



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 1.2.2017.
COM(2017) 47 final

2017/0015 (COD)

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

**o izmjeni Direktive 2003/59/EZ o početnim kvalifikacijama i periodičnom
osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika i
Direktive 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama**

(Tekst značajan za EGP)

{SWD(2017) 26 final}

{SWD(2017) 27 final}

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Direktivom 2003/59/EZ ('Direktiva') utvrđuju se zahtjevi za početne kvalifikacije i periodično osposobljavanje profesionalnih vozača kamiona i autobusa radi poboljšavanja sigurnosti na europskim cestama.

Svrha je te Direktive podići standarde među novim vozačima te održati i poboljšati profesionalne vještine postojećih vozača kamiona i autobusa diljem Europske unije. Direktiva izričito cilja na podizanje razine svijesti vozača o rizicima u cilju smanjenja rizika i povećanja sigurnosti na cesti. Osim toga, Direktivom se utvrđuju standardi koji se odnose na profesionalne vještine, a koji jamče pravedno tržišno natjecanje u cijeloj Europskoj uniji.

Državama članicama omogućen je visok stupanj fleksibilnosti u smislu provedbe Direktive, primjerice, po pitanju specifičnog sadržaja osposobljavanja vozača te administrativnih postupaka i strukture sustava osposobljavanja.

U srpnju 2012. Europska komisija objavila je Izvješće o provedbi Direktive u kojem je naveden velik broj nedostataka. *Ex post* evaluacija Direktive, uključujući savjetovanja s dionicima, dovršena je u listopadu 2014.

Procjenom je zaključeno kako je Direktiva provedena bez većih problema. Njezinom provedbom poboljšala se radna mobilnost te se doprinijelo slobodnom kretanju vozača. Evaluacijom je također potvrđeno da je Direktiva učinkovito doprinijela svojem primarnom cilju osiguravanja sigurnosti na cesti.

Nadalje, evaluacijom su utvrđeni nedostaci koji ometaju djelotvornost i usklađenost pravnog okvira te dovode u pitanje prvotne ciljeve Direktive. Ti su nedostaci objašnjeni u odjeljku 3.

• Dosljednost s postojećim odredbama politike u određenom području

Direktiva je sastavni dio općeg okvira zakonodavstva Europske unije o profesionalnim vozačima kamiona i autobusa. Također, usko je povezana sa sigurnošću na cesti i kompatibilna s drugim zakonodavstvom Europske unije, kao što su Direktiva o vozačkim dozvolama¹, Direktiva o prijevozu opasnih tvari² i pravila o vremenima vožnje i odmaranja³. Kompatibilna je i s pravom Europske unije o pristupu tržištu.

Evaluacijom je utvrđeno nekoliko specifičnih pitanja koja se odnose na usklađenost s drugim zakonodavstvom Europske unije. Po tom je pitanju cilj osigurati usklađenost zakonodavstva Europske unije.

Pojašnjavanjem uzajamnog priznavanja potvrde za vozače za potrebe Direktive poboljšala bi se interna usklađenost Direktive između odredaba koje se odnose na mjesto osposobljavanja i administrativne postupke za uzajamno priznavanje. Nadalje, time bi se poboljšala usklađenost s Uredbom 1072/2009 pri čemu se jamči uzajamno priznavanje osposobljavanja profesionalnih vozača i istovremeno uzima u obzir nedavna evaluacija te Uredbe.

Sve opcije politike doprinose boljem osposobljavanju te stoga boljoj sigurnosti na cesti. Navedeno je kompatibilno s ciljevima Direktive, s Bijelom knjigom o prometu iz 2011. i s Komunikacijom iz 2010. „Ususret sigurnom europskom cestovnom prostoru: smjer politike u

¹ Direktiva Vijeća 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama.

² Direktiva 2008/68/EZ o kopnenom prijevozu opasnih tvari.

³ Uredba (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet.

području cestovne sigurnosti 2011. – 2020.”, osobito s ciljem da se u tom razdoblju znatno smanji broj nesreća i ozljeda te upola smanji broj smrtnih slučajeva. Jedan od glavnih ciljeva potonje Komunikacije poboljšati je edukaciju, osposobljavanje i osposobljavanje cestovnih korisnika nakon ishoda vozačke dozvole.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Bijela knjiga o budućnosti prometne politike promiče ekološku održivost ciljajući na smanjenje prometnih emisija CO₂ za 60 % do 2050. Još većim naglaskom na osposobljavanje profesionalnih vozača za učinkovitu vožnju u smislu potrošnje goriva smanjit će se emisije CO₂ i troškovi za gorivo.

Inicijativa je u skladu s trenutačnim prioritetom Komisije koji se odnosi na poticanje otvaranja radnih mjesta i rasta. Ažuriranim odredbama o osposobljavanju doprinosi se ciljevima pametnog rasta s gospodarstvom koje se temelji na znanju i inovacijama, u kojem cjeloživotno učenje i sposobnost prilagodbe tehničkim inovacijama igraju važnu ulogu, ali koje se temelji i na održivom rastu promicanjem učinkovitijeg, zelenijeg i konkurentnijeg gospodarstva te na uključivom rastu poticanjem visoke stope zaposlenosti. Nadalje, bolje uzajamno priznavanje osposobljavanja vozača u skladu je s poboljšanjem jedinstvenog tržišta, osobito mobilnosti radne snage.

Poticanje primjene alata informacijsko-komunikacijskih tehnologija u skladu je s politikama u okviru Strategije jedinstvenog digitalnog tržišta.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Pravna osnova Direktive o osposobljavanju profesionalnih vozača (2003/59/EZ) i predložene izmjene je članak 91. stavak 1. točka (c) Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU)⁴ (bivši članak 71. Ugovora o Europskoj zajednici). Taj članak pruža osnovu za donošenje zakonodavstva Europske unije u svrhu poboljšanja prometne sigurnosti, uključujući sigurnost na cesti.

