



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 1.2.2017 r.
COM(2017) 47 final

2017/0015 (COD)

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)

{SWD(2017) 26 final}

{SWD(2017) 27 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

W dyrektywie 2003/59/WE („dyrektywa”) określono wymogi dotyczące wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia zawodowych kierowców samochodów ciężarowych i autobusów, tym samym poprawiając bezpieczeństwo na europejskich drogach.

Celem dyrektywy jest podniesienie standardów wśród nowych kierowców oraz zachowanie i doskonalenie umiejętności zawodowych już pracujących kierowców samochodów ciężarowych i autobusów w całej UE. Dyrektywa ma w szczególności na celu wyczulenie kierowców na zagrożenia, aby ograniczyć ryzyko i zwiększyć bezpieczeństwo na drodze. Ponadto w dyrektywie określono standardy dotyczące umiejętności zawodowych, aby zapewnić uczciwą konkurencję w całej UE.

Państwom członkowskim przyznano znaczną elastyczność w zakresie sposobu wdrażania dyrektywy, np. w odniesieniu do konkretnej treści szkoleń kierowców i procedur administracyjnych oraz struktury systemu szkoleń.

W lipcu 2012 r. Komisja Europejska opublikowała sprawozdanie z wykonania dyrektywy, w którym wskazano szereg niedociągnięć. Ocenę *ex post* dyrektywy, w tym konsultacje z zainteresowanymi stronami, zakończono w październiku 2014 r.

W ocenie stwierdzono, że dyrektywa została wdrożona bez większych problemów. Poprawiła mobilność pracowników i przyczyniła się do swobodnego przepływu kierowców. W ocenie potwierdzono również, że dyrektywa skutecznie przyczyniła się do osiągnięcia swojego celu podstawowego polegającego na zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W ocenie wskazano także niedociągnięcia, które negatywnie wpływają na skuteczność i spójność ram prawnych i podważają pierwotne cele dyrektywy. Wzmiankowane niedociągnięcia wyjaśniono w sekcji 3.

• Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki

Niniejsza dyrektywa stanowi integralną część ogólnych ram prawodawstwa UE dotyczącego zawodowych kierowców samochodów ciężarowych i autobusów. Jest ona także ściśle związana z bezpieczeństwem ruchu drogowego i funkcjonuje równolegle z innymi przepisami UE, takimi jak dyrektywa w sprawie praw jazdy¹, dyrektywa w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych² oraz przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku³. Funkcjonuje ona również równolegle z prawem Unii dotyczącym dostępu do rynku.

W ocenie wskazano kilka szczegółowych kwestii dotyczących spójności z innymi przepisami UE. W tym kontekście celem jest zapewnienie spójności prawodawstwa UE.

Sprecyzowanie kwestii wzajemnego uznawania świadectw kierowcy do celów dyrektywy poprawiłoby wewnętrzną spójność w dyrektywie między przepisami dotyczącymi miejsca szkolenia a procedurami administracyjnymi dotyczącymi wzajemnego uznawania. Ponadto poprawiłoby spójność z rozporządzeniem 1072/2009, zapewniając wzajemne uznawanie

¹ Dyrektywa 2006/126/WE w sprawie praw jazdy.

² Dyrektywa 2008/68/WE w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych.

³ Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego.

szkoleń kierowców zawodowych przy jednoczesnym uwzględnieniu ostatniej oceny tego rozporządzenia.

Wszystkie warianty strategiczne przyczyniają się do ulepszenia szkoleń, a tym samym do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jest to zgodne z celami dyrektywy, białą księgą w sprawie transportu z 2011 r. oraz komunikatem z 2010 r. zatytułowanym „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020”, zwłaszcza z celem znacznego ograniczenia liczby wypadków i urazów oraz zmniejszenia o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w tym okresie. Jednym z głównych celów tego ostatniego jest poprawa kształcenia, szkolenia i szkolenia po otrzymaniu prawa jazdy użytkowników dróg.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Biała księga na temat przyszłej polityki transportowej propaguje zrównoważenie środowiskowe poprzez swój cel, który polega na ograniczeniu emisji CO₂ w sektorze transportu o 60 % do 2050 r. Dodatkowy nacisk na szkolenie w zakresie paliwooszczędnego stylu jazdy dla kierowców zawodowych zmniejszy emisję CO₂ i koszty paliwa.

Inicjatywa jest spójna z obecnym priorytetem Komisji mającym na celu zwiększenie zatrudnienia i przyspieszenie wzrostu gospodarczego. Unowocześnione przepisy dotyczące szkolenia przyczyniają się do realizacji celów inteligentnego wzrostu w połączeniu z gospodarką opartą na wiedzy i innowacyjności, w której ważną rolę odgrywają uczenie się przez całe życie i zdolność do dostosowania się do innowacji technologicznych. Wnoszą również wkład do zrównoważonego wzrostu gospodarczego poprzez propagowanie bardziej zasobooszczędnej, ekologicznej i konkurencyjnej gospodarki oraz wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu, wspierając gospodarkę o wysokim poziomie zatrudnienia. Ponadto poprawa wzajemnego uznawania szkolenia kierowców wpisuje się w sprawniejsze funkcjonowanie jednolitego rynku, w szczególności z mobilnością pracowników.

