



Briuselis, 2017 02 01
COM(2017) 47 final

2017/0015 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/59/EB dėl tam tikrų kelių transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti vairuotojų pradinės kvalifikacijos ir periodinio mokymo ir Direktyva 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų

(Tekstas svarbus EEE)

{SWD(2017) 26 final}

{SWD(2017) 27 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Direktyvoje 2003/59/EB (toliau – direktyva) nustatyti profesionaliems krovininių automobilių ir autobusų vairuotojams skirti pradinės kvalifikacijos ir kvalifikacijos kėlimo reikalavimai, kuriais gerinamas eismo saugumas Europos keliuose.

Direktyvos paskirtis – visoje ES kelti naujų vairuotojų mokymo standartus ir išlaikyti bei gerinti vairuotojo pažymėjimą jau turinčių krovininių automobilių ir autobusų vairuotojų profesinius įgūdžius. Visų pirma, direktyva siekiama geriau informuoti vairuotojus apie pavojus ir taip tuos pavojus mažinti bei didinti kelių eismo saugumą. Be to, direktyvoje nustatyti profesinių įgūdžių standartai, kurie padeda užtikrinti sąžiningą konkurenciją visoje ES.

Valstybėms narėms suteikta galimybė labai lanksčiai spręsti, kaip įgyvendinti direktyvą, pavyzdžiui, tai pasakytina apie vairuotojų mokymo turinį, administracines procedūras ir mokymo sistemos struktūrą.

2012 m. liepos mėn. Europos Komisija paskelbė direktyvos įgyvendinimo ataskaitą, kurioje nurodyta tam tikrų direktyvos įgyvendinimo trūkumų. Direktyvos įgyvendinimo *ex post* vertinimas, įskaitant konsultacijas su suinteresuotosiomis šalimis, baigtas 2014 m. spalio mėn.

Atlikus vertinimą nustatyta, kad įgyvendinant direktyvą didelių problemų nekilo. Ji pagerino darbo jėgos judumą ir padėjo užtikrinti laisvą vairuotojų judėjimą. Be to, atlikus vertinimą nustatyta, kad direktyva iš tiesų prisidėjo prie pirminio jos tikslo – užtikrinti kelių eismo saugumą – įgyvendinimo.

Atlikus vertinimą taip pat nustatyta trūkumų, kurie kliudo taikyti veiksmingą ir nuoseklią teisinę sistemą ir siekti pirminių direktyvos tikslų. Šie trūkumai paaiškinti 3 skirsnyje.

• Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis

Ši direktyva yra sudedamoji bendrosios ES teisės aktų, kuriais reglamentuojama krovininių automobilių ir autobusų profesionalių vairuotojų veikla, sistemos dalis. Ji taip pat glaudžiai susijusi su kelių eismo saugumu ir yra neatsiejama nuo kitų ES teisės aktų, pavyzdžiui, Direktyvos dėl vairuotojo pažymėjimų¹, Direktyvos dėl pavojingų krovinių vežimo² ir taisyklių dėl vairavimo ir poilsio laiko³. Ji taip pat yra neatsiejama nuo patekimą į rinką reglamentuojančių ES teisės aktų.

Atlikus vertinimą nustatyta keletas konkrečių derėjimo su kitais ES teisės aktais problemų. Šiuo atžvilgiu siekiama tikslo – užtikrinti ES teisės aktų nuoseklumą.

Aiškiau išdėsdamas nuostatas dėl vairuotojų liudijimų abipusio pripažinimo, susijusio su direktyvos taikymu, būtų padidintas vidinis direktyvos nuostatų dėl mokymo vietos ir abipusio pripažinimo administracinių procedūrų nuoseklumas. Be to, direktyvos nuostatos geriau derėtų su Reglamentu Nr. 1072/2009, todėl būtų užtikrintas abipusis profesionalių vairuotojų mokymo pripažinimas ir kartu būtų atsižvelgta į neseniai atliktą to reglamento vertinimą.

¹ Direktyva 2006/126/EEB dėl vairuotojo pažymėjimų.

² Direktyva 2008/68/EB dėl pavojingų krovinių vežimo vidaus keliais.

³ Reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo.

Visos galimos politikos priemonės padeda užtikrinti kokybiškesnį mokymą, o tai reiškia, kad gerėja ir kelių eismo saugumas. Tai suderinama su direktyvos, 2011 m. Transporto baltosios knygos ir 2010 m. komunikato „Kuriam saugi Europos kelių eismo erdvė. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys“ tikslais, visų pirma su tikslu per tą laikotarpį gerokai sumažinti nelaimingų atsitikimų ir sužalojimų skaičių ir perpus sumažinti žūčių skaičių. Vienas iš pagrindinių komunikato tikslų – gerinti kelių eismo dalyvių švietimą, mokymą ir jų mokymą jau gavus vairuotojo pažymėjimą.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Baltojoje knygoje dėl būsimos transporto politikos skatinama siekti aplinkos tvarumo – iki 2050 m. transporto sektoriuje išmetamų CO₂ kiekį sumažinti 60 proc. Jei daugiau dėmesio bus skiriama profesionalių vairuotojų mokymui vairuoti taip, kad degalai būtų naudojami efektyviai, CO₂ išmetamų ir degalų sąnaudos mažės.

Siūloma iniciatyva dera su Komisijos paskelbtu prioritetu – kurti darbo vietas ir skatinti augimą. Atnaujintomis mokymų reglamentuojančiomis nuostatomis prisidedama prie tikslo siekti pažangaus augimo ir kurti žiniomis ir inovacijomis grindžiamą ekonomiką, kurioje svarbus vaidmuo tenka mokymuisi visą gyvenimą ir gebėjimui prisitaikyti prie technologinių inovacijų, siekti tvaraus augimo, skatinant kurti efektyviau išteklius naudojančią, ekologiškesnę ir konkurencingesnę ekonomiką, ir integracinio augimo, skatinant kurti didelio užimtumo ekonomiką. Be to, geresnis abipusis vairuotojų mokymo pripažinimas dera su bendrosios rinkos veikimo, visų pirma darbo jėgos judumo, gerinimu.

Informacinių ir ryšių technologijų (toliau – IRT) priemonių naudojimo skatinimas dera su politikos priemonėmis, kurios įgyvendinamos pagal skaitmeninės rinkos strategiją.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Tėsinis pagrindas**

Tėsinis Direktyvos dėl profesionalių vairuotojų mokymo (2003/59/EB) ir siūlomo pakeitimo pagrindas – Sutarties dėl ES veikimo (SESV)⁴ 91 straipsnio 1 dalies c punktas (ankstesnis EB sutarties 71 straipsnis). Šiuo straipsniu grindžiamas ES teisės aktų, kuriais gerinama transporto sauga, įskaitant kelių eismo saugumą, priėmimas.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

ES ir valstybės narės turi bendrą kompetenciją reglamentuoti transporto sritį pagal SESV 4 straipsnio 2 dalies g punktą. ES gali naudotis teisėkūros įgaliojimais tik tiek, kiek tai leidžiama Sutartyse, tinkamai atsižvelgdama į būtinumo, subsidiarumo ir proporcingumo principus⁵.

Maždaug 33 proc. visų vežimo sunkiasvorėmis krovininėmis transporto priemonėmis reisų Europos Sąjungoje atliekama tarp valstybių narių. Maždaug 8 proc. tarpvalstybinio vežimo reisų Europos Sąjungoje atliekama autobusais arba tolimojo susisiekiimo autobusais. Šie skaičiai per pastaruosius kelerius metus didėjo.

Kvalifikacijos kėlimo kursų, išklausytų kitoje valstybėje narėje, abipusio pripažinimo problemos veiksmingai išspręsti veikdamos pavieniui valstybės narės negali. Nors išduodant vairuotojų kvalifikacines korteles, kaip jau numatyta direktyvoje, ši problema būtų išspręsta,

⁴ Konsoliduota Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo redakcija, [2010 m.] OL C 83/47.

⁵ Konsoliduota Europos Sąjungos sutarties redakcija [2008 m.] OL C 115/13, 5 str. 3 ir 4 dalys.

dabar galiojančiuose teisės aktuose numatyta, kad tokių kortelių išdavimas yra neprivalomas. Aštuonios valstybės narės nusprendė šia galimybe nepasinaudoti, nors PKP (profesinės kompetencijos pažymėjimų) komitetas ir dėjo pastangas, kad išspręstų šią problemą ne teisėkūros priemonėmis. Todėl ES teisėkūros priemonė yra būtina siekiant užtikrinti, kad valstybėse narėse taikant administracines procedūras būtų užtikrinamas abipusis mokymo pripažinimas Europos Sąjungoje. Galimais dvišaliais susitarimais tarp kai kurių valstybių narių negalima veiksmingai užtikrinti ES masto abipusio pripažinimo.

Skirtingas direktyvos aiškinimas ir skirtinga valstybių narių praktika daro neigiamą poveikį bendrosios rinkos veikimui. Ankstesni bandymai suvienodinti direktyvos aiškinimą ir taikymą valstybėse narėse taikant ne teisėkūros priemones, pavyzdžiui, paskelbiant gaires ar vedant diskusijas PKP komitete, tinkamų rezultatų nedavė. Tik bendromis ES taisyklėmis galima sukurti vienodas veiklos sąlygas kelių transporto sektoriaus subjektams ir kartu užtikrinti minimalaus lygio kelių eismo saugumą.

Be to, kadangi pagal ES teisę reikalaujama rengti specialų mokymą apie pavojingus krovinius, žinių apie neįgaliuosius gerinimo mokymą ir mokymą apie gyvūnų gerovę, Europos Sąjungai tenka vaidmuo užtikrinti teisinį aiškumą ir įvairių ES teisės priemonių nuoseklumą.

Taikydamos nuostatas dėl kvalifikacijos kėlimo kai kurios valstybės narės nukrypo nuo saugumo tikslų, nes leido tą patį kursą išklaudyti kelis kartus arba leido rengti visą mokymo kursą, į kurį neįtraukti saugumo klausimai. Nors būtent valstybės narės turi ir turėtų pritaikyti mokymą pagal nacionalinius poreikius ir prioritetus, pareiga užtikrinti, kad minimalus mokymo turinys derėtų su bendrais politikos tikslais, tenka Europos Sąjungai.

- **Proporcingumo principas**

Kaip nurodyta poveikio vertinimo ataskaitos 7 punkte, nurodytos problemos geriausiai gali būti sprendžiamos ES lygmeniu priėmus iš dalies pakeistą direktyvą, kurioje geriau išaiškinami tam tikri elementai ir nustatomi geriau suderinti minimalūs reikalavimai, o kartu valstybėms narėms suteikiama tam tikrų lanksčių galimybių.

Persvarstyta direktyva yra proporcinga priemonė, nes ji padėtų dar labiau suderinti mokymo reikalavimus ir taip išspręsti tam tikras problemas, o kartu valstybėms narėms būtų suteikta lanksčių galimybių priderinti tam tikrus mokymo aspektus prie jų ekonominių ir socialinių sąlygų bei jų kelių transporto sektoriaus specifinių poreikių ir ypatybių.

ES direktyva užtikrintų, kad tinkami minimalūs mokymo reikalavimai būtų taikomi ir kad mokymas būtų pripažįstamas visoje ES.

- **Priemonės pasirinkimas**

Atsižvelgiant į ribotą siūlomų pakeitimų skaičių ir į tai, kad pirminis teisės aktas yra direktyva, siūloma priemonė laikoma tinkamiausia priemone.

3. EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

- **Galiojančių teisės aktų ex post vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Atlikus vertinimą nustatyta, kad valstybėse narėse įgyvendinant direktyvą didelių problemų nekilo; ji pagerino darbo jėgos judumą ir padeda užtikrinti laisvą vairuotojų judėjimą. Be to, atlikus vertinimą nustatyta, kad direktyva, kartu su kitais minėtais teisės aktais, iš tiesų prisideda prie pirminio jos tikslo – užtikrinti kelių eismo saugumą – įgyvendinimo.

Be to, nors iš atlikto *ex post* vertinimo matyti, kad apskritai direktyvos poveikis transporto sektoriui buvo teigiamas, nustatyta trūkumų, kurie kliudo užtikrinti teisinės sistemos veiksmingumą ir nuoseklumą bei siekti direktyvos tikslų.

Nustatyti pagrindiniai trūkumai:

- (1) vairuotojams sunku gauti baigto arba iš dalies baigto mokymo kitoje valstybėje narėje pripažinimą;
- (2) mokymo turinys tik iš dalies atitinka vairuotojų poreikius;
- (3) esama išimčių aiškinimo sunkumų ir teisinių neaiškumų;
- (4) Direktyvoje dėl profesionalių vairuotojų mokymo (2003/59/EB) ir Direktyvoje dėl vairuotojo pažymėjimų (2006/126/EB) nustatyti nevienodi minimalaus amžiaus reikalavimai, nėra aišku, ar galima derinti profesionalių vairuotojų mokymą su kitais pagal ES teisę reikalaujamais mokymo kursais (t. y. mokymu apie pavojingus krovinius (ADR), keleivių teises ir gyvūnų gerovę), taip pat ne visai aišku, ar rengiant mokymo kursus galima naudoti IRT (pavyzdžiui, e. -mokymą arba mišrųjų mokymą).

Pasiūlymo tikslas – tinkamai pašalinti nustatytus trūkumus.

• **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Prieš pradėdant rengti šį pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto buvo surengtos konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis – siekta iš suinteresuotų asmenų ir įstaigų gauti kuo daugiau pastabų ir pasiūlymų. Šios konsultacijos atitiko minimalius konsultacijoms su suinteresuotosiomis šalimis taikomus standartus, nustatytus 2002 m. gruodžio 11 d. Komisijos komunikate (COM(2002) 704 *final*).

Per konsultacijas buvo vykdoma dviejų rūšių veikla – konsultuojamasi ir renkami duomenys. Taikyti atvirų ir tikslinių konsultacijų metodai, taip pat įvairios konsultacijų priemonės.

Dėl **atvirų konsultacijų**: internetinės viešos konsultacijos vyko nuo 2013 m. liepos 17 d. iki spalio 25 d. Komisija gavo 395 atsakymus: 203 respondentai atsakė privačių asmenų vardu, 192 respondentai atsakė institucijų arba interesų apsaugos organizacijų vardu. 58 respondentai yra registruoti Europos Parlamento ir Europos Komisijos skaidrumo registre.

Konsultacijų dalyviai akcentavo profesionalių vairuotojų kvalifikacijos ir mokymo srityje ES vykdomos veiklos svarbą. Suinteresuotosios šalys mano, kad direktyvos tikslai, t. y. didesnis kelių eismo saugumas, profesionalių vairuotojų įgūdžių ugdymas, vairuotojų judumas ir vienodų veiklos sąlygų vairuotojams ir įmonėms sudarymas, nebuvo deramai įgyvendinti. Tačiau dėl konkrečių priemonių, reikalingų šiems sunkumams pašalinti, nuomonės buvo skirtingos.

Konsultacijų dokumentas, gauti atsakymai, tų atsakymų santrauka ir 2014 m. kovo 6 d. suinteresuotųjų šalių konferencijos ataskaita pateikti Mobilumo ir transporto generalinio direktorato Kelių eismo saugumo skyriaus svetainėje ir interneto svetainėje „Jūsų balsas Europoje“⁶.

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

Tikslinių konsultacijų elementai:

- Komisija pristatė iniciatyvą per socialinį dialogą su kelių transporto socialiniais partneriais 2013 m. birželio 24 d., o su miestų viešojo transporto sektoriaus atstovais – 2013 m. rugsėjo 25 d⁷. Pagrindiniai atvirų viešų konsultacijų rezultatai kelių transporto socialiniams partneriams pristatyti 2014 m. balandžio 25 d. Pagrindinės problemos, kurias siekiama išspręsti teikiamu pasiūlymu, socialiniams partneriams pristatytos 2014 m. lapkričio 19 d. Ta proga socialiniai partneriai išreiškė savo pritarimą, kad ES mastu šioje srityje būtų priimta teisės aktų, ir neprieštaravo Komisijos pasiūlytiems tikslams.
- 2014 m. kovo 6 d. Briuselyje surengtas suinteresuotųjų šalių klausymas. Jame dalyvavo delegacijos iš maždaug 100 organizacijų, atstovaujančių vežėjams, keleivių vežimo paslaugų teikėjams, darbuotojams, mokymo paslaugų teikėjams ir nacionalinėms administracijoms. Per konferenciją patvirtinti atvirų viešų konsultacijų su visuomene rezultatai (žr. pirmiau). Su konferencijos ataskaita galima susipažinti Mobilumo ir transporto generalinio direktorato Kelių eismo saugumo skyriaus svetainėje.
- 2014 m. sausio 23 d. Komisija su valstybėmis narėmis surengė neoficialų seminara, kuriame, atsižvelgiant į galimą direktyvos peržiūrą, buvo aptariami minimalaus amžiaus reikalavimai ir mokymo struktūra. PKP komiteto posėdžio, kuris vyko 2014 m. spalio 23 d., paskutinė dalis buvo skirta neoficialioms diskusijoms su valstybėmis narėmis apie tai, kaip pagerinti abipusį pripažinimą. PKP komitetas vėl susitiko 2015 m. spalio 9 d. ir aptarė vykstantį direktyvos peržiūrą. Posėdžio dalyviai išreiškė susirūpinimą dėl to, kad kvalifikacijos kėlimo abipusio pripažinimo srityje valstybės narės taiko skirtingą praktiką, ir, jų bendra nuomone, būtina taikyti suvienodintą požiūrį. Buvo pabrėžta, kad direktyvos nuostatas svarbu atnaujinti, atsižvelgiant į technologijų pažangą, taip pat būtina papildomai išaiškinti tam tikrus aspektus, pavyzdžiui, galimybę taikyti e. mokymąsi.
- 2013 m. gruodžio mėn. valstybių narių institucijoms išsiųstas klausimynas. Tai padaryta atliekant papildomą tyrimą, skirtą išsamiai informacijai apie direktyvos įgyvendinimą surinkti. Klausimynai išdalyti Mobilumo ir transporto generalinio direktorato PKP komiteto nariams. Siekiant surinkti papildomos kiekybinės informacijos apie konkrečius su direktyva susijusius aspektus, 2014 m. balandžio mėn. išsiųstas papildomas prašymas pateikti duomenų.

Be to, rangovas kartu su Europos transporto darbuotojų federacija (ETF) parengė klausimyną apie galimas laisvo vairuotojų judėjimo kliūtis. 2014 m. balandžio mėn. šis klausimynas pateiktas ETF ES nariams.