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

Europska unija s državama članicama dijeli nadležnost za regulaciju u području prometa, u skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (g) Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU). Europska unija može donositi propise isključivo u mjeri u kojoj je to dopušteno Ugovorima, uz obvezno poštovanje načela nužnosti, supsidijarnosti i proporcionalnosti⁵.

Približno 33 % ukupnog prijevoza teškim teretnim vozilima u Europskoj uniji odvija se između država članica. Približno 8 % prekograničnog prometa u Europskoj uniji uključuje autobuse. Navedene su brojke u porastu tijekom posljednjih nekoliko godina.

Problem uzajamnog priznavanja periodičnog osposobljavanja završenog u drugoj državi članici ne može se učinkovito riješiti na razini pojedinačne države članice. Iako bi izdavanje vozačkih kartica o kvalifikacijama, kako je već predviđeno Direktivom, riješilo situaciju, prema primjenjivom zakonodavstvu ono je opcionalno. Osam država članica odabralo je ne primijeniti ovu opciju, unatoč naporima odbora za SSO (svjedodžba o stručnoj osposobljenosti) da se to riješi nezakonodavnom mjerom. Stoga je potrebna zakonodavna mjera Europske unije kako bi se osiguralo da administrativne prakse u državama članicama

⁴ Konsolidirana inačica Ugovora o funkcioniranju Europske unije, [2010.] SL C 83/47.

⁵ Konsolidirana inačica Ugovora o Europskoj uniji [2008.] SL C 115/13, članak 5. stavci 3. i 4.

omogućuju uzajamno priznavanje osposobljavanja unutar Europske unije. Mogućim bilateralnim sporazumima između pojedinih država članica ne može se učinkovito osigurati uzajamno priznavanje diljem Europske unije.

Različita tumačenja Direktive i različite prakse koje primjenjuju države članice negativno utječu na funkcioniranje jedinstvenog tržišta. Naponi koji su već uloženi u usklađivanje razumijevanja i primjene u državama članicama putem nezakonodavnih mjera, kao što je izdavanje smjernica ili rasprave u odboru za SSO, nisu urodili zadovoljavajućim rezultatima. Samo zajednička pravila Europske unije mogu stvoriti jednake uvjete za prijevoznike u cestovnom prijevozu osiguravajući minimalnu razinu sigurnosti na cesti.

Osim toga, budući da je specifično osposobljavanje o opasnim tvarima, podizanju svijesti o invaliditetu i dobrobiti životinja propisano zakonodavstvom Europske unije, uloga je Europske unije omogućiti pravnu jasnoću i zajamčiti usklađenost između različitih instrumenata prava Europske unije.

Što se tiče periodičnog osposobljavanja, pojedine države članice nisu se pridržavale ciljeva u pogledu sigurnosti tako što su dopustile da se isti modul tečaja pohađa nekoliko puta ili su ponudile puni tečaj osposobljavanja kojim nisu obuhvaćena sigurnosna pitanja. Iako prilagodba osposobljavanja nacionalnim potrebama i prioritetima jest i treba ostati prioritet država članica, Europska unija mora zajamčiti da je minimalna razina sadržaja osposobljavanja usklađena sa sveukupnim ciljevima politike.

- **Proporcionalnost**

Kako je navedeno u točki 7. izvješća o procjeni učinka, uočeni problemi najbolje bi se riješili na razini Europske unije u obliku izmijenjene Direktive kojom se pojašnjavanju određeni elementi i utvrđuju usklađeniji minimalni zahtjevi, dok bi države članice i dalje imale fleksibilnost.

Revidirana Direktiva proporcionalna je mjera jer bi omogućila daljnje usklađivanje zahtjeva osposobljavanja u cilju rješavanja pojedinih pitanja, ostavljajući državama članicama fleksibilnost u smislu prilagodbe provedbe dijelova osposobljavanja njihovu gospodarskom i društvenom okruženju i specifičnim potrebama i značajkama njihova sektora cestovnog prometa.

Direktivom Europske unije osigurala bi se primjena odgovarajućih minimalnih zahtjeva osposobljavanja i priznavanje osposobljavanja diljem Europske unije.

- **Odabir instrumenta**

Uzimajući u obzir ograničen broj predloženih promjena, kao i činjenicu da je izvorni pravni akt direktiva, ista se smatra najprikladnijim instrumentom.

3. REZULTATI EX POST EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENE UČINAKA

- **Ex post evaluacije / provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Evaluacijom je zaključeno da je Direktiva provedena u državama članicama bez većih problema; njome je poboljšana mobilnost radne snage te se doprinijelo slobodnom kretanju vozača. Osim toga, evaluacijom je potvrđeno da zajedno s prethodno navedenim zakonodavstvom Direktiva uspješno doprinosi glavnom cilju osiguranja sigurnosti na cestama.

Nadalje, iako je *ex post* evaluacija pokazala kako je Direktiva, ukupno gledajući, imala pozitivan učinak na sektor, uočeni su i nedostaci koji sprječavaju djelotvornost i usklađenost pravnog okvira te dovode u pitanje ciljeve Direktive.

Glavni su uočeni nedostaci sljedeći:

- (1) poteškoće s priznavanjem osposobljavanja vozača koje je u potpunosti ili djelomično završeno u drugoj državi članici;
- (2) sadržaj osposobljavanja samo je djelomično relevantan za potrebe vozača;
- (3) poteškoće i pravne nesigurnosti u tumačenju iznimaka;
- (4) neusklađenost u zahtjevima za minimalnu starosnu dob između Direktive o osposobljavanju profesionalnih vozača (2003/59/EZ) i Direktive o vozačkim dozvolama (2006/126/EZ), dvosmislenost u pogledu mogućnosti kombiniranja osposobljavanja za profesionalnog vozača s ostalim tečajevima osposobljavanja koji su obvezni prema zakonu Europske unije (npr. osposobljavanja o opasnim tvarima (ADR), pravima putnika i dobrobiti životinja) i nedostatak jasnoće u pogledu primjene informacijsko-komunikacijske tehnologije u tečajevima osposobljavanja (primjerice, e-učenje / kombinirano učenje).

Cilj je prijedloga na odgovarajući način riješiti uočene nedostatke.

• **Savjetovanja s dionicima**

Prije izrade nacrtu zakonodavnog prijedloga održano je savjetovanje s dionicima radi prikupljanja što većeg broja komentara i prijedloga zainteresiranih pojedinaca i tijela. Savjetovanje je provedeno u skladu s minimalnim standardima za savjetovanje sa zainteresiranim stranama navedenima u Komunikaciji Komisije od 11. prosinca 2002. (COM(2002) 704 final).

Postupak savjetovanja uključivao je dvije vrste aktivnosti – prikupljanje mišljenja i prikupljanje podataka. Primijenjene su metode otvorenih i ciljanih savjetovanja, kao i različiti savjetodavni alati.

Kad je riječ o **otvorenom savjetovanju**, javno internetsko savjetovanje održano je od 17. srpnja do 25. listopada 2013. Komisija je zaprimila 395 odgovora: 203 odgovora pristigla su od pojedinaca, a 192 odgovora pristigla su u ime institucija ili interesnih skupina. Subjekti upisani u Transparentni registar Europskog parlamenta i Europske komisije uputili su 58 odgovora.

Sudionici su naglasili značaj aktualnog djelovanja Europske unije u području kvalifikacija i osposobljavanja profesionalnih vozača. Dionici smatraju da Direktiva nije dovoljno doprinijela ostvarenju svojih ciljeva: povećanom stupnju sigurnosti na cesti, razvoju vještina profesionalnih vozača, mobilnosti vozača i stvaranju jednakih uvjeta za vozače i poduzeća. Međutim, mišljenja su bila podijeljena kad je riječ o konkretnim mjerama potrebnima za rješavanje navedenih poteškoća.

Savjetodavni dokument, zaprimljeni odgovori, sažetak odgovora i izvješće s konferencije dionika održane 6. ožujka 2014. dostupni su na internetskoj stranici Odjela za sigurnost na cesti Glavne uprave za mobilnost i promet te na internetskoj stranici „Your voice in Europe“⁶.

Postupak *ciljanog savjetovanja* uključivao je sljedeće elemente:

- Komisija je 24. lipnja 2013. predstavila inicijativu u okviru socijalnog dijaloga sa socijalnim partnerima u cestovnom prijevozu, a 25. rujna 2013. s partnerima u urbanom javnom prijevozu⁷. Glavni zaključci otvorenog javnog savjetovanja ponovno su predstavljani 25. travnja 2014. socijalnim partnerima u cestovnom prijevozu. Ključna pitanja iz ovog prijedloga socijalnim su partnerima predstavljena 19. studenoga 2014. Tom su prigodom socijalni partneri izrazili svoju podršku zakonodavstvu na razini Europske unije u ovom polju i nisu imali prigovora na ciljeve koje je Komisija predložila.
- U Bruxellesu je 6. ožujka 2014. održana rasprava s dionicima, a sudjelovala su izaslanstva iz približno 100 organizacija koje predstavljaju prijevoznike tereta, prijevoznike u cestovnom prijevozu, radnike, pružatelje usluga osposobljavanja i nacionalne uprave. Konferencija je potvrdila mišljenja iznesena na otvorenom javnom savjetovanju (vidjeti ranije u tekstu). Izvješće o konferenciji dostupno je na internetskoj stranici Odjela za sigurnost na cesti Glavne uprave za mobilnost i promet.
- Komisija je 23. siječnja 2014. održala neslužbenu radionicu s državama članicama kako bi raspravila o zahtjevima koji se odnose na minimalnu starosnu dob i o strukturi osposobljavanja u kontekstu moguće revizije Direktive. Na sastanku odbora za SSO održanom 23. listopada 2014. posljednji je dio sastanka bio posvećen neslužbenoj raspravi s državama članicama o načinima poboljšanja uzajamnog priznavanja. Odbor za SSO ponovno se sastao 9. listopada 2015. kada se raspravljalo o trajnom preispitivanju Direktive. Kad je riječ o uzajamnom priznavanju periodičnog osposobljavanja, sudionici su izrazili zabrinutost zbog toga što se u državama članicama primjenjuju različite prakse i općenito izrazili potrebu za usklađenim pristupom. Posebno je istaknuta važnost ažuriranja Direktive u pogledu tehnološkog napretka kao i potreba za dodatnim pojašnjenjem pojedinih aspekata, kao što je e-učenje.
- U prosincu 2013. nadležnim tijelima država članica poslan je upitnik u okviru popratne studije u svrhu prikupljanja detaljnih informacija o provedbi Direktive. Upitnici su podijeljeni članovima odbora SSO iz Glavne uprave za mobilnost i promet. Zahtjev za podatke koji se odnose na naknadno praćenje poslan je u travnju 2014. kako bi se prikupili dodatni kvantitativni podaci o specifičnim stavkama koje se odnose na Direktivu.

Uz to, vanjski je suradnik zajedno s Europskim savezom radnika u prometu (ETF) razvio upitnik o mogućim preprekama u odnosu na slobodno kretanje vozača. Upitnik je u travnju 2014. dostavljen članicama Europske unije koje su ujedno članice Europskog saveza radnika u prometu (ETF).

