



Брюксел, 24 май 2017 г.
(OR. en)

Междуинституционално досие:
2017/0015 (COD)

8596/1/17
REV 1

TRANS 155
CODEC 667
MI 359
EDUC 157
IA 66

ДОКЛАД

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Съвета
№ предх. док.:	6813/5/17 REV 5 TRANS 85 CODEC 290 MI 171 EDUC 97
№ док. Ком.:	5671/17 TRANS 28 CODEC 107 MI 91 EDUC 32 + ADD 1-4
Относно:	Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2003/59/ЕО относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници и на Директива 2006/126/ЕО относно свидетелства за управление на превозни средства – Общ подход

ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 1 февруари 2017 г. Комисията представи посоченото по-горе предложение на Европейския парламент и на Съвета.
2. Докато според оценката на Комисията Директива 2003/59/ЕО е била приложена без съществени проблеми, като по този начин е дала необходимия принос за пътната безопасност и за трудовата мобилност, предложението възнамерява да се заеме с редица недостатъци, отчетени между 2012 и 2014 г. в оценка *ex post*.

3. Предложението има за цел:
- да подобри взаимното признаване на задължителното обучение, през което преминават професионалните водачи,
 - да модернизира изискванията за обучение и да изясни тяхната връзка с изискванията за обучение, предвидени в друго право на ЕС,
 - да намали двусмислието по отношение на освобождаването от задълженията по директивата и
 - да изясни изискванията за минимална възраст за шофиране, които произтичат от прилагането на директиви 2003/59/ЕО и 2006/126/ЕО, за да се гарантира хармонизираното прилагане на правилата на ЕС.
4. Преди обсъжданото предложение на 14 декември 2016 г. Комисията беше предложила изменения по отношение на процедурата по регулиране с контрол, предвидена в настоящата директива и в Директива 2006/126/ЕО, като част от хоризонтално предложение.¹
5. На 3 април 2017 г. Комисията по транспорт и туризъм (TRAN) на Европейския парламент назначи г-н Peter Lundgren (EFDD — Швеция) за докладчик. Комисията по заетост и социални въпроси (EMPL) реши да не дава становище.
6. Европейският икономически и социален комитет планира да приеме своето становище на 31 май 2017 г. Комитетът на регионите реши да не излиза със становище по предложението.
7. Сенатът на парламента на Румъния изпрати становището си относно прилагането на принципите на субсидиарност и пропорционалност с писмо от 26 април 2017 г.²

¹ Вж. док. ST 5623/17 + ADD 1 REV 1.

² Вж. док. ST 8562/17 INIT.

РАБОТА В РАМКИТЕ НА СЪВЕТА

8. Работна група „Сухопътен транспорт“ започна да разглежда предложението на 3 февруари 2017 г. Тя проучи оценката на въздействието на Комисията на 7 февруари 2017 г. Като цяло делегациите признават, че е уместно тази оценка да се използва като основа за регулаторни предложения. Няколко делегации изтъкнаха значението на избора на опция на политиките за постигане на взаимно признаване на обучението, завършено в друга държава членка. Беше отправено искане за повече подробности относно административните разходи за издаване на карти за квалификация на водач на превозно средство на водачи от други държави членки. Някои делегации отбелязаха, че оценката на въздействието би могла да бъде по-задълбочена по отношение на сравнението на административните изисквания за водачи от ЕС с тези за водачи от трети държави. Няколко делегации изразиха различни мнения относно концепцията за „електронно обучение“, както и относно определянето на случаите на освобождаване от изискванията за обучение. Що се отнася до последното, председателството отбеляза, че Комисията не е предоставила подробен анализ на изключването на водачи, превозващи стоки, свързани със селското стопанство, като част от своята селскостопанска дейност (брой засегнати, възможно оспорване на целите на директивата).
9. Между 14 март и 11 април 2017 г. председателството представи редица компромисни документи, за да се намери обща основа за някои от предложените промени. Съществената работа в работната група е отразена в текста, представен в приложението.
10. Договорените изменения се отнасят главно до формулирането и тълкуването на случаите на освобождаване, процедурата и инструментите, които да се използват с цел улесняване на взаимното признаване на завършеното обучение на водачите, организацията на обучението на водачите и преходните разпоредби.
- 10.a. На 24 май 2017 г. Комитетът на постоянните представители потвърди компромисния текст и постигна съгласие да го представи на Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика (Транспорт) на 8 юни 2017 г. за приемане на общ подход.

НЕРЕШЕНИ ВЪПРОСИ

11. Работната група разгледа всички въпроси, повдигнати от делегациите и достигна до компромисен текст, който изглежда приемлив за всички делегации. Що се отнася до случаите на освобождаване, работната група успя да предостави допълнителни разяснения, като същевременно остави някои термини открити за тълкуване поради различните практики и обстоятелства в държавите членки. Една делегация изтъкна отново своето неудовлетворение от компромиса относно изключенията.
12. Няколко делегации изразиха безпокойство, че възприетият подход за подобряване на взаимното признаване би довел до значителни административни разходи. Други делегации биха предпочели едно по-амбициозно предложение, което да подготви почвата за електронен обмен на информация. Една делегация поиска допълнително разясняване по отношение на преходните разпоредби.³
13. Някои делегации изразиха опасения по отношение на запазването на отделна процедура, която позволява на водачите на превозни средства от трети държави, превозващи стоки, да продължат да използват атестацията си за водач, издадена в съответствие с Регламент (ЕО) № 1072/2009, като доказателство за съответствие с изискванията за обучение. Компромисният текст обаче си поставя за цел да подобри съществуващата процедура чрез задължителното въвеждане на специален код върху атестацията за водач.
14. На този етап от процедурата Комисията поддържа резерва за общо разглеждане по промените на предложението си, въпреки че като цяло приветства усилията на Съвета за възприемане на общ подход.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

15. Съветът се приканва да постигне съгласие по общия подход, съдържащ се в приложението към настоящия документ.

³ Вж. допълнението към настоящия доклад.

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 2003/59/ЕО относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници и на Директива 2006/126/ЕО относно свидетелства за управление на превозни средства

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след като предадоха проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

¹ ОВ С , , стр. .

² ОВ С , , стр. .

като имат предвид, че:

- (1) В своята Бяла книга от 28 март 2011 г.³ Комисията определи концепцията за нулева смъртност, според която Съюзът следва да доближи до нула загиналите в автомобилния транспорт до 2050 г.
- (2) В Съобщението си относно насоките за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 г.⁴ Комисията предложи да бъдат продължени усилията за намаляване наполовина на общия брой на смъртните случаи по пътищата в Съюза до 2020 г., считано спрямо 2010 г. С оглед на постигането на тази цел Комисията определи седем стратегически цели, в това число подобряване на образованието и обучението на участниците в пътното движение и защита на уязвимите участници в пътното движение.
- (3) Като направи оценка на прилагането на Директива 2003/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁵, Комисията установи редица недостатъци. Основните установени недостатъци са трудностите и правната несигурност при тълкуване на изключенията; съдържанието на обучението, за което се оказва, че само отчасти отговаря на нуждите на водачите на пътни превозни средства; затрудненията, с които водачите се сблъскват, за да получат взаимно признаване на завършено или частично завършено обучение в друга държава членка; както и несъответствията по отношение на изискванията за минимална възраст между Директива 2003/59/ЕО и Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁶.
- (4) За да се повиши правната яснота в Директива 2003/59/ЕО, всички препратки към отменени или заменени актове на Съюза следва да бъдат отстранени или изменени.

³ Бяла книга от 28 март 2011 г. „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (СОМ(2011) 144 окончателен).

⁴ Съобщение „Към европейско пространство на пътна безопасност: насоки за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 година“ (СОМ (2010) 389 окончателен).

⁵ Директива 2003/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2003 г. относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници, за изменение на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета и Директива 91/439/ЕИО на Съвета и за отмяна на Директива 76/914/ЕИО на Съвета (ОВ L 226, 10.9.2003 г., стр. 4).

⁶ Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 г. относно свидетелства за управление на превозни средства (ОВ L 403, 30.12.2006 г., стр. 18).

