kategorii C i C + E z zastrzeżeniem, że posiadają ŚKZ określone w art. 6 ust. 2;

¹³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51).

3. Kierowcy pojazdu przeznaczonego do przewozu osób mogą prowadzić:

a) od 21 roku życia:

- i) pojazd, dla którego wymaga się prawa jazdy kategorii D i D + E, w celu przewozu osób w ramach regularnych usług, w przypadku gdy trasa nie przekracza 50 kilometrów, a pojazd objęty jest kategoriami prawa jazdy D1 oraz D1 + E z zastrzeżeniem, że posiadają ŚKZ określone w art. 6 ust. 2.

Państwo członkowskie może zezwolić kierowcom pojazdów objętych jedną z powyższych kategorii na prowadzenie takich pojazdów na swoim terytorium od 18 roku życia z zastrzeżeniem, że posiadają ŚKZ określone w art. 6 ust. 1;

- ii) pojazd, dla którego wymaga się prawa jazdy kategorii D i D + E z zastrzeżeniem, że posiadają ŚKZ określone w art. 6 ust. 1.

Państwo członkowskie może zezwolić kierowcom pojazdów objętych jedną z kategorii na prowadzenie takich pojazdów na swoim terytorium od 20 roku życia z zastrzeżeniem, że posiadają ŚKZ określone w art. 6 ust. 1. Wiek można obniżyć, w przypadku gdy kierowca prowadzi takie pojazdy bez pasażerów;

b) od 23 roku życia pojazd, dla którego wymaga się prawa jazdy kategorii D i D + E z zastrzeżeniem, że posiadają ŚKZ określone w art. 6 ust. 2.

4. Bez uszczerbku dla limitów wiekowych określonych w ust. 2, kierowców podejmujących się przewozu rzeczy, którzy posiadają ŚKZ przewidziane w art. 6 dla jednej z kategorii przewidzianych w ust. 2 niniejszego artykułu, zwalnia się z obowiązku uzyskania takiego ŚKZ dla innej kategorii pojazdów określonych we wspomnianym ustępie.

Przedmiotowe przepisy stosuje się na tych samych warunkach w odniesieniu do kierowców podejmujących się przewozu osób, w kategoriach określonych w ust. 3.

5. Od kierowców podejmujących się przewozu rzeczy, którzy rozszerzają lub zmieniają działalność z zamiarem przewozu osób lub vice versa, posiadających ŚKZ przewidziane w art. 6, nie wymaga się powtarzania wspólnych części kwalifikacji wstępnej, lecz wymaga się elementów właściwych dla nowej kwalifikacji.

Artykuł 6

ŚKZ poświadczające wstępną kwalifikację

1. ŚKZ poświadczające wstępną kwalifikację

a) ŚKZ przyznane na podstawie uczestnictwa w kursie i testu

Zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. a) ppkt i) państwa członkowskie wymagają od kształcących się kierowców uczestnictwa w kursach w ośrodku szkoleniowym zatwierdzonym przez właściwe władze zgodnie z sekcją 5 załącznika I, („zatwierdzonym ośrodkiem szkoleniowym”). Kursy te obejmują wszystkie tematy określone w sekcji 1 załącznika I. Przedmiotowe szkolenie kończy się pomyślnym zdaniem testu przewidzianego w ppkt 2.1 sekcji 2 załącznika I. Test organizowany jest przez właściwe organy państwa członkowskiego lub przez wyznaczoną przez nie jednostkę i służy sprawdzeniu, czy poziom wiedzy kształcącego się kierowcy odpowiada poziomowi określonemu w sekcji 1 załącznika I w odniesieniu do wymienionych tematów. Wspomniane organy lub jednostki nadzorują test i po jego pomyślnym zdaniu wydają ŚKZ poświadczające wstępną kwalifikację.

b) ŚKZ przyznawane na podstawie testów

Zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. a) ii), państwa członkowskie wymagają od kształcących się kierowców zdania testów z teorii i egzaminów praktycznych, określonych w ppkt 2.2 sekcji 2 załącznika I. Przedmiotowe testy i egzaminy organizowane są przez właściwe organy państwa członkowskiego lub przez wyznaczoną przez nie jednostkę i służą sprawdzeniu, czy poziom wiedzy kształcącego się kierowcy odpowiada poziomowi określonemu w sekcji 1 załącznika 1 w odniesieniu do wymienionych tematów. Wspomniane organy lub jednostki nadzorują testy i po ich pomyślnym zdaniu wydają ŚKZ poświadczające wstępną kwalifikację.

2. ŚKZ poświadczające przyspieszoną wstępną kwalifikację

Zgodnie z art. 3 ust. 2 państwa członkowskie wymagają od kształcących się kierowców uczestnictwa w kursach w zatwierdzonym ośrodku szkoleniowym. Kursy te obejmują wszystkie tematy określone w sekcji 1 załącznika I.

Przedmiotowe szkolenie kończy się testem przewidzianym w sekcji 3 załącznika I. Test organizowany jest przez właściwe organy państwa członkowskiego lub przez wyznaczoną przez nie jednostkę i służy sprawdzeniu, czy poziom wiedzy kształcącego się kierowcy odpowiada poziomowi określonemu w sekcji 1 załącznika 1 w odniesieniu do wymienionych tematów. Wspomniane organy lub jednostki nadzorują test i po jego pomyślnym zdaniu, wydają ŚKZ poświadczające ☒ przyspieszoną ☒ wstępną kwalifikację.

↓ 2018/645 art. 1 pkt 3

Artykuł 7

Szkolenie okresowe

Szkolenie okresowe polega na szkoleniu mającym umożliwić posiadaczom ŚKZ uaktualnienie wiedzy mającej istotne znaczenie w wykonywanej przez nich pracy, ze szczególnym podkreśleniem bezpieczeństwa drogowego, bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zmniejszenia wpływu kierowania pojazdem na środowisko.

Szkolenie to musi być organizowane przez zatwierdzony ośrodek szkoleniowy, zgodnie z załącznikiem I sekcja 5. Szkolenie musi obejmować naukę stacjonarną, szkolenie praktyczne oraz, w miarę dostępności, szkolenie z wykorzystaniem narzędzi technologii informacyjno-komunikacyjnych lub wysokiej klasy symulatorów. Jeżeli kierowca przejdzie do innego przedsiębiorstwa, zalicza się mu już odbyte szkolenie okresowe.

Szkolenie okresowe ma na celu rozszerzenie i powtórzenie niektórych tematów, o których mowa w załączniku I sekcja 1. Musi ono dotyczyć różnych kwestii i zawsze musi obejmować co najmniej jeden temat związany z bezpieczeństwem drogowym. Tematy szkolenia muszą uwzględniać zmiany odnośnych przepisów i rozwój technologii oraz w miarę możliwości uwzględniają szczególne potrzeby szkoleniowe danego kierowcy.

Artykuł 8

ŚKZ poświadczające szkolenie okresowe

1. Po ukończeniu przez kierowcę szkolenia określonego w art. 7 właściwe organy państwa członkowskiego lub zatwierdzony ośrodek szkoleniowy wydają mu ŚKZ poświadczające szkolenie okresowe.

2. Posiadacze ŚKZ określonego w art. 6, ☒ mają przejść pierwszy kurs szkolenia okresowego ☒ w terminie pięciu lat od wystawienia przedmiotowego ŚKZ;

Państwa członkowskie mogą skrócić lub przedłużyć termin określony w ☒ akapicie pierwszym ☒, aby nie pokrywał się między innymi z datami wygaśnięcia ważności prawa jazdy. Okres ten nie może jednak być krótszy niż trzy lata ani dłuższy niż siedem lat.

3. Po ukończeniu pierwszego kursu szkolenia okresowego określonego w ust. 2 przed wygaśnięciem ważności ŚKZ poświadczającego okresowe szkolenie, kierowca zobowiązany jest uczestniczyć w okresowym szkoleniu co pięć lat.

4. Posiadacze ŚKZ określonego w art. 6 lub ŚKZ określonego w ust. 1 niniejszego artykułu i kierowcy określani w art. 4, którzy zaprzestali wykonywania zawodu i nie spełniają wymogów ust. 1, 2 i 3 ☒ niniejszego artykułu ☒, przed ponownym przystąpieniem do wykonywania zawodu zobowiązani są do uczestnictwa w kursie okresowego szkolenia.

5. Kierowcy podejmujący się transportu drogowego rzeczy lub osób, którzy ukończyli kursy szkolenia okresowego w odniesieniu do jednej z kategorii prawa jazdy przewidzianych w art. 5 ust. 2 i 3, zostają zwolnieni z obowiązku uczestnictwa w dalszym szkoleniu okresowym dla innych kategorii przewidzianych w tych ustępach.

Artykuł 9

Miejsce szkolenia

Kierowcy, o których mowa w art. 1 lit. a) niniejszej dyrektywy, uzyskują kwalifikację wstępną, o której mowa w art. 5, w państwie członkowskim będącym ich miejscem zamieszkania, zgodnie z definicją zawartą w art. 12 dyrektywy 2006/126/WE.

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

Kierowcy określani w art. 1 lit. a) i b) odbywają szkolenie okresowe określone w art. 7 w państwie członkowskim będącym miejscem ich stałego zamieszkania lub w państwie członkowskim, w którym pracują.

Artykuł 10

Kod unijny

1. Na podstawie ŚKZ poświadczającego kwalifikację wstępną oraz ŚKZ poświadczającego okresowe szkolenie właściwe organy państw członkowskich, z uwzględnieniem przepisów art. 5 ust. 2 i 3 oraz art. 8 niniejszej dyrektywy, obok kategorii prawa jazdy umieszczają zharmonizowany kod unijny „95” przewidziany w załączniku I do dyrektywy 2006/126/WE:

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

Jeżeli właściwe organy państwa członkowskiego, w którym uzyskano ŚKZ, nie mogą umieścić kodu unijnego na prawie jazdy, wydają kierowcy kartę kwalifikacji kierowcy.

Karty kwalifikacji kierowców wydawane przez państwo członkowskie są wzajemnie uznawane. Przy wydawaniu karty ☒ kwalifikacji kierowców ☐ właściwe organy sprawdzają ważność prawa jazdy dla danej kategorii pojazdu.

2. Kierowca, o którym mowa w art. 1 lit. b) ☒ niniejszej dyrektywy ☐, który kieruje pojazdami wykorzystywanymi do przewozu drogowego rzeczy, musi również mieć możliwość wykazania posiadania kwalifikacji i szkolenia przewidzianych w niniejszej dyrektywie poprzez okazanie świadectwa kierowcy przewidzianego w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009¹⁴, pod warunkiem że zawiera ono wpis kodu unijnego „95”. Do celów niniejszej dyrektywy wydające państwo członkowskie wpisuje kod unijny „95” na świadectwie w wierszu „Uwagi”, jeżeli dany kierowca spełnił wymogi dotyczące kwalifikacji i wymogi dotyczące szkolenia przewidziane w niniejszej dyrektywie.

3. Świadectwa kierowców, które nie zawierają wpisu unijnego kodu „95” i które zostały wydane przed dniem 23 maja 2020 r., zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, a w szczególności ust. 7 tego artykułu, w celu poświadczenia zgodności z wymogami dotyczącymi szkolenia wynikającymi z niniejszej dyrektywy, są uznawane jako dowód posiadania kwalifikacji do dnia utraty ich ważności.

Artykuł 11

Sieć egzekwowania prawa

1. Państwa członkowskie prowadzą w celach egzekwowania prawa wymianę informacji o wydanych lub cofniętych ŚKZ. W tym celu państwa członkowskie, we współpracy z Komisją, opracowują sieć elektroniczną lub pracują nad rozbudową istniejącej sieci, z uwzględnieniem przeprowadzonej przez Komisję oceny najbardziej efektywnego kosztowo rozwiązania.

¹⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72).

2. Sieć może zawierać informacje ujęte w ŚKZ, jak również informacje dotyczące procedur administracyjnych związanych z ŚKZ.
3. Państwa członkowskie zapewniają, aby przetwarzanie danych osobowych odbywało się wyłącznie w celu sprawdzenia zgodności z przepisami niniejszej dyrektywy, w szczególności wymogów dotyczących szkolenia określonych w niniejszej dyrektywie, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679¹⁵.
4. Dostęp do sieci musi być zabezpieczony. Państwa członkowskie mogą udzielić dostępu jedynie właściwym organom odpowiedzialnym za wykonanie i kontrolę wykonania niniejszej dyrektywy.

↓ 2019/1243 art. 1 i załącznik
pkt IX.5 (dostosowany)

Artykuł 12

Dostosowanie do postępu naukowego i technicznego

Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 13, aktów delegowanych ☒ w zakresie zmian w załącznikach ☒ I i II, w celu dostosowania ich do postępu naukowego i technicznego.

Artykuł 13

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 12, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 26 lipca 2019 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 12, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

¹⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 12 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

↓ 2003/59/WE (dostosowany)

Artykuł 14

Uchylenie

Dyrektywa , 2003/59/EW, zmieniona aktami wymienionymi w załączniku IV część A,  traci moc , bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego i dat rozpoczęcia stosowania dyrektyw określonych w załączniku IV część B .



Odesłania do uchylonej dyrektywy odczytuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy zgodnie z tabelą korelacji w załączniku V.

↓ 2003/59/WE (dostosowany)

Artykuł 15

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem  24 maja 2021 r. .

Artykuł 16

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący