



Bruksela, 24 maja 2017 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2017/0015 (COD)

8596/1/17
REV 1

TRANS 155
CODEC 667
MI 359
EDUC 157
IA 66

SPRAWOZDANIE

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Rada

Nr popr. dok.: 6813/5/17 REV 5 TRANS 85 CODEC 290 MI 171 EDUC 97

Nr dok. Kom.: 5671/17 TRANS 28 CODEC 107 MI 91 EDUC 32 + ADD 1-4

Dotyczy: Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/59/WE w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób oraz dyrektywę 2006/126/WE w sprawie praw jazdy

– Podejście ogólne

WPROWADZENIE

1. W dniu 1 lutego 2017 r. Komisja przekazała wyżej wymieniony wniosek Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
2. Zgodnie z oceną Komisji dyrektywa 2003/59/WE została wdrożona bez większych problemów, a tym samym wniesiony został istotny wkład w bezpieczeństwo na drogach i mobilność pracowników, wniosek ma jednak na celu wyeliminowanie pewnych niedociągnięć, które wykryto w latach 2012–2014 w trakcie oceny *ex post*.

3. Celem wniosku jest:

- poprawa wzajemnego uznawania obowiązkowego szkolenia odbywanego przez kierowców zawodowych,
- modernizacja wymogów szkoleniowych oraz uściślenie ich relacji do wymogów szkoleniowych ustanowionych w innych przepisach UE,
- ograniczenie niejednoznaczności w odniesieniu do wyłączeń z obowiązków określonych w dyrektywie, oraz
- sprecyzowanie minimalnych wymogów wiekowych odnośnie do kierowania pojazdami wynikających z dyrektyw 2003/59/WE i 2006/126/WE, aby zagwarantować jednolite stosowanie przepisów UE.

4. Przed przedstawieniem omawianego wniosku Komisja w dniu 14 grudnia 2016 r. zaproponowała zmiany dotyczące procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą przewidzianej w niniejszej dyrektywie, jak i w dyrektywie 2006/126/WE, jako element wniosku horyzontalnego¹.

5. W dniu 3 kwietnia 2017 r. parlamentarna Komisja Transportu i Turystyki (TRAN) wyznaczyła Petera Lundgrena (EFDD, SE) na sprawozdawcę. Komisja Zatrudnienia i Spraw Socjalnych (EMPL) postanowiła nie wydawać opinii.

6. Komitet Ekonomiczno-Społeczny ma przyjąć opinię w dniu 31 maja 2017 r. Komitet Regionów zdecydował, że nie przedstawi swojej opinii na temat wniosku Komisji.

7. Senat parlamentu Rumunii przekazał swoją opinię na temat stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności w piśmie z dnia 26 kwietnia 2017 r.²

¹ Zob. dok. ST 5623/17 + ADD 1 REV 1.

² Zob. dok. ST 8562/17 INIT.

PRACE W RADZIE

8. Grupa Robocza ds. Transportu Lądowego rozpoczęła analizę wniosku w dniu 3 lutego 2017 r. W dniu 7 lutego 2017 r. przeanalizowała przeprowadzoną przez Komisję ocenę skutków. Delegacje zasadniczo uznały zasadność wykorzystania tej oceny jako podstawy wniosków legislacyjnych. Kilka delegacji podkreśliło, jak ważne jest wybranie wariantu polityki przewidującego wzajemne uznawanie szkolenia odbytego w innym państwie członkowskim. Zwrócono się o bardziej szczegółowe informacje na temat kosztów administracyjnych z tytułu wydawania kart kwalifikacji kierowcy kierowcom z innych państw członkowskich. Niektóre delegacje zauważyły, że w ocenie skutków należało bardziej szczegółowo przeanalizować kwestię porównania wymogów administracyjnych wobec kierowców z UE z wymogami wobec kierowców z państw trzecich. Niektóre delegacje wyraziły rozbieżne poglądy na temat pojęcia „e-uczenia się” oraz na temat definicji wyłączeń z wymogów szkoleniowych. W tej ostatniej kwestii prezydencja odnotowała, że Komisja nie przedstawiła szczegółowej analizy wyłączenia kierowców przewożących towary związane z rolnictwem w ramach własnej działalności rolniczej (liczba, ewentualne negatywne oddziaływanie na cele dyrektywy).
9. W okresie między 14 marca a 11 kwietnia 2017 r. prezydencja przedłożyła kilka dokumentów kompromisowych w celu znalezienia wspólnej płaszczyzny w odniesieniu do niektórych proponowanych zmian. Prace na forum grupy roboczej zostały uwzględnione w tekście przedstawionym w załączniku.
10. Uzgodnione zmiany dotyczą głównie: formułowania i interpretacji wyłączeń; procedur i instrumentów, które można wykorzystywać w celu ułatwienia wzajemnego uznawania ukończonego szkolenia kierowców; organizowania szkolenia kierowców; przepisów przejściowych.
- 10.a. W dniu 24 maja 2017 r. Komitet Stałych Przedstawicieli potwierdził kompromisowy tekst i zgodził się na przekazanie go Radzie (ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii (Transport)) w celu przyjęcia w dniu 8 czerwca 2017 r. podejścia ogólnego.

KWESTIE NIEROZSTRZYgniETE

11. Grupa robocza uwzględniła wszystkie kwestie podniesione przez delegacje i wypracowała kompromisowy tekst, który wydaje się możliwy do zaakceptowania przez wszystkie delegacje. W odniesieniu do wyłączeń grupa robocza była w stanie przedstawić dodatkowe wyjaśnienia, przy jednoczesnym utrzymaniu swobody interpretacji niektórych terminów, ze względu na różne praktyki i warunki panujące w państwach członkowskich. Jedna delegacja podtrzymała swoje niezadowolenie w związku z kompromisem w sprawie wyłączeń.
12. Kilka delegacji wyraziło zaniepokojenie w związku z tym, że wypracowane rozwiązanie w zakresie poprawy wzajemnego uznawania pociągałoby za sobą znaczne koszty administracyjne. Inne delegacje wolałyby bardziej ambitny wniosek przygotowujący warunki do elektronicznej wymiany informacji. Jedna z delegacji zwróciła się o dodatkowe wyjaśnienia w odniesieniu do przepisów przejściowych³.
13. Niektóre delegacje wyraziły obawy w odniesieniu do utrzymania oddzielnej procedury, która umożliwi obywatelom państw trzecich – kierowcom pojazdów przewożących towary – wykorzystywanie w dalszym ciągu ich świadectw kierowcy, wydanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009, jako dowodów zgodności z wymogami szkoleniowymi. Tekst kompromisowy dąży jednak do poprawy istniejącej procedury poprzez obowiązkowe wprowadzenie specjalnego kodu na świadectwie kierowcy.
14. Komisja podtrzymuje na tym etapie procedury ogólne zastrzeżenie weryfikacji wobec zmian w jej wniosku, choć ogólnie z zadowoleniem przyjmuje starania Rady zmierzające do wypracowania podejścia ogólnego.

WNIOSEK

15. Rada jest proszona o przyjęcie podejścia ogólnego w wersji zamieszczonej w załączniku do niniejszego dokumentu.

³ Zob. addendum do niniejszego sprawozdania.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 2003/59/WE w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób oraz dyrektywę 2006/126/WE w sprawie praw jazdy

(Tekst mający znaczenie 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 Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

¹ Dz.U. C z , s. .

² Dz.U. C z , s. .

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W białej księdze z dnia 28 marca 2011 r.³ Komisja Europejska ustanowiła cel polegający na wyeliminowaniu ofiar śmiertelnych na drogach, zgodnie z którym do 2050 r. Unia powinna zbliżyć się do celu zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym.
- (2) W komunikacie na temat kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020⁴ Komisja zaproponowała obniżenie o połowę całkowitej liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w Unii do 2020 r., począwszy od 2010 r. Aby zrealizować to założenie, Komisja określiła siedem celów strategicznych, w tym poprawę edukacji i szkolenia użytkowników dróg oraz ochronę użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki.
- (3) Po dokonaniu oceny wdrożenia dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁵ Komisja stwierdziła pewną liczbę niedociągnięć. Najważniejszymi stwierdzonymi niedociągnięciami były trudności i brak pewności prawa w wykładni wyłączeń; treść szkoleń, którą uznano za jedynie częściowo odpowiadającą potrzebom kierowców; trudności kierowców z uzyskaniem wzajemnego uznania (częściowo) ukończonego szkolenia odbytego w innym państwie członkowskim; oraz niespójności w zakresie wymogów dotyczących dolnej granicy wieku między dyrektywą 2003/59/WE a dyrektywą 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁶.
- (4) Aby poprawić jasność prawa, w dyrektywie 2003/59/WE, należy usunąć lub zmienić wszystkie odesłania do uchylonych lub zastąpionych aktów Unii.

³ Biała księga z dnia 28 marca 2011 r. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011) 144 final).

⁴ Komunikat pt. „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020” (COM(2010) 389 final).

⁵ 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).

⁶ 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).

- (5) Aby zapewnić pewność i spójność z innymi aktami Unii, należy dokonać pewnej liczby zmian w odniesieniu do wyłączeń na podstawie dyrektywy 2003/59/WE, biorąc pod uwagę podobne wyłączenia na podstawie rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady⁷. Niektóre z tych wyłączeń odnoszą się do sytuacji, w których prowadzenie nie jest podstawowym zajęciem kierowcy, na przykład gdy zajmuje ono mniej niż 30 % miesięcznego czasu pracy, i gdyby zapewnienie zgodności z wymogami dyrektywy 2003/59/WE było nieproporcjonalnie dużym obciążeniem dla takich osób.
- (5a) Kierowcy, którzy zostali wyłączeni ze wstępnej kwalifikacji, powinni jednak, zachowując to wyłączenie, być zobowiązani do okresowego szkolenia w celu aktualizacji wiedzy, która ma podstawowe znaczenie dla ich pracy.
- (6) Z uwagi na rozwój w zakresie kształcenia i szkolenia oraz w celu zwiększenia wkładu dyrektywy 2003/59/WE w bezpieczeństwo ruchu drogowego a także znaczenia szkolenia dla kierowców, większą rolę podczas kursów szkoleniowych powinny odgrywać tematy związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, takie jak dostrzeganie zagrożeń, ochrona użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki i paliwooszczędny styl jazdy.
- (7) Państwa członkowskie powinny uzyskać możliwość poprawy i unowocześnienia praktyk szkoleniowych z wykorzystaniem narzędzi ICT, takich jak e-uczenie się i nauczanie mieszane, w odniesieniu do części szkolenia, jednocześnie zapewniając odpowiednią jakość szkolenia. Znaczna część szkolenia wymaganego na mocy niniejszej dyrektywy powinna być przeprowadzona w zatwierdzonym ośrodku szkoleniowym.
- (8) Aby zapewnić spójność między różnymi formami szkolenia wymaganego zgodnie z prawem Unii, państwa członkowskie powinny mieć możliwość łączenia różnych rodzajów odpowiedniego szkolenia, takich jak szkolenie dotyczące transportu towarów niebezpiecznych, uwrażliwiania na problemy niepełnosprawności lub dotyczące transportu zwierząt, ze szkoleniem określonym w dyrektywie 2003/59/WE.

⁷ Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

- (9) Aby rozbieżności praktyk między państwami członkowskimi nie prowadziły do utrudniania wzajemnego uznawania i ograniczania praw kierowców do odbywania szkolenia okresowego w państwie członkowskim, w którym pracują, organy państwa członkowskiego powinny mieć obowiązek wydawania odpowiedniego dokumentu każdemu kierowcy spełniającemu wymogi dyrektywy 2003/59/WE. Dokument ten powinien być wzajemnie uznawany, w tym podczas kontroli drogowych. Ten minimalny wymóg dokumentacji nie powinien utrudniać dalszego rozwoju współpracy pomiędzy państwami członkowskimi w tej dziedzinie prowadzonej za pomocą elektronicznej rejestracji i wymiany informacji.
- (9a) 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 musieliby w takich okolicznościach powtarzać szkolenie przy podejmowaniu nowego zatrudnienia, należy zachęcać państwa członkowskie do współpracy i wymiany informacji na temat kwalifikacji kierowców.
- (9b) W celu umożliwienia sprawnego przejścia ważne świadectwa kierowców i ważne karty kwalifikacji kierowcy wydane zgodnie z przepisami, które miały zastosowanie przed rozpoczęciem stosowania zmienionych przepisów, powinny być uznawane do czasu ich wygaśnięcia. Zmiany przepisów nie unieważniają szkolenia odbytego, ani praw jazdy wydanych jako świadectwa odbycia takiego szkolenia, przed rozpoczęciem ich stosowania.
- (10) Aby zapewnić jasność prawa i zharmonizowane wymogi dotyczące dolnej granicy wieku do celów określonych w dyrektywie 2003/59/WE, w dyrektywie 2006/126/WE należy przewidzieć wyraźne odstępstwo stanowiące, że prawa jazdy mogą być wydawane po osiągnięciu minimalnego wieku, o którym mowa w dyrektywie 2003/59/WE. Wyjaśnienie to dotyczy ogólnego minimalnego wieku kierowców pojazdów niektórych kategorii posiadających świadectwo kompetencji zawodowych (ŚKZ) i nie zmienia istniejących możliwości zredukowania, ani zastosowania wyłączenia z wymagań dotyczących minimalnego wieku.

(10a) Zmiany dyrektywy 2006/126/WE powinny ograniczać się do zmian bezpośrednio związanych z rewizją dyrektywy 2003/59/WE. Bardziej szczegółowa analiza wdrażania i stosowania dyrektywy 2006/126/WE, w tym rozróżnienie między pewnymi kategoriami pojazdów, wydaje się pożądana i powinna zostać uwzględniona w ramach zbliżającego się przeglądu dyrektywy 2006/126/WE.

(11) Jako że cel tej dyrektywy, mianowicie poprawa unijnej normy kwalifikacji wstępnej i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, nie może być w pełni zrealizowany przez państwa członkowskie, lecz raczej, z powodu transgranicznego charakteru transportu drogowego i kwestii, których rozwiązaniu służy ta dyrektywa, może być lepiej zrealizowany na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki, zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym samym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

(12) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywy 2003/59/WE i 2006/126/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 2003/59/WE wprowadza się następujące zmiany:

(1) w art. 1 akapity pierwszy i drugi otrzymują brzmienie:

- „ – pojazdów, dla których wymagane jest prawo jazdy kategorii C1, C1 + E, C lub C + E, w rozumieniu dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady(*), 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 (+) należy odczytywać zgodnie z tabelą korelacji zawartą w załączniku III.