Siekiant papildyti duomenis, gautus taikant kitus metodus, išnagrinėti tam tikrus konkrečius klausimus, surinkti daugiau rezultatus patvirtinančios informacijos arba gauti daugiau informacijos apie atsakymus, kuriuos suinteresuotosios šalys pateikė klausimynuose, atliekant pagalbinį tyrimą surengti tiksliniai pokalbiai. Pokalbiai surengti įvairiomis suinteresuotosiomis šalimis – viešaisiais subjektais, susijusiomis transporto asociacijomis ir kt.

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

Iš konsultacijų rezultatų matyti, kad apskritai sutariama, jog direktyvą reikia įgyvendinti veiksmingiau, nedarant esminių jos turinio pakeitimų. Buvo pritarta, kad reikia rasti išlaidų atžvilgiu efektyvų abipusio pripažinimo problemos sprendimą; tačiau nuomonės dėl tinkamiausių priemonių tam tikslui pasiekti skyrėsi. Suinteresuotosios šalys taip pat pritarė, kad mokymas galėtų būti geriau pritaikytas vairuotojų poreikiams. Kai kurių suinteresuotųjų šalių manymu, pažeidžiami kelių eismo dalyviai yra vienas iš prioritetų, į kurį reikia atsižvelgti formuojant kelių eismo saugumui skirtą mokymo turinį. Išimčių išaiškinimas ir jų suderinimas su PKP direktyva ir darbo laiko taisyklėmis apskritai buvo įvertinti palankiai, bet taikymo srities pakeitimui nepritarta. Dėl minimalaus amžiaus suinteresuotųjų šalių nuomonės skiriasi; sektoriaus atstovai ir valstybės narės siūlomą pakeitimą apskritai vertina teigiamai. Galimybė naudoti IRT priemonės arba derinti įvairių rūšių privalomą mokymą taip pat įvertinta palankiai.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Ex post vertinimo ataskaitą ir poveikio vertinimui reikalingą pagalbinį tyrimą⁸ padėjo parengti išorės rangovas; jie baigti 2014 m. spalio mėn.

- **Poveikio vertinimas**

Prie iniciatyvos pridedamas poveikio vertinimas, kurį teigiamai įvertino Reglamentavimo patikros valdyba.

Atsižvelgiant į nepriklausomą trijų nustatytų problemų pobūdį, poveikio vertinime vertinami trys galimos politikos priemonės, susijusios su trimis pagrindinėmis intervencijos sritimis: abipusiu pripažinimu, mokymo turiniu, teisiniu aiškumu ir nuoseklumu.

Tinkamiausia priemonė, kuri padėtų užtikrinti abipusį pripažinimą, susijusi su vairuotojų kvalifikacinių kortelių išdavimu užsieniečiams. Šis sprendimas buvo lyginamas su galimybe pripažinti mokymą naudojantis vairuotojo pažymėjimų informacinę sistemą RESPER arba pripažintu pažymėjimu.

Su mokymo turiniu susijusi tinkamiausia priemonė yra tobulinti kelių eismo saugumui ir efektyviam degalų naudojimui skirtą mokymo kursų turinį ir aiškiai nustatyti, kad į rengiamus mokymo kursus galima įtraukti e. mokymąsi arba mišrųjų mokymąsi. Su teisiniu aiškumu ir nuoseklumu susijusi tinkamiausia priemonė – aiškiau nustatyti taikytiną jaunesnį ribinį amžių ir išimčių mastą, taip pat išaiškinti nacionalinėms institucijoms, kad mokymas gali būti derinamas su kitais pagal ES teisę reikalaujama mokymo kursais. Visos politikos priemonės buvo lyginamos su baziniu scenarijumi.

Taikant tinkamiausią galimą politikos priemonę esama abipusio pripažinimo problema būtų pašalinta; tai galėtų būti aktualu maždaug 46 700 vairuotojų (2016 m.). Atsižvelgiant į kartotinį mokymo pobūdį, per kitus 15 metų bendras toks skaičius galėtų pasiekti 100 000. Mokymo turinio tobulinimas padarys teigiamą poveikį kelių eismo saugumui ir degalų naudojimo efektyvumui. Dėl direktyvos papildomumo kai kuriems veiksniams, darantiems poveikį kelių eismo saugumui ir degalų naudojimo efektyvumui, tikėtinas poveikis yra gana nedidelis. Įgyvendinus tinkamiausią galimą politikos priemonę išimtyis ir minimalaus amžiaus

⁸ „Ex-post evaluation study report: Study on the effectiveness and improvement of the EU legislative framework on training of professional drivers“, Panteia et al. (2014); http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014_ex_post_evaluation_study_training_drivers_en.pdf

reikalavimas asmenims, pageidaujantiems verstis profesine vežimo kelių transportu veikla, būtų taikomi nuosekliai, o tai, kaip nurodė sektoriaus atstovai, galėtų sušvelninti verstis profesine vežimo kelių transportu veikla pageidaujančių vairuotojų mažėjimo tendenciją.

Pasiūlymas atitinka poveikio vertinime nurodytą tinkamiausią galimą politikos priemonę.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Pasiūlymu siekiama šio REFIT tikslo: užtikrinus sklandesnę administracinę abipusio pripažinimo praktiką galėtų būti sumažintos įmonėms ir administracijoms tenkančios administracinės išlaidos. Persvarsčius direktyvą su abipusiu pripažinimu susijusius klausimus pavyktų išspręsti mažiausiomis sąnaudomis. Prognozuojama, kad tokios sąnaudos 2018–2030 m. bus 6,3 mln. EUR. Toks pakeitimas bus naudingas sektoriaus atstovams, nes sumažės jų išlaidos: 2018–2030 m. įmonių išlaidos sumažės 2,3 mln., o vairuotojų – 6,7 mln. EUR. Be to, mokymo sistema taps veiksmingesnė, nes, siekiant užtikrinti didesnę saugumą ir naudą aplinkai, bus persvarstytas pradinio mokymo ir kvalifikacijos kėlimo turinys. Dėl to sumažės su turinio pakeitimu susijusios pereinamojo laikotarpio (2018–2030 m.) išlaidos (iš viso 14,1 mln. EUR).

Didelė dalis transporto bendrovių yra labai mažos įmonės arba mažosios ir vidutinės įmonės (MVĮ). 65–95 % šio sektoriaus bendrovių dirba mažiau nei dešimt darbuotojų. Direktyvoje nenumatyta taikyti išimčių labai mažoms įmonėms arba MVĮ – direktyva joms padarys poveikį, nes visų pirma bus supaprastintas abipusio pripažinimo procesas, pakeistas mokymo turinys ir užtikrintas nuoseklesnis išimčių taikymas.

- **Pagrindinės teisės**

Siekiant politikos tikslų nebus padaryta jokie poveikio besąlyginėms teisėms, o Pagrindinių teisių chartijoje nustatytos teisės, kurios nėra besąlyginės, nebus apribotos. Bendrasis politikos tikslas yra veiksmingiau ES *acquis* įgyvendinti pagrindines chartijoje įtvirtintas teises, nes vienas iš pagrindinių teisės aktais siekiamų tikslų yra didinti transporto darbuotojų saugumą.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas neturės jokio poveikio Sąjungos biudžetui.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Labai svarbu vykdyti priemonių stebėseną, nes ji padeda užtikrinti, kad bendrieji ir konkretūs tikslai būtų vykdomi veiksmingai ir efektyviai. Šiuo tikslu Komisija sudarė rodiklių, kurie padės toliau vertinti direktyvą, sąrašą.

Kad galėtų stebėti naujų kvalifikacijos ir mokymo reikalavimų poveikį, Komisija ir toliau palaikys glaudžius ryšius su valstybėmis narėmis ir atitinkamomis suinteresuotosiomis šalimis. PKP komitetas – tai labai tinkama vieta keistis informacija su valstybėmis narėmis. Be to, Komisija palaikys ryšius su socialiniais partneriais. Informacijai su socialiniais partneriais keistis gali būti naudojamas sektoriaus socialinio dialogo komitetas.

Po to, kai pasibaigs šioje direktyvoje nustatytas perkėlimo į nacionalinę teisę terminas, Komisija atliks nuodugnų direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę vertinimą.

- **Aiškinamieji dokumentai (direktyvoms)**

Atsižvelgiant į pasiūlymo taikymo sritį, tai, kad juo tik iš dalies keičiama Direktyva 2003/59/EB ir Direktyva 2006/126/EB, kurias abi visos valstybės narės visiškai perkėlė į savo nacionalinę teisę, reikalauti aiškinamųjų dokumentų neatrodo pagrįsta ar proporcinga.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Be tam tikrų nedidelių lingvistinių ir redakcinio pobūdžio taisymų bei atnaujintų nuorodų į kitus ES teisės aktus, pagrindiniai pasiūlymo elementai yra:

Direktyvos 2003/59/EB 2 straipsnis. Išimtys

Išimčių redakcija iš dalies pakeista, siekiant jų didesnio aiškumo ir labiau jas suvienodinti su Reglamente (EB) Nr. 561/2006 numatytais išimtimis:

2 straipsnio b punktas iš dalies keičiamas taip, kad būtų aišku, jog transporto priemonės negali būti naudojamos kitais tikslais nei pirminė jų paskirtis, kaip nurodyta išimtyje. Tai reiškia, kad, pavyzdžiui, jei gaisrinis automobilis naudojamas atrakcionų parke kaip atrakcionas, vairuotojui nėra taikoma išimtis. Įrašant šį sakinį taip pat užtikrinamas derėjimas su panašia išimtimi, numatyta Reglamento (EB) Nr. 561/2006 3 straipsnio c punkte.

2 straipsnio d punktas iš dalies keičiamas taip, kad būtų aišku, jog transporto priemonės, naudojamos nekomerciniam humanitarinės pagalbos vežimui, išimtis taikoma ir tais atvejais, kai jos naudojamos paskelbus nepaprastą padėtį arba skiriamos gelbėjimo darbams; taip užtikrinamas derėjimas su Reglamento (EB) Nr. 561/2006 3 straipsnio d punktu.

2 straipsnio e punkte padaryti šie du aiškinamojo pobūdžio pakeitimai: visų pirma, transporto priemonės gali būti naudojamos ne tik per vairavimo pamokas, bet ir per vairavimo egzaminus; antra, išimtis taikoma tik vairavimui, susijusiam su mokymu ir vairavimo kursais; jis negali būti derinamas su komercinio vežimo operacijomis. Tokios išimtys dera su panašiomis išimtimis, numatytais atitinkamai Reglamento (EB) Nr. 561/2006 3 straipsnio d punkte ir 13 straipsnio 1 dalies g punkte.

2 straipsnio f punktas iš dalies keičiamas taip, kad būtų aišku, jog nekomercinis vežimas, kuriam taikoma išimtis, neturi būti skirtas vairuotojo asmeniniams reikalams (pavyzdžiui, nekomerciniam vežimui labdaros arba ne pelno organizacijų naudai). Taip užtikrinamas derėjimas su panašiomis išimtimis, numatytais atitinkamai Reglamento (EB) Nr. 561/2006 3 straipsnio h punkte ir 13 straipsnio i punkte.

2 straipsnio g punkte įrašomas žodis „mechanizmai“, kad būtų aišku, jog tais atvejais, kai vairuotojas veža mechanizmus, kuriuos naudos atlikdamas savo darbą, vairuotojui taikoma išimtis. Taip užtikrinamas derėjimas su panašia išimtimi, numatyta Reglamento (EB) Nr. 561/2006 3 straipsnio aa punkte.

2 straipsnio h punkte nustatyta išimtis skirta žemės ūkio, sodininkystės, miškų ūkio arba žuvininkystės ūkio įmonėse dirbantiems verslininkams, kurie savo produktus veža tik retkarčiais. Taip užtikrinamas derėjimas su panašia išimtimi, numatyta Reglamento (EB) Nr. 561/2006 13 straipsnio 1 dalies b punkte.

Direktyvos 2003/59/EB 7 straipsnis. Kvalifikacijos kėlimas

Šis straipsnis iš dalies keičiamas todėl, kad 4 straipsnyje numatytas pereinamasis laikotarpis baigėsi ir kad visi PKP turėtojai turi laikytis nuostatų dėl kvalifikacijos kėlimo nuo 2016 m. rugsėjo 10 d.

Nauja nuostatos redakcija užtikrinama, kad kvalifikacijos kėlimo kursuose būtų dėstomas bent vienas kelių eismo saugumo dalykas ir kad panašūs dalykai nebūtų dėstomi tuose pačiuose mokymo kursuose. Joje taip pat numatyta, kad mokymas būtų susijęs su konkretaus vairuotojo atliekamu darbu ir atitiktų naujausius standartus ir mokymo poreikius.

Direktyvos 2003/59/EB 10 straipsnis. Sąjungos kodas

1 dalis iš dalies keičiama – įrašoma nuoroda į suderintą kodą 95, kuris įrašytas į Direktyvos 2006/126/EB I priedą.

Tekstas iš dalies keičiamas siekiant užtikrinti, kad visų PKP turėtojų vairuotojo pažymėjimuose būtų įrašytas abipusiai pripažįstamas kodas 95 arba jiems būtų išduota abipusiai pripažįstama vairuotojo kvalifikacinė kortelė. Taip pašalinami abipusio pripažinimo sunkumai, kai vairuotojas gauna PKP valstybėje narėje, kurioje nėra jo įprastinės gyvenamosios vietos ir kuri kodą 95 įrašo tik vairuotojo pažymėjimuose.

Siekiant užtikrinti abipusį vairuotojų liudijimų pripažinimą, numatytą Reglamente (ES) Nr. 1072/2009, įskaitant atvejus, kai į juos neįrašytas atitinkamas Sąjungos kodas, įrašoma nuoroda.

Direktyvos 2003/59/EB I priedas. Minimalūs kvalifikacijos ir mokymo reikalavimai

Nuoroda į Sprendimą 85/368/EEB, kuris panaikintas, pakeičiama nuoroda į Rekomendaciją 2008/C 111/01 ir Europos kvalifikacijų sąrangą (EQF). Kadangi Europos kvalifikacijų sąranga grindžiama rekomendacija, ji suteikia valstybėms narėms daugiau lankstumo.

1 skirsnis atnaujintas, siekiant

- geriau atsižvelgti į naujausias technologijas ir technines transporto priemonių charakteristikas, daugiau dėmesio skirti taupiam vairavimui;
- dar labiau skatinti saugų vairavimą, įtraukiant į mokymo turinį gebėjimą prognozuoti, vertinti eismo pavojus ir prie jų prisitaikyti;
- įtraukti nuorodas į automatinės transmisijos sistemų naudojimą, siekiant geriau atsižvelgti į naujausias technologijas ir technines transporto priemonių charakteristikas;
- įtraukti į mokymo turinį pavojingų krovinių vežimą, gyvūnų vežimą ir žinių apie neįgaliuosius gerinimą, siekiant išsamesnės mokymo dalykų pasiūlos, atsižvelgiant į skirtingus krovinių ir keleivių vežimo keliais tipus.

2 skirsnis iš dalies keičiamas siekiant suteikti valstybėms narėms galimybę per mokymo kursus naudoti IRT priemones ir leisti joms derinti direktyvoje numatytą mokymą su kitų formų mokymu, kurio reikalaujama pagal ES teisės aktus.

Direktyvos 2003/59/EB II priedas. Susitarimai dėl vairuotojo kvalifikacinės kortelės Europos Sąjungos pavyzdžio

II priedo pakeitimas susijęs su nuorodos į Sąjungos pavyzdžio vairuotojo kvalifikacinę kortelę atnaujinimu, taip pat juo atsižvelgiama į direktyvoje pateikiamą nuorodą į suderintą Sąjungos kodą 95.

Direktyvos 2006/126/EB 4 straipsnis. Kategorijos, sąvokų apibrėžimai ir minimalus amžius

Šio pakeitimo tikslas – pašalinti teisinius neaiškumus dėl taikytinų minimalaus amžiaus reikalavimų, susijusių su tam tikromis transporto priemonių kategorijomis, ir numatyti, kad visoje ES būtų vienodai taikomi minimalaus amžiaus reikalavimai.

4 straipsnio 4 dalies e, g, i ir k punktuose panaikinamos nuorodos į Direktyvą 2003/59/EB, į Direktyvos 2006/126/EB 4 straipsnį įrašoma nauja 7 dalis, aiškiai nurodant, kada ir kokiomis sąlygomis taikomi Direktyvoje 2003/59/EB numatyti reikalavimai dėl jaunesnio minimalaus amžiaus.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/59/EB dėl tam tikrų kelių transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti vairuotojų pradinės kvalifikacijos ir periodinio mokymo ir Direktyva 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnį,
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,
teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę⁹,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę¹⁰,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

- (1) savo 2011 m. kovo 28 d. savo baltojoje knygoje¹¹ Komisija išdėstė visiškai saugaus eismo vizijos siekį, t. y. Sąjunga turėtų iki 2050 m. pasiekti, kad žūčių kelių eismo įvykiuose skaičius taptų artimas nuliui;
- (2) Komisija savo komunikate dėl 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos krypties¹² pasiūlė iki 2020 m. dar perpus sumažinti bendrą žūčių Sąjungos keliuose skaičių, pradedant nuo 2010 m. Šiam tikslui pasiekti Komisija nustatė septynis strateginius tikslus, įskaitant tikslą gerinti kelių eismo dalyvių švietimą bei mokymą ir pažeidžiamų kelių eismo dalyvių apsaugą;
- (3) įvertinusi Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/59/EB¹³ įgyvendinimą Komisija nustatė tam tikrų trūkumų. Pagrindiniai nustatyti trūkumai – išimčių aiškinimo sunkumai ir teisinis netikrumas; mokymo turinys, kuris, kaip nustatyta, tik iš dalies atitinka vairuotojų poreikius; vairuotojams sunku gauti baigto arba iš dalies baigto mokymo kitoje valstybėje narėje abipusį pripažinimą ir Direktyvoje

⁹ OL C , , p. .

¹⁰ OL C , , p. .

¹¹ 2011 m. kovo 28 d. Baltoji knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (COM(2011) 144 galutinis).

¹² Komunikatas „Kuriama saugi Europos kelių eismo erdvė. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys (COM(2010) 389 galutinis).

¹³ 2003 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/59/EB dėl tam tikrų kelių transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti vairuotojų pradinės kvalifikacijos ir periodinio mokymo, iš dalies keičianti Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 ir Tarybos direktyvą 91/439/EEB bei panaikinanti Tarybos direktyvą 76/914/EEB (OL L 226, 2003 9 10, p. 4).

2003/59/EB ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2006/126/EB¹⁴ nustatyti nevienodi minimalaus amžiaus reikalavimai;

- (4) siekiant padidinti Direktyvos 2003/59/EB teisinį aiškumą, visos nuorodos į panaikintus arba pakeistus Sąjungos aktus turėtų būti pašalintos arba iš dalies pakeistos;
- (5) siekiant suteikti tikrumo ir užtikrinti derėjimą su kitais Sąjungos aktais, turėtų būti atlikta tam tikrų su Direktyvos 2003/59/EB taikymo išimtimis susijusių pakeitimų, atsižvelgiant į panašias išimtis, kurios taikomos pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 561/2006¹⁵;
- (6) atsižvelgiant į mokymo ir švietimo srities pokyčius, taip pat siekiant padidinti Direktyvos 2003/59/EB indėlį į kelių eismo saugumą ir mokymo tinkamumą vairuotojams, su kelių eismo saugumu susijusiems dalykams (pavyzdžiui, pavojų suvokimui, pažeidžiamų kelių eismo dalyvių apsaugai ir taupiam vairavimui) mokymo kursuose turėtų būti skiriama daugiau dėmesio;
- (7) valstybėms narėms turėti būti suteikta aiški galimybė tobulinti ir modernizuoti mokymo metodus – daliai mokymo kursų naudoti IRT priemonės (pavyzdžiui, e. mokymąsi ir mišrųjį mokymąsi) ir kartu užtikrinti mokymo kokybę;
- (8) siekiant užtikrinti skirtingų pagal Sąjungos teisę reikalaujamo mokymo formų derėjimą, valstybėms narėms turėtų būti suteikta galimybė derinti įvairias atitinkamo mokymo rūšis (pavyzdžiui, pavojingų krovinių vežimo srities mokymą, žinių apie neįgaliuosius gerinimą arba gyvūnų vežimo srities mokymą) su Direktyvoje 2003/59/EB numatytu mokymu;
- (9) siekiant išvengti, kad dėl skirtingos valstybių narių praktikos atsirastų abipusio pripažinimo kliūčių ir būtų apribota vairuotojų teisė kelti kvalifikaciją valstybėje narėje, kurioje jie dirba, turėtų būti reikalaujama, kad valstybių narių valdžios institucijos išduotų reikiamą dokumentą, kuriuo kiekvienam vairuotojui, kuris tenkina Direktyvos 2003/59/EB reikalavimus, bus užtikrintas abipusis pripažinimas;
- (10) siekiant suteikti teisinio aiškumo ir užtikrinti, kad minimalaus amžiaus reikalavimai būtų suvienodinti, siekiant Direktyvoje 2003/59/EB nustatytų tikslų, Direktyvoje 2006/126/EB turėtų būti nustatyta aiški išimtis, t. y. nurodyta, kad vairuotojo pažymėjimai gali būti išduodami sulaukus Direktyvoje 2003/59/EB nurodyto minimalaus amžiaus;
- (11) kadangi šios direktyvos tikslo – pagerinti tam tikrų kelių transporto priemonių kroviniams arba keleiviams vežti vairuotojams visoje ES taikomus pradinės kvalifikacijos ir kvalifikacijos kėlimo standartus – valstybės narės negali deramai pasiekti dėl kelių transporto tarpvalstybinio pobūdžio ir problemų, kurias šia direktyva ketinama išspręsti, ir todėl to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygiu, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;

¹⁴ 2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų (OL L 403, 2006 12 30, p. 18).

¹⁵ 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinant Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1.)

- (12) todėl direktyvos 2003/59/EB ir 2006/126/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistos,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyva 2003/59/EB iš dalies keičiama taip:

- (1) 1 straipsnio antros pastraipos pirma ir antra įtraukos pakeičiamos taip:

„— transporto priemonės, kurioms vairuoti būtina turėti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2006/126/EB(*) apibrėžtą C1, C1+E, C ar C+E kategorijos vairuotojo pažymėjimą arba tokį vairuotojo pažymėjimą, kuris pripažįstamas lygiavertiui,

— transporto priemonės, kurioms vairuoti būtina turėti Direktyvoje 2006/126/EB apibrėžtą D1, D1+E, D ar D+E kategorijos vairuotojo pažymėjimą arba tokį vairuotojo pažymėjimą, kuris pripažįstamas lygiavertiui. _____

(*) 2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų (OL L 403, 2006 12 30, p. 18).“;

- (2) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

- (a) b punktas pakeičiamas taip:

„b) ginkluotųjų pajėgų, civilinės gynybos, priešgaisrinės tarnybos ir už viešosios tvarkos palaikymą atsakingų pajėgų naudojamų arba kontroliuojamų transporto priemonių, kai vežimo operacija yra tiesiogiai susijusi su toms tarnyboms paskirtomis užduotimis;“;

- (b) d–g punktai pakeičiami taip:

„d) transporto priemonių, kurios naudojamos paskelbus nepaprastąją padėtį arba skiriamos gelbėjimo darbams, įskaitant transporto priemonės, naudojamos nekomerciniam humanitarinės pagalbos vežimui;

e) transporto priemonių, kurios naudojamos visų asmenų, pageidaujančių įgyti vairuotojo pažymėjimą ar PKP pagal 6 straipsnį ir 8 straipsnio 1 dalį, mokymui vairuoti ir egzaminavimui, jei tos transporto priemonės nenaudojamos komerciniam krovinių ir keleivių vežimui;

f) transporto priemonių, kurios naudojamos nekomerciniam keleivių arba krovinių vežimui;

g) transporto priemonių, kuriomis vežamos medžiagos, įranga arba mechanizmai, kuriuos vairuotojas naudos atlikdamas savo darbą, jeigu transporto priemonių vairavimas nėra pagrindinė vairuotojo veikla;“;

- (c) įterpiamas h punktas:

„h) žemės ūkio, sodininkystės, miškų ūkio, gyvulininkystės ar žuvininkystės įmonių naudojamų arba jų be vairuotojo išsinuomotų transporto priemonių, kurias naudojant atliekamos su tų įmonių profesine veikla susijusios krovinių vežimo operacijos, jeigu transporto priemonės vairavimas nėra pagrindinė vairuotojo veikla, vairuotojams.“;

- (3) 7 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

- (a) pirma pastraipa pakeičiama taip:

„Kvalifikacijos kėlimas – tai mokymas, leidžiantis PKP turėtojams atnaujinti jų darbui svarbias žinias, ypatingą dėmesį skiriant kelių eismo saugumui ir degalų naudojimo racionalizavimui.“;

- (b) trečia pastraipa pakeičiama taip:

„Kvalifikacijos kėlimu siekiama pagilinti kai kurių I priedo 1 skirsnyje nurodytų dalykų išmanymą ir pakartoti juos. Į jį visuomet įtraukiamas bent vienas su kelių eismo saugumu susijęs dalykas, be to, jis apima įvairius dalykus. Mokymo dalykuose atsižvelgiama į mokymo poreikius, susijusius su vairuotojo atliekamoms vežimo operacijoms, ir į atitinkamų teisės aktų ir technologijų pokyčius.“;

- (4) 9 straipsnio pirma pastraipa pakeičiama taip:

„1 straipsnio a punkte nurodyti vairuotojai 5 straipsnyje nurodytą pradinę kvalifikaciją įgyja valstybėje narėje, kurioje yra jų įprastinė gyvenamoji vieta, apibrėžta Direktyvos 2006/126/EB 12 straipsnyje.“;

- (5) 10 straipsnis pakeičiamas taip:

„10 straipsnis

Sąjungos kodas

1. Valstybių narių kompetentingos institucijos, atsižvelgdamos į 6 straipsnyje nurodytą PKP ir 8 straipsnio 1 dalyje nurodytą PKP bei 5 straipsnio 2 ir 3 dalių ir 8 straipsnio nuostatas, Direktyvos 2006/126/EB I priede numatytą suderintą Europos Sąjungos kodą 95 įrašo šalia atitinkamų pažymėjimo kategorijų:

- vairuotojo pažymėjime
- arba pagal II priede pateiktą pavyzdį parengtoje vairuotojo kvalifikacinėje kortelėje.

Jeigu Sąjungos kodas negali būti nurodytas vairuotojo pažymėjime, valstybės narės, kurioje gautas PKP, kompetentingos institucijos išduoda vairuotojui vairuotojo kvalifikacinę kortelę.

Valstybės narės išduota vairuotojo kvalifikacinė kortelė turi būti abipusiai pripažįstama. Išduodamos kortelę kompetentingos institucijos patikrina vairuotojo pažymėjimo, kurio numeris nurodomas kortelėje, galiojimą.

2. a) 1 straipsnio b punkte nurodytas (-a) vairuotojas (-a), vairuojantis (-i) transporto priemonės, kuriomis keliais vežami kroviniai, įrodo, kad jis arba ji yra įgijęs (-usi) šia direktyva numatomą kvalifikaciją ir išklaušęs (-iusi) mokymo kursą, pateikdamas (-a) Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1072/2009(*) numatytą vairuotojo liudijimą. Taikant šią direktyvą vairuotojo liudijimas turi būti abipusiai pripažįstamas, net jei atitinkamas Sąjungos kodas į jį neįrašytas.

b) 1 straipsnio b punkte nurodytas (-a) vairuotojas (-a), vairuojantis (-i) transporto priemonės, kuriomis keliais vežami keleiviai, įrodo, kad jis arba ji yra įgijęs (-usi) šioje direktyvoje numatytą kvalifikaciją ir išklaušęs (-iusi) mokymo kursą, pateikdamas (-a):

- Sąjungos kodu paženklinatą Sąjungos pavyzdžio vairuotojo pažymėjimą, jeigu jis arba ji turi tokį pažymėjimą,

- atitinkamu Sąjungos kodu paženklinimą II priede pateiktą kvalifikacinę vairuotojo kortelę,
- nacionalinį liudijimą, kurio galiojimą jų teritorijoje abipusiai pripažįsta valstybės narės.

(*) 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių (OL L 300, 2009 11 14, p. 72).“;

(6) I ir II priedai iš dalies keičiami pagal šios direktyvos priedą.

2 straipsnis

Direktyvos 2006/126/EB 4 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(1) 4 dalis iš dalies keičiama taip:

(a) e punkto trečia įtrauka pakeičiama taip:

„— nustatytas minimalus amžius gauti C1 ir C1E kategorijų vairuotojo pažymėjimą yra 18 metų;“;

(b) g punkto antra įtrauka pakeičiama taip:

„— nustatytas minimalus amžius gauti C ir CE kategorijų vairuotojo pažymėjimą yra 21 metai;“;

(c) i punkto antra įtrauka pakeičiama taip:

„— nustatytas minimalus amžius gauti D1 ir D1E kategorijų vairuotojo pažymėjimą yra 21 metai;“;

(d) k punkto antra įtrauka pakeičiama taip:

„— nustatytas minimalus amžius gauti D ir DE kategorijų vairuotojo pažymėjimą yra 24 metai;“;

(2) straipsnis papildomas 7 dalimi:

„7. Nukrypstant nuo minimalaus amžiaus reikalavimų, nustatytų šios direktyvos 4 straipsnio 4 dalies g, i ir k punktuose, minimalus amžius gauti C, CE, D1, D1E, D arba DE kategorijų vairuotojo pažymėjimą yra atitinkamai Direktyvos 2003/59/EB 5 straipsnio 2 dalyje, 5 straipsnio 3 dalies a punkto i papunkčio pirmoje pastraipoje, 5 straipsnio 3 dalies a punkto ii papunkčio pirmoje pastraipoje arba 5 straipsnio 3 dalies b punkte nustatytas minimalus amžius, kurio būdami profesinės kompetencijos pažymėjimų (PKP) turėtojai gali vairuoti tokias transporto priemones.

Kai pagal Direktyvos 2003/59/EB 5 straipsnio 3 dalies a punkto i papunkčio antrą pastraipą arba 5 straipsnio 3 dalies a punkto ii papunkčio antrą pastraipą valstybė narė savo teritorijoje leidžia vairuoti nuo jaunesnio amžiaus, vairuotojo pažymėjimas galioja tik išduodančiosios valstybės narės teritorijoje, kol pažymėjimo turėtojas sulauks šio straipsnio pirmoje pastraipoje nurodyto atitinkamo minimalaus amžiaus ir jam bus išduotas PKP.“

3 straipsnis

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad šios direktyvos būtų laikomasi ne vėliau kaip nuo [Leidinių biurui: prašome įrašyti DATA – 18 mėnesių po šio teisės akto įsigaliojimo]. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

4 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

5 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas