



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 1.2.2017 г.
COM(2017) 47 final

2017/0015 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 2003/59/ЕО относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници и на Директива 2006/126/ЕО относно свидетелства за управление на превозни средства

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2017) 26 final}

{SWD(2017) 27 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

С Директива 2003/59/ЕО („Директивата“) се определят изискванията относно началната квалификация и продължаващото обучение на професионалните водачи на камиони и автобуси, като по този начин се повишава безопасността по европейските пътища.

Директивата трябва да допринесе за повишаването на стандартите сред новите водачи и за поддържането и подобряването на професионалните умения на действащите водачи на камиони и автобуси в целия ЕС. С Директивата се цели по-специално да се повиши осведомеността на водачите на превозни средства относно рисковете с оглед на тяхното намаляване и повишаването на пътната безопасност. Освен това с Директивата се определят стандарти за професионалните умения, за да се осигури лоялна конкуренция в целия ЕС.

На държавите членки е предоставена възможност за значителна гъвкавост по отношение на начина на прилагане на Директивата, например що се отнася до конкретното съдържание на обучението на водачите на пътни превозни средства и административните процедури и структурата на системата на обучение.

През месец юли 2012 г. Европейската комисия публикува доклад относно прилагането на Директивата, в който са установени редица недостатъци. Последващата оценка на Директивата, включваща консултация със заинтересованите страни, беше приключена през месец октомври 2014 г.

В оценката се стига до заключението, че Директивата е приложена без съществени проблеми. Тя е довела до повишаване на трудовата мобилност и е допринесла за свободното движение на водачи на превозни средства. В оценката се потвърждава също така, че с Директивата е направен реален принос за постигането на нейната основна цел — да се гарантира пътната безопасност.

В оценката са посочени и недостатъци, които възпрепятстват ефективността и съгласуваността на нормативната уредба и пречат на изпълнението на първоначалните цели на Директивата. Тези недостатъци са обяснени в раздел 3.

• Съгласуваност със съществуващите разпоредби в тази област на политиката

Разглежданата директива е неразделна част от общата рамка на законодателството на ЕС относно професионалните водачи на камиони и автобуси. Тя е тясно свързана и с пътната безопасност и действа заедно с други законодателни актове на ЕС, като Директивата относно свидетелствата за управление на превозни средства¹, Директивата относно превоза на опасни товари² и правилата относно времето за управление и за почивка³. Директивата действа също така заедно с правото на ЕС относно достъпа до пазара.

В оценката са посочени различни конкретни въпроси, касаещи съгласуваността с останалото законодателство на ЕС. В това отношение целта е да се осигури съгласуваност в законодателството на ЕС.

¹ Директива 2006/126/ЕО относно свидетелства за управление на превозни средства.

² Директива 2008/68/ЕО относно вътрешния превоз на опасни товари.

³ Регламент (ЕО) № 561/2006 за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт.

Изясняването на аспектите по взаимното признаване на атестацията за водач на моторно превозно средство за целите на Директивата би подобрило вътрешната съгласуваност между разпоредбите на Директивата, касаещи мястото на обучение и административните процедури за взаимно признаване. Освен това, като се осигури взаимно признаване на обучението на професионалните водачи на превозни средства, ще се подобри и съгласуваността с Регламент (ЕО) № 1072/2009, а в същото време ще се вземе предвид и скоростната оценка на посочения регламент.

Всички варианти за действие допринасят за по-добро обучение, а оттам и за повишаване на пътната безопасност. Това съответства на целите на Директивата, на Бялата книга в областта на транспорта от 2011 г. и на Съобщението от 2010 г. „Към европейско пространство на пътна безопасност: насоки за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 година“, по-конкретно на целта за съществено намаляване на броя на произшествията и случаите на нараняване и двойно понижаване на смъртните случаи през периода. Една от основните цели на посоченото съобщение е да се подобри образованието, обучението и обучението след издаването на свидетелство за управление на участниците в пътното движение.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

В Бялата книга относно бъдещето на транспортната политика се насърчава устойчивостта на околната среда посредством заложената цел за намаляване на емисиите на CO₂ от транспорта с 60 % до 2050 г. При това, ако в рамките на обучението на професионалните водачи на превозни средства се отдели по-голямо внимание на управлението според принципа на горивната ефективност, ще бъдат намалени както емисиите на CO₂, така и разходите за гориво.

Тази инициатива е в съответствие с настоящия приоритет на Комисията за насърчаване на работните места и растежа. Осъвременяването на разпоредбите за обучението допринася за постигането на целите за интелигентен растеж и икономика, основана на знания и новаторство, където ученето през целия живот и способността за приспособяване към технологичните нововъведения играят важна роля, както и за устойчиво развитие чрез насърчаване на икономика, в която ресурсите се използват по-ефективно, която е в по-висока степен екологосъобразна и е по-конкурентоспособна, и приобщаващ растеж чрез стимулиране на икономика с високи равнища на трудова заетост. Освен това подобряването на взаимното признаване на обучението на водачите на превозни средства е в съответствие с усъвършенстването на единния пазар, по-конкретно с трудовата мобилност.

Насърчаването на употребата на ИКТ инструменти съответства на политиките съгласно Стратегията за цифров единен пазар.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

- **Правно основание**

Правното основание на Директивата относно обучението на професионалните водачи (Директива 2003/59/ЕО) и на предложеното изменение е член 91, параграф 1, буква в) от Договора за функционирането на ЕС (ДФЕС)⁴ (предишен член 71 от ДЕС). Този член служи като основание за приемането на законодателни актове на ЕС за повишаване на безопасността на транспорта, в това число пътната безопасност.

⁴ Консолидиран текст на договора за функционирането на Европейския съюз [2010 г.] ОВ С 83/47.

- **Субсидиарност (за области, които не са от изключителната компетентност на ЕС)**

Според член 4, параграф 2, буква ж) от ДФЕС ЕС разполага с компетентност за регулиране в областта на транспорта, споделена с държавите членки. ЕС може да приема законодателни актове само доколкото Договорите позволяват това, като надлежно се отчитат принципите на необходимост, subsidiarity и пропорционалност⁵.

В около 33 % от всички пътувания на тежкотоварни превозни средства в ЕС се пресичат граници между държави членки. Около 8 % от презграничния транспорт в ЕС включва автобуси или междуградски автобуси. През последните няколко години тези стойности се повишават.

Проблемът с взаимното признаване на продължаващото обучение, проведено в друга държава членка, не може да бъде решен ефективно, ако отделните държави членки действат самостоятелно. Макар че с издаването на карта за квалификация за водача, което вече е предвидено в Директивата, този проблем би се решил, според действащото законодателство това е въпрос на избор. Осем държави членки са решили да не прилагат този вариант, въпреки положените усилия от Комитета за УПК (удостоверения за професионална компетентност) за решаване на проблема чрез незаконодателни мерки. Следователно е необходимо законодателно действие от страна на ЕС, за да се гарантира, че административните практики в държавите членки позволяват взаимното признаване на обучението в рамките на ЕС. С евентуалните двустранни споразумения между някои държави членки не може да се гарантира ефективно взаимното признаване в целия ЕС.

Различните тълкувания на Директивата и различните практики, прилагани от държавите членки, оказват отрицателно въздействие върху функционирането на единния пазар. Досегашните опити за уеднаквяване на разбирането и прилагането в държавите членки чрез незаконодателни мерки, като издаването на насоки или дискусии в комитета за УПК, не са дали достатъчни резултати. Само общи правила на ниво ЕС може да осигурят еднакви условия на конкуренция за автомобилните превозвачи, като в същото време се гарантира минималното равнище на пътна безопасност.

Освен това, тъй като според правото на ЕС се изисква специално обучение за опасните товари, осведоменост относно уврежданията и хуманно отношение към животните, именно ЕС трябва да осигури правна яснота и да гарантира съгласуваността между различните инструменти в рамките на правото на ЕС.

Що се отнася до продължаващото обучение, в някои държави членки се наблюдава отклоняване от целите за безопасността, като се допуска неколкостратното вземане на един и същ модул на курса или се предлага пълен курс на обучение, който не обхваща въпросите за безопасността. Въпреки че държавите членки носят и трябва да продължат да носят основната отговорност за приспособяването на обучението към националните нужди и приоритети, ЕС трябва да гарантира, че минималното ниво на съдържанието на подготовката отговаря на общите цели на политиката.

- **Пропорционалност**

Както е посочено в точка 7 от доклада за оценката на въздействието, посочените проблеми в най-голяма степен може да се решат на ниво ЕС под формата на изменение

⁵ Консолидиран текст на Договора за Европейския съюз [2008 г.] ОВ С 115/13, член 5, параграфи 3 и 4.

на Директивата, чрез което да се разяснят някои елементи и да се определят подобрени хармонизирани минимални изисквания, като все пак на държавите членки се даде възможност за определена гъвкавост.

Преразглеждането на Директивата представлява пропорционална мярка, защото тя би дала възможност за допълнително хармонизиране на изискванията към обучението, за да бъдат решени някои от проблемите, като в същото време все пак се остави възможност на държавите членки да приспособят прилагането на части от обучението към своята икономическа и социална среда и към специфичните нужди и характеристики на своя сектор на автомобилния транспорт.

С Директивата на ЕС ще се гарантира прилагането на подходящи минимални изисквания към обучението и признаването на обучението в целия ЕС.

- **Избор на инструмента**

Като се има предвид ограниченият брой на предлаганите промени и като се вземе предвид фактът, че първоначалният правен акт е директива, това се счита за най-подходящият инструмент.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

В оценката е направено заключението, че Директивата е приложена в държавите членки без особени проблеми; довела е до повишаване на трудовата мобилност и допринася за гарантиране на свободното движение на водачите на превозни средства. Оценката освен това потвърждава, че Директивата реално допринася за постигането на нейната основна цел за гарантиране на пътната безопасност заедно с горепосочените законодателни актове.

Наред с това, макар последващата оценка да показва, че Директивата като цяло е оказала положително въздействие върху сектора, в нея са посочени също така недостатъци, които възпрепятстват ефективността и съгласуваността на нормативната уредба и застрашават постигането на целите на Директивата.

Основните установени недостатъци са:

- (1) трудностите, с които водачите на превозни средства се сблъскват, за да получат признаване на завършено/частично завършено обучение в друга държава членка;
- (2) съдържанието на обучението, което само отчасти отговаря на нуждите на водачите на превозни средства;
- (3) затрудненията и правната несигурност при тълкуване на изключенията;
- (4) несъответствията между Директивата относно обучението на професионалните водачи (Директива 2003/59/ЕО) и Директивата относно свидетелствата за управление на превозни средства (Директива 2006/126/ЕО) по отношение на изискванията за минимална възраст, неяснотата по отношение на възможността обучението за професионален водач да се комбинира с други курсове за обучение, изисквани съгласно правото на ЕС (а именно обучение в областта на опасните товари (ADR), правата на пътниците и хуманното отношение

към животните), както и липсата на яснота по отношение на използването на ИКТ в курсовете за обучение (например електронно обучение/смесени методи на обучение).

С предложението се цели справяне по подходящ начин с установените недостатъци.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Преди да бъде изготвено законодателното предложение, бяха проведени консултации със заинтересованите страни, за да бъдат събрани възможно най-много мнения и предложения от физически лица и съответните организации. Тази процедура изпълни минималните стандарти за провеждане на консултации със заинтересовани страни, определени в Съобщението на Комисията от 11 декември 2002 г. (COM(2002) 704 окончателен).

Процесът на провеждане на консултациите включваше два типа действия — събиране на мнения и събиране на данни. За провеждане на консултациите бяха използвани методите на откритата и целевата консултация и разнообразни инструменти.

Що се отнася до **откритата консултация**, през периода 17 юли — 25 октомври 2013 г. се проведе обществена консултация по интернет. Комисията получи 395 мнения, 203 респонденти взеха участие като частни лица, а 192 отговориха от името на институции или заинтересовани представителства. 58 респонденти са регистрирани в регистъра за прозрачност на Европейския парламент и Европейската комисия.

Участниците подчертават голямото значение на текущите действия на ЕС в областта на квалификацията и обучението на професионалните водачи на пътни превозни средства. Заинтересованите страни считат, че приносът на Директивата е недостатъчен, за да бъдат постигнати нейните цели, а именно повишена пътна безопасност, усъвършенстване на уменията на професионалните водачи на превозни средства, мобилност на водачите и създаване на еднакви условия на конкуренция за водачите и предприятията. Мненията обаче бяха разделени по отношение на конкретните мерки, които са необходими за преодоляването на тези затруднения.

Документът от консултацията, получените мнения, резюме на тези мнения и доклад относно конференцията на заинтересованите страни, състояла се на 6 март 2014 г., са на разположение на уебсайта на отдела по пътна безопасност на ГД „Мобилност и транспорт“ и на уебсайта „Вашият глас в Европа“⁶.

Процесът на **целева консултация** включваше следните елементи:

- Комисията представи инициативата в рамките на социалния диалог със социалните партньори в областта на автомобилния транспорт на 24 юни 2013 г. и на обществения градски транспорт на 25 септември 2013 г.⁷ Основните констатации от откритата обществена консултация бяха представени отново пред социалните партньори в областта на автомобилния транспорт на

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

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

25 април 2014 г. Ключовите въпроси, които са засегнати в предложението, бяха представени на социалните партньори на 19 ноември 2014 г. По този повод социалните партньори изразиха подкрепата си за приемане на законодателни разпоредби на ниво ЕС в тази област и не възразиха срещу предложените от Комисията цели.

- На 6 март 2014 г. в Брюксел се проведе изслушване на заинтересованите страни с участието на делегации от около 100 организации, представляващи превозвачи на товари, превозвачи на пътници, работници, доставчици на услуги в областта на обучението и национални администрации. На конференцията бяха потвърдени констатациите от откритата обществена консултация (вж. по-горе). Докладът от конференцията е на разположение на уебсайта на отдела по пътна безопасност на ГД „Мобилност и транспорт“.
- На 23 януари 2014 г. Комисията проведе неофициален семинар с държавите членки, за да бъдат обсъдени изискванията за минимална възраст и структурата на обучението в контекста на евентуалното преразглеждане на Директивата. Последната част от заседанието на Комитета за УПК, проведено на 23 октомври 2014 г., беше посветена на неофициалното обсъждане с държавите членки на начините за подобряване на взаимното признаване. Комитетът за УПК заседава отново на 9 октомври 2015 г., когато беше обсъдено текущото преразглеждане на Директивата. Що се отнася до взаимното признаване на продължаващото обучение, участниците изразиха загриженост относно прилагането на различни практики от държавите членки и като цяло застъпиха становището, че е необходим хармонизиран подход. Подчертано беше колко важно е Директивата да се актуализира с оглед на технологичния напредък, както и необходимостта от по-голяма яснота по някои аспекти, като електронното обучение.
- През месец декември 2013 г. до органите на държавите членки беше изпратен въпросник в рамките на помощно проучване за събиране на подробна информация относно прилагането на Директивата. Въпросниците бяха разпространени сред членовете на Комитета за УПК в ГД „Мобилност и транспорт“. През месец април 2014 г. беше изпратено последващо искане за данни, за да бъде събрана допълнителна количествена информация по конкретни аспекти, свързани с Директивата.

Освен това изпълнителят, заедно с Европейската федерация на транспортните работници (ETF), разработи въпросник за евентуалните пречки пред свободното движение на водачите. Този въпросник беше изпратен на членовете на ETF от ЕС през месец април 2014 г.

В рамките на помощното проучване бяха проведени целеви интервюта, за да бъдат допълнени данните, получени чрез другите методи, да се разгледат някои конкретни въпроси, да се подсилят констатациите или да се потърсят разяснения по отговорите, дадени от заинтересованите страни във въпросниците. Проведени бяха интервюта с множество заинтересовани страни — от публични организации до съответните транспортни асоциации.

Резултатите от консултацията показаха общото съгласие по отношение на необходимостта да се подобри прилагането на Директивата, без да се правят

значителни промени в съдържанието ѝ. Изразена беше подкрепа за намирането на разходоефективно решение на проблема с взаимното признаване, но мненията относно най-подходящите мерки за осъществяването му се различаваха. Заинтересованите страни се съгласиха също така, че обучението може да се приспособи по-добре към нуждите на водачите на пътни превозни средства. Някои от заинтересованите страни изразиха мнение, че уязвимите участници в движението са един от приоритетите за съдържанието на обучението, отнасящо се до пътната безопасност. Като цяло аспектите по разясняването на изключенията и съгласуването им с Директивата за УПК и правилата за работното време бяха добре приети, но без да се изменя обхватът на Директивата. По въпроса за минималната възраст мненията на заинтересованите страни, на предприятията от отрасъла и държавите членки се различават, но като цяло предложеното изменение се подкрепя. Възможността да се използват ИКТ инструменти или да се комбинират задължителни обучения също беше приета добре като цяло.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Външен изпълнител помогна с изготвянето на доклада относно последващата оценка и провеждането на помощно проучване за оценката на въздействието⁸, които бяха завършени през месец октомври 2014 г.

- **Оценка на въздействието**

Инициативата е придружена от оценка на въздействието, за която беше получено положително становище от Комитета за регулаторен контрол.

Като се има предвид независимият характер на трите основни установени проблема, в оценката на въздействието са разгледани три набора от варианти за действие в съответствие с трите главни области на намеса: взаимно признаване, учебно съдържание и правна яснота и съгласуваност.

Предпочетеното решение за осигуряване на взаимно признаване включва издаването на „карта за квалификация на водача на превозно средство“ на чуждестранните граждани. Това решение беше сравнено с възможността за признаване на обучението чрез информационната система за свидетелства за управление на превозни средства RESPER или признато удостоверение.

Предпочетеното решение по отношение на съдържанието на подготовката е в рамките на курсовете за обучение да се отдели повече внимание на пътната безопасност и горивната ефективност и да се поясни, че в курсовете за обучение е възможно да се използва електронно обучение/смесени методи на обучение. Що се отнася до правната яснота и съгласуваност, предпочетеното решение се състои в уточняване на приложимата долна възрастова граница и на обхвата на изключенията, както и поясняване на националните органи, че обучението може да се комбинира с други курсове за обучение, които се изискват според правото на ЕС. Всички мерки бяха съпоставени с базов сценарий.

⁸ Доклад относно проучването във връзка с последващата оценка: Study on the effectiveness and improvement of the EU legislative framework on training of professional drivers (*Проучване на ефективността и подобряването на законодателната уредба на ЕС по отношение на обучението на професионалните водачи на пътни превозни средства*), Panteia et al. (2014 г.); http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014_ex_post_evaluation_study_training_drivers_en.pdf.

С предпочетения вариант се решава съществуващият проблем с взаимното признаване, който може да засегне около 46 700 водачи на пътни превозни средства (2016 г.). Като се има предвид повторемостта на обучението, през следващите 15 години общият брой на тези случаи може да достигне 100 000. Подсилването на съдържанието на обучението ще окаже положително въздействие върху пътната безопасност и горивната ефективност. Поради допълващия характер на Директивата по отношение на редица фактори, засягащи пътната безопасност и горивната ефективност, очакваното въздействие, което се отдава на нея, е твърде ограничено. Предпочетеният вариант води до съгласувано прилагане на изключенията и минималната възраст за достъп до професията, които, както се посочва от предприятията от отрасъла, биха могли да намалят нарастващия недостиг на водачи на пътни превозни средства, които навлизат в професията.

Предложението съответства на предпочетения вариант в оценката на въздействието.

- **Регулаторна пригодност и опростяване**

С предложението се изпълнява следната цел на Програмата за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT): като се осигуряват по-лесни административни практики за взаимно признаване, административните разходи за предприятията и администрациите ще може да бъдат намалени. Преразглеждането би дало възможност за решаване на проблемите, свързани с взаимното признаване, при най-ниски разходи. Те се изчисляват на 6,3 млн. евро за периода 2018—2030 г. Тази промяна ще окаже ползотворно въздействие върху отрасъла от гледна точка на икономии на разходи, които за периода 2018—2030 г. възлизат на 2,3 млн. и на 6,7 млн. евро съответно за предприятията и водачите на пътни превозни средства. Освен това тази промяна ще направи системата на обучение по-ефективна чрез преразглеждане на съдържанието на първоначалното и продължаващото обучение с оглед на осигуряването на по-голяма безопасност и ползи за околната среда. Това ще намали разходите по прехода във връзка с промяната на съдържанието (общо 14,1 млн. евро за периода 2018—2030 г.).

Голяма част от транспортните предприятия са микропредприятия или малки и средни предприятия (МСП). Като цяло 65—95 % от дружествата в този сектор имат под десет служители. Микропредприятията и МСП не са освободени от обхвата на Директивата и те ще бъдат засегнати, главно чрез опростяването на процеса на взаимно признаване, промените в съдържанието на подготовката и по-съгласуваното прилагане на изключенията.

- **Основни права**

Целите на политиката няма да засегнат никакви абсолютни права, както и няма да бъдат ограничени никакви неабсолютни права от Хартата на основните права. Общата цел на политиката е да се подобри прилагането на залегналите в Хартата основни права в рамките на достиженията на правото на ЕС, тъй като да се подпомага безопасността на транспортните работници е една от основните цели на законодателството.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма да има отражение върху бюджета на Съюза.

5. ДРУГИ АСПЕКТИ

- **Планове за прилагане и мониторинг, мерки за оценка и докладване**

Извършването на мониторинг на мерките е от съществено значение, за да се гарантира постигането на общите и специалните цели по ефективен и ефикасен начин. За тази цел Комисията разработи списък с показатели, които ще спомогнат за по-нататъшното оценяване на Директивата.

Комисията ще продължи да поддържа тесни контакти с държавите членки и със съответните заинтересовани страни, за да наблюдава ефектите от новите изисквания по отношение на квалификацията и обучението. Комитетът за УПК представлява отличен форум за обмен на информация с държавите членки. Комисията ще остане във връзка така също със социалните партньори. Комитетът за секторен социален диалог може да служи за осъществяване на обмен на информация със социалните партньори.

След като изтече срокът, определен в тази Директива, Комисията ще направи подробна оценка на транспонирането.

- **Обяснителни документи (за директиви)**

Като се имат предвид обхватът на предложението и фактът, че то се отнася само до изменение на Директива 2003/59/ЕО и Директива 2006/126/ЕО, които са изцяло транспонирани от всички държави членки, не изглежда обосновано или пропорционално да се изискват обяснителни документи.

- **Подробно обяснение на специалните разпоредби на предложението**

Освен някои незначителни езикови и редакторски промени, както и актуализации на препратките към други законодателни актове на ЕС, основните елементи на предложението са:

Член 2 от Директива 2003/59/ЕО — Изключения

Формулировката на изключенията е изменена, за да станат по-ясни и съгласувани с тези по Регламент (ЕО) № 561/2006, както следва:

Член 2, буква б) — с изменението се пояснява, че превозните средства не може да се използват за други цели, различни от целта, за която са предназначени, както е посочено в изключението. Това означава, че ако например пожарен автомобил се използва като атракция в увеселителен парк, водачът не е освободен. С добавянето на тази фраза се осигурява така също съгласуваност с аналогичното изключение по член 3, буква в) от Регламент (ЕО) № 561/2006.

Член 2, буква г) — с изменението се пояснява, че превозните средства, използвани за нетърговски превоз на хуманитарна помощ, също са обхванати от изключението, когато се използват в извънредни ситуации или са предназначени за спасителни мисии; по този начин се осигурява съгласуваност с член 3, буква г) от Регламент (ЕО) № 561/2006.

Член 2, буква д) — направени са две пояснения: първо, че превозните средства може да се използват не само за уроците по кормуване, но също така и за

практическият изпит; второ, че изключението обхваща единствено управлението за целите на обучението и подготовката за управление на превозно средство; то не може да се комбинира с транспортни дейности с търговска цел. Те са съгласувани с аналогични изключения съответно по член 3, буква г) и член 13, параграф 1, буква ж) от Регламент (ЕО) № 561/2006.

Член 2, буква е) — с изменението се пояснява, че не е задължително освободеният нетърговски превоз да бъде за „лична употреба“ на водача (например нетърговски превоз за благотворителни организации или организации с нестопанска цел). По този начин се осигурява съгласуваност с аналогичните изключения по член 3, буква з) и член 13, буква и) от Регламент (ЕО) № 561/2006.

Член 2, буква ж) — добавен е терминът „машини“, за да се поясни, че ако водачът превозва също така машини, които ще използва в хода на своята работа, водачът попада в обхвата на изключението. По този начин се осигурява съгласуваност с аналогичното изключение по член 3, буква аа) от Регламент (ЕО) № 561/2006.

Член 2, буква з) — това изключение е предназначено за предприемачите в селскостопански, градинарски, земеделски или рибарски предприятия, които в редки случаи превозват своите продукти. По този начин се осигурява също така съгласуваност с аналогичното изключение по член 13, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 561/2006.

Член 7 от Директива 2003/59/ЕО — Продължаващо обучение

Изменението е продиктувано от факта, че преходният период по член 4 е изтекъл и че всички притежатели на УПК са длъжни да спазват разпоредбите за продължаващо обучение, считано от 10 септември 2016 г.

С новата формулировка се гарантира, че продължаващото обучение ще включва най-малко една тема по пътна безопасност и че в рамките на едно обучение няма да се повтарят едни и същи теми. С нея се предвижда също така, че обучението следва да отговаря на работата, която съответният водач извършва, и да бъде актуално и да се отнася към темата.

Член 10 от Директива 2003/59/ЕО — Код на Съюза

Параграф 1 се изменя, за да се включи препратка към хармонизирания код 95, който е включен в приложение I към Директива 2006/126/ЕО.

Текстът се изменя, за да се гарантира, че на всички притежатели на УПК се издават или свидетелства за управление на превозни средства с взаимно признатия код 95 на тях, или взаимно призната карта за квалификация на водача на превозно средство. По този начин се решават трудностите с взаимното признаване, когато водачът получава УПК в държава членка, в която не е обичайното му местопребиваване и която издава свидетелствата за управление на превозни средства единствено с код 95 на тях.

Добавена е препратка, за да се гарантира взаимното признаване на атестацията за водач, предвидена в Регламент (ЕС) № 1072/2009, включително ако съответният код на Съюза не е отбелязан на нея.

Приложение I към Директива 2003/59/ЕО — Изисквания за минимална квалификация и обучение

Препратката към Решение 85/368/ЕИО, което беше отменено, е заменена с препратка към Препоръка 2008/С 111/01 и Европейската квалификационна рамка (ЕКР). Тъй като се основава на препоръка, ЕКР дава възможност за по-голяма гъвкавост на държавите членки.

Раздел 1 се актуализира с цел:

- да се отрази по-добре съвременното ниво на технологиите и техническите характеристики на превозните средства, да се засили акцентът върху горивната ефективност в начина на управление,
- да се утвърди безопасното управление, в това число способността за предвиждане и оценяване на рисковете в движението и приспособяване към тях,
- да се включат препратки към използването на автоматични предавателни системи, за да се отрази по-добре съвременното ниво на технологиите и техническите характеристики на превозните средства,
- да се включат превозът на опасни товари, превозът на животни и осведомеността относно уврежданията, за да се обезпечи по-пълнен списък с теми, като се вземат предвид различните видове автомобилни превози на товари и пътници.

Раздел 2 се изменя, за да се даде възможност на държавите членки да използват ИКТ инструменти в обучението и да им бъде позволено да комбинират обучението според Директивата с други форми на обучение, изисквани съгласно законодателството на ЕС.

Приложение II към Директива 2003/59/ЕО — Разпоредби на Европейския съюз за карта за квалификация на водача на превозно средство

Изменението на приложение II е ограничено до актуализации, касаещи препратката към образца на Съюза на карта за квалификация на водача на превозно средство, и също така с цел да се вземе предвид препратката към хармонизирания код 95 на Съюза, предвиден в Директивата.

Член 4 от Директива 2006/126/ЕО — Категории, определения и минимална възраст

С това изменение се цели да се премахне правната несигурност по отношение на изискванията за приложимата минимална възраст за управление на някои категории превозни средства и да се осигури хармонизирано прилагане на минималната възраст в целия ЕС.

Позоваванията на Директива 2003/59/ЕО се заличават в член 4, параграф 4, букви д), ж), и) и к), а в член 4 от Директива 2006/126/ЕО се добавя нов параграф 7 с ясни указания кога и при какви условия е приложима по-ниската минимална възраст, предвидена

в

Директива 2003/59/ЕО.

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 2003/59/ЕО относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници и на Директива 2006/126/ЕО относно свидетелства за управление на превозни средства

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след като предадоха проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет⁹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите¹⁰,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) В своята Бяла книга от 28 март 2011 г.¹¹ Комисията определи концепцията за нулева смъртност, според която Съюзът следва да доближи до нула загиналите в автомобилния транспорт до 2050 г.
- (2) В Съобщението си относно насоките за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 г.¹² Комисията предложи да бъдат продължени усилията за намаляване наполовина на общия брой на смъртните случаи по пътищата в Съюза до 2020 г., считано спрямо 2010 г. С оглед на постигането на тази цел Комисията определи седем стратегически цели, в това число подобряване на образованието и обучението на участниците в пътното движение и защита на уязвимите участници в пътното движение.
- (3) Като направи оценка на прилагането на Директива 2003/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹³, Комисията установи редица недостатъци. Основните

⁹ ОВ С , , стр. .

¹⁰ ОВ С , , стр. .

¹¹ Бяла книга от 28 март 2011 г. „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (COM(2011) 144 окончателен).

¹² Съобщение „Към европейско пространство на пътна безопасност: насоки за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 година“ (COM (2010) 389 окончателен).

¹³ Директива 2003/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2003 г. относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници, за изменение на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета и

установени недостатъци са трудностите и правната несигурност при тълкуване на изключенията; съдържанието на обучението, за което се оказва, че само отчасти отговаря на нуждите на водачите на пътни превозни средства; затрудненията, с които водачите се сблъскват, за да получат взаимно признаване на завършено или частично завършено обучение в друга държава членка; както и несъответствията по отношение на изискванията за минимална възраст между Директива 2003/59/ЕО и Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹⁴.

- (4) За да се повиши правната яснота в Директива 2003/59/ЕО, всички препратки към отменени или заменени актове на Съюза следва да бъдат отстранени или изменени.
- (5) За да се гарантира сигурност и съгласуваност с другите актове на Съюза, следва да бъдат извършени редица промени в изключенията по Директива 2003/59/ЕО, като се вземат предвид аналогичните изключения по Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета¹⁵.
- (6) Като се имат предвид тенденциите в обучението и образованието и за да се повиши приносът на Директива 2003/59/ЕО към пътната безопасност и относимостта на обучението за водачите на пътни превозни средства, в курсовете за обучение следва да се застъпят по-сериозно темите, свързани с пътната безопасност, като възприятие за опасност, защита на уязвимите участници в пътното движение и управление според принципа на горивната ефективност.
- (7) На държавите членки следва да се даде ясен вариант за подобряване и осъвременяване на практиките за обучение с използване на ИКТ инструменти за част от обучението, примерно електронно обучение и смесени методи на обучение, като едновременно с това се гарантира качеството на обучението.
- (8) За да се гарантира съгласуваност между различните форми на обучение, които се изискват според правото на Съюза, на държавите членки следва да се даде възможност да комбинират различни видове относимо обучение, като например обучение за превоз на опасни товари, за осведоменост относно уврежданията или за превоз на животни, с обучението, предвидено в Директива 2003/59/ЕО.
- (9) За да се избегне възпрепятстване на взаимното признаване и ограничаване на правото на водачите да преминат продължаващото обучение в държавата членка, в която работят, вследствие на използването на различни практики в отделните държави членки, органите на държавата членка следва да бъдат задължени да издават съответния документ, с който да се гарантира взаимно признаване за всеки водач, който отговаря на изискванията на Директива 2003/59/ЕО.
- (10) За да се създаде правна сигурност и да се гарантират хармонизирани изисквания за минимална възраст за целите, определени в Директива 2003/59/ЕО, в

Директива 91/439/ЕИО на Съвета и за отмяна на Директива 76/914/ЕИО на Съвета (ОВ L 226, 10.9.2003 г., стр. 4).

¹⁴ Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 г. относно свидетелства за управление на превозни средства (ОВ L 403, 30.12.2006 г., стр. 18).

¹⁵ Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1).

Директива 2006/126/ЕО следва да се предвиди изрично изключение, като се посочи, че свидетелства за управление на превозни средства може да се издават на минималната възраст, посочена в Директива 2003/59/ЕО.

- (11) Тъй като целта на настоящата директива, а именно повишаване на общия за ЕС стандарт за начална квалификация и продължаващо обучение за водачите на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници, не може да се постигне в достатъчна степен от държавите членки, а с оглед на презграничния характер на автомобилния транспорт и на въпросите, за чието решаване е предвидена настоящата директива, може да се постигне в по-висока степен на нивото на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, определен в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, определен в посочения член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.
- (12) Поради това директиви 2003/59/ЕО и 2006/126/ЕО следва да бъдат съответно изменени,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Директива 2003/59/ЕО се изменя, както следва:

- (1) първото и второто тире във втория параграф от член 1 се заменят със следния текст:

„ — превозни средства, за които се изисква свидетелство за управление на превозно средство категория C1, C1 + E, C или C + E, както са определени в Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета(*), или свидетелство за управление на превозно средство, признато за еквивалентно,

— превозни средства, за които се изисква свидетелство за управление на превозно средство категория D1, D1 + E, D или D + E, както са определени в Директива 2006/126/ЕО, или свидетелство за управление на превозно средство, признато за еквивалентно. _____

(*) Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 г. относно свидетелства за управление на превозни средства (ОВ L 403, 30.12.2006 г., стр. 18).“;

- (2) член 2 се изменя, както следва:

- а) буква б) се заменя със следното:

„б) превозни средства, използвани от или под контрола на въоръжените сили, гражданската защита, противопожарната служба и силите, които отговарят за поддържането на обществения ред, когато превозът се извършва в изпълнение на задачи, възложени на тези служби;“;

- б) букви г) — ж) се заменят със следното:

„г) превозни средства, използвани при извънредни ситуации или включени в спасителни мисии, включително превозни средства, използвани за нетърговски превоз на хуманитарна помощ;

д) превозни средства, използвани за уроци по кормуване и за практически изпити за лица, които желаят да получат свидетелство за управление на

превозно средство или УПК, в съответствие с член 6 и член 8, параграф 1, при условие че те не се използват за търговски превоз на товари и пътници;

е) превозни средства, използвани за нетърговски превоз на пътници или товари;

ж) превозни средства, превозващи материали, оборудване или машини, които ще се използват 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;“;

в) добавя се следната буква з):

„з) превозни средства, използвани или наети без водач от селскостопански, градинарски, горскостопански или рибарски предприятия за превоз на товари в рамките на тяхната собствена предприемаческа дейност, при условие че управлението на превозното средство не е основната дейност на водача на превозното средство.“;

(3) член 7 се изменя, както следва:

а) първият параграф се заменя със следното:

„Продължаващото обучение се състои от обучение на притежатели на УПК за актуализиране на знанията, които са особено важни за тяхната работа, като специално се набляга на пътната безопасност и рационализирането на разхода на гориво.“;

б) третият параграф се заменя със следното:

„Продължаващото обучение е предназначено за разширено разглеждане и преговор по някои от темите, посочени в раздел 1 от приложение I. То винаги включва най-малко една тема, свързана с пътната безопасност, и обхваща различни теми. В темите на обучението се вземат предвид учебните нужди, които са характерни за конкретните транспортни дейности, извършвани от водача, и промените в съответното законодателство и технологиите.“;

(4) първият параграф от член 9 се заменя със следното:

„Водачите на превозни средства по член 1, буква а) получават началната квалификация по член 5 в държавата членка, в която те имат обичайно местопребиваване съгласно определението в член 12 от Директива 2006/126/ЕО.“;

(5) член 10 се заменя със следното:

„Член 10

Код на Съюза

1. На основание на УПК по член 6 и на УПК по член 8, параграф 1 компетентните органи на държавите членки отбелязват, като вземат предвид разпоредбите на член 5, параграфи 2 и 3 и член 8, хармонизирания код 95 на Европейския съюз, предвиден в

приложение I към Директива 2006/126/ЕО, до съответните категории на свидетелството за управление:

- на свидетелството за управление на превозно средство, или
- на картата за квалификация на водача на превозно средство, изготвена по модела, изложен в приложение II.

Ако кодът на Съюза не може да бъде отбелязан на свидетелството за управление на превозно средство, компетентните органи на държавата членка, в която е получено УПК, издават на водача на превозното средство карта за квалификация на водача.

Картата за квалификация на водача на превозно средство, издадена от дадена държава членка, се признава взаимно. При издаването на картата компетентните органи проверяват валидността на свидетелството за управление на превозно средство, чийто номер се посочва на картата.

2. а) Водач на превозно средство по член 1, буква б), който управлява превозни средства, използвани за автомобилен превоз на товари, доказва, че има квалификацията и обучението, предвидени в настоящата директива, чрез атестацията за водач, предвидена в Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета(*). Посочената атестация за водач се признава взаимно за целите на настоящата директива дори ако съответният код на Съюза не е отбелязан на нея.

б) Водач на превозно средство по член 1, буква б), който управлява превозни средства, използвани за автомобилен превоз на пътници, доказва, че има квалификацията и обучението, предвидени в настоящата директива, чрез едно от следните:

- кода на Съюза, отбелязан на свидетелството за управление на превозно средство по образца на Съюза, когато притежава такова свидетелство,
- картата за квалификация на водача на превозно средство, предвидена в приложение II, на която е отбелязан съответният код на Съюза,
- национално удостоверение, чиято валидност се признава взаимно на територията на държавите членки.

(*) Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 72).“;

(6) приложения I и II се изменят в съответствие с приложението към настоящата директива.

Член 2

Член 4 от Директива 2006/126/ЕО се изменя, както следва:

- (1) параграф 4 се изменя, както следва:
- а) третото тире от буква д) се заменя със следното:
„— минималната възраст за категории C1 и C1E е 18 години;“;
 - б) второто тире в буква ж) се заменя със следното:
„— минималната възраст за категории C и CE е 21 години;“;
 - в) второто тире в буква и) се заменя със следното:

„— минималната възраст за категории D1 и D1E е 21 години;“;

г) второто тире в буква к) се заменя със следното:

„— минималната възраст за категории D и DE е 24 години;“;

(2) добавя се следният параграф 7:

„7. Чрез изключение от минималната възраст, определена в член 4, параграф 4, букви ж), и) и к) от настоящата директива, минималната възраст за издаване на свидетелство за управление на превозно средство за категория C, CE, D1, D1E, D или DE е минималната възраст, предвидена за управлението на такива превозни средства от притежатели на УПК, както е предвидено съответно в член 5, параграф 2), член 5, параграф 3, буква а), подточка i), първа алинея, член 5, параграф 3, буква а), подточка ii), първа алинея или член 5, параграф 3, буква б) от Директива 2003/59/ЕО.

Когато в съответствие с член 5, параграф 3, буква а), подточка i), втора алинея или член 5, параграф 3, буква а), подточка ii), втора алинея от Директива 2003/59/ЕО държава членка разрешава управление на нейната територия от по-ранна възраст, свидетелството за управление на превозно средство е валидно само на територията на издаващата държава членка, докато притежателят на свидетелството навърши съответната минимална възраст, посочена в първия параграф от настоящия член, и при условие че притежава УПК.“.

Член 3

1. Държавите членки въвеждат в сила необходимите закони, подзаконови и административни разпоредби, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до [ОР: моля да въведете ДАТАТА – 18 месеца след влизането в сила]. Те незабавно съобщават на Комисията текста на съответните разпоредби.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, те съдържат позоваване на настоящата директива или се придружават от такова позоваване при тяхното официално обнародване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби на националното право, които приемат в областта, обхваната от настоящата директива.

Член 4

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 5

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател