ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 1.2.2021 г.
COM(2021) 34 final

2021/0018 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници (кодифициран текст)

(текст от значение за ЕИП)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. В контекста на Европа на гражданите Комисията отдава голямо значение на опростяването и яснотата на правото на Съюза с оглед по-голямата му разбираемост и достъпност за гражданите, на които по този начин осигурява широки възможности да упражняват предоставените им специфични права.

   Тази цел не може да бъде постигната, докато съществуват множество разпоредби, които след като са били изменяни неколкократно и често съществено, продължават да се намират отчасти в първоначалния акт, отчасти в последващите го изменящи актове. Необходимо е проучване и сравнение на голям брой актове, за да се установи кои са действащите разпоредби