(*) 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).”;

(2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) pojazdów, które wykorzystują lub kontrolują siły zbrojne, obrona cywilna, służby przeciwpożarowe, siły odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego oraz służby pogotowia ratunkowego, gdy przewóz wykonywany jest w związku z zadaniami powierzonymi tym służbom;”

b) lit. d)–g) otrzymują brzmienie:

„d) pojazdów używanych w sytuacjach zagrożenia lub przeznaczonych do akcji ratunkowych, w tym pojazdów wykorzystywanych do niezarobkowego przewozu pomocy humanitarnej;

e) pojazdów wykorzystywanych do nauki jazdy i egzaminu z jazdy dla osób ubiegających się o prawo jazdy lub ŚKZ, zgodnie z art. 6 i art. 8 ust. 1, pod warunkiem że pojazdy te nie są wykorzystywane do zarobkowego przewozu rzeczy lub osób.

Ponadto niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do osób ubiegających się o prawo jazdy lub ŚKZ, zgodnie z art. 6 art. 8 ust. 1, jeśli osoba taka odbywa dodatkowe szkolenie kierowców w formie uczenia się poprzez praktykę w miejscu pracy, pod warunkiem że osobie tej towarzyszy inna osoba posiadająca ŚKZ lub instruktor jazdy, dla danej kategorii pojazdu wykorzystywanego do tego celu;

f) pojazdów wykorzystywanych do niezarobkowego przewozu osób lub rzeczy;

g) pojazdów do przewozu materiałów, urządzeń lub sprzętu niezbędnych kierowcy do jego pracy, pod warunkiem że prowadzenie pojazdów nie jest jego podstawowym zajęciem;”;

c) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„Państwa członkowskie mogą przyznawać wyłączenia kierowcom pojazdów użytkowanych, lub wynajmowanych bez kierowcy, przez przedsiębiorstwa rolnicze, ogrodnicze, leśne, gospodarstwa rolne lub rybackie do przewozu rzeczy w ramach własnej działalności gospodarczej, pod warunkiem że prowadzenie pojazdu nie jest podstawowym zajęciem kierowcy. Państwa członkowskie mogą uzależnić takie wyłączenia od spełnienia indywidualnych warunków na ich własnym terytorium oraz, za zgodą zainteresowanych państw członkowskich, na terytorium innego państwa członkowskiego.

Państwa członkowskie informują Komisję o wyłączeniach przyznanych zgodnie z niniejszym przepisem, a Komisja informuje o nich pozostałe państwa członkowskie.”

(3) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Szkolenie okresowe polega na szkoleniu mającym umożliwić posiadaczom ŚKZ uaktualnienie wiedzy mającej szczególne znaczenie w wykonywanej przez nich pracy, ze szczególnym podkreśleniem bezpieczeństwa drogowego i racjonalizacji zużycia paliwa.”;

b) akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„szkolenie okresowe ma na celu rozszerzenie i powtórzenie niektórych tematów, o których mowa w sekcji 1 załącznika I. Zawiera ono zawsze co najmniej jeden temat związany z bezpieczeństwem drogowym i obejmuje różnorodne zagadnienia. Tematy szkolenia uwzględniają zmiany w odpowiednich przepisach i technologii oraz powinny, w miarę możliwości, brać pod uwagę konkretne potrzeby szkoleniowe danego kierowcy.”;

(4) art. 9 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Kierowcy określani w art. 1 lit. a) uzyskują kwalifikację wstępną określoną w art. 5 w państwie członkowskim będącym miejscem ich normalnego zamieszkania, określonym w art. 12 dyrektywy 2006/126/WE.”;

(5) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10

Kod unijny

1. Na podstawie ŚKZ określonego w art. 6 i ŚKZ określonego w art. 8 ust. 1 właściwe organy państw członkowskich, z uwzględnieniem przepisów art. 5 ust. 2 i 3 i art. 8, obok odpowiedniej 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 z wzorem zamieszczonym w załączniku II.

W przypadku gdy właściwe organy państwa członkowskiego, w którym uzyskano ŚKZ, nie mogą umieszczać kodu unijnego na prawie jazdy, wydają one kierowcy kartę kwalifikacji kierowcy.

Karty kwalifikacji kierowcy wydawane przez państwo członkowskie są wzajemnie uznawane. Przy wydawaniu karty właściwe organy sprawdzają ważność prawa jazdy odnośnie do danej kategorii pojazdu.

