

DYREKTYWY

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2018/645

z dnia 18 kwietnia 2018 r.

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 Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W białej księdze z dnia 28 marca 2011 r., zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, 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.
- (2) 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”, 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.
- (3) 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.
- (4) Po dokonaniu oceny wdrożenia dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽³⁾ Komisja stwierdziła szereg niedociągnięć. Najważniejszymi stwierdzonymi niedociągnięciami były: trudności oraz brak pewności prawa w odniesieniu do wykładni wyłączeń; treść szkoleń, którą uznano za jedynie częściowo odpowiadającą

⁽¹⁾ Dz.U. C 288 z 31.8.2017, s. 115.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 marca 2018 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 12 kwietnia 2018 r.

⁽³⁾ 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 uchylającą dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4).

potrzebom kierowców; trudności kierowców z uzyskaniem wzajemnego uznania ukończonego w całości lub częściowo szkolenia odbytego w innym państwie członkowskim; a także niespójności w zakresie wymogów dotyczących dolnej granicy wieku między dyrektywami 2003/59/WE i 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾.

- (5) Aby poprawić jasność prawa w dyrektywie 2003/59/WE, należy usunąć lub zmienić wszystkie odniesienia do uchylonych lub zastąpionych aktów Unii.
- (6) Aby zapewnić pewność oraz spójność z innymi aktami Unii, należy dokonać szeregu 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 Rady ⁽²⁾. Niektóre z tych wyłączeń odnoszą się do sytuacji, w których prowadzenie pojazdu nie jest głównym zajęciem kierowcy, i w których nałożenie na kierowcę obowiązku spełniania wymogów dyrektywy 2003/59/WE 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.
- (7) W przypadku gdy kierowca prowadzi pojazd rzadko, na obszarach wiejskich oraz 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.
- (8) 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.
- (9) 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.
- (10) Państwa członkowskie, we współpracy z Komisją, powinny wymieniać drogą elektroniczną informacje dotyczące świadectw kwalifikacji zawodowej (zwanymi dalej „SKZ”). 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. 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.
- (11) Z uwagi na zmiany w zakresie kształcenia i szkolenia, a także w celu zwiększenia wkładu dyrektywy 2003/59/WE w bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz znaczenia szkoleń 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, 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 odzwierciedlenia postępu technologicznego.
- (12) Państwa członkowskie powinny mieć wyraźną możliwość usprawniania i unowocześnienia praktyk szkoleniowych z wykorzystaniem narzędzi technologii informacyjno-komunikacyjnych (zwanymi dalej „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.
- (13) 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 dyrektywie 2003/59/WE.

⁽¹⁾ 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⁾ 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).

- (14) Aby zapobiec utrudnieniu – 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, sporządzonej na standardowym formularzu, która zapewni wzajemne uznawanie praw każdego kierowcy spełniającego wymogi dyrektywy 2003/59/WE.
- (15) 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.
- (16) Aby umożliwić sprawne wprowadzenie nowych rozwiązań, ważne świadectwa kierowców oraz ważne karty kwalifikacji kierowcy wydane zgodnie z przepisami, które miały zastosowanie przed rozpoczęciem stosowania przepisów zmienionych niniejszą dyrektywą, powinny być uznawane przez okres pozostały do czasu ich wygaśnięcia. Wspomniane zmiany w przepisach nie unieważniają odbytego szkolenia ani praw jazdy wydanych jako świadectwa odbycia takiego szkolenia przed rozpoczęciem ich stosowania.
- (17) Aby zapewnić pewność prawa oraz 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 przewidzianego w dyrektywie 2003/59/WE. Wyjaśnienie to dotyczy ogólnego minimalnego wieku kierowców niektórych kategorii pojazdów, posiadających SKZ, oraz nie wpływa na istniejące możliwości zmniejszenia takich wymogów dotyczących dolnej granicy wieku lub wprowadzenia w odniesieniu do nich wyłączeń.
- (18) Zmiany dyrektywy 2006/126/WE powinny ograniczać się do zmian bezpośrednio związanych ze zmianą dyrektywy 2003/59/WE oraz do ułatwienia użytkowania pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi. Bardziej szczegółowa analiza wdrażania i stosowania dyrektywy 2006/126/WE, w tym rozróżnienie między niektórymi kategoriami pojazdów, wydaje się pożądana i powinna zostać uwzględniona w każdym przyszłym przeglądzie dyrektywy 2006/126/WE.
- (19) 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.
- (20) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie poprawa 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.
- (21) 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) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„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;

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 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 (»+«) odczytuje się 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) art. 2 otrzymuje brzmienie:

„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 »ŚKZ«), 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 ŚKZ, 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; oraz
- 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.”;

3) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„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.”;

4) art. 9 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„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.”;

5) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„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 niniejszej dyrektywy 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 właściwe organy sprawdzają ważność prawa jazdy dla danej kategorii pojazdu.