Zachęcanie do korzystania z narzędzi ICT jest spójne z polityką w ramach strategii jednolitego rynku cyfrowego.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawę prawną dyrektywy w sprawie szkolenia kierowców zawodowych (2003/59/WE) i proponowanej zmiany stanowi art. 91 ust. 1 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE)⁴ (dawny art. 71 TWE). Artykuł ten stanowi podstawę przyjęcia prawodawstwa UE mającego na celu poprawę bezpieczeństwa transportu, w tym bezpieczeństwa ruchu drogowego.

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

UE dzieli z państwami członkowskimi kompetencje w zakresie regulowania obszaru transportu zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. g) TFUE. UE może stanowić prawo tylko w zakresie, w jakim pozwalają na to Traktaty, z należyтым uwzględnieniem zasad konieczności, pomocniczości i proporcjonalności⁵.

Około 33 % wszystkich przejazdów wykonywanych przez pojazdy ciężarowe w UE to przejazdy wiążące się z przekraczaniem granic między państwami członkowskimi. Około 8 %

⁴ Wersja skonsolidowana Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej [2010 r.] Dz.U. C 83/47.

⁵ Skonsolidowana wersja Traktatu o Unii Europejskiej [2008 r.] Dz.U. C 115/13, art. 5 ust. 3 i 4.

transportu transgranicznego w UE dotyczy autobusów i autokarów. Liczby te rosną od ostatnich kilku lat.

Poszczególne państwa członkowskie działające w pojedynkę nie są w stanie skutecznie rozwiązać problemu wzajemnego uznawania okresowego szkolenia odbytego w innym państwie członkowskim. Chociaż wydawanie kart kwalifikacji kierowcy, które przewidziano już w dyrektywie, rozwiązałoby sytuację, w obowiązujących przepisach jest ono nieobowiązkowe. Osiem państw członkowskich postanowiło nie korzystać z tej możliwości mimo starań poczynionych przez komitet ds. ŚKZ (świadectw kompetencji zawodowych) na rzecz rozwiązania tej kwestii w ramach działań o charakterze nieustawodawczym. Dlatego też konieczne jest podjęcie działań legislacyjnych na poziomie UE w celu zagwarantowania, że praktyki administracyjne w państwach członkowskich umożliwiają wzajemne uznawanie szkoleń w UE. Ewentualne umowy dwustronne między niektórymi państwami członkowskimi nie mogą skutecznie zapewnić wzajemnego uznawania w całej UE.

Różne sposoby interpretacji dyrektywy i różne praktyki stosowane przez państwa członkowskie mają negatywny wpływ na funkcjonowanie jednolitego rynku. Próby poczynione w celu uspoźnienia rozumienia i stosowania w państwach członkowskich poprzez działania o charakterze nieustawodawczym, takie jak wydawanie wytycznych czy dyskusje na forum komitetu ds. ŚKZ, nie przyniosły odpowiednich rezultatów. Jedynie wspólne przepisy unijne mogą stworzyć równe warunki działania dla przewoźników drogowych, jednocześnie zapewniając minimalny poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ponadto, ponieważ specjalne szkolenia w zakresie towarów niebezpiecznych, uwrażliwiania na problemy niepełnosprawności oraz dobrostanu zwierząt są wymagane prawem Unii, zapewnienie jasności prawa i spójności między różnymi instrumentami prawa Unii to zadanie UE.

W odniesieniu do szkolenia okresowego niektóre państwa członkowskie odstąpiły od realizacji celów w zakresie bezpieczeństwa, zezwalając na kilkukrotne odbycie tego samego modułu kursu lub oferując pełen kurs szkoleniowy, który nie obejmuje kwestii bezpieczeństwa. Podczas gdy głównym obowiązkiem państw członkowskich jest (i powinno pozostać) dostosowanie szkoleń do potrzeb i priorytetów krajowych, UE powinna zapewnić, by minimalny poziom programu szkoleń był spójny z ogólnymi celami polityki.

- **Proporcjonalność**

Jak stwierdzono w pkt 7 sprawozdania z oceny skutków, wykryte problemy najlepiej rozwiązać na poziomie UE w formie zmienionej dyrektywy, która zapewni jasność niektórych elementów i wprowadzi lepiej zharmonizowane wymogi minimalne, jednocześnie nadal oferując państwom członkowskim pewną elastyczność.