2. Kierowca, o którym mowa w art. 1 lit. b), który kieruje pojazdami używanymi 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 1072/2009(*), pod warunkiem że jest ono oznaczone kodem unijnym 95. Do celów niniejszej dyrektywy wydające państwo członkowskie podaje kod unijny 95 w sekcji „Uwagi” na świadectwie, jeżeli dany kierowca spełnił wymogi dotyczące kwalifikacji i szkolenia przewidziane w niniejszej dyrektywie.

Świadectwa kierowców wydane przed dniem [*Dz.U.: proszę wstawić datę, o której mowa w ust. 3(1)*], zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, w szczególności jego ust. 7, w celu poświadczenia zgodności z wymogami szkoleniowymi wynikającymi z niniejszej dyrektywy, które nie są opatrzone kodem unijnym 95, są akceptowane jako dowód posiadania kwalifikacji do dnia wygaśnięcia ich ważności.

(*) 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).”;

- (6) W załącznikach I i II wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

W dyrektywie 2006/126/WE wprowadza się następujące zmiany:

- (1) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
- (i) lit. e) tiret trzecie otrzymuje brzmienie:
- „— dolna granica wieku dla kategorii C1 i C1E zostaje ustalona na 18 lat;”;
- (ii) lit. g) tiret drugie otrzymuje brzmienie:
- „— dolna granica wieku dla kategorii C i CE zostaje ustalona na 21 lat;”;

(iii) lit. i) tiret drugie otrzymuje brzmienie:

– „— dolna granica wieku dla kategorii D1 i D1E zostaje ustalona na 21 lat;”;

(iv) lit. k) tiret drugie otrzymuje brzmienie:

– „— dolna granica wieku dla kategorii D i DE zostaje ustalona na 24 lata;”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„7. Na zasadzie odstępstwa od dolnych granic wieku określonych w art. 4 ust. 4 lit. g), i) oraz k) niniejszej dyrektywy dolną granicę wieku, od której wydawane jest prawo jazdy kategorii C, CE, D1, D1E, D lub DE, stanowi dolna granica wieku dla prowadzenia takich pojazdów dla posiadaczy ŚKZ określonych odpowiednio w art. 5 ust. 2, art. 5 ust. 3 lit. a) ppkt (i) akapit pierwszy, art. 5 ust. 3 lit. a) ppkt (ii) akapit pierwszy lub art. 5 ust. 3 lit. b) dyrektywy 2003/59/WE.

Jeżeli zgodnie z art. 5 ust. 3 lit. a) ppkt (i) akapit drugi lub art. 5 ust. 3 lit. a) ppkt (ii) akapit drugi dyrektywy 2003/59/WE państwo członkowskie zezwala na prowadzenie pojazdów na swoim terytorium od młodszego wieku, prawo jazdy jest ważne jedynie na terytorium wydającego państwa członkowskiego do czasu, aż jego posiadacz osiągnie odpowiednią dolną granicę wieku, o której mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, i posiada ŚKZ.”.

(2) W art. 15 obecny tekst otrzymuje oznaczenie ust. 1 i dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2. Europejska Sieć Praw Jazdy może również służyć do wymiany informacji na temat praw jazdy do celów przewidzianych w innych unijnych aktach prawnych.”

Artykuł 3

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia [UP: Proszę wstawić DATE obliczoną: 24 miesięcy po wejściu w życie]. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli

W imieniu Parlamentu Europejskiego

W imieniu Rady

Przewodniczący

Przewodniczący

A. W załącznikach I i II do dyrektywy 2003/59/WE wprowadza się następujące zmiany:

(1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

(A) w sekcji 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Minimalny poziom kwalifikacji jest porównywalny co najmniej z poziomem 2 europejskich ram kwalifikacji określonych w załączniku II do zalecenia Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/C 111/01 (*).

—————
(*) Zalecenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2008 r. w sprawie ustanowienia europejskich ram kwalifikacji dla uczenia się przez całe życie (Dz.U. C 111 z 6.5.2008, s. 1).”;

b) punkt 1.2 otrzymuje brzmienie:

„1.2. Cel: znajomość charakterystyki technicznej i zasad działania elementów bezpieczeństwa pozwalająca na panowanie nad pojazdem, utrzymanie stopnia zużycia na możliwie niskim poziomie i zapobieganie wadliwemu działaniu:

granice zastosowania układów hamulcowych i zwalniaczy, mieszane stosowanie układu hamulcowego i zwalniacza, lepsze wykorzystanie relacji między prędkością a przełożeniem skrzyni biegów, wykorzystanie nośności pojazdu, zastosowanie układów hamulcowych na pochyłościach, postępowanie w przypadku awarii, wykorzystanie urządzeń elektronicznych i mechanicznych, takich jak elektroniczny program stabilizacji (ESP), zaawansowane systemy hamowania awaryjnego (AEBS), układ przeciwblokujący (ABS), systemy kontroli trakcji (TCS) i systemy monitoringu w pojeździe (iVMS) oraz inne zatwierdzone do użytku urządzenia wspomagania kierowcy lub układy automatyki.”;

c) punkt 1.3 otrzymuje brzmienie:

