



KOMISJA
EUROPEJSKA

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

ANNEX 1

ZAŁĄCZNIK

do

DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

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

{SWD(2017) 26 final}

{SWD(2017) 27 final}

ZAŁĄCZNIK

do

DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

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

W załącznikach I i II wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) w sekcji 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) akapit drugi otrzymuje brzmienie:

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

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

b) punkt 1.2 otrzymuje brzmienie:

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

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

c) pkt 1.3 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

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

- d) przed nagłówkiem „Prawa jazdy C, C + E, C1, C1 + E” dodaje się pkt 1.3a w brzmieniu:

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

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

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

- e) punkt 1.4 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

- f) punkt 1.6 otrzymuje brzmienie:

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

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

- g) pkt 2.1 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

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

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

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

h) pkt 3.7 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

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

i) pkt 3.8 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

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

b) w sekcji 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) punkt 2.1 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

Państwa członkowskie mogą zezwolić, by szkolenie było częściowo realizowane za pomocą narzędzi technologii informacyjno-komunikacyjnych, takich jak e-uczenie się, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniej jakości szkolenia, oraz mogą zaliczyć szkolenie specjalistyczne wymagane zgodnie z przepisami Unii jako część szkolenia. Obejmuje to m.in. szkolenie wymagane na podstawie dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady(*) w odniesieniu do transportu towarów niebezpiecznych, szkolenie dotyczące uwrażliwiania na problemy niepełnosprawności na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 (**), a także szkolenie dotyczące transportu zwierząt na podstawie rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005(***)).

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

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

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

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

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

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

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

c) sekcje 3 i 4 otrzymują brzmienie:

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

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

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

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

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

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

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

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

Obowiązkowe szkolenie okresowe musi zostać zorganizowane przez zatwierdzony ośrodek szkoleniowy. Jego czas trwania wynosi 35 godzin w ciągu pięciu lat, w cyklach trwających przynajmniej siedem godzin. Takie szkolenie okresowe może zostać częściowo zrealizowane na wysokiej klasy symulatorach oraz z wykorzystaniem z narzędzi technologii informacyjno-komunikacyjnych, takich jak e-uczenie się, przy jednoczesnym zapewnieniu jakości szkolenia. Co najmniej jeden z siedmiogodzinnych cykli szkolenia obejmuje tematy związane z bezpieczeństwem drogowym. Treść szkolenia uwzględnia specyficzne potrzeby szkoleniowe w zakresie transportu wykonywanego przez kierowcę oraz istotne zmiany prawne i technologiczne. Siedmiogodzinne cykle muszą obejmować różne tematy.

Ukończone szkolenie specjalistyczne wymagane na podstawie innych przepisów Unii może liczyć się jako jeden z siedmiogodzinnych cykli. Obejmuje to m.in. szkolenia wymagane na podstawie dyrektywy 2008/68/WE w odniesieniu do transportu towarów niebezpiecznych, szkolenia dotyczące transportu zwierząt na podstawie rozporządzenia (WE) 1/2005 oraz w odniesieniu do przewozu osób –

szkolenia dotyczące uwrażliwiania na problemy niepełnosprawności na podstawie rozporządzenia (UE) 181/2011.”;

2) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

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

b) w pkt 2 w części dotyczącej pierwszej strony karty kwalifikacji kierowcy wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. d) pkt 9 otrzymuje brzmienie:

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

b) lit. e) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

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

c) w pkt 2 w części dotyczącej drugiej strony karty kwalifikacji kierowcy lit. a) pkt 9 i 10 otrzymują brzmienie:

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

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