Zmieniona dyrektywa jest środkiem proporcjonalnym, ponieważ umożliwiłaby dalszą harmonizację wymogów dotyczących szkoleń w celu rozwiązania pewnych kwestii, jednocześnie nadal pozostawiając państwom członkowskim elastyczność w zakresie dostosowania realizacji części szkolenia do ich środowiska gospodarczego i społecznego oraz do szczególnych potrzeb i specyfiki ich sektora transportu drogowego.

Dyrektywa UE zapewniłaby, że odpowiednie minimalne wymogi dotyczące wyszkolenia są stosowane oraz że szkolenia są uznawane w całej UE.

- **Wybór instrumentu**

Zważywszy na ograniczoną liczbę proponowanych zmian i biorąc pod uwagę, że pierwotnym aktem prawnym jest dyrektywa, uznaje się ją za najodpowiedniejszy instrument.

3. WYNIKI OCEN EX POST, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny ex post/kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa**

W ocenie stwierdzono, że dyrektywa została wdrożona w państwach członkowskich bez większych problemów; poprawiła mobilność pracowników i przyczynia się do zapewnienia swobodnego przepływu kierowców. Ponadto w ocenie potwierdzono, że dyrektywa wraz z wyżej wzmiankowanymi przepisami skutecznie przyczynia się do realizacji głównego celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Poza tym w ocenie ex post wykazano, że dyrektywa miała w sumie pozytywny wpływ na sektor, ale stwierdzono w niej również niedociągnięcia, które niekorzystnie wpływają na skuteczność i spójność ram prawnych i podważają pierwotne cele dyrektywy.

Stwierdzono następujące zasadnicze niedociągnięcia:

- (1) trudności kierowców z uzyskaniem uznania (częściowo) ukończonego szkolenia odbytego w innym państwie członkowskim;
- (2) treści szkolenia jedynie częściowo odpowiadające potrzebom kierowców;
- (3) trudności i brak pewności prawa w wykładni wyłączeń;
- (4) niespójności w zakresie wymogów dotyczących dolnej granicy wieku między dyrektywą w sprawie szkolenia kierowców zawodowych (2003/59/WE) a dyrektywą w sprawie praw jazdy (2006/126/WE), dwuznaczność w odniesieniu do możliwości łączenia szkolenia kierowcy zawodowego z innymi kursami szkoleniowymi wymaganymi prawem Unii (tj. szkolenia dotyczące towarów niebezpiecznych (ADR), praw pasażerów i dobrostanu zwierząt), brak jasności co do wykorzystania ICT w kursach szkoleniowych (np. e-uczenie się/nauczanie mieszane).

Wniosek ma na celu odpowiednie usunięcie stwierdzonych niedociągnięć.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Zanim przygotowano wniosek ustawodawczy, przeprowadzono konsultacje z zainteresowanymi stronami mające na celu zebranie jak największej ilości uwag i sugestii od zainteresowanych osób prywatnych i instytucji. Działanie to było zgodne z normami minimalnymi dotyczącymi konsultacji z zainteresowanymi stronami określonymi w komunikacie Komisji z dnia 11 grudnia 2002 r. (COM(2002) 704 final).

Proces konsultacji obejmował dwa rodzaje działania: gromadzenie opinii i gromadzenie danych. Wykorzystano metody otwartych i ukierunkowanych konsultacji oraz rozmaite narzędzia konsultacji.

W odniesieniu do **otwartych konsultacji**, internetowe konsultacje społeczne odbyły się w dniach 17 lipca–25 października 2013 r. Komisja otrzymała 395 odpowiedzi: 203 ankietowanych uczestniczyło jako osoby prywatne, zaś 192 udzieliło odpowiedzi w imieniu instytucji lub podmiotów reprezentujących interesy. 58 ankietowanych jest zarejestrowanych w rejestrze służącym przejrzystości prowadzonym przez Parlament Europejski i Komisję Europejską.

Uczestnicy podkreślili znaczenie obecnie realizowanego działania UE w obszarze kwalifikacji i szkolenia kierowców zawodowych. Zainteresowane strony uważają, że dyrektywa

przyczyniła się jedynie w niewystarczającym stopniu do realizacji swoich celów, mianowicie zwiększonego bezpieczeństwa ruchu drogowego, rozwoju umiejętności kierowców zawodowych, mobilności kierowców oraz stworzenia równych warunków działania dla kierowców i przedsiębiorstw. Opinie były jednak podzielone w sprawie konkretnych środków koniecznych do rozwiązania tych trudności.

Dokument konsultacyjny, otrzymane odpowiedzi, podsumowanie tych odpowiedzi i sprawozdanie z konferencji zainteresowanych stron z dnia 6 marca 2014 r. dostępne są na stronie internetowej działu ds. bezpieczeństwa drogowego DG MOVE oraz na stronie internetowej „Twój głos w Europie”⁶.

Konsultacje ukierunkowane obejmowały następujące elementy:

- Komisja przedstawiła inicjatywę w ramach dialogu społecznego z partnerami społecznymi z sektora transportu drogowego w dniu 24 czerwca 2013 r. i z sektora miejskiego transportu publicznego w dniu 25 września 2013 r.⁷. Główne ustalenia otwartych konsultacji publicznych zostały przedstawione ponownie partnerom społecznym z sektora transportu drogowego w dniu 25 kwietnia 2014 r. Kluczowe kwestie uwzględnione we wniosku przedstawiono partnerom społecznym w dniu 19 listopada 2014 r. Przy tej okazji partnerzy społeczni wyrazili swoje poparcie dla przepisów prawa na poziomie UE w tym obszarze i nie zgłosili zastrzeżeń co do celów zaproponowanych przez Komisję.
- W dniu 6 marca 2014 r. odbyło się w Brukseli wysłuchanie publiczne zainteresowanych stron z udziałem delegacji z około 100 organizacji reprezentujących przewoźników towarów, przewoźników transportu pasażerskiego, pracowników, organizatorów szkoleń i administracje krajowe. Konferencja potwierdziła ustalenia z otwartych konsultacji publicznych (zob. wyżej). Sprawozdanie z konferencji jest dostępne na stronie internetowej działu ds. bezpieczeństwa drogowego DG MOVE.
- W dniu 23 stycznia 2014 r. Komisja zorganizowała nieformalne warsztaty z państwami członkowskimi w celu przedyskutowania wymogów dotyczących dolnej granicy wieku oraz struktury szkoleń w kontekście ewentualnego przeglądu dyrektywy. Na posiedzeniu komitetu ds. ŚKZ w dniu 23 października 2014 r. ostatnia część posiedzenia była poświęcona nieformalnej dyskusji z państwami członkowskimi na temat sposobu, w jaki można by poprawić wzajemne uznawanie. W dniu 9 października 2015 r. odbyło się kolejne posiedzenie komitetu ds. ŚKZ, podczas którego omawiano trwający przegląd dyrektywy. W odniesieniu do wzajemnego uznawania szkolenia okresowego uczestnicy wyrazili zaniepokojenie faktem, że państwa członkowskie stosują różne praktyki, i ogólnie dostrzegli potrzebę zastosowania podejścia zharmonizowanego. Podkreślono znaczenie uaktualniania dyrektywy w odniesieniu do postępu technologicznego, podobnie jak konieczność dodatkowego wyjaśnienia pewnych aspektów, takich jak e-uczenie się.
- W grudniu 2013 r., w ramach badania pomocniczego mającego na celu zgromadzenie informacji na temat wdrożenia dyrektywy, organom państw członkowskich przesłano kwestionariusz. Rozesłano go do członków komitetu ds.

⁶ Zob. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/cpc_en.htm oraz http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_03_06_cpc_review_en.htm

⁷ <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=521&langId=en&agreementId=5365>

ŠKZ DG MOVE. W kwietniu 2014 r. wysłano wniosek o przekazanie kolejnych danych w celu zgromadzenia dodatkowych informacji ilościowych na temat konkretnych punktów związanych z dyrektywą.

Ponadto zleceniobiorca wraz z Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) opracował kwestionariusz dotyczący ewentualnych barier dla swobodnego przepływu kierowców. Kwestionariusz przekazano unijnym członkom ETF w kwietniu 2014 r.

W trakcie badania pomocniczego przeprowadzono ukierunkowane wywiady, aby uzupełnić dane uzyskane z wykorzystaniem innych metod, zbadać pewne kwestie szczegółowe, potwierdzić ustalenia lub poprosić o wyjaśnienie odpowiedzi udzielonych w kwestionariuszach przez zainteresowane strony. Przeprowadzono wywiady z pewną liczbą zainteresowanych stron, od podmiotów publicznych po odpowiednie stowarzyszenia transportowe.

Wyniki konsultacji wykazały ogólną zgodę co do potrzeby poprawy wdrażania dyrektywy bez wprowadzania zmian merytorycznych do jej treści. Poparto opłacalne rozwiązanie problemu wzajemnego uznawania, jednak opinie w sprawie najbardziej odpowiednich środków służących jego realizacji były rozbieżne. Zainteresowane strony zgodziły się również, że szkolenia mogłyby być lepiej dostosowane do potrzeb kierowców. Niektóre zainteresowane strony za jeden z priorytetów w zakresie treści szkoleń z bezpieczeństwa ruchu drogowego uznały użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki. Ogólnie z zadowoleniem przyjęto wyjaśnienie wyłączeń i ich dostosowanie do dyrektywy w sprawie ŠKZ i przepisów dotyczących czasu pracy, lecz nie zmianę ich zakresu. Co do kwestii dolnej granicy wieku zdania zainteresowanych stron różnią się, przy czym sektor i państwa członkowskie opowiadają się zasadniczo za proponowaną zmianą. Ogólnie z zadowoleniem przyjęto również możliwość wykorzystania narzędzi ICT lub łączenia szkoleń obowiązkowych.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Zewnętrzny wykonawca pomógł w sporządzeniu raportu badawczego z oceny *ex post* oraz przeprowadzeniu badania pomocniczego na potrzeby oceny skutków⁸, które ukończono w październiku 2014 r.

- **Ocena skutków**

Inicjatywę tę potwierdza ocena skutków, która uzyskała pozytywną opinię Rady ds. Kontroli Regulacyjnej.

Zważywszy na niezależny charakter trzech najważniejszych stwierdzonych problemów, w ocenie skutków wzięto pod uwagę trzy zestawy wariantów strategicznych, w zależności od trzech głównych obszarów interwencji: wzajemne uznawanie, treść szkoleń oraz jasność i spójność prawa.

Preferowane rozwiązanie mające na celu zapewnienie wzajemnego uznawania zakłada wydawanie cudzoziemcom kart kwalifikacji kierowcy. Rozwiązanie to porównywano z

⁸ Raport badawczy z oceny *ex post*: Raport badawczy z oceny *ex post* dotyczącej skuteczności i udoskonalenia unijnych ram prawnych w odniesieniu do szkolenia kierowców zawodowych, Panteia i in. (2014 r.): http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014_ex_post_evaluation_study_training_drivers_en.pdf

możliwością uznawania szkoleń w ramach systemu informacji o prawach jazdy RESPER lub na podstawie uznawanego świadectwa.

Preferowanym rozwiązaniem kwestii dotyczącej treści szkoleń jest większe ukierunkowanie treści kursów szkoleniowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego i efektywność paliwową oraz wyraźne określenie, że możliwe jest wykorzystanie e-uczenia się/nauczania mieszanego podczas szkoleń. W przypadku jasności i spójności prawa preferowanym rozwiązaniem jest doprecyzowanie mającej zastosowanie niższej granicy wieku oraz zakresu wyłączeń, jak również wyjaśnienie organom krajowym, że szkolenia można łączyć z innymi kursami szkoleniowymi wymaganymi prawem Unii. Wszystkie środki polityczne porównano ze scenariuszem odniesienia.

Preferowany wariant rozwiązuje istniejący problem wzajemnego uznawania, który może dotyczyć około 46 700 kierowców (2016 r.). Z uwagi na powtarzalny charakter szkoleń w kolejnych 15 latach całkowita liczba takich przypadków może wynieść 100 000. Większe ukierunkowanie treści szkoleń będzie mieć pozytywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego i efektywność paliwową. Jako że dyrektywa ma charakter uzupełniający w stosunku do wielu czynników mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego i efektywność paliwową, oczekiwane skutki są dość ograniczone. Preferowany wariant prowadzi do spójnego stosowania wyłączeń i dolnej granicy wieku w celu uzyskania dostępu do zawodu, co – jak wskazał sektor – mogłoby zaradzić coraz większemu niedoborowi kierowców wchodzących do zawodu.

Wniosek jest zgodny z preferowanym wariantem w ocenie skutków.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Wniosek realizuje następujący cel programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT): zapewniając sprawniejsze praktyki administracyjne w odniesieniu do wzajemnego uznawania, można by ograniczyć koszty administracyjne przedsiębiorstw i administracji. Przegląd umożliwiłby rozwiązanie kwestii związanych z wzajemnym uznawaniem przy jak najniższych kosztach. Koszty te szacuje się na 6,3 mln EUR w latach 2018–2030. Taka zmiana przyniosłaby korzyści dla sektora pod względem oszczędności kosztów, które w okresie 2018–2030 wyniosą 2,3 mln i 6,7 mln EUR odpowiednio dla przedsiębiorstw i kierowców. Ponadto dzięki temu system szkoleń stałby się skuteczniejszy, gdyż zmiana treści szkoleń wstępnych i okresowych zapewniłaby dodatkowe korzyści w odniesieniu do bezpieczeństwa i środowiska. Zrównoważyłoby to koszty przejściowe (łącznie 14,1 mln EUR w latach 2018–2030) związane ze zmianą treści.

Dużą część przedsiębiorstw transportowych stanowią mikroprzedsiębiorstwa lub małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP). Ogólnie 65–95 % przedsiębiorstw w tym sektorze zatrudnia mniej niż dziesięciu pracowników. Dyrektywa nie wyłącza ze swego zakresu mikroprzedsiębiorstw ani MŚP i będą one w pierwszej linii objęte uproszczeniem procesu wzajemnego uznawania, zmianą treści szkoleń i spójniejszym stosowaniem wyłączeń.

- **Prawa podstawowe**

Cele polityki nie naruszają żadnych praw absolutnych ani nie ograniczają żadnych praw niemających charakteru absolutnego z karty praw podstawowych. Ogólnym celem polityki

jest poprawa stosowania praw podstawowych ustanowionych w karcie w ramach dorobku prawnego UE, ponieważ wsparcie bezpieczeństwa pracowników transportu jest jednym z głównych celów tego prawodawstwa.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na budżet Unii.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Kluczowe znaczenie ma monitorowanie środków służących zapewnieniu, że cele ogólne i szczegółowe są skutecznie i efektywnie realizowane. W związku z tym Komisja opracowała wykaz wskaźników, które pomogą w dalszej ocenie dyrektywy.

Komisja pozostanie w ścisłym kontakcie z państwami członkowskimi i z odpowiednimi zainteresowanymi stronami, aby monitorować skutki nowych wymogów dotyczących kwalifikacji i szkoleń. Komitet ds. SKZ stanowi doskonale forum do wymiany informacji z państwami członkowskimi. Komisja pozostanie również w kontakcie z partnerami społecznymi. Przy wymianie informacji z partnerami społecznymi można korzystać z pomocy komitetu sektorowego ds. dialogu społecznego.

Komisja przeprowadzi szczegółową ocenę transpozycji po upływie terminu określonego w tej dyrektywie.

- **Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

Biorąc pod uwagę zakres wniosku i fakt, że zmienia on jedynie dyrektywę 2003/59/WE i dyrektywę 2006/126/WE – przy czym obie zostały w pełni przetransponowane przez państwa członkowskie, nie wydaje się uzasadnione ani proporcjonalne, by wymagał on dokumentów wyjaśniających.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Oprócz pewnych drobnych zmian językowych i redakcyjnych jak również aktualizacji odniesień do innych przepisów UE najważniejszymi elementami wniosku są:

Artykuł 2 dyrektywy 2003/59/WE – Wyłączenia

Brzmienie wyłączeń zostaje w następujący sposób zmienione, aby uczynić je jaśniejszymi i spójniejszymi z wyłączeniami, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006:

art. 2 lit. b) – zmiana precyzuje, że pojazdy nie mogą być wykorzystywane do celów innych niż cel, do którego zostały przeznaczone, jak określono w wyłączeniu. Oznacza to np., że jeżeli wóz strażacki jest wykorzystywany jako atrakcja w wesołym miasteczku, jego kierowca nie jest objęty wyłączeniem. Dodanie tego zdania zapewnia także spójność z podobnym wyłączeniem w art. 3 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

art. 2 lit. d) – zmiana precyzuje, że pojazdy wykorzystywane do niezarobkowego transportu pomocy humanitarnej są także objęte wyłączeniem, gdy są używane w sytuacjach zagrożenia lub przeznaczone do akcji ratunkowych; zapewnia ona spójność z art. 3 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

art. 2 lit. e) – wprowadzono dwie zmiany: po pierwsze – pojazdy mogą być wykorzystywane nie tylko podczas lekcji nauki jazdy, ale również podczas egzaminu na prawo jazdy; po drugie – wyłączenie obejmuje prowadzenie pojazdu wyłącznie do celów szkolenia i kształcenia; nie można go łączyć z zarobkową działalnością transportową. Przedmiotowe zmiany są spójne z podobnymi wyłączeniami odpowiednio w art. 3 lit. d) i art. 13 ust. 1 lit. g) rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

art. 2 lit. f) – zmiana precyzuje, że wyłączony niezarobkowy przewóz nie musi być wykonywany na osobisty użytek kierowcy (np. niezarobkowy przewóz dla organizacji charytatywnych lub organizacji non-profit). Przedmiotowe zmiany zapewniają spójność z podobnymi wyłączeniami odpowiednio w art. 3 lit. h) i art. 13 ust. 1 lit. i) rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

art. 2 lit. g) – dodaje się wyraz „sprzęt”, aby wyjaśnić, że również jeżeli kierowca przewozi sprzęt, który ma być przez niego używany w trakcie pracy, kierowca jest objęty wyłączeniem. Przedmiotowa zmiana zapewnia spójność z podobnym wyłączeniem w art. 3 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

art. 2 lit. h) – przedmiotowe wyłączenie dotyczy przedsiębiorców prowadzących przedsiębiorstwa rolne, ogrodnicze, gospodarstwa rolne lub rybackie, którzy czasami przewożą swoje produkty. Przedmiotowa zmiana zapewnia również spójność z podobnym wyłączeniem w art. 13 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Artykuł 7 dyrektywy 2003/59/WE – Szkolenie okresowe

Zmiany wynikają z faktu, że upłynął okres przejściowy w art. 4 i że wszyscy posiadacze ŚKZ muszą od dnia 10 września 2016 r. przestrzegać przepisów dotyczących szkolenia okresowego.

Nowe brzmienie zapewnia, że szkolenie okresowe obejmuje co najmniej jeden temat dotyczący bezpieczeństwa ruchu drogowego i że te same tematy nie są powtarzane w ramach tego samego szkolenia. Przewiduje ono również, że szkolenie ma związek z pracą wykonywaną przez konkretnego kierowcę oraz że jest ono aktualne i odpowiednie.

Artykuł 10 dyrektywy 2003/59/WE – Kod unijny

W ust. 1 wprowadza się zmianę mającą na celu zawarcie odesłania do zharmonizowanego kodu 95, który został objęty załącznikiem I do dyrektywy 2006/126/WE.

Tekst zostaje zmieniony w celu zapewnienia, że wszystkim posiadaczom ŚKZ wydaje się albo prawo jazdy z umieszczonym na nim wzajemnie uznawanym kodem 95, albo wzajemnie uznawaną kartę kwalifikacji kierowcy. Rozwiązuje to trudności ze wzajemnym uznawaniem, gdy kierowca uzyskuje ŚKZ w państwie członkowskim, które nie jest jego zwykłym miejscem pobytu i które umieszcza jedynie kod 95 na prawie jazdy.

Dodaje się odesłanie w celu zapewnienia wzajemnego uznawania świadectw kierowcy, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 1072/2009, w tym jeżeli odpowiedni kod unijny nie jest na nich umieszczony.

Załącznik I do dyrektywy 2003/59/WE – Minimalne wymagania w zakresie kwalifikacji i wyszkolenia

Odesłanie do decyzji 85/368/EWG, która została uchylona, zostaje zastąpione odesłaniem do zalecenia 2008/C 111/01 i europejskich ram kwalifikacji (ERK). Jako że podstawę ERK stanowi zalecenie, umożliwiając one państwom członkowskim większą elastyczność.

Sekcja 1 zostaje zaktualizowana, aby:

- lepiej odzwierciedlić obecny stan technologii i charakterystykę techniczną pojazdów oraz bardziej skupić się na paliwooszczędnym stylu jazdy;
- zwiększyć bezpieczeństwo jazdy, uwzględniając umiejętność przewidywania i oceny zagrożeń w ruchu oraz dostosowania się do nich;
- uwzględnić odniesienia do korzystania ze zautomatyzowanych systemów transmisyjnych w celu lepszego odzwierciedlenia obecnego stanu technologii i charakterystyki technicznej pojazdów;
- uwzględnić transport towarów niebezpiecznych, transport zwierząt i uwrażliwianie na problemy niepełnosprawności w celu zapewnienia bardziej szczegółowego wykazu tematów, biorąc pod uwagę różne rodzaje transportu drogowego towarów i pasażerów.

Sekcja 2 zostaje zmieniona, aby umożliwić państwom członkowskim wykorzystanie narzędzi ICT podczas szkolenia i zezwolić im na łączenie przedmiotu szkolenia wymaganego dyrektywą z innymi formami szkolenia wymaganymi zgodnie z prawodawstwem UE.

Załącznik II do dyrektywy 2003/59/WE – Uzgodnienia dotyczące wzoru Unii Europejskiej dla karty kwalifikacji kierowcy

Zmiana załącznika II ogranicza się do aktualizacji dotyczących odniesienia do unijnego wzoru karty kwalifikacji kierowcy oraz do uwzględnienia odesłania do zharmonizowanego unijnego kodu 95 określonego w dyrektywie.

Artykuł 4 dyrektywy 2006/126/WE – Kategorie, definicje i dolne granice wieku

Celem przedmiotowej zmiany jest wyeliminowanie braku pewności prawa w zakresie wymogów dotyczących dolnej granicy wieku w odniesieniu do niektórych kategorii pojazdów oraz zapewnienie zharmonizowanego stosowania dolnych granic wieku w całej UE.

W art. 4 ust. 4 lit. e), g), i) oraz k) dyrektywy 2006/126/WE skreśla się odesłania do dyrektywy 2003/59/WE i dodaje się nowy ust. 7 w art. 4 z wyraźnym odniesieniem do tego, kiedy i na jakich warunkach mają zastosowanie dolne granice wieku na podstawie dyrektywy 2003/59/WE.

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 Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁹,
uwzględniając opinię Komitetu Regionów¹⁰,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,
a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W białej księdze z dnia 28 marca 2011 r.¹¹ Komisja Europejska ustanowiła cel polegający na wyeliminowaniu ofiar śmiertelnych na drogach, zgodnie z którym do 2050 r. Unia powinna w znacznym stopniu osiągnąć zerową liczbę ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym.
- (2) W komunikacie na temat kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020¹² Komisja zaproponowała obniżenie o połowę całkowitej liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w Unii do 2020 r., począwszy od 2010 r. Aby zrealizować ten cel, 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 Rady¹³ Komisja stwierdziła liczne niedociągnięcia. Najważniejszymi stwierdzonymi niedociągnięciami były trudności i brak pewności prawa w wykładni wyłączeń; treść szkoleń, którą uznano za jedynie częściowo odpowiadającą potrzebom kierowców;

⁹ Dz.U. C z , s. .

¹⁰ Dz.U. C z , s. .

¹¹ 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).

¹² Komunikat pt. „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020” (COM(2010) 389 final).

¹³ 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).

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 Rady¹⁴.

- (4) Aby poprawić jasność prawa w dyrektywie 2003/59/WE, należy usunąć lub zmienić wszystkie odesłania do uchylonych lub zastąpionych aktów Unii.
- (5) Aby zapewnić pewność i spójność z innymi aktami Unii, należy dokonać licznych 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 Rady¹⁵.
- (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 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 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 jakość szkolenia.
- (8) Aby zapewnić spójność między różnymi formami szkolenia wymaganego zgodnie z prawem Unii, państwa członkowskie powinny mieć możliwość łączenia różnych rodzajów odpowiednich szkoleń, takich jak szkolenie dotyczące transportu towarów niebezpiecznych, uwrażliwiania na problemy niepełnosprawności lub transportu zwierząt, ze szkoleniem określonym w dyrektywie 2003/59/WE.
- (9) Aby zapobiec rozbieżności praktyk między państwami członkowskimi dotyczącej 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, który zapewni wzajemne uznawanie każdemu kierowcy spełniającemu wymogi dyrektywy 2003/59/WE.
- (10) Aby zapewnić pewność 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.
- (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

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

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) art. 1 akapit drugi tiret pierwsze i drugie otrzymuje 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. _____

(*) 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 i siły odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego, 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;

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 pojazdu nie jest jego podstawowym zajęciem;”;

c) dodaje się lit. h) w brzmieniu:

„h) pojazdów używanych, lub wynajmowanych bez kierowcy, przez przedsiębiorstwa rolnicze, ogrodnicze, leśne, gospodarstwa rolne lub rybne do przewozu rzeczy w ramach własnej działalności gospodarczej, pod warunkiem że prowadzenie pojazdu nie jest podstawowym zajęciem kierowcy.”;

- 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 określonych w sekcji 1 załącznika I. Zawsze obejmuje co najmniej jeden temat związany z bezpieczeństwem drogowym i dotyczy różnych kwestii. Tematy szkolenia uwzględniają potrzeby szkoleniowe specyficzne dla operacji transportowych wykonywanych przez kierowcę oraz zmiany w odpowiednich przepisach i technologii.”;
- 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 kategorii prawa jazdy umieszczają zharmonizowany kod unijny 95 przewidziany w załączniku I do dyrektywy 2006/126/WE:
- albo na prawie jazdy,
 - albo na karcie kwalifikacji sporządzonej zgodnie ze wzorem zamieszczonym w załączniku II.

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

Karty kwalifikacji kierowców wydawane przez państwo członkowskie są wzajemnie uznawane. Przy wydawaniu karty właściwe organy sprawdzają ważność prawa jazdy, którego numer znajduje się na karcie.

2. a) Kierowca określony w art. 1 lit. b), który kieruje pojazdami używanymi do przewozu drogowego rzeczy, zobowiązany jest przedstawić dowód kwalifikacji i szkolenia, przewidzianych w niniejszej dyrektywie, poprzez okazanie świadectwa kierowcy przewidzianego w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1072/2009(*). Świadectwo kierowcy jest wzajemnie uznawane do celów niniejszej dyrektywy, nawet jeżeli nie umieszczono na nim odpowiedniego kodu unijnego.

b) Kierowca określony w art. 1 lit. b), który kieruje pojazdami używanymi do przewozu drogowego osób, zobowiązany jest przedstawić dowód kwalifikacji i szkolenia, przewidzianych w niniejszej dyrektywie, poprzez okazanie jednego z następujących dokumentów:

- kodu unijnego umieszczonego na unijnym wzorze prawa jazdy, w przypadku gdy jest posiadaczem takiego prawa jazdy,
- karty kwalifikacji kierowcy przewidzianej w załączniku II, oznaczonej odpowiednim kodem unijnym,
- świadectwa krajowego, którego ważność na ich terytorium uznawana jest wzajemnie przez państwa członkowskie.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 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 art. 4 dyrektywy 2006/126/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w ust. 4 wprowadza się następujące zmiany:

- a) lit. e) tiret trzecie otrzymuje brzmienie:
„— dolna granica wieku dla kategorii C1 i C1E zostaje ustalona na 18 lat;”;
- b) lit. g) tiret drugie otrzymuje brzmienie:
„— dolna granica wieku dla kategorii C i CE zostaje ustalona na 21 lat;”;
- c) lit. i) tiret drugie otrzymuje brzmienie:
„— dolna granica wieku dla kategorii D1 i D1E zostaje ustalona na 21 lat;”;
- d) lit. k) tiret drugie otrzymuje brzmienie:
„— dolna granica wieku dla kategorii D i DE zostaje ustalona na 24 lata;”;

- 2) dodaje się ust. 7 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 artykułu, i posiada ŚKZ.”.

Artykuł 3

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia [UP: Proszę wstawić DATE obliczoną 18 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 dnia r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*