„1.3. Cel: umiejętność optymalizacji zużycia paliwa:

optymalizacja zużycia paliwa z zastosowaniem know-how w zakresie ppkt 1.1 i 1.2, znaczenie przewidywania strumienia ruchu, zachowanie odpowiedniej odległości i wykorzystanie dynamiki pojazdu, stała prędkość, płynna jazda i odpowiednie ciśnienie w oponach.”;

d) przed nagłówkiem „Prawa jazdy C, C + E, C1, C1 + E” dodaje się punkt w brzmieniu:

„1.3a. Cel: umiejętność przewidywania i oceny zagrożeń w ruchu oraz dostosowania się do nich:

świadomość różnych warunków na drodze, w ruchu i warunków pogodowych oraz dostosowanie się do nich, przewidywanie sytuacji na drodze, dostosowanie się do zagrożeń związanych z ruchem oraz identyfikacja i dostosowanie się do niebezpiecznych sytuacji, w szczególności w odniesieniu do wielkości i masy samochodów i użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki, takich jak piesi, rowerzyści i motocykliści;

określenie ewentualnych sytuacji niebezpiecznych i prawidłowa interpretacja tego, w jaki sposób te potencjalnie niebezpieczne sytuacje mogą przekształcić się w sytuacje, w których nie da się już zapobiec zderzeniu, oraz dobór i zastosowanie działań, które zwiększają margines bezpieczeństwa w taki sposób, że można jeszcze uniknąć zderzenia, w przypadku gdy wystąpią potencjalne zagrożenia.”;

e) punkt 1.4 otrzymuje brzmienie:

„1.4. Cel: umiejętność zapewnienia bezpieczeństwa załadunku poprzez właściwe wykorzystanie pojazdu i uwzględnienie przepisów bezpieczeństwa:

siły działające na pojazd podczas jazdy, zastosowanie przełożenia skrzyni biegów odpowiadającego obciążeniu pojazdu oraz profilowi jezdni, wykorzystanie zautomatyzowanych systemów transmisyjnych, obliczenie obciążenia użytkowego pojazdu lub zastawu pojazdu, obliczenie objętości użytkowej, rozłożenie ładunku, skutki oddziaływania przekraczającego nośność ładunku na oś, stabilność pojazdu i środek ciężkości, rodzaje opakowań i palet;

podstawowe kategorie towarów, które wymagają zabezpieczenia ładunku, techniki mocowania, również za pomocą lin i łańcuchów, zastosowanie taśm mocujących, sprawdzenie urządzeń mocujących, zastosowanie urządzeń transportu bliskiego, zakładanie plandeki i jej zdejmowanie.”;

f) punkt 1.6 otrzymuje brzmienie:

„1.6. Cel: umiejętność zapewnienia bezpieczeństwa załadunku poprzez właściwe wykorzystanie pojazdu i uwzględnienie przepisów bezpieczeństwa:

siły działające na pojazd podczas jazdy, zastosowanie przełożenia skrzyni biegów odpowiadającego obciążeniu pojazdu i profilowi jezdni, wykorzystanie zautomatyzowanych systemów transmisyjnych, obliczenie obciążenia użytkowego pojazdu lub zastawu pojazdu, rozłożenie ładunku, skutki oddziaływania przekraczającego nośność ładunku na oś, stabilność pojazdu i środek ciężkości.”;

g) punkt 2.1 otrzymuje brzmienie:

„2.1. Cel: znajomość środowiska społecznego transportu drogowego i odnośnych przepisów:

maksymalny okres pracy właściwy dla branży transportowej; zasady, stosowanie i konsekwencje rozporządzeń (WE) nr 561/2006(*) i (UE) nr 165/2014(**) Parlamentu Europejskiego i Rady; kary za nieużywanie tachografu, jego nieprawidłowe używanie i manipulowanie nim; znajomość środowiska społecznego transportu drogowego: prawa i obowiązki kierowców w zakresie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia.

(*) Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

(**) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).”;

h) punkt 3.7 otrzymuje brzmienie:

„3.7. Cel: znajomość otoczenia gospodarczego drogowego transportu rzeczy i organizacji rynku:

transport drogowy w stosunku do innych rodzajów transportu (konkurencja, spedytorzy), inna działalność w zakresie transportu drogowego (transport najemny lub za wynagrodzeniem, na własny rachunek, pomocnicza działalność przewozowa), organizacja podstawowych rodzajów firm przewozowych i pomocniczej działalności przewozowej, różne specjalizacje w zakresie transportu (cysterna, kontrolowana temperatura, towary niebezpieczne, transport zwierząt itd.), zmiany w branży (zróżnicowanie świadczonych usług, transport kolejowo-drogowy, podzlecanie itd.).”;

(i) punkt 3.8 otrzymuje brzmienie:

„3.8. Cel: znajomość otoczenia gospodarczego przewozu drogowego osób i organizacji rynku:

przewóz drogowy osób w stosunku do innych rodzajów transportu osobowego (kolej, samochody prywatne), inne rodzaje działalności związanej z przewozem drogowym osób, uwrażliwianie na problemy niepełnosprawności, przekraczanie granic (transport międzynarodowy), organizacja podstawowych rodzajów firm zajmujących się przewozem drogowym osób.”;

(B) w sekcji 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) punkt 2.1 otrzymuje brzmienie:

„2.1. *Opcja połączenia uczestnictwa w kursie i teście*

Kwalifikacja wstępna musi obejmować nauczanie w zakresie wszystkich tematów wymienionych w sekcji 1. Przedmiotowa kwalifikacja wstępna musi trwać 280 godzin.

Każdy kształcący się kierowca musi odbyć przynajmniej 20 godzin indywidualnej jazdy pojazdem z danej kategorii, spełniającym przynajmniej wymogi dotyczące pojazdów egzaminacyjnych, jak określono w dyrektywie 2006/126/WE.

Podczas jazdy indywidualnej kandydatowi na kierowcę musi towarzyszyć instruktor zatrudniony przez zatwierdzony ośrodek szkoleniowy. Każdy kierowca, przez maksymalnie osiem z 20 godzin jazdy, może kierować pojazdem po szczególnym terenie lub na wysokiej klasy symulatorze, celem oceny jego wyszkolenia w zakresie racjonalnego kierowania pojazdem w oparciu o przepisy bezpieczeństwa, w szczególności w zakresie panowania nad pojazdem w różnych warunkach drogowych i w przypadku ich zmiany związanej ze zmianą warunków pogodowych, w zależności od pory dnia lub nocy, oraz w zakresie umiejętności optymalizacji zużycia paliwa.

Państwa członkowskie mogą zezwolić, aby część szkolenia była realizowana przez zatwierdzony ośrodek szkoleniowy za pomocą narzędzi technologii informacyjnych i komunikacyjnych, takich jak e-uczenie się, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniej jakości szkolenia i poprzez wybór tematów, w których narzędzia technologii informacyjnych i komunikacyjnych można wykorzystywać najskuteczniej. W szczególności państwa członkowskie wymagają rzetelnej identyfikacji użytkowników i właściwych środków kontroli.

Państwa członkowskie mogą zaliczać specjalistyczne szkolenie wymagane zgodnie z innymi przepisami Unii jako część szkolenia. Obejmuje to m.in. szkolenie wymagane na podstawie dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady(*) w odniesieniu do transportu towarów niebezpiecznych, szkolenie dotyczące uwrażliwiania na problemy niepełnosprawności na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 (**), a także szkolenie dotyczące transportu zwierząt na podstawie rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005(***)).

W przypadku kierowców określonych w art. 5 ust. 5 kwalifikacja wstępna musi obejmować 70 godzin, w tym pięć godzin jazdy indywidualnej.

Na zakończenie szkolenia właściwe organy państw członkowskich poddają kierowcę testowi pisemnemu lub ustnemu. Test musi zawierać przynajmniej jedno pytanie z zakresu każdego celu wymienionego w wykazie tematów w sekcji 1.

(*) Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13).

(**) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 1).

(***) Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97 (Dz.U. L 3 z 5.1.2005, s. 1).”;

b) pkt 2.2 lit. b) akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Pojazd używany do celów egzaminu praktycznego musi spełniać przynajmniej wymogi dotyczące pojazdów egzaminacyjnych określone w dyrektywie 2006/126/WE.”;

(C) sekcje 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„Sekcja 3: Przyspieszona kwalifikacja wstępna określona w art. 3 ust. 2

Przyspieszona kwalifikacja wstępna musi obejmować nauczanie w zakresie wszystkich tematów wymienionych w sekcji 1. Musi trwać 140 godzin.

Każdy kształcący się musi odbyć przynajmniej 10 godzin indywidualnej jazdy pojazdem z danej kategorii, spełniającym przynajmniej wymogi dotyczące pojazdów egzaminacyjnych, jak określono w dyrektywie 2006/126/WE.

Podczas jazdy indywidualnej kandydatowi na kierowcę musi towarzyszyć instruktor zatrudniony przez zatwierdzony ośrodek szkoleniowy. Każdy kierowca, przez maksymalnie cztery z 10 godzin jazdy, może kierować pojazdem po szczególnym terenie lub na wysokiej klasy symulatorze, celem oceny jego wyszkolenia w zakresie racjonalnego kierowania pojazdem w oparciu o przepisy bezpieczeństwa, w szczególności w zakresie panowania nad pojazdem w różnych warunkach drogowych i w przypadku ich zmiany związanej ze zmianą warunków pogodowych, w zależności od pory dnia lub nocy, oraz w zakresie umiejętności optymalizacji zużycia paliwa.

Do przyspieszonej kwalifikacji wstępnej stosuje się również przepisy pkt 2.1 akapit czwarty.

W przypadku kierowców określonych w art. 5 ust. 5 czas trwania przyspieszonej kwalifikacji wstępnej musi wynosić 35 godzin, w tym dwie i pół godziny jazdy indywidualnej.

Na zakończenie szkolenia właściwe organy państw członkowskich poddają kierowcę testowi pisemnemu lub ustnemu. Test musi zawierać przynajmniej jedno pytanie z zakresu każdego celu wymienionego w wykazie tematów w sekcji 1.

Sekcja 4: Obowiązkowe szkolenie okresowe przewidziane w art. 3 ust. 1 lit. b)

Obowiązkowe szkolenie okresowe musi zostać zorganizowane przez zatwierdzony ośrodek szkoleniowy. Jego czas trwania wynosi 35 godzin w ciągu pięciu lat, w cyklach trwających przynajmniej siedem godzin. Zatwierdzony ośrodek szkoleniowy może częściowo realizować takie okresowe szkolenie na najwyższej jakości symulatorach oraz z wykorzystaniem informacji i narzędzi technologii informacyjnych i komunikacyjnych, takich jak e-uczenie się, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniej jakości szkoleń i poprzez wybór tematów, w których narzędzia technologii informacyjnych i komunikacyjnych można wykorzystywać najskuteczniej. W szczególności państwa członkowskie wymagają rzetelnej identyfikacji użytkowników i właściwych środków kontroli. Co najmniej jeden z siedmiogodzinnych cykli szkolenia obejmuje tematy związane z bezpieczeństwem drogowym. Zawartość merytoryczna szkolenia musi uwzględniać istotne zmiany prawne i technologiczne oraz powinna w jak największym stopniu uwzględniać konkretne potrzeby szkoleniowe kierowcy. W ciągu 35 godzin należy przerobić szereg różnych tematów, w tym przerobić je powtórnie tam, gdzie zostanie wykazane, że kierowca wymaga specjalnego szkolenia uzupełniającego.

Państwa członkowskie mogą rozważyć zaliczenie ukończonego specjalistycznego szkolenia wymaganego zgodnie z innymi przepisami Unii w wymiarze nieprzekraczającym jednego z przewidzianych cykli siedmiogodzinnych. Obejmuje to m.in. szkolenia wymagane na podstawie dyrektywy 2008/68/WE w odniesieniu do transportu towarów niebezpiecznych, szkolenia dotyczące transportu zwierząt na podstawie rozporządzenia (WE) 1/2005 oraz w odniesieniu do przewozu osób – szkolenia dotyczące uwrażliwiania na problemy niepełnosprawności na podstawie rozporządzenia (UE) 181/2011.”;

(2) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

(A) tytuł otrzymuje brzmienie:

„UZGODNIENIA DOTYCZĄCE WZORU UNII EUROPEJSKIEJ DLA KARTY
KWALIFIKACJI KIEROWCY”;

(B) w sekcji 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) odnośnie do pierwszej strony karty kwalifikacji kierowcy:

(i) lit. d) pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Kategorie pojazdów, w odniesieniu do których kierowca spełnia wymogi w zakresie kwalifikacji wstępnej i okresowego szkolenia;”;

(ii) lit. e) zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„tytuł »Wzór Unii Europejskiej«, w języku lub językach państwa członkowskiego wydającego kartę i nagłówek »karta kwalifikacji kierowcy« w innych językach urzędowych Unii, wydrukowane niebieską czcionką i stanowiące tło karty:”;

b) odnośnie do drugiej strony karty kwalifikacji kierowcy lit. a) pkt 9 i 10 otrzymują brzmienie:

„9. kategorie pojazdów, w odniesieniu do których kierowca spełnia wymogi w zakresie kwalifikacji wstępnej i okresowego szkolenia;

10. zharmonizowany unijny kod 95 przewidziany w załączniku I do dyrektywy 2006/126/WE;”.

(C) W sekcji 4 nagłówek wzoru karty kwalifikacji kierowcy otrzymuje brzmienie: „WZÓR UNII EUROPEJSKIEJ DLA KARTY KWALIFIKACJI KIEROWCY”. Na stronie 2 wzoru, pod numerem 10 słowa „Kod wspólnotowy” zastępuje się słowami „Kod unijny”.

(D) Dodaje się sekcję w brzmieniu:

„5. Przepisy przejściowe

Karty kwalifikacji kierowcy wydane przed dniem [Dz.U.: proszę wstawić datę, o której mowa w ust. 3(1)] zachowują ważność do wygaśnięcia.”;

B. Dodaje się następujący załącznik:

Załącznik III – tabela korelacji dla odniesień do niektórych kategorii praw jazdy

<i>Odniesienie w niniejszej dyrektywie</i>	<i>Odniesienie w dyrektywie 2006/126/WE</i>
C+E	CE
C1+E	C1E
D+E	DE
D1+E	D1E

»