⁶ Vidjeti http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/cpc_en.htm i 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>

Tijekom provedbe popratne studije održani su ciljani razgovori u svrhu dopune podataka pribavljenih primjenom drugih metoda, istraživanja određenih specifičnih pitanja, jačanja zaključaka ili traženja pojašnjenja odgovora koje su dionici naveli u upitnicima. Razgovori su održani s velikim brojem dionika, od javnih subjekata do relevantnih udruženja prijevoznika.

Rezultati savjetovanja ukazali su na opću potrebu za unapređenjem provedbe Direktive bez znatnih izmjena sadržaja. Izražena je potpora troškovno učinkovitom rješenju problema uzajamnog priznavanja, no razlikovala su se mišljenja o najprimjerenijem mjerama za rješenja problema. Također, dionici se slažu da bi osposobljavanje trebalo u većoj mjeri prilagoditi potrebama vozača. Pojedini su dionici smatrali da su nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu jedan od prioriteta za sadržaj osposobljavanja koji se odnosi na sigurnost na cesti. Pojašnjenje iznimaka i njihovo usklađivanje s Direktivom o SSO-u i propisima o radnom vremenu naišli su na odobravanje, ali ne i promjene u području primjene. S obzirom na pitanje minimalne starosne dobi, mišljenja se dionika razlikuju, pri čemu industrija i države članice općenito zagovaraju predloženu izmjenu. Mogućnost primjene informacijsko-komunikacijskih alata ili kombinacije obveznog osposobljavanja također je naišla na odobravanje.

- **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

Vanjski je suradnik pomogao u sastavljanju izvješća o *ex post* evaluaciji i popratnoj studiji za procjenu učinka⁸, koji su dovršeni u listopadu 2014. godine.

- **Procjena učinka**

U prilog inicijativi ide i procjena utjecaja koja je dobila pozitivno mišljenje Odbora za nadzor regulative.

S obzirom na nepovezanost tri glavna uočena problema, u procjeni učinka razmatraju se tri skupa opcija politike u skladu s tri glavna područja intervencije, a to su: uzajamno priznavanje, sadržaj osposobljavanja te pravna jasnoća i dosljednost.

Preferirano rješenje kojim se osigurava uzajamno priznavanje uključuje izdavanje vozačkih kartica o kvalifikacijama strancima. Rješenje je uspoređeno s mogućnošću priznavanja osposobljavanja preko informacijskog sustava za vozačke dozvole RESPER ili priznate svjedodžbe.

U pogledu sadržaja osposobljavanja najprihvatljivije rješenje uključuje produbljivanje sadržaja povezanog sa sigurnošću na cesti i učinkovitom potrošnjom goriva u okviru tečajeva osposobljavanja te pojašnjenje da je u takvim tečajevima moguće primijeniti e-učenje / kombinirano učenje. U svrhu pravne jasnoće i dosljednosti najprihvatljivije rješenje znači pojasniti najnižu starosnu dob koja se primjenjuje kao i područje primjene izuzeća te objasniti nacionalnim tijelima da se osposobljavanje može kombinirati s drugim tečajevima osposobljavanja propisanim zakonodavstvom EU-a. Sve mjere politike uspoređene su s osnovnim scenarijem.

⁸ Izvješće o *ex post* evaluaciji: Studija o učinkovitosti i unaprjeđenju zakonodavnog okvira Europske unije o osposobljavanju profesionalnih vozača, Panteia i sur. (2014.); http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014_ex_post_evaluation_study_training_drivers_en.pdf

Najprihvatljivijom opcijom ispravlja se postojeći problem uzajamnog priznavanja koji bi mogao utjecati na približno 46 700 vozača (2016.). S obzirom na ponavljanje osposobljavanja ukupan broj takvih slučajeva mogao bi tijekom sljedećih 15 godina doseći 100 000. Pojačavanje sadržaja osposobljavanja imat će pozitivan utjecaj na sigurnost na cesti i učinkovitost potrošnje goriva. Budući da Direktiva ovisi o nizu čimbenika koji utječu na sigurnost na cesti i učinkovitu potrošnju goriva, pripisani očekivani učinci prilično su ograničeni. Najprihvatljivija opcija vodi do dosljedne primjene izuzeća i najniže starosne dobi za obavljanje profesije čime bi se, kako to industrija naglašava, mogao ublažiti sve veći manjak vozača koji se opredjeljuju za tu profesiju.

Prijedlog je u skladu s najprihvatljivijom opcijom iz Procjene učinka.

- **Primjerenost propisa i pojednostavljivanje**

Prijedlogom se želi ostvariti sljedeći cilj REFIT-a: osiguravanjem jednostavnijih administrativnih praksi za uzajamno priznavanje mogli bi se smanjiti administrativni troškovi za poduzeća i uprave. Revizija bi omogućila da se pitanja koja se odnose na uzajamno priznavanje riješe uz najmanje moguće troškove. Navedeni su troškovi procijenjeni na 6,3 milijuna eura za razdoblje od 2018. do 2030. godine. Promjena će donijeti koristi industriji u smislu uštede troškova koji se za razdoblje od 2018. do 2030. procjenjuju na 2,3 milijuna eura za poduzeća i 6,7 milijuna eura za vozače. Osim toga, revizijom sadržaja početnog i periodičnog osposobljavanja u svrhu osiguranja daljnjih sigurnosnih i ekoloških koristi i sam će sustav osposobljavanja postati djelotvorniji. Smanjit će se tranzicijski troškovi (ukupno 14,1 milijuna eura za razdoblje od 2018. do 2030.) povezani s promjenom sadržaja.

Velik udio prijevozničkih poduzeća čine mikropoduzeća ili mala i srednja poduzeća. Ukupno 65 – 95 % poduzeća u ovom sektoru zapošljava manje od deset osoba. Direktivom se ne izuzimaju iz područja primjene mikropoduzeća niti mala i srednja poduzeća, na koja će se odraziti pojednostavljenje procesa uzajamnog priznavanja, promjene sadržaja osposobljavanja i dosljednija primjena iznimaka.

- **Temeljna prava**

Ovaj prijedlog ne utječe na apsolutna prava niti će ikakva druga neapsolutna prava iz Povelje o temeljnim pravima biti ograničena ciljevima politike. Općeniti je cilj politike poboljšati provedbu temeljnih prava utvrđenih u Povelji unutar pravne stečevine Europske unije jer je potpora sigurnosti radnika u prometu jedan od ključnih ciljeva zakonodavstva.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Prijedlog neće utjecati na proračun Unije.

5. OSTALI ELEMENTI

- **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

Od ključnog je značaja pratiti mjere kako bi se osiguralo da se opći i specifični ciljevi postižu na djelotvoran i učinkovit način. U tu je svrhu Komisija sastavila popis pokazatelja koji će pomoći u daljnjoj evaluaciji Direktive.

Komisija će ostati u bliskom kontaktu s državama članicama i relevantnim dionicima u svrhu praćenja učinaka novih zahtjeva koji se odnose na kvalifikaciju i osposobljavanje. Odbor SSO predstavlja odličan forum za razmjenu informacija s državama članicama. Komisija će također ostati u kontaktu sa socijalnim partnerima. Informacije sa socijalnim partnerima mogu se razmjenjivati u okviru sektorskog odbora za socijalni dijalog.

Komisija će provesti detaljnu procjenu prenošenja nakon isteka roka utvrđenog u ovoj Direktivi.

- **Dokumenti s obrazloženjima (za direktive)**

Uzimajući u obzir opseg prijedloga te zbog toga što on samo nadopunjuje Direktivu 2003/59/EZ i Direktivu 2006/126/EZ koje su sve države članice u potpunosti prenijele, ne čini se opravdanim niti razumnim tražiti dokumente s pojašnjenjima.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredbi prijedloga**

Uz određene manje jezične i uredničke izmjene, kao i ažuriranja upućivanja na drugo zakonodavstvo Europske unije, glavni su elementi prijedloga sljedeći:

Članak 2. Direktive 2003/59/EZ – Izuzeća

Tekst izuzeća izmijenjen je kako bi ona postala jasnija i usklađenija s izuzećima na temelju Uredbe (EZ) 561/2006, kako slijedi:

člankom 2. točkom (b) izmjene pojašnjava se da se vozila ne smiju upotrebljavati za svrhe osim onih navedenih u izuzeću. To znači da npr. vozač nije izuzet ako se vatrogasno vozilo upotrebljava kao atrakcija u zabavnom parku. Dodavanjem te rečenice osigurava se usklađenost sa sličnim izuzećem iz članka 3. točke (c) Uredbe (EZ) 561/2006.;

člankom 2. točkom (d) izmjene pojašnjava se da su izuzećem obuhvaćena i vozila koja se upotrebljavaju za nekomercijalni prijevoz humanitarne pomoći ako se upotrebljavaju u hitnim intervencijama ili spasilačkim misijama; time se osigurava usklađenost s člankom 3. točkom (d) Uredbe (EZ) 561/2006,

člankom 2. točkom (e) uvedena su dva pojašnjenja: prvo, vozila se mogu upotrebljavati ne samo tijekom satova vožnje, nego i tijekom polaganja vozačkog ispita; drugo, izuzeće obuhvaća isključivo vožnju u svrhu osposobljavanja i obučavanja; nije ga moguće kombinirati s aktivnostima u području komercijalnog prijevoza. Te su aktivnosti u skladu sa sličnim iznimkama prema članku 3. točki (d), odnosno članku 13. stavku 1. točki (g) Uredbe (EZ) 561/2006,

člankom 2. točkom (f) izmjene pojašnjava se da izuzeti nekomercijalni prijevoz ne mora biti za „osobne svrhe“ vozača (primjerice, nekomercijalni prijevoz za humanitarne ili neprofitne organizacije). Time se osigurava usklađenost sa sličnim iznimkama prema članku 3. točki (h) i članku 13. točki (i) Uredbe (EZ) 561/2006,

u članku 2. točki (g) dodaje se riječ „strojevi“ kako bi se pojasnilo da je vozač obuhvaćen izuzećem ako prevozi strojeve koje upotrebljava tijekom svojeg rada. Time se osigurava usklađenost sa sličnim iznimkama prema članku 3. točki (aa) Uredbe (EZ) 561/2006,

iznimka iz članka 2. točke (h) namijenjena je poduzetnicima u poljoprivrednim, hortikulturnim, ratarskim ili ribarskim poduzećima koja povremeno prevoze svoje proizvode. Time se također osigurava usklađenost sa sličnim iznimkama prema članku 13. stavku 1. točki (b) Uredbe (EZ) 561/2006.

Članak 7. Direktive 2003/59/EZ – Periodično osposobljavanje

Izmjena je uvedena zbog isteka prijelaznog razdoblja iz članka 4., ali i činjenice da svi nositelji SSO-a moraju poštovati odredbe o periodičnom osposobljavanju od 10. rujna 2016.

Novim tekstom osigurava se da periodično osposobljavanje uključuje najmanje jedan predmet koji se odnosi na sigurnosti na cesti te da se isti predmeti ne ponavljaju u okviru istog osposobljavanja. Usto, predviđa se da je osposobljavanje važno za rad određenog vozača te da je relevantno i ažurirano.

Članak 10. Direktive 2003/59/EZ – Oznaka Unije

Stavak 1. mijenja se kako bi se uključilo upućivanje na usklađenu oznaku 95 koja je uključena u Prilog I. Direktivi 2006/126/EZ.

Tekst je izmijenjen kako bi se imateljima SSO-a osiguralo izdavanje uzajamno priznate oznake 95 na vozačkoj dozvoli ili uzajamno priznate vozačke kartice o osposobljenosti. Time se rješavaju poteškoće uzajamnog priznavanja u slučajevima kad vozač dobije SSO u državi članici koja nije mjesto uobičajenog boravišta vozača te koja izdaje samo oznaku 95 o vozačkim dozvolama.

Upućivanje se dodaje radi jamčenja uzajamnog priznavanja vozačke potvrde predviđenog Uredbom (EU) 1072/2009, čak i ako na njoj nije navedena odgovarajuća oznaka Unije.

Prilog I. Direktivi 2003/59/EC – Minimalni zahtjevi u pogledu kvalifikacije i osposobljavanja

Upućivanje na Odluku 85/368/EEZ, koja je stavljena izvan snage, zamijenjeno je upućivanjem na Preporuku 2008/C 111/01 i Europski kvalifikacijski okvir (EQF). Budući da se temelji na preporuci, Europski kvalifikacijski okvir državama članicama omogućava veći stupanj fleksibilnosti.

Odjeljak 1. ažurira se kako bi:

- bolje odražavao trenutačno stanje tehnologije i tehnička obilježja vozila, stavio dodatan naglasak na vožnju koja se odlikuje učinkovitom potrošnjom goriva,
- dodatno istaknuo važnost sigurne vožnje uključivanjem sposobnosti predviđanja, procjene i prilagodbe rizicima u prometu,
- uključio upućivanja na primjenu automatskih sustava prijenosa kako bi bolje odražavao trenutačno stanje tehnologije i tehnička obilježja vozila,
- uključio prijevoz opasnih tvari, prijevoz životinja i podizanje svijesti o invaliditetu kako bi se dobio sveobuhvatniji popis predmeta, uzimajući u obzir različite vrste cestovnog prijevoza robe i putnika.

Odjeljak 2. mijenja se kako bi se državama članicama omogućila primjena alata informacijsko-komunikacijske tehnologije u osposobljavanju te kombiniranje cilja Direktive u području osposobljavanja s drugim oblicima osposobljavanja propisanih zakonodavstvom EU-a.

Prilog II. Direktivi 2003/59/EZ – Odredbe o obrascu Europske unije za vozačku karticu o kvalifikacijama

Izmjena Priloga II. ograničena je na ažuriranja povezana s upućivanjem na obrazac Europske unije za vozačku karticu o kvalifikacijama te uzima u obzir upućivanje na usklađenu oznaku 95 Unije predviđenu Direktivom.

Članak 4. Direktive 2006/126/EZ – Kategorije, definicije i najniža dob

Cilj je izmjene ukloniti pravnu nesigurnost u pogledu primjenjivih zahtjeva koji se odnose na najnižu starosnu dob za određene kategorije vozila te omogućiti usklađenu primjenu najniže starosne dobi u cijelom EU-u.

Upućivanja na Direktivu 2003/59/EZ brišu se u članku 4. stavku 4. točkama (e), (g), (i) i (k) te se u članak 4. Direktive 2006/126/EZ umeće novi stavak 7. s jasnim upućivanjem na to kad i pod kojim se uvjetima se primjenjuje najniža starosna dob na temelju Direktive 2003/59/EZ.

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**o izmjeni Direktive 2003/59/EZ o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika i Direktive 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama**

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,
 uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91,
 uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,
 nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,
 uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora⁹,
 uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija¹⁰,
 u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,
 budući da:

- (1) U Bijeloj knjizi od 28. ožujka 2011.¹¹ Komisija utvrđuje „nultu viziju“ odnosno cilj prema kojem bi se Unija trebala približiti nultoj stopi smrtno stradalih u cestovnom prometu do 2050.
- (2) Komisija je u svojoj komunikaciji o smjeru politike u području cestovne sigurnosti 2011. – 2020.¹² predložila daljnje dvostruko smanjenje broja nezgoda na cestama Unije do 2020., počevši od 2010. Kako bi postigla taj cilj Komisija je utvrdila sedam strateških ciljeva, uključujući poboljšanje edukacije i osposobljavanja sudionika u cestovnom prometu i zaštitu nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu.
- (3) Pri evaluaciji provedbe Direktive 2003/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹³ Komisija je uočila velik broj nedostataka. Glavni uočeni nedostaci bili su poteškoće i pravna nesigurnost u tumačenju izuzeća; sadržaj osposobljavanja za koji je utvrđeno da je samo djelomično relevantan za potrebe vozača; poteškoće za vozače u ishođenju uzajamnog priznavanja osposobljavanja koje je u potpunosti ili djelomično dovršeno u

⁹ SL C , , str. .

¹⁰ SL C , , str. .

¹¹ Bijela knjiga od 28. ožujka 2011., „Plan za jedinstveni europski prometni prostor – Ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima“, (COM(2011) 144 final).

¹² Komunikacija „Ususret europskom području sigurnosti na cestama: smjer politike u području cestovne sigurnosti 2011. – 2020.“ (COM(2010) 389 final)

¹³ Direktiva 2003/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2003. o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika i o izmjeni Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i Direktive Vijeća 91/439/EEZ te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 76/914/EEZ (SL L 226, 10.9.2003., str. 4).

drugoj državi članici; te nedosljednosti u zahtjevima za najnižu starosnu dob između Direktive 2003/59/EZ i Direktive 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹⁴.

- (4) Kako bi se poboljšala pravna jasnoća u Direktivi 2003/59/EZ, trebalo bi ukloniti ili izmijeniti sva upućivanja na akte stavljene izvan snage ili zamijenjene akte Unije.
- (5) Kako bi se osigurala sigurnost i usklađenost s ostalim aktima Unije trebalo bi izvršiti velik broj preinaka u odnosu na izuzeća u Direktivi 2003/59/EZ, uzimajući u obzir slična izuzeća prema Uredbi (EZ) 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁵.
- (6) Uzimajući u obzir razvoj u području osposobljavanja i edukacije te u cilju povećanja doprinosa Direktive 2003/59/EZ o sigurnosti na cesti i relevantnosti osposobljavanja za vozače, u tečajevima osposobljavanja trebalo bi pojačati predmete koji se odnose na sigurnost na cesti, kao što su uočavanje opasnosti, zaštita nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu te učinkovita potrošnja goriva tijekom vožnje.
- (7) Državama članicama trebalo bi dati jasnu mogućnost da poboljšaju i osuvremene prakse osposobljavanja primjenom informacijsko-komunikacijskih alata, npr. e-učenja i kombiniranog učenja, tijekom dijela osposobljavanja, pri čemu osiguravaju kvalitetu osposobljavanja.
- (8) Kako bi se osigurala usklađenost različitih oblika osposobljavanja obveznih na temelju zakonodavstva Unije, države članice trebale bi imati mogućnost kombiniranja različitih vrsta relevantnog osposobljavanja, kao što su osposobljavanje u području prijevoza opasnih tvari, podizanja svijesti o invaliditetu ili prijevoza životinja, s osposobljavanjem predviđenim Direktivom 2003/59/EZ.
- (9) Kako različite prakse koje države članice primjenjuju ne bi utjecale na uzajamno priznavanje i ograničile prava vozača na periodično osposobljavanje u državi članici u kojoj rade, nadležna bi tijela države članice trebala izdavati relevantnu dokumentaciju kojom će se osigurati uzajamno priznavanje za svakog vozača koji ispunjava zahtjeve Direktive 2003/59/EZ.
- (10) Kako bi se pružila pravna jasnoća i osigurali usklađeni zahtjevi koji se odnose na najnižu starosnu dob za potrebe utvrđene Direktivom 2003/59/EZ, u Direktivi 2006/126/EZ trebalo bi predvidjeti jasno odstupanje kojim se propisuje da je vozačke dozvole moguće izdati za najnižu starosnu dob predviđenu Direktivom 2003/59/EZ.
- (11) Budući da se cilj ove Direktive, odnosno unaprjeđenje standarda koji se primjenjuje diljem Europske unije za početnu kvalifikaciju i periodično osposobljavanje vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika, ne može u dovoljnoj mjeri ostvariti na razini država članica nego se zbog prekogranične prirode cestovnog prijevoza i pitanja koja se trebaju riješiti ovom Direktivom to može puno bolje ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere koje su skladu s načelom supsidijarnosti, kako je navedeno u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku ova Direktiva ne prelazi ono što je nužno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (12) Direktive 2003/59/EZ i 2006/126/EZ trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

¹⁴ Direktiva 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama (SL L 403, 30.12.2006., str. 18).

¹⁵ Uredba (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 (SL L 102, 11.4.2006., str. 1).

Članak 1.

Direktiva 2003/59/EZ mijenja se kako slijedi:

- (1) u drugom stavku članka 1., prva i druga alineja zamjenjuju se sljedećima:
- „ — vozilima za koja je potrebna vozačka dozvola kategorije C1, C1+E, C ili C+E, kako su definirane Direktivom 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća(*), ili vozačka dozvola koja se priznaje kao istovjetna,
- vozilima za koja je potrebna vozačka dozvola kategorije D1, D1+E, D ili D+E, kako su definirane Direktivom 2006/126/EZ, ili vozačka dozvola koja se priznaje kao istovjetna. _____
- (*) Direktiva 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama (SL L 403, 30.12.2006., str.18).“;
- (2) članak 2. mijenja se kako slijedi:
- (a) točka (b) zamjenjuje se sljedećom:
- (b) vozila kojima se koriste ili ih nadziru oružane snage, civilna zaštita, vatrogasne službe i snage odgovorne za održavanje javnog reda i mira, ako je prijevoz posljedica zadaća povjerenih navedenim službama;“;
- (b) točke od (d) do (g) zamjenjuju se sljedećima:
- „(d) vozila koja se upotrebljavaju u hitnim intervencijama ili u spasilačkim misijama, uključujući vozila koja se upotrebljavaju u nekomercijalnom prijevozu humanitarne pomoći;“;
- (e) vozila koja se upotrebljavaju za obuku u vožnji i vozački ispit svake osobe koja želi ishoditi vozačku dozvolu ili SSO u skladu s člankom 6. i člankom 8. stavkom 1., uz uvjet da se ta vozila ne upotrebljavaju za komercijalni prijevoz robe i putnika;
- (f) vozila koja se upotrebljavaju za nekomercijalni prijevoz putnika ili robe;
- (g) vozila kojima se prevozi materijal, oprema ili strojevi koje vozači upotrebljavaju tijekom rada, uz uvjet da upravljanje tim vozilom nije vozačeva glavna djelatnost;“;
- (c) dodaje se sljedeća točka (h):
- „(h) vozila koja upotrebljavaju ili bez vozača unajmljuju poljoprivredna, hortikulturna, šumarska, ratarska ili ribarska poduzeća za prijevoz robe, kao dio vlastite poduzetničke djelatnosti, uz uvjet da upravljanje tim vozilom nije vozačeva glavna djelatnost.“;
- (3) članak 7. mijenja se kako slijedi:
- (a) prvi stavak zamjenjuje se sljedećim:
- „Periodično osposobljavanje sastoji se od osposobljavanja koje imateljima SSO-a omogućuje obnovu znanja neophodnih za njihov rad, s posebnim naglaskom na sigurnost prometa na cestama i racionalizaciju potrošnje goriva.“;
- (b) treći stavak zamjenjuje se sljedećim:

„Cilj je periodičnog osposobljavanja produbiti i obnoviti znanje iz određenih predmeta navedenih u odjeljku 1. Priloga I. Uvijek mora uključivati najmanje jedan predmet koji se odnosi na sigurnost prometa na cestama te mora obuhvaćati niz predmeta. U predmetima osposobljavanja moraju se uzeti u obzir potrebe za osposobljavanjem koje su specifične za prijevoz koji vrši vozač, kao i razvoj relevantnog zakonodavstva i tehnologije.“;

(4) u članku 9. prvi stavak zamjenjuje se sljedećim:

„Vozači iz članka 1. točke (a) stječu početnu kvalifikaciju iz članka 5. u državi članici u kojoj imaju uobičajeno boravište, kako je definirano u članku 12. Direktive 2006/126/EZ.“;

(5) članak 10. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 10.

Oznaka Unije

1. Na temelju SSO-a iz članka 6. i SSO-a iz članka 8. stavka 1. nadležna tijela država članica, uzimajući u obzir odredbe članka 5. stavaka 2. i 3. i članka 8., navode usklađenu oznaku 95 Europske unije predviđenu Prilogom I. Direktivi 2006/126/EZ pored odgovarajućih kategorija dozvola:

- ili na vozačku dozvolu,
- ili na vozačku karticu o kvalifikacijama izrađenu u skladu s obrascem iz Priloga II.

Ako oznaku Unije nije moguće navesti na vozačkoj dozvoli, nadležna tijela države članice u kojoj je ishoden SSO izdaju vozaču vozačku karticu o kvalifikacijama.

Države članice uzajamno priznaju izdane vozačke kartice o kvalifikacijama. Prilikom izdavanja kartice nadležna tijela provjeravaju valjanost vozačke dozvole čiji je broj naveden na kartici.

2. (a) Kvalifikaciju i obavljeno osposobljavanje, propisane ovom Direktivom, vozač iz članka 1. točke (b) koji upravlja vozilom koje se koristi za cestovni prijevoz robe dokazuje na temelju potvrde za vozače iz Uredbe (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća (*). Navedena je potvrda za vozače uzajamno priznata za potrebe ove Direktive, čak i ako na njoj nije navedena relevantna oznaka Unije.

(b) Kvalifikaciju i obavljeno osposobljavanje, propisane ovom Direktivom, vozač iz članka 1. točke (b) koji upravlja vozilom koje se upotrebljava za cestovni prijevoz putnika dokazuje na temelju jednog od sljedećeg:

- oznake Unije navedene na vozačkoj dozvoli izrađenoj prema obrascu Unije, ako ima takvu dozvolu, ili
- vozačke kartice o kvalifikacijama iz Priloga II. označene odgovarajućom oznakom Unije, ili
- nacionalnom svjedodžbom čiju valjanost države članice uzajamno priznaju na svojim državnim područjima.

(*) Uredba (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (SL L 300, 14.11.2009., str. 72.).

(6) Prilozi I. i II. mijenjaju se u skladu s Prilogom ovoj Direktivi.

Članak 2.

Članak 4. Direktive 2006/126/EZ mijenja se kako slijedi:

(1) stavak 4. mijenja se kako slijedi:

(a) u točki (e) treća alineja zamjenjuje se sljedećom:

„— najniža starosna dob za kategorije C1 i C1E je 18 godina;“;

(b) u točki (g) druga alineja zamjenjuje se sljedećom:

„— najniža starosna dob za kategorije C i CE je 21 godina;“;

(c) u točki (i) druga alineja zamjenjuje se sljedećom:

„— najniža starosna dob za kategorije D1 i D1E je 21 godina;“;

(d) u točki (k) druga alineja zamjenjuje se sljedećom:

„— najniža starosna dob za kategorije D i DE je 24 godine;“;

(2) dodaje se sljedeći stavak 7.:

„7. Odstupanjem od najniže starosne dobi navedene u članku 4. stavku 4. točkama (g), (i) i (k) ove Direktive, najniža starosna dob za izdavanje vozačke dozvole za kategorije C, CE, D1, D1E, D ili DE najniža je starosna dob propisana za upravljanje takvim vozilima za imatelje SSO-a navedena u članku 5., stavku 2., članku 5., stavku 3. točki (a) podtočki i. prvom stavku, članku 5. stavku 3. točki (a) podtočki ii. prvom stavku odnosno članku 5. stavku 3. točki (b) Direktive 2003/59/EZ.

Ako u skladu s člankom 5. stavkom 3. točkom (a) podtočkom i. drugim stavkom ili člankom 5. stavkom 3. točkom (a) podtočkom ii. drugim stavkom Direktive 2003/59/EZ država članica odobri vožnju za nižu starosnu dob na svojem državnom području, vozačka dozvola vrijedi isključivo na državnom području države članice koja izdaje vozačku dozvolu, sve dok imatelj dozvole ne dosegne najnižu starosnu dob navedenu u prvom stavku ovog članka i posjeduje SSO.“.

Članak 3.

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do [SL: umetnuti DATUM: 18 mjeseci nakon stupanja na snagu]. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.

Kada države članice donose te odredbe, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Države članice određuju načine tog upućivanja.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 4.

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 5.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu

*Za Europski parlament
Predsjednik*

*Za Vijeće
Predsjednik*