- (5) За да се гарантира сигурност и съгласуваност с другите актове на Съюза, следва да бъдат извършени редица промени в изключенията по Директива 2003/59/ЕО, като се вземат предвид аналогичните изключения по Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета⁷. Някои от изключенията се отнасят до ситуации, при които шофирането не е основна дейност, например при които шофирането заема по-малко от 30 % от месечното работно време, и при които за тези лица спазването на изискванията на Директива 2003/59/ЕО би представлявало непропорционална тежест.
- (5а) Онези водачи, които са освободени от първоначална квалификация, следва, при запазване на това освобождаване, да бъдат все пак задължени да преминават периодичен курс на обучение за актуализиране на знанията, които са от първостепенно значение за тяхната работа.
- (6) Като се имат предвид тенденциите в обучението и образованието и за да се повиши приносът на Директива 2003/59/ЕО към пътната безопасност и относимостта на обучението за водачите на пътни превозни средства, в курсовете за обучение следва да се застъпят по-сериозно темите, свързани с пътната безопасност, като възприемане за опасност, защита на уязвимите участници в пътното движение и управление според принципа на горивната ефективност.
- (7) На държавите членки следва да се даде ясен вариант за подобряване и осъвременяване на практиките за обучение с използване на ИКТ инструменти за част от обучението, примерно електронно обучение и смесени методи на обучение, като едновременно с това се гарантира качеството на обучението. Значителна част от обучението, изисквано съгласно настоящата директива, следва да се извършва в одобрен център за обучение.
- (8) За да се гарантира съгласуваност между различните форми на обучение, които се изискват според правото на Съюза, на държавите членки следва да се даде възможност да комбинират различни видове относимо обучение, като например обучение за превоз на опасни товари, за осведоменост относно уврежданията или за превоз на животни, с обучението, предвидено в Директива 2003/59/ЕО.

⁷ Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1).

- (9) За да се избегне възпрепятстване на взаимното признаване и ограничаване на правото на водачите да преминат продължаващото обучение в държавата членка, в която работят, поради наличието на различни практики в отделните държави членки, органите на държавите членки следва да бъдат задължени да издават съответния документ за всеки водач, който отговаря на изискванията на Директива 2003/59/ЕО. Такива документи следва да бъдат взаимно признавани, включително при крайпътни проверки. Това изискване за минимална документация не следва да възпрепятства по-нататъшното развитие на сътрудничеството между държавите членки в тази област чрез електронно записване и обмен на информация.
- (9а) Използването на атестации за водач от водачи от трети държави като доказателство за съответствие с изискванията за обучението, би могло да представлява пречка за водачите, когато превозвачът върне атестацията на органите, които са я издали, особено когато такива водачи желаят да започнат работа в друга държава членка. За да се избегнат ситуации, в които при такива обстоятелства водачите трябва задължително да повторят обучението си при започване на нова работа, държавите членки следва да бъдат насърчавани да си сътрудничат и да обменят информация относно квалификациите на водачите.
- (9б) За да се даде възможност за плавен преход, валидните атестации за водач и валидните карти за квалификация на водач, издадени в съответствие с правилата, приложими преди прилагането на изменените разпоредби, следва да бъдат признавани до изтичането на срока им. Измененията не правят невалидно завършеното обучение или свидетелствата за управление на МПС, издадени за удостоверяване на такова обучение преди те да станат приложими.
- (10) За да се създаде правна сигурност и да се гарантират хармонизирани изисквания за минимална възраст за целите, определени в Директива 2003/59/ЕО, в Директива 2006/126/ЕО следва да се предвиди изрично изключение, като се посочи, че свидетелства за управление на превозни средства може да се издават на минималната възраст, посочена в Директива 2003/59/ЕО. Това разяснение се отнася до общата минимална възраст за водачите на определени категории превозни средства, притежаващи удостоверение за професионална компетентност (УПК), и не изменя съществуващите възможности за намаляване или освобождаване от задължения за тези изисквания за минимална възраст.

- (10a) Измененията Директива 2006/126/ЕО следва да бъдат ограничени до онези изменения, които са пряко свързани с преразглеждането на Директива 2003/59/ЕО. По-задълбочен анализ на изпълнението и прилагането на Директива 2006/126/ЕО, включително необходимостта от разграничаване между определени категории превозни средства, изглежда желателно и следва да бъде включено в предстоящото преразглеждане на Директива 2006/126/ЕО.
- (11) Тъй като целта на настоящата директива, а именно повишаване на общия за ЕС стандарт за начална квалификация и продължаващо обучение за водачите на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници, не може да се постигне в достатъчна степен от държавите членки, а с оглед на презграничния характер на автомобилния транспорт и на въпросите, за чието решаване е предвидена настоящата директива, може да се постигне в по-висока степен на нивото на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, определен в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, определен в посочения член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.
- (12) Поради това директиви 2003/59/ЕО и 2006/126/ЕО следва да бъдат съответно изменени,
- ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:**

Член 1

Директива 2003/59/ЕО се изменя, както следва:

- (1) В член 1 първо и второ тире се заменят със следния текст:

- „— превозни средства, за които се изисква свидетелство за управление на превозно средство категория C1, C1 + E, C или C + E, както са определени в Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета(*), или свидетелство за управление на превозно средство, признато за еквивалентно,
- превозни средства, за които се изисква свидетелство за управление на превозно средство категория D1, D1 + E, D или D + E, както са определени в Директива 2006/126/ЕО, или свидетелство за управление на превозно средство, признато за еквивалентно.

За целите на настоящата директива позоваванията на категории на свидетелствата за управление на МПС, съдържащи знака „плюс“ (+), се четат в съответствие с таблицата на съответствие в приложение III.

(*) Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 г. относно свидетелства за управление на превозни средства (ОВ L 403, 30.12.2006 г., стр. 18).“;

(2) Член 2 се изменя, както следва:

а) буква б) се заменя със следното:

„б) превозни средства, използвани от или под контрола на въоръжените сили, гражданската защита, противопожарната служба и силите, които отговарят за поддържането на обществения ред, и службите за спешна помощ при извънредни ситуации, когато превозът се извършва в изпълнение на задачи, възложени на тези служби;“

б) букви г) — ж) се заменят със следното:

„г) превозни средства, използвани при извънредни ситуации или включени в спасителни мисии, включително превозни средства, използвани за нетърговски превоз на хуманитарна помощ;

д) превозни средства, използвани за уроци по кормуване и за практически изпити за лица, които желаят да получат свидетелство за управление на превозно средство или УПК, в съответствие с член 6 и член 8, параграф 1, при условие че те не се използват за търговски превоз на товари и пътници. В допълнение, настоящата директива не се прилага за лица, които желаят да получат свидетелство за управление на превозно средство или УПК, в съответствие с член 6 и член 8, параграф 1, когато това лице преминава допълнително обучение за водач по време на обучение на работното място, при условие че лицето се придружава от друго лице, притежаващо УПК, или от инструктор за обучение на водачи на МПС, за категорията превозно средство, използвано за тази цел;

е) превозни средства, използвани за нетърговски превоз на пътници или товари;

ж) превозни средства, превозващи материали, оборудване или машини, които ще се използват от водача на превозно средство по време на неговата или нейната работа, при условие че управлението на превозното средство не е основната дейност на водача на превозно средство.“;

в) добавят се следните параграфи:

„Държавите членки могат да освободят водачи на превозни средства, използвани или наети без водач от селскостопански, градинарски, горскостопански или рибарски предприятия за превоз на товари в рамките на тяхната собствена предприемаческа дейност, при условие че управлението на превозното средство не е основната дейност на водача на превозното средство. При определени индивидуални условия държавите членки могат да правят такова освобождаване на собствената си територия и със съгласието на заинтересованите държави членки — на територията на друга държава членка.

Държавите членки съобщават на Комисията случаите на освобождаване, предоставени съгласно настоящата разпоредба, а Комисията съобщава тази информация на другите държави членки.“;

(3) Член 7 се изменя, както следва:

а) първият параграф се заменя със следното:

„Продължаващото обучение се състои от обучение на притежатели на УПК за актуализиране на знанията, които са особено важни за тяхната работа, като специално се набляга на пътната безопасност и рационализирането на разхода на гориво.“;

б) третият параграф се заменя със следното:

„Продължаващото обучение е предназначено за разширено разглеждане и преговор по някои от темите, посочени в раздел 1 от приложение I. То винаги включва най-малко една тема, свързана с пътната безопасност, и обхваща различни теми. В темите на обучението се вземат предвид новите елементи на съответното законодателство и технологиите и следва, доколкото е възможно, да се отчитат специфичните учебни потребности на водача.“;

(4) Първият параграф от член 9 се заменя със следното:

„Водачите на превозни средства по член 1, буква а) получават началната квалификация по член 5 в държавата членка, в която те имат обичайно местопребиваване съгласно определението в член 12 от Директива 2006/126/ЕО.“;

(5) Член 10 се заменя със следното:

„Член 10

Код на Съюза

1. На основание на УПК по член 6 и на УПК по член 8, параграф 1 компетентните органи на държавите членки отбелязват, като вземат предвид разпоредбите на член 5, параграфи 2 и 3 и член 8, хармонизирания код 95 на Европейския съюз, предвиден в приложение I към Директива 2006/126/ЕО, до съответните категории на свидетелството за управление:

- на свидетелството за управление на МПС, и/или
- на карта за квалификация на водача на превозно средство, изготвена в съответствие с модела, показан в приложение II.

Ако кодът на Съюза не може да бъде отбелязан на свидетелството за управление на превозно средство, компетентните органи на държавата членка, в която е получено УПК, издават на водача на превозното средство карта за квалификация на водач.

Картата за квалификация на водача на превозно средство, издадена от дадена държава членка, се признава взаимно. При издаване на картата компетентните органи проверяват валидността на свидетелството за управление за съответната категория превозно средство.

2. На водач на превозно средство по член 1, буква б), който управлява превозни средства, използвани за автомобилен превоз на товари, се разрешава също така да докаже, че има квалификацията и обучението, предвидени в настоящата директива, чрез атестацията за водач, предвидена в Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета(*), при условие че тя носи съюзния код 95. За целите на настоящата директива издаващата държава членка посочва съюзният код 95 в забележките по раздел от атестацията на съответния водач, ако той е изпълнил изискванията за квалификация и обучение, предвидени в настоящата директива.

Атестация на водач, издадена преди [ОВ: да се въведе датата, посочена в член 3, параграф 1] в съответствие с член 5 от Регламент (ЕО) № 1072/2009, и по-специално параграф 7 от него, с оглед удостоверяване на съответствието с изискванията за обучение съгласно настоящата директива, която не носи съюзния код 95, се приема като доказателство за квалификация до изтичане на срока ѝ на валидност.

(*) Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 72).“;

- (6) Приложения I и II се изменят в съответствие с приложението към настоящата директива.

Член 2

Директива 2006/126/ЕО се изменя, както следва:

- (1) Член 4 се изменя, както следва:

а) параграф 4 се изменя, както следва:

i) третото тире от буква д) се заменя със следното:

– „минималната възраст за категории C1 и C1E е 18 години;“;

ii) второто тире в буква ж) се заменя със следното:

– „минималната възраст за категории C и CE е 21 години;“;

iii) второто тире в буква и) се заменя със следното:

– „минималната възраст за категории D1 и D1E е 21 години;“;

iv) второто тире в буква к) се заменя със следното:

– „минималната възраст за категории D и DE е 24 години;“;

б) добавя се следният параграф:

„7. Чрез изключение от минималната възраст, определена в член 4, параграф 4, букви ж), и) и к) от настоящата директива, минималната възраст за издаване на свидетелство за управление на превозно средство за категория С, СЕ, D1, D1E, D или DE е минималната възраст, предвидена за управлението на такива превозни средства от притежатели на УПК, както е предвидено съответно в член 5, параграф 2), член 5, параграф 3, буква а), подточка i), първа алинея, член 5, параграф 3, буква а), подточка ii), първа алинея или член 5, параграф 3, буква б) от Директива 2003/59/ЕО.

Когато в съответствие с член 5, параграф 3, буква а), подточка i), втора алинея или член 5, параграф 3, буква а), подточка ii), втора алинея от Директива 2003/59/ЕО държава членка разрешава управление на нейната територия от по-ранна възраст, свидетелството за управление на превозно средство е валидно само на територията на издаващата държава членка, докато притежателят на свидетелството навърши съответната минимална възраст, посочена в първата алинея от настоящия параграф, и при условие че притежава УПК.“

(2) В член 15 съществуващият текст се преобразува в параграф 1 и се добавя следният параграф:

„2. Мрежата за свидетелства за управление на МПС на ЕС може също да се използва и при обмена на информация относно свидетелствата за управление за целите, предвидени в друго законодателство на Съюза.“

Член 3

1. Държавите членки въвеждат в сила необходимите закони, подзаконови и административни разпоредби, за да се съобразят с настоящата директива [*ОР: да се въведе ДАТАТА – 24 месеца след влизането в сила*]. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, те съдържат позоваване на настоящата директива или се придружават от такова позоваване при тяхното официално обнародване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби на националното право, които приемат в областта, обхваната от настоящата директива.

Член 4

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 5

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на ... година.

За Европейския парламент

За Съвета

Председател

Председател

A. Приложения I и II към Директива 2003/59/ЕО се изменят, както следва:

(1) Приложение I се изменя, както следва:

A) Раздел 1 се изменя, както следва:

а) вторият параграф се заменя със следното:

„Минималното равнище на квалификация е съпоставимо най-малко с ниво 2 от Европейската квалификационна рамка съгласно приложение II към Препоръка на Европейския парламент и на Съвета (2008/С 111/01)(*).

—————

(*) Препоръка на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2008 г. за създаване на Европейска квалификационна рамка за обучение през целия живот (ОВ С 111, 6.5.2008 г., стр. 1).“;

б) точка 1.2 се заменя със следното:

„1.2. да знае техническите характеристики и работата на регулаторите за безопасност, за да контролира превозното средство, да минимизира износването и да предотвратява неправилното функциониране:

граница на използване на спирачки и забавители, комбинирано използване на спирачки и забавители, по-добро използване на отношението скорост/предавка, използване на инерцията на превозното средство, използване на начини за забавяне и спиране по наклонени надолу участъци, действие в случай на отказ, използване на електронни и механични устройства като електронна стабилизираща програма (ESP), усъвършенствани системи за аварийно спиране (AEBS), антиблокираща спирачна система (ABS), системи за контрол на теглителната сила (TCS) и бордови системи за наблюдение (IVMS), както и други устройства за подпомагане или автоматизиране на дейността на водача, които са одобрени за употреба.“;

в) точка 1.3 се заменя със следното:

„1.3. Цел: способност за оптимизиране на консумацията на гориво:

оптимизация на разхода на гориво чрез прилагане на знанията по точки 1.1. и 1.2, значение на предвиждането на транспортния поток, подходяща дистанция и използване на инерцията на превозните средства, стабилна скорост, плавен стил на управление и подходящо налягане на гумите.“;

г) преди заглавието „Свидетелство за управление на МПС от категория С, С+Е, С1, С1+Е“ се добавя следната точка:

„1.3а. Цел: способност да предвижда и оценява рисковете в пътното движение и да се съобразява с тях:

да е наясно с различните пътни условия, пътното движение и атмосферните условия и да се съобразява с тях, да предвижда предстоящи събития, да се съобразява с рисковете на пътното движение; да разпознава опасните ситуации и да се съобразява с тях, по-специално по отношение на размерите и теглото на превозните средства и уязвимите участници на пътя, като пешеходци, велосипедисти и водачи на двуколесни МПС;

да идентифицира евентуалните опасни ситуации и правилно да тълкува как те може да се превърнат в ситуации, в които сблъсъкът не може вече да се избегне, и да подбира и изпълнява действия, които способстват за повишаване на безопасността в такава степен, че все пак сблъсъкът да може да се предотврати, в случай че евентуалните опасности настъпят.“;

д) точка 1.4 се заменя със следното:

„1.4. способност за натоварване на превозното средство при спазване на правилата за безопасност и правилно използване на превозното средство:

сили, които оказват въздействие на превозното средство в движение, използване на предавателното отношение в съответствие с товара на превозното средство и профила на пътя, използване на автоматични предавателни системи, изчисляване на полезния товар на превозното средство или състава от превозни средства, изчисляване на общ обем, разпределение на товар, последствия от претоварване на оста, стабилност и център на тежестта на превозното средство, видове опаковки и палети;

основни категории товари, които се нуждаят от прикрепване, техники за затягане и прикрепване, използване на закрепващи ленти, проверка на устройства за прикрепване, използване на оборудване за манипулиране, поставяне и махане на покривало.“;

е) точка 1.6 се заменя със следното:

„1.6. способност за натоварване на превозното средство при спазване на правилата за безопасност и правилно използване на превозното средство:

сили, които оказват въздействие на превозното средство в движение, използване на предавателното отношение в съответствие с товара на превозното средство и профила на пътя, използване на автоматични предавателни системи, изчисляване на полезния товар на превозно средство или състав от превозни средства, разпределение на товара, последствия от претоварване на оста, стабилност и център на тежестта на превозното средство.“;

ж) точка 2.1 се заменя със следното:

„2.1. Цел: да познава социалната среда на автомобилния транспорт и съответната правна уредба:

Максимални работни периоди, специфични за транспортната промишленост; принципи, прилагане и последствия на регламенти (ЕО) № 561/2006(*) и (ЕС) № 165/2014(**) на Европейския парламент и на Съвета; санкции за неизползване, неправилно използване или манипулиране на тахографа; познаване на социалната среда на автомобилния транспорт: права и задължения на водачите на превозни средства по отношение на началната квалификация и продължаващото обучение.

(*) Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1).

(**) Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1).“;

з) точка 3.7 се заменя със следното:

„3.7. Цел: да познава икономическата среда на автомобилния превоз и организацията на пазара:

автомобилният транспорт във връзка с другите видове транспорт (конкуренция, товароизпращачи), различни автомобилни транспортни дейности (превоз за сметка на насрещната страна, за собствена сметка, спомагателни транспортни дейности), организация на основните типове транспортни дружества и спомагателни транспортни дейности, различни транспортни специализации (камиони цистерни, контролирана температура, опасни товари, превоз на животни и т.н.), развитие на отрасъла (диверсификация на предоставяните услуги, автомобилен транспорт – железопътен транспорт, подизпълнение и т.н.).“;

и) точка 3.8 се заменя със следното:

„3.8. Цел: да познава икономическата среда на автомобилния превоз на пътници и организацията на пазара:

автомобилният превоз на пътници във връзка с другите видове пътнически транспорт (железопътен транспорт, лични автомобили), различни дейности, включващи автомобилен превоз на пътници, осведоменост относно уврежданията, преминаване на граници (международен транспорт), организация на основните типове транспортни дружества за автомобилен превоз на пътници.“;

Б) Раздел 2 се изменя, както следва:

а) точка 2.1 се заменя със следното:

„2.1. *Възможност за комбиниране на посещаване на курс и изпит*

Началната квалификация трябва да включва преподаването на всички теми в списъка на раздел 1. Продължителността на тази начална квалификация трябва да бъде 280 часа.

Всеки обучаващ се водач на превозно средство трябва индивидуално да управлява най-малко 20 часа превозно средство от съответната категория, което отговаря най-малко на изискванията за изпитните превозни средства, определени в Директива 2006/126/ЕО.

Когато управлява превозно средство индивидуално, обучаващият се водач на превозно средство трябва да се придружава от инструктор, нает от одобрен център за обучение. Всеки водач на превозно средство може да управлява превозно средство в продължение на максимум осем часа от двадесетте часа индивидуално управление на превозно средство на специален терен или на висококачествен симулатор, така че да се оцени обучението по рационално управление на превозно средство на базата на изискванията за безопасност, в частност по отношение на управлението на превозното средство при различни пътни условия и начина, по който те се променят при различните атмосферни условия и през деня и нощта, както и способността за оптимизиране на разхода на гориво.

Държавите членки могат да разрешат част от обучението да бъде предоставено от одобрен център за обучение посредством информационни и комуникационни технологии, като например електронно обучение, като същевременно гарантират, че се запазва доброто качество на обучение и като избират предметите, при които информационните и комуникационни технологии могат да се използват най-ефективно. По-специално държавите членки изискват надеждна идентификация на потребителя и подходящи средства за контрол.

Държавите членки могат да считат специалното обучение, което се изисква съгласно други законодателни актове на Съюза, като част от обучението. Това включва, но не се ограничава до обучението, изисквано съгласно Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета(*) за превоза на опасни товари, обучението за осведомеността относно уврежданията съгласно Регламент (ЕС) № 181/2011 на Европейския парламент и на Съвета(**) и обучението за превоза на животни съгласно Регламент (ЕО) № 1/2005 на Съвета(***)).

За водачите на превозни средства, посочени в член 5, параграф 5, продължителността на първоначалната квалификация трябва да бъде 70 часа, включително пет часа индивидуално управление на превозно средство.

След обучението компетентните органи на държавите членки или организацията, определена от тях, трябва да подложат водача на превозно средство на писмен или устен изпит. Изпитът трябва да включва поне по един въпрос по всяка от целите в списъка на темите в раздел 1.

(*) Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно вътрешния превоз на опасни товари (ОВ L 260, 30.9.2008 г., стр. 13).

(**) Регламент (ЕС) № 181/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. относно правата на пътниците в автобусния транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 1).

(***) Регламент (ЕО) № 1/2005 на Съвета от 22 декември 2004 г. относно защитата на животните по време на транспортиране и свързаните с това операции и за изменение на Директиви 64/432/ЕИО и 93/119/ЕО и Регламент (ЕО) № 1255/97 (ОВ L 3, 5.1.2005 г., стр. 1).“;

б) в точка 2.2, буква б) алинея втора се заменя със следното:

„Превозното средство, използвано за практическия изпит, трябва да отговаря най-малко на изискванията за изпитните превозни средства, определени в Директива 2006/126/ЕО.“;

В) Раздели 3 и 4 се заменят със следното:

„Раздел 3: Ускорена начална квалификация, предвидена в член 3, параграф 2

Ускорената начална квалификация трябва да включва преподаването на всички теми в списъка в раздел 1. Нейната продължителност трябва да бъде 140 часа.

Всеки обучаващ се водач трябва индивидуално да управлява поне 10 часа превозно средство от съответната категория, което отговаря най-малко на изискванията за изпитните превозни средства, определени в Директива 2006/126/ЕО.

Когато управлява превозно средство индивидуално, обучаващият се водач на превозно средство трябва да се придружава от инструктор, нает от одобрен център за обучение. Всеки водач на превозно средство може да управлява в продължение на максимум четири часа от десетте часа индивидуално управление на превозно средство на специален терен или на висококачествен симулатор, така че да се оцени обучението по рационално управление на превозно средство на базата на изискванията за безопасността, в частност по отношение на управлението на превозното средство при различни пътни условия и начина, по който те се променят при различните атмосферни условия и през деня и нощта, както и способността за оптимизиране на разхода на гориво.

Разпоредбите на четвъртия параграф от точка 2.1 се прилагат също така за ускорената начална квалификация.

За водачите на превозни средства, посочени в член 5, параграф 5, продължителността на ускорената начална квалификация трябва да бъде 35 часа, включително два часа и половина индивидуално управление на превозно средство.

След обучението компетентните органи на държавите членки или организацията, определена от тях, трябва да подложат водача на превозно средство на писмен или устен изпит. Изпитът трябва да включва поне по един въпрос по всяка от целите в списъка на темите в раздел 1.

Раздел 4: Задължително продължаващо обучение, предвидено в член 3, параграф 1, буква б)

Курсовете за задължително продължаващо обучение трябва да се организират от одобрен център за обучение. Тяхната продължителност трябва да бъде 35 часа на всеки пет години, разпределени на периоди с продължителност най-малко седем часа. Одобреният център за обучение може да предоставя такова непрекъснато обучение посредством симулатори от най-горен клас и чрез използването на информационни и комуникационни технологии, като например електронно обучение, като същевременно гарантират, че се запазва доброто качество на обучение и като избират предметите, при които информационните и комуникационни технологии могат да се използват най-ефективно. По-специално държавите членки изискват надеждна идентификация на потребителя и подходящи средства за контрол. Поне един от периодите от по седем часа трябва да обхваща тема, свързана с пътната безопасност. В съдържанието на обучението трябва да се отчитат съответните правни и технологични изменения и, доколкото е възможно специфичните потребности от обучение на водача. През 35-те часа обучение следва да бъде покрит набор от различни предмети, включително повторно обучение, ако се докаже, че водачът се нуждае от специално обучение за коригиране.

Държавите членки могат да обмислят възможността да отчитат завършеното специализирано обучение, изисквано по силата на други законодателни актове на Съюза, максимум за един от предвидените периоди от по седем часа. Това включва, но не се ограничава до обучението, изисквано съгласно Директива 2008/68/ЕО за превоза на опасни товари, обучението за превоз на животни съгласно Регламент (ЕО) № 1/2005, както и осведомеността относно уврежданията при обучение за превоз на пътници съгласно Регламент (ЕС) № 181/2011.“;

(2) Приложение II се изменя, както следва:

А) Заглавието се заменя със следното:

„РАЗПОРЕДБИ ЗА ОБРАЗЕЦА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ ЗА КАРТА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ НА ВОДАЧА НА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО“;

Б) Раздел 2 се изменя, както следва:

а) относно страна 1 на картата за квалификация на водача:

i) в буква г) точка 9 се заменя със следното:

„9. категории превозни средства, за които водачът на превозно средство отговаря на изискванията за начална квалификация и продължаващо обучение;“;

ii) в буква д) първото изречение се заменя със следното:

„заглавието „Образец на Европейския съюз“ на езика или езиците на държавата членка, която издава картата, и подзаглавието „карта за квалификация на водача на превозно средство“ на останалите официални езици на Съюза, отпечатани в син цвят, така че да образуват фона на картата.“;

б) относно страна 2 на картата за квалификация на водача, в буква а), точки 9 и 10 се заменят със следното:

„9. категории превозни средства, за които водачът на превозно средство отговаря на изискванията за начална квалификация и продължаващо обучение;

10. хармонизирания код 95 на Европейския съюз, предвиден в приложение I към Директива 2006/126/ЕО“;

В) В раздел 4 заглавието на образца за картата за квалификация на водача се заменя със следното: „ОБРАЗЕЦ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ ЗА КАРТА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ НА ВОДАЧ НА МОТОРНО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО“. На страна 2 на образца, под номер 10 „код на Общността“ се заменя с „код на Съюза“.

Г) Добавя се следният раздел:

„5. Преходни разпоредби

Карта за квалификация на водач издадена преди [ОБ: да се въведе датата, посочена в член 3, параграф 1] е валидна до изтичане на нейния срок.“

Б. Добавя се следното приложение:

„Приложение III — Таблица на съответствието за позоваването на някои категории свидетелства за управление

<i>Позоваване в настоящата директива</i>	<i>Позоваване в Директива 2006/126/ЕО</i>
C+E	CE
C1+E	C1E
D+E	DE
D1+E	D1E

“