2. Kierowca, o którym mowa w art. 1 lit. b), 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 1072/2009 (*), 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.

(*) 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) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 10a

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.

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) 2016/679 (*).

4. Dostęp do sieci musi być zabezpieczony. Państwa członkowskie mogą udzielić dostępu jedynie właściwym organom odpowiedzialnym za wykonanie i kontrolę wykonania niniejszej dyrektywy.

(*) 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).”;

7) 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) w ust. 4 wprowadza się następujące zmiany:

(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 ust. 4 lit. g), i) oraz k) niniejszego artykułu dolną granicę wieku, od której wydawane jest, odpowiednio, prawo jazdy kategorii C i CE; D1 i D1E; oraz D i DE, stanowi dolna granica wieku upoważniająca posiadaczy ŚKZ do prowadzenia takich pojazdów przewidziana, 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 Parlamentu Europejskiego i Rady (*).

W przypadku gdy 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 wcześniejszego wieku, ważność prawa jazdy jest ograniczona jedynie do terytorium wydającego państwa członkowskiego do czasu, aż jego posiadacz osiągnie odpowiednią dolną granicę wieku, o której mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, oraz będzie posiadał ŚKZ.

(*) 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 uchylającą dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4).”;

2) w art. 6 ust. 4 dodaje się literę w brzmieniu:

„c) pojazdy napędzane paliwami alternatywnymi, o których mowa w art. 2 dyrektywy Rady 96/53/WE (*), o maksymalnej dopuszczalnej masie powyżej 3 500 kg, ale nie przekraczającej 4 250 kg, przeznaczone do transportu rzeczy bez przyczepy przez posiadaczy prawa jazdy kategorii B, które zostało wydane co najmniej dwa lata wcześniej, pod warunkiem że masa przekraczająca 3 500 kg wynika wyłącznie z nadwyżki masy układu napędowego w odniesieniu do układu napędowego pojazdu o tych samych wymiarach, który jest wyposażony w konwencjonalny silnik o zapłonie iskrowym lub samoczynnym, oraz pod warunkiem że w odniesieniu do tego samego pojazdu pojemność ładunkowa nie została zwiększona.

(*) Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59).”;

3) art. 15 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15

Wzajemna pomoc

1. Państwa członkowskie wspierają się wzajemnie w wykonywaniu niniejszej dyrektywy oraz wymieniają informacje na temat praw jazdy przez siebie wydanych, wymienionych, zastąpionych, przedłużonych lub cofniętych. Korzystają z ustanowionej w tym celu Europejskiej Sieci Praw Jazdy, po jej uruchomieniu.

2. Sieć ta może również służyć do wymiany informacji do celów kontroli przewidzianych w innych przepisach unijnych.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby przetwarzanie danych osobowych, o których mowa w niniejszej dyrektywie, było prowadzone wyłącznie w celu wykonania niniejszej dyrektywy oraz dyrektywy 2003/59/WE i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413 (*). Przetwarzanie danych osobowych prowadzone w ramach niniejszej dyrektywy musi być zgodne z rozporządzeniami (UE) 2016/679 (**) oraz (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady (***).

4. Dostęp do sieci musi być zabezpieczony. Państwa członkowskie mogą udzielić dostępu jedynie właściwym organom odpowiedzialnym za wykonanie i kontrolę wykonania niniejszej dyrektywy oraz dyrektywy 2003/59/WE i dyrektywy (UE) 2015/413.

(*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego (Dz.U. L 68 z 13.3.2015, s. 9).

(**) 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).

(***) Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1).”.

Artykuł 3

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 23 maja 2020 r., z wyjątkiem przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych niezbędnych do wykonania art. 1 pkt 6 niniejszej dyrektywy, które muszą zostać wprowadzone w życie do dnia 23 maja 2021 r. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty 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 Strasburgu dnia 18 kwietnia 2018 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

A. TAJANI

Przewodniczący

W imieniu Rady

L. PAVLOVA

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

W załącznikach 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:

(i) akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Minimalny poziom kwalifikacji musi być porównywalny co najmniej z poziomem 2 europejskich ram kwalifikacji określonych w załączniku II do zalecenia Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2008 r. (*)

(*) 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).”;

(ii) ppkt 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 przeciwdziałający blokowaniu kół podczas hamowania (ABS), systemy kontroli trakcji (TCS) i systemy monitoringu w pojeździe (IVMS) oraz inne zatwierdzone do użytku urządzenia wspomagania kierowcy lub układy automatyki.”;

(iii) ppkt 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 zachowania uczestników w ruchu drogowym, zachowanie odpowiedniej odległości od innych pojazdów i wykorzystanie dynamiki pojazdu, stała prędkość, płynna jazda i odpowiednie ciśnienie w oponach, a także znajomość inteligentnych systemów transportu, które poprawiają efektywność prowadzenia pojazdu oraz umożliwiają lepsze planowanie trasy.”;

(iv) przed nagłówkiem „Prawa jazdy C, C + E, C1, C1 + E” dodaje się podpunkt 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; umiejętność przygotowania i planowania podróży podczas anomalii pogodowych, wiedza na temat użytkowania powiązanego wyposażenia bezpieczeństwa, a także rozeznanie, kiedy daną podróż należy przełożyć lub odwołać ze względu na ekstremalne warunki pogodowe; dostosowanie się do zagrożeń związanych z ruchem, w tym niebezpiecznych zachowań w ruchu drogowym lub nieuważnej jazdy (spowodowanej korzystaniem z urządzeń elektronicznych, jedzeniem, piciem itp.); identyfikacja niebezpiecznych sytuacji i dostosowanie się do nich oraz radzenie sobie ze stresem z nich wynikającym, w szczególności w odniesieniu do wielkości i masy pojazdów oraz szczególnie zagrożonych użytkowników dróg, takich jak piesi, rowerzyści i motocykliści;

zidentyfikowanie możliwych 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.”;

(v) ppkt 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 automatycznych skrzyń biegów, 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.”;

(vi) ppkt 1.5 otrzymuje brzmienie:

„1.5. Cel: umiejętność zapewnienia bezpieczeństwa oraz komfortu pasażerów:

prawidłowa ocena wzdłużnych i poprzecznych ruchów pojazdu, kulturalna jazda, położenie na jezdni, łagodne zakończenie hamowania, uwzględnianie zwisów, wykorzystanie właściwej infrastruktury (obszary ogólnodostępne, drogi komunikacyjne zastrzeżone dla konkretnych uczestników ruchu), właściwa ocena priorytetów pod względem bezpiecznego kierowania pojazdem oraz spełnienia innych zadań nałożonych na kierującego, zachowanie wobec pasażerów, specyfika pewnych grup pasażerów (osoby niepełnosprawne, dzieci).”;

(vii) ppkt 1.6 otrzymuje brzmienie:

„1.6. Cel: umiejętność zapewnienia bezpieczeństwa ładunku 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 automatycznych skrzyń biegów, obliczenie obciążenia użytkowego pojazdu lub zespołów pojazdów, rozłożenie ładunku, skutki oddziaływania przekraczającego nośność ładunku na oś, stabilność pojazdu i środek ciężkości.”;

(viii) ppkt 2.1 otrzymuje brzmienie:

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

maksymalny okres pracy właściwy dla branży transportowej; zasady, stosowanie i konsekwencje rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady (*) i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 (**); 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).”;

(ix) ppkt 2.2 otrzymuje brzmienie:

„2.2. Cel: znajomość przepisów regulujących przewóz rzeczy:

pozwolenia na działalność przewozową, wymagane dokumenty w pojeździe, zakaz jazdy po niektórych drogach, opłaty za korzystanie z dróg, obowiązki wynikające ze standardowych umów na przewóz rzeczy, sporządzanie dokumentów składających się na umowę przewozową, zezwolenia na transport międzynarodowy, obowiązki wynikające z Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów, sporządzanie międzynarodowego listu przewozowego, przekraczanie granic, spedytorzy, specjalne dokumenty towarzyszące towarom.”;

(x) ppkt 3.7 otrzymuje brzmienie:

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

transport drogowy w stosunku do innych rodzajów transportu (konkurencja, spedytorzy), inne rodzaje działalności 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 (zróznicowanie świadczonych usług, transport kolejowo-drogowy, podzlecanie itd.).”;

(xi) ppkt 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:

(i) ppkt 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. Ta kwalifikacja wstępna musi trwać 280 godzin.

Każdy kandydat na kierowcę 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 kandydat na kierowcę, 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 informacyjno-komunikacyjnych, takich jak e-learning, przy jednoczesnym zapewnieniu utrzymania wysokiej jakości i skuteczności szkolenia oraz poprzez wybór tematów, w przypadku których narzędzia technologii informacyjno-komunikacyjnych można wykorzystywać najskuteczniej. Państwa członkowskie wymagają w szczególności rzetelnej identyfikacji użytkowników i odpowiednich środków kontroli. Państwa członkowskie mogą zaliczyć specjalistyczne szkolenie wymagane zgodnie z innymi przepisami unijnymi jako część szkolenia. Obejmuje to między innymi 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, o których mowa 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).”;

(ii) w ppkt 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 przewidziana w art. 3 ust. 2

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

Każdy kandydat na kierowcę 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 kandydat na kierowcę może kierować pojazdem po szczególnym terenie lub na wysokiej klasy symulatorze przez maksymalnie cztery z 10 godzin jazdy indywidualnej, tak aby

można było ocenić jego wyszkolenie w zakresie racjonalnego kierowania pojazdem w oparciu o przepisy bezpieczeństwa, w szczególności w zakresie panowania nad pojazdem w różnych warunkach drogowych i w przypadku zmiany tych warunków drogowych 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 ppkt 2.1 akapit czwarty.

W przypadku kierowców, o których mowa 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, które można podzielić na dwa następujące po sobie dni. W przypadku e-learningu zatwierdzony ośrodek szkoleniowy zapewnia utrzymanie właściwej jakości szkolenia, w tym poprzez wybór tematów, w przypadku których narzędzia technologii informacyjno-komunikacyjnych można wykorzystywać najskuteczniej. Państwa członkowskie wymagają w szczególności rzetelnej identyfikacji użytkowników i odpowiednich środków kontroli. Maksymalny okres szkolenia w trybie e-learningu nie może przekroczyć 12 godzin. Co najmniej jeden cykl szkolenia obejmuje tematy związane z bezpieczeństwem drogowym. Treść szkolenia uwzględnia specyficzne potrzeby szkoleniowe w zakresie transportu wykonywanego przez kierowcę oraz istotne zmiany prawne i technologiczne, a także należy w niej w miarę możliwości uwzględnić konkretne potrzeby szkoleniowe kierowcy. W ciągu 35 godzin należy omówić szereg różnych tematów, w tym powtórzyć szkolenie w przypadkach, w których zostanie wykazane, że kierowca wymaga ponownego specjalnego przeszkolenia w pewnym zakresie szkolenia.

Państwa członkowskie mogą rozważyć zaliczenie ukończonego specjalistycznego szkolenia wymaganego zgodnie z innymi przepisami unijnymi w wymiarze nieprzekraczającym jednego z przewidzianych cykli siedmiogodzinnych. Obejmuje to między innymi szkolenia wymagane na podstawie dyrektywy 2008/68/WE w odniesieniu do transportu towarów niebezpiecznych, szkolenia dotyczące transportu zwierząt na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1/2005 oraz w odniesieniu do przewozu osób – szkolenia dotyczące uwrażliwiania na problemy niepełnosprawności na podstawie rozporządzenia (UE) nr 181/2011. Jednakże państwa członkowskie mogą postanowić, że ukończone specjalistyczne szkolenie wymagane na podstawie dyrektywy 2008/68/WE do transportu towarów niebezpiecznych uznaje się za dwa z tych siedmiogodzinnych cykli, z zastrzeżeniem że jest to jedyne inne szkolenie brane pod uwagę w szkoleniu okresowym.”;

2) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

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

b) w pkt 2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) w odniesieniu do pierwszej strony karty kwalifikacji kierowcy:

— w lit. d) pkt 9 otrzymuje brzmienie:

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

— w 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.”;

(ii) w odniesieniu do drugiej strony karty kwalifikacji kierowcy, w 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 wprowadza się następujące zmiany:

(i) nagłówek otrzymuje brzmienie:

„WZÓR UNII EUROPEJSKIEJ DLA KARTY KWALIFIKACJI KIEROWCY”.

(ii) na stronie drugiej 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 23 maja 2020 r. zachowują ważność do dnia ich wygaśnięcia.”;

3) dodaje się załącznik w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK III

TABELA KORELACJI DLA ODNIESIENI DO NIEKTÓRYCH KATEGORII PRAW JAZDY

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