



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 12.7.2012 г.
COM(2012) 385 final

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА
НА РЕГИОНИТЕ**

**за прилагането на Директива 2003/59/ЕО относно начална квалификация и
продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на
товари или пътници**

СЪДЪРЖАНИЕ

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ за изпълнението на Директива 2003/59/ЕО относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници.....		3
1.	Обща информация.....	3
1.1.	Въведение	3
1.2.	Директива 2003/59/ЕО — основни елементи	3
1.3.	Транспониране на Директива 2003/59/ЕО	3
2.	Прилагане на Директива 2003/59/ЕО	4
2.1.	Обхват на директивата — член 1	4
2.2.	Изключения — член 2.....	4
2.3.	Квалификация и обучение — член 3	5
2.3.1.	Задължителна начална квалификация	5
2.3.1.1.	Възможност, комбинираща посещаване на курс и изпит	5
2.3.1.2.	Възможност, включваща изпити	6
2.3.1.3.	Ускорено обучение за придобиване на начална квалификация.....	7
2.3.2.	Задължително продължаващо обучение	7
2.3.3.	Организация на обучението	8
2.3.4.	Одобрение на центровете за обучение	8
2.4.	Придобити права — член 4	8
2.5.	Начална квалификация — член 5	9
2.6.	УПК, удостоверяващ началната квалификация — член 6.....	11
2.7.	Продължаващо обучение — член 7	11
2.8.	УПК, удостоверяващ продължаващо обучение — член 8.....	11
2.9.	Място на обучение — член 9	12
2.10.	Код на Общността — член 10	13
2.11.	Минимални изисквания за квалификация и обучение — приложение I	13
3.	Заклучения и препоръки.....	14
3.1.	Обща оценка на прилагането на Директива 2003/59/ЕО	14
3.2.	Основни аспекти, които следва да бъдат подобрени, и препоръки	15
Приложение		16

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ

за прилагането на Директива 2003/59/ЕО относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници

1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

1.1. Въведение

Съгласно член 13 от Директива 2003/59/ЕО¹, Комисията следва да представи отчет на Европейския Парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите, който прави първоначална оценка на изпълнението на директивата, по-специално по отношение на еквивалентността на различните системи за начална квалификация, предвидени в член 3, и тяхната ефикасност.

Настоящият доклад се основава на отговорите, предоставени от държавите членки и от Норвегия на въпросник, разпространен до националните органи през февруари 2011 г.

Повечето от държавите членки дадоха пълни отговори на поставените въпроси. Някои от тях обаче не разполагат с всички необходими данни, за да предоставят цялата информация.

1.2. Директива 2003/59/ЕО — основни елементи

Директива 2003/59/ЕО относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на товарни автомобили или автобуси беше приета с цел гарантиране на общо ниво на обучението на такива водачи с оглед подобряване на пътната безопасност в Европа.

Тя установява разпоредбите за задължителната начална квалификация и продължаващо обучение за професионални водачи, които са граждани на държавите членки или които работят за предприятие със седалище в Европейския съюз. Тяхната цел е да се гарантира, че професионалните водачи притежават необходимата квалификация, за да управляват превозни средства. Началната квалификация и продължаващото обучение се удостоверяват със сертификат, издаден на водачите, който се нарича удостоверение за професионална компетентност (УПК).

Обучението се организира от центрове за обучение, одобрени от държавите членки.

1.3. Транспониране на Директива 2003/59/ЕО

Съгласно член 14 крайният срок за транспониране на директивата изтече на 10 септември 2006 г.

¹ ОВ L 226, 10.09.2003 г., стр. 4—17, с измененията.

Крайният срок за прилагане на разпоредбите за началната квалификация изтече на 10 септември 2008 г. за водачи, които притежават свидетелството за управление на превозно средство категория D1, D1+E, D или D+E (автобуси), и на 10 септември 2009 г. за водачи, които притежават свидетелството за управление на превозно средство категория C1, C1+E, C или C+E (товарни автомобили).

Всички държави членки са транспонирали директивата и я прилагат.

2. ПРИЛАГАНЕ НА ДИРЕКТИВА 2003/59/ЕО

2.1. Обхват на директивата — член 1

Директивата се прилага за „дейността управление на превозно средство“, извършвана от водачи, които са граждани на държава членка или граждани на трети държави, наети от предприятие, установено в държава членка, и използват превозни средства, за които се изисква свидетелство за управление на превозно средство категория C или D.

Според направените изчисления директивата обхваща водачите на приблизително шест милиона превозни средства в Европа².

Данните по отношение на броя на водачите от трети държави са непълни или недостатъчни. Когато данните са налице, стойностите в повечето случаи са много ниски в сравнение с общия брой на водачите³.

В повечето държави членки удостоверенията за професионална компетентност, удостоверяващи начална квалификация, издадени за свидетелства за управление на превозно средство категория C, са по-често срещани от удостоверенията, издадени за свидетелства за управление на превозно средство категория D.

2.2. Изключения — член 2

Директивата изключва няколко категории водачи от своя обхват⁴.

² Съгласно оценката на въздействието „On measures enhancing the effectiveness and efficiency of the tachograph system“ (Относно мерките за подобряване на ефективността и ефикасността на тахографската система), SEC 2011(948), ГД „Мобилност и транспорт“.

³ Според някои оценки, предоставени от националните органи: 510 от 15 000 в Унгария, 100—200 от 11 000 в Полша, 190 от 3 042 в Португалия, 185 от 9 571 в Румъния, 24 от 9 638 в Словакия, 23 от 10 136 в Обединеното кралство, нито един от 8 606 в България, 3 от 615 в Литва.

⁴ Съгласно член 2, директива не се прилага за водачи на:

- (а) превозни средства с максимална разрешена скорост, непревишаваща 45 км/ч;
- (б) превозни средства, използвани или под контрола на въоръжените сили, гражданската защита, противопожарната служба и силите, които отговарят за поддържането на обществен ред;
- (в) превозни средства, преминаващи през пътни изпитания за целите на техническо развитие, ремонт или поддръжка, или нови или построени отново превозни средства, които още не са пуснати в експлоатация;
- (г) превозни средства, използвани при бедствени положения или включени в спасителни мисии;
- (д) превозни средства, използвани в курсове за уроци по кормуване за лица, които желаят да получат свидетелство за управление на превозно средство или УПК, както е предвидено в член 6 и член 8, параграф 1;
- (е) превозни средства за лична употреба, използвани за нетърговски превоз на пътници или товари;

По-голямата част от държавите членки изцяло прилагат изключенията съгласно член 2. Румъния обаче не прилага изключенията, посочени в член 2, букви д), е) и ж). Норвегия прилага всички изключения освен тези от член 2, буква е): „превозни средства за лична употреба, използвани за нетърговски превоз на пътници или товари“.

Съгласно член 2, буква ж) настоящата директива не се прилага за водачи на „превозни средства, превозващи материал или оборудване, което ще се използва от водача на превозно средство по време на неговата или нейната работа, при условие че управлението на превозното средство не е основната дейност на водача на превозно средство“. При някои категории водачи⁵ (напр. крановици, механици, управляващи превозни средства, които превозват повредени селскостопански машини, и др.) прилагането на това изключение е довело до различни тълкувания: посочените водачи желаят да бъдат освободени, но публичните администрации въпреки това желаят да ги включат в обхвата на директивата. Насоки за поясняване на този въпрос могат да бъдат полезни.

2.3. Квалификация и обучение — член 3

Съгласно член 3 дейността управление на превозно средство е предмет на задължителна начална квалификация и задължително продължаващо обучение.

В раздел 1 от приложение I се описват темите, които следва да бъдат обхванати от обучението.

Темите са организирани в три основни области: „Обучение за напреднали по рационално управление на превозно средство на базата на изискванията за безопасност“, „Прилагане на правната уредба“ и „Здравна, пътна и екологична безопасност, предоставяне на услуги, логистика“.

За тези области са определени цели на базата на свидетелството за управление на превозно средство, за което се отнасят.

2.3.1. Задължителна начална квалификация

От държавите членки се очаква да създадат система за начална квалификация, която се състои от посещаване на курс и изпит или от теоретичен и практически изпит.

2.3.1.1. Възможност, комбинираща посещаване на курс и изпит

При първата възможност началната квалификация трябва да включва курс, който обхваща всички теми в списъка на раздел 1 от приложение I. Всеки обучаващ се водач на превозно средство трябва да управлява индивидуално най-малко 20 часа превозно средство, което отговаря на изискванията за изпитно превозно средство, дефинирани в Директива 91/439/ЕИО⁶. Продължителността на обучението е 280 часа. Следва да се

(ж) превозни средства, превозващи материал или оборудване, което ще се използва от водача на превозно средство по време на неговата или нейната работа, при условие че управлението на превозното средство не е основната дейност на водача на превозно средство.

⁵ Тази информация не идва от въпросниците, върнати от държавите членки, а е съобщена на Комисията от някои национални органи.

⁶ ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 1—24.

подчертае, че това обучение не може да се комбинира с обучение за други видове квалификация (напр. превоз на опасни товари).

В края на обучението компетентните органи провеждат на водача писмен или устен изпит. Изпитът трябва да включва поне по един въпрос от всички цели за темите, включени в списъка в раздел 1 от приложение I.

2.3.1.2. Възможност, включваща изпити

При втората възможност компетентните органи организират теоретични и практически изпити, за да проверят дали обучаващият се водач на превозно средство има равнището на познание, изисквано в раздел 1 от приложение I по темите и целите, изброени там.

Както е посочено в точка 2.2 от приложение I, теоретичният изпит се състои от най-малко две части: въпроси с избор от няколко отговора, въпроси, които изискват пряк отговор, или комбинация от двете и решаване на практически казус/ситуация. Минималната продължителност на теоретичния изпит е 4 часа.

Практическият изпит се състои от две части: изпит по управление на превозно средство с продължителност 90 минути, за да се оцени обучението по рационално управление на превозно средство на базата на правилата за безопасност, и практически изпит, обхващащ най-малко способност за натоварване на превозно средство (свидетелство за управление на превозно средство категории C и D), способност да осигури комфорт и безопасност на пътниците (категория D), способност за предотвратяване на криминални престъпления (категории C, D), способност за предотвратяване на физически рискове (категории C, D) и способност на оценка на аварийни ситуации (категории C, D).

Минималната продължителност на този изпит е 30 минути.

Петнадесет държави членки и Норвегия са избрали комбинацията от курс и изпит, докато в 11 държави членки се полагат теоретични и практически изпити. Германия е включила двете възможности в националното си законодателство и водачите имат възможност за избор (таблица 1).

Таблица 1 — Система на началната квалификация в държавите членки и в Норвегия

Само изпити	Австрия, Белгия, Кипър, Гърция, Ирландия, Латвия, Малта, Нидерландия, Португалия, Румъния, Обединено кралство
Курс и изпит	България, Чешка република, Дания, Естония, Финландия, Франция, Унгария, Италия, Литва, Люксембург, Норвегия, Полша, Словакия, Словения, Испания, Швеция
И двете	Германия

Държавите членки си сътрудничат с различни организации, които съхраняват данните за началната квалификация и продължаващото обучение, като национални и регионални органи⁷, администрации⁸, агенции⁹, дирекции¹⁰, министерства на транспорта и пътната безопасност¹¹, държавни предприятия¹² и специални центрове, създадени за тази цел¹³.

2.3.1.3. Ускорено обучение за придобиване на начална квалификация

Придобиването на началната квалификация може да бъде ускорено, като се посещава 140-часов курс и се полага изпит, което се удостоверява с УПК.

Всеки курсист трябва да управлява поне 10 часа превозно средство индивидуално.

В края на обучението водачът преминава през писмен или устен изпит, проведен от компетентните органи. Изпитът трябва да включва поне по един въпрос от всички цели за темите, включени в списъка в раздел 1 от приложение I.

Ускорената начална квалификация, която остава незадължителна, се предлага от 19 държави членки и от Норвегия (вж. таблица 2).

Таблица 2 — Ускорена начална квалификация в държавите членки и в Норвегия

Държави членки, които предлагат ускорена начална квалификация	България, Белгия, Чешка република, Дания, Естония, Финландия, Франция, Германия, Унгария, Италия, Литва, Люксембург, Полша, Португалия, Румъния, Словакия, Словения, Испания, Швеция и Норвегия
Държави членки, които не предлагат ускорена начална квалификация	Австрия, Кипър, Гърция, Ирландия, Латвия, Малта, Нидерландия и Обединено кралство

Съгласно директивата всяка държава членка има право да разреши на водач да управлява превозно средство на нейната територия и преди да е получил УПК.

2.3.2. *Задължително продължаващо обучение*

От държавите членки се очаква да създадат система за продължаващо обучение, която се състои от задължително посещаване на курс, което се удостоверява с УПК.

⁷ Австрия, Дания, Германия, Унгария, Ирландия, Румъния.

⁸ Норвегия.

⁹ Финландия, Швеция.

¹⁰ Гърция, Италия, Латвия.

¹¹ Кипър, Чешка република, Люксембург, Полша.

¹² Литва.

¹³ Словения.

2.3.3. Организация на обучението

Обучението обикновено се осигурява от авто-школи, но може да се осигурява също от организации с нестопанска цел, професионални училища, професионални колежи, гимназии¹⁴, или средни училища¹⁵.

В някои държави членки¹⁶ обучението частично се финансира от публичния сектор.

2.3.4. Одобрение на центровете за обучение

Съгласно раздел 5 на приложение I центровете за обучение, които осигуряват начална квалификация и продължаващо обучение, трябва да бъдат одобрени от компетентните органи на държавите членки. Одобрението се получава само в отговор на писмена молба. Молбата трябва да се придружава от документи относно програмата за обучение и методите на преподаване; квалификацията на инструкторите; помещенията, където се водят курсовете, използвания автомобилен парк и броя на участниците.

Компетентният орган дава писмено одобрение, при условие че обучението се извършва в съответствие с документацията, придружаваща молбата.

Той има право да изпраща упълномощени лица да присъстват на курсовете за обучение.

2.4. Придобити права — член 4

Директивата освобождава от изискването за получаване на начална квалификация водачи на превозно средство, които притежават свидетелство за управление на превозно средство от категория D, издадено преди септември 2008 г., и водачи, които притежават свидетелство за управление на превозно средство от категория C, издадено преди септември 2009 г.

От правоприлагащите органи не са докладвани съществени затруднения при признаването на придобитите права на местните и чуждите водачи.

Националните администрации са предоставили информация на правоприлагащата система например чрез разпространението на директивата и законодателството за транспониране, организиране на обученията ad hoc и срещи с полицейски служители, изпращане на писма и административни актове, публикуване на ръководства в интернет и т.н. В някои държави членки разпоредбите бяха предмет на публични консултации, в рамките на които полицията беше един на консултативните органи¹⁷. Освен това правоприлагащият орган в Румъния и Норвегия представлява също органът, който издава УПК.

Правоприлагащите органи имат право да използват различни средства, за да проверяват придобитите права на местни и чужди водачи, по-специално като проверяват датата на издаване на свидетелството за управление на превозно средство и неговата

¹⁴ Това се случва например в България.

¹⁵ Такъв е случаят в Швеция.

¹⁶ Освен Люксембург, където началното обучение се финансира от публичния сектор, в различни държави членки националните агенции по заетостта предоставят някакъв вид финансиране за обучението.

¹⁷ Такъв е случаят в Малта и Норвегия.

автентичност. Те могат да се свържат също с издаващия орган или да се консултират, когато такава е налична, с базата данни, съдържаща данни за началната квалификация и продължаващото обучение.

Според държавите членки този аспект на директивата не създава съществен проблем. Възникват обаче затруднения, когато свидетелството за управление на превозно средство се подновява и вече не съдържа датата на първоначалното издаване. Налице е също несигурност за начина на правоприлагане на разпоредбите, тъй като различните държави членки и Норвегия са на различни етапи в прилагането на директивата. Тази ситуация засяга само малко водачи и лесно се решава чрез пряк обмен на информация между националните органи.

2.5. Начална квалификация — член 5

Директивата определя минималната възраст за управление на превозни средства, предназначени за превоз на товари или пътници, в съответствие с различни критерии като категория на свидетелството за управление на превозно средство, продължителност на обучението за получаване на начална квалификация и пропътувано разстояние.

Таблица 3 — Обобщение на изискванията, засягащи началната квалификация на нови водачи (чл. 5)

Превозно средство	Изисквано свидетелство за управление	Изискване за УПК	Възраст
Превоз на товари	C — C+E	Нормално обучение	18
	C1 — C1+E	Ускорено обучение	18
	C — C+E	Ускорено обучение	21
Превоз на пътници	D — D+E по редовни линии и курс ≤ 50 км	Нормално обучение	18 на територията на държавата членка
		Ускорено обучение	21
	D — D+E	Нормално обучение	21
			20 на територията на държавата членка. Може да бъде намалена на 18, когато няма пътници.
		Ускорено обучение	23
	D1 — D1+E	Нормално обучение	18 на територията на държавата членка
		Ускорено обучение	21

Получаването на начална квалификация не изисква съответното свидетелство за управление на превозно средство да е било получено преди това.

Ето защо в 13 държави членки и в Норвегия¹⁸ началната квалификация може да бъде комбинирана с обучение за получаване на свидетелство за управление на превозно средство (вж. таблица 4).

Таблица 4 — Комбиниране на обучението за свидетелство за управление на превозно средство категория С или D и началната квалификация в държавите членки и в Норвегия

Държави членки, които комбинират обучението за свидетелство за управление на превозно средство категория С или D и началната квалификация	Австрия, Белгия, Дания, Естония, Германия, Гърция, Ирландия, Латвия, Литва, Малта, Нидерландия (частично), Норвегия, Швеция, Обединено кралство
Държави членки, които не комбинират обучението за свидетелство за управление на превозно средство категория С или D и началната квалификация	България, Чешка република, Финландия, Франция, Унгария, Италия, Люксембург, Полша, Португалия, Румъния, Словакия, Словения, Испания

Някои от държавите членки, които комбинират обучението за свидетелство за управление на превозно средство и началната квалификация, са избрали да комбинират обучението за свидетелства за управление на превозно средство категория С и D както с началната квалификация, така и с ускорената начална квалификация, докато други изискват от обучаващите се водачи да са достигнали определена степен на напредък в програмата за свидетелство за управление на превозно средство преди да започнат програмата за начална квалификация.

Повечето държави членки не позволяват издаването на УПК преди да е получено съответното свидетелство за управление на превозно средство. Белгия приема това при комбинирано обучение, Австрия изисква само предварително преминаване на теоретичен изпит, а Литва изисква водачът да притежава само свидетелство за управление на превозно средство категория В. Въпреки че Норвегия като цяло изисква притежаването на свидетелство за управление на превозно средство преди издаването на УПК, тя освобождава от това изискване водачите, които преминават професионално обучение или стаж.

¹⁸ Норвегия изисква от обучаващите се водачи да са достигнали определена степен на напредък в програмата за свидетелство за управление на превозно средство преди да започнат програмата за начална квалификация.

2.6. УПК, удостоверяващ началната квалификация — член 6

Държавите членки издават УПК на водачи, които са посещавали курс за обучение и са положили изпит или които са положили теоретични и практически изпити в зависимост от избраната възможност.

Ако държава членка е избрала възможността с посещаване на курс и полагане на изпит или ускорена начална квалификация, курсът за обучение обхваща темите от списъка в раздел 1 на приложение I към директивата. След това се провежда писмен или устен изпит.

Ако държава членка е избрала възможността само с изпити, водачите трябва да положат теоретичните и практическите изпити, описани в точка 2.2 на приложение I.

Държавите членки не са докладвали затруднения, свързани с прилагането на този член.

2.7. Продължаващо обучение — член 7

Продължаващото обучение следва да позволи на водачите да актуализират знанията, които са особено важни за тяхната работа. Неговата цел е да разшири или да преразгледа някои от темите, посочени в раздел 1 на приложение I.

Продължителността на продължаващото обучение е 35 часа на всеки пет години в сесии от най-малко седем часа, както е посочено в раздел 4 на приложение I.

Повечето държави членки позволяват на водачите да посещават отделни сесии от седем часа. Те определят обаче конкретни изисквания най-вече по отношение на периода от време, в рамките на който следва да бъде завършено обучението с продължителност 35 часа.

В някои държави членки този период може да бъде 12, 6 или 3 месеца, или дори само една седмица¹⁹. Други държави членки са определили също броя на 7-часовите сесии, на които е разделено обучението: напр. две сесии от по 7 часа, два отделни модула, обхващащи 3 учебни дни по 7 часа и 2 учебни дни по 7 часа, 5 поредни дни или две сесии от 3 дни и 2 дни съответно²⁰, и т.н.

2.8. УПК, удостоверяващ продължаващо обучение — член 8

Държавите членки издават УПК на водачи, които са завършили продължаващото обучение.

Продължаващо обучение трябва да бъде преминато от нови водачи на превозно средство в срок от пет години от издаване на УПК за начална квалификация и от водачите на превозно средство, които притежават придобити права, съгласно графика, определен от техните държави членки.

Директивата освобождава от изискването за получаване на начална квалификация водачи, които притежават свидетелство за управление на превозно средство категория

¹⁹ Дания, Норвегия, Франция и Латвия съответно.

²⁰ Люксембург, Румъния и Франция съответно.

D, издадено преди септември 2008 г., и водачи, които притежават свидетелство за управление на превозно средство категория C, издадено преди септември 2009 г. По отношение на водачи с такива придобити права държавите членки са приели национални графици за завършване на първия курс за продължаващо обучение най-късно до 2015 г. (свидетелство за управление на превозно средство категория D) и 2016 г. (свидетелство за управление на превозно средство категория C).

Договорено е взаимно признаване на преходните периоди, определени от държавите членки²¹. В съответствие с това до изтичане на крайния срок 2015 г. (превозни средства категория D) и 2016 г. (превозни средства категория C) водачите не могат да бъдат санкционирани в която и да е държава членка за това, че не са преминали продължаващо обучение.

Държавите членки са избрали различни критерии за определяне на своите национални графици за продължаващо обучение на водачи с придобити права. Те могат да се базират, например, на датата, на която е издадено свидетелството за управление на превозно средство, на датата на раждане на водача, на датата на изтичане на валидността на свидетелството за управление на превозно средство, на възрастта на водача или на номера на свидетелството за управление на превозно средство.

Националните графици са включени в приложението.

2.9. Място на обучение — член 9

Водачите на превозно средство, които са граждани на държава членка на ЕС, трябва да получат начална квалификация в държавата членка, в която имат обичайно местожителство, докато водачите, които са граждани на трети държави, трябва да получат квалификацията в държавата членка, в която е установен техният работодател или в държавата членка, която им е издала разрешително за работа.

Водачите трябва да преминават продължаващо обучение в държавата членка, в която имат обичайно местожителство, или в която работят.

Относно признаването на предишно обучение на водачи, които променят страната, в която живеят или работят, повечето от държавите членки изискват удостоверение или доказателство за преминатото обучение²².

Държавите членки не са докладвали затруднения, свързани с прилагането на този член. В някои единични случаи обаче те невинаги признават предишно обучение, частично преминато в друга държава членка, и приемат единствено обучението, преминато на своя територия.

²¹ Споразумението беше постигнато на срещата на Комитета на 27 май 2009 г. Службите на Комисията издадоха бележка, която беше разпространена след това до всички членове на Комитета с информативна цел.

²² В Люксембург министърът на транспорта взема решение за всеки отделен случай след като вземе предвид становището на съответната комисия към Министерството на устойчивото развитие и инфраструктурата. В Малта органите извършват проверка и обменят данни с компетентния орган на държавата членка, в която е установен водачът.

2.10. Код на Общността — член 10

Компетентните органи въвеждат код 95, който служи като доказателство за изпълнението на изискванията за обучението, в свидетелството за управление на превозно средство или в картата за квалификация на водача на превозно средство.

13 държави членки са избрали да въвеждат кода в картата за квалификация на водача на превозно средство и 12 държави членки го въвеждат в свидетелството за управление на превозно средство. Във Финландия са налични и двете възможности, докато в Люксембург кодът се маркира на свидетелството за управление на превозно средство и на картата само на водачи, които не са жители на страната.

Норвегия въвежда код 95 в удостоверението за професионална компетентност. В бъдеще той ще бъде въвеждан също в свидетелството за управление на превозно средство (таблица 5).

Таблица 5 — код 95

Държави членки, които въвеждат код 95 в свидетелството за управление на превозно средство	Австрия, Белгия, Германия, Гърция, Италия, Латвия, Литва, Люксембург, Малта, Нидерландия, Полша, Словения
Държави членки, които въвеждат код 95 в картата за квалификация на водача на превозно средство	България, Кипър, Чешка република, Дания, Естония, Франция, Унгария, Ирландия, Португалия, Румъния, Словакия, Испания, Швеция, Обединено кралство
Финландия	И двете възможности са налични
Люксембург	Кодът е маркиран на свидетелството за управление на превозно средство. Той се въвежда в картата само за водачи, които не са жители на страната
Норвегия	Код 95 се въвежда в удостоверението за професионална компетентност. В бъдеще той ще бъде въвеждан също в свидетелството за управление на превозно средство

2.11. Минимални изисквания за квалификация и обучение — приложение I

Както е посочено по-горе (раздел 3.3), в раздел 1 на приложение I се изброяват темите, които следва да се вземат предвид от държавите членки, когато определят началната квалификация и продължаващото обучение за водачи на превозни средства.

В раздел 2, свързан със задължителната начална квалификация съгласно член 3, параграф 1, буква а), се изисква всеки обучаващ се водач на превозно средство да управлява най-малко 20 часа превозно средство индивидуално, придружен от инструктор. Водачите на товарни превозни средства, които желаят да разширят своите квалификации, за да могат да превозват пътници, или обратното, трябва единствено да повторят частите, специфични за новата квалификация, и да управляват превозно средство 5 часа, тъй като вече притежават УПК. За ускорената начална квалификация обучаващите се водачи на превозно средство трябва да управляват превозно средство съответно 10 и 2½ часа.

Съгласно раздел 2 (точка 2.1) на приложение I всеки водач може да управлява превозно средство в продължение на максимум 8 часа от 20-те часа индивидуално управление на превозно средство на специален терен или на възможно най-добър симулатор. За ускорената начална квалификация обучаващите се водачи на превозно средство могат да управляват максимум 4 от изискваните 10 часа на специален терен или на възможно най-добър симулатор.

В повечето държави членки от обучаващите се водачи на превозно средство не се изисква да управляват превозно средство на специален терен или на симулатор. Независимо от това, някои от тях осигуряват тази възможност.

Накратко, държавите членки не са срещнали съществени проблеми при изпълнението на приложение I. Някои проблеми са докладвани от Австрия и Словения относно необходимостта от практическо обучение и достатъчността на теоретичните уроци. Освен това следва да се отбележи, че Белгия счита, че приложение I е ориентирано в по-голяма степен към водачите на превозни средства в международния превоз, отколкото към онези, които управляват превозни средства на кратки разстояния.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЯ И ПРЕПОРЪКИ

3.1. Обща оценка на прилагането на Директива 2003/59/ЕО

Чрез приемането на Директива 2003/59/ЕО законодателят е допринесъл за гарантиране на единно ниво на обучение за професионалните водачи на превозни средства в Европейския съюз с оглед повишаване на пътната безопасност.

Според констатациите на оценката съществуват няколко разлики между държавите членки при прилагането на Директива 2003/59/ЕО.

Първо, директивата позволява на държавите членки да избират дали началната квалификация да бъде под формата на курс и изпит или да се състои само от изпити. Организацията на продължаващото обучение също може да варира, тъй като в някои държави членки то може да бъде проведено като един непрекъснат курс, а в други 35-те часа могат да бъдат разпределени в различни години.

Второ, учебните програми и методите на преподаване не са стандартизирани: съдържанието на курсовете е различно в различните държави членки, както и начинът, по който се осъществява обучението, напр. в някои държави членки се разрешава използване на компютърни модули едновременно с традиционните методи на преподаване.

Освен това изискванията към инструкторите и помещенията, където се водят курсовете, се различават в отделните държави членки.

Накрая, броят на водачите на превозни средства в групата, автомобилният парк и наличността на възможно най-добри симулатори зависят от изпитния център.

Независимо от това еквивалентността на системите за квалификация и ефективността при осигуряването на необходимата квалификация се гарантира от националните системи за обучение, които трябва да отговарят на изискванията от приложение I относно минимума от задължителни теми и структурата на изпитите. Проверката на центровете за обучение от националните органи също има важен принос за гарантиране на това, че обучението съответства на целите на директивата.

3.2. Основни аспекти, които следва да бъдат подобрени, и препоръки

Въз основа на констатациите, свързани с прилагането на директивата, няколко конкретни аспекта може да се нуждаят от подобрене.

Що се отнася до изключенията, изброени в член 2 на директивата, фактът, че няколко държави членки прилагат различни изключения, може да създаде проблеми за трансграничния трафик в ЕС.

Въпреки че Комисията досега не е получила информация за такива случаи, като цяло е препоръчително професионалните водачи на превозни средства и предприятията да се информират за разликите между държавите членки по отношение на прилагането на член 2 на директивата.

Поради това може да бъде необходимо в средносрочен план Комисията да издаде някои насоки, за да поясни обхвата на изключенията съгласно член 2.

По отношение на националните разлики в графиците за продължаващото обучение, обменът на национални графици следва да помогне да се преодолеят евентуалните затруднения, пред които могат да бъдат изправени правоприлагащите органи, когато проверяват чуждестранни водачи на превозни средства. Това може да бъде направено в рамките на Комитета, създаден съгласно член 12.

Тъй като този въпрос не е предмет на директивата, от особено значение е да се поддържа тясно сътрудничество между държавите членки, особено в рамките на Комитета за обучение на професионалните водачи на превозни средства.

Предвид това Комисията изготви списък на съществуващите национални звена за контакт с цел да се улесни сътрудничеството между държавите членки.

Накрая, в бъдеще ще е полезно да се осигури участието на социалните партньори и да се провеждат редовни консултации с тях.

Приложение

Национални графици за провеждане на продължаващото обучение за водачи на превозни средства с придобити права (крайни срокове за посещаване на първия курс)

Австрия	Кат. D: 10.9.2013 г. Кат. C: 10.9.2014 г.																																												
Белгия	Кат. D: 10.9.2015 г. Кат. C: 10.9.2016 г.																																												
България	Свидетелство за управление на превозно средство категория D издадено: преди 31.12.1970 г.: 31.12.2009 г. от 1.1.1971 г. до 31.12.1980 г.: 31.12.2010 г. от 1.1.1981 г. до 31.12.1990 г.: 31.12.2011 г. от 1.1.1991 г. до 31.12.2000 г.: 31.12.2012 г. от 1.1.2001 г. до 10.09.2008 г.: 10.9.2013 г.																																												
	Свидетелство за управление на превозно средство категория C издадено: преди 31.12.1970 г.: 31.12.2010 г. от 1.1.1971 г. до 31.12.1980 г.: 31.12.2011 г. от 1.1.1981 г. до 31.12.1990 г.: 31.12.2012 г. от 1.1.1991 г. до 31.12.2000 г.: 31.12.2013 г. от 1.1.2001 г. до 10.9.2009 г.: 10.9.2014 г.																																												
Кипър	Всички: 26.1.2012 г.																																												
Чешка република	Всички: 1.8.2011 г.																																												
Дания	Кат. D: <table> <tr> <th>Дата на раждане</th><th>Крайни срокове</th></tr> <tr><td>1, 2 или 3</td><td>30.6.2009 г.</td></tr> <tr><td>4, 5 или 6</td><td>31.12.2009 г.</td></tr> <tr><td>7, 8 или 9</td><td>30.6.2010 г.</td></tr> <tr><td>10, 11 или 12</td><td>31.12.2010 г.</td></tr> <tr><td>13, 14 или 15</td><td>30.6.2011 г.</td></tr> <tr><td>16, 17 или 18</td><td>31.12.2011 г.</td></tr> <tr><td>19, 20 или 21</td><td>30.6.2012 г.</td></tr> <tr><td>22, 23 или 24</td><td>31.12.2012 г.</td></tr> <tr><td>25, 26 или 27</td><td>30.6.2013 г.</td></tr> <tr><td>28, 29, 30 или 31</td><td>31.12.2013</td></tr> </table> Кат. C: <table> <tr> <th>Дата на раждане</th><th>Крайни срокове</th></tr> <tr><td>1, 2 или 3</td><td>30.6.2010 г.</td></tr> <tr><td>4, 5 или 6</td><td>31.12.2010 г.</td></tr> <tr><td>7, 8 или 9</td><td>30.6.2011 г.</td></tr> <tr><td>10, 11 или 12</td><td>31.12.2011 г.</td></tr> <tr><td>13, 14 или 15</td><td>30.6.2012 г.</td></tr> <tr><td>16, 17 или 18</td><td>31.12.2012 г.</td></tr> <tr><td>19, 20 или 21</td><td>30.6.2013 г.</td></tr> <tr><td>22, 23 или 24</td><td>31.12.2013 г.</td></tr> <tr><td>25, 26 или 27</td><td>30.6.2014 г.</td></tr> <tr><td>28, 29, 30 или 31</td><td>31.12.2014 г.</td></tr> </table>	Дата на раждане	Крайни срокове	1, 2 или 3	30.6.2009 г.	4, 5 или 6	31.12.2009 г.	7, 8 или 9	30.6.2010 г.	10, 11 или 12	31.12.2010 г.	13, 14 или 15	30.6.2011 г.	16, 17 или 18	31.12.2011 г.	19, 20 или 21	30.6.2012 г.	22, 23 или 24	31.12.2012 г.	25, 26 или 27	30.6.2013 г.	28, 29, 30 или 31	31.12.2013	Дата на раждане	Крайни срокове	1, 2 или 3	30.6.2010 г.	4, 5 или 6	31.12.2010 г.	7, 8 или 9	30.6.2011 г.	10, 11 или 12	31.12.2011 г.	13, 14 или 15	30.6.2012 г.	16, 17 или 18	31.12.2012 г.	19, 20 или 21	30.6.2013 г.	22, 23 или 24	31.12.2013 г.	25, 26 или 27	30.6.2014 г.	28, 29, 30 или 31	31.12.2014 г.
Дата на раждане	Крайни срокове																																												
1, 2 или 3	30.6.2009 г.																																												
4, 5 или 6	31.12.2009 г.																																												
7, 8 или 9	30.6.2010 г.																																												
10, 11 или 12	31.12.2010 г.																																												
13, 14 или 15	30.6.2011 г.																																												
16, 17 или 18	31.12.2011 г.																																												
19, 20 или 21	30.6.2012 г.																																												
22, 23 или 24	31.12.2012 г.																																												
25, 26 или 27	30.6.2013 г.																																												
28, 29, 30 или 31	31.12.2013																																												
Дата на раждане	Крайни срокове																																												
1, 2 или 3	30.6.2010 г.																																												
4, 5 или 6	31.12.2010 г.																																												
7, 8 или 9	30.6.2011 г.																																												
10, 11 или 12	31.12.2011 г.																																												
13, 14 или 15	30.6.2012 г.																																												
16, 17 или 18	31.12.2012 г.																																												
19, 20 или 21	30.6.2013 г.																																												
22, 23 или 24	31.12.2013 г.																																												
25, 26 или 27	30.6.2014 г.																																												
28, 29, 30 или 31	31.12.2014 г.																																												
Естония	Всички: 1.9.2011 г.																																												

Финландия	Кат. D: 10.9.2013 г. Кат. C: 10.9.2014 г.
Франция	Кат. D: 10.9.2011 г. Кат. C: 10.9.2012 г.
Германия	Кат. D: 10.9.2015 г. Кат. C: 10.9.2016 г.
Гърция	Кат. D: 10.9.2013 г. Кат. C: 10.9.2014 г.
Унгария	Кат. D: 10.9.2013 г. Кат. C: 10.9.2014 г.
Ирландия	Кат. D: 10.9.2009 г. Кат. C: 10.9.2010 г.
Италия	Кат. D: 10.9.2013 г. Кат. C: 10.9.2014 г.
Латвия	Кат. D: 10.9.2013 г. Кат. C: 10.9.2014 г.
Литва	Кат. D: 10.9.2013 г. Кат. C: 10.9.2014 г.
Люксембург	Кат. D: 10.9.2015 г. Кат. C: 10.9.2016 г.
Малта	Кат. D: 9.9.2013 г. Кат. C: 9.9.2014 г.
Нидерландия	Кат. D: 10.9.2015 г. Кат. C: 10.9.2016 г.
Полша	Всички: 12.9.2014 г.
Португалия	Кат. D: водачи, които в момента са на възраст: 30 години: до 10.9.2011 г. между 31 и 40 години: до 10.9.2012 г. между 41 и 50 години: до 10.9.2013 г. над 50 години: до 10.9.2015 г. Кат. C: водачи, които в момента са на възраст: 30 години: до 10.9.2012 г. между 31 и 40 години: до 10.9.2013 г. между 41 и 50 години: до 10.9.2014 г. 50 години: до 10.9.2016 г.
Румъния	Системата функционира от 2003 г.
Словения	Кат. D: 1.10.2008 г. Кат. C: 1.10.2009 г.
Словакия	Кат. D: 10.9.2013 г. Кат. C: 10.9.2014 г.

Испания	а) Свидетелство за управление на превозно средство категория D, което завършва на: 1 или 2: 10.9.2011 г. 3 или 4: 10.9.2012 г. 5 или 6: 10.9.2013 г. 7 или 8: 10.9.2014 г. 9 или 0: 10.9.2015 г. б) Свидетелство за управление на превозно средство категория C, което завършва на: 1 или 2: 10.9.2012 г. 3 или 4: 10.9.2013 г. 5 или 6: 10.9.2014 г. 7 или 8: 10.9.2015 г. 9 или 0: 10.9.2016 г.
Швеция	Кат. D: 10.9.2015 г. Кат. C: 10.9. 2016 г.
Обединено кралство	Кат. D: 9.9.2013 г. Кат. C: 9.9.2014 г.
Норвегия	Свидетелство за управление на превозно средство категория D, чиято валидност изтича между 10.9.2011 г. и 10.9.2015 г.: дата на изтичане на срока на валидност на свидетелството за управление на превозно средство. Дата на изтичане на срука на валидност на свидетелство за управление на превозно средство категория D: 2008 г.: 2011 г. 2009 г.: 2012 г. 2010 г.: 2013 г. 2011 г.: 10.9.2011 г. от 11.9.2015 г.: 2015 г. 2016 г.: 2014 г. 2017 г.: 2015 г. 2018 г.: 2014 г. Свидетелство за управление на превозно средство категория C, чиято валидност изтича между 10.9.2012 г. и 10.9.2016 г.: дата на изтичане на срока на валидност на свидетелството за управление на превозно средство. Дата на изтичане на срока на валидност на свидетелство за управление на превозно средство категория C: 2009 г.: 2012 г. 2010 г.: 2013 г. 2011 г.: 2014 г. преди 10.9.2012 г.: 2012 г. от 11.9.2016 г.: 2016 г. 2017 г.: 2015 г. 2018 г.: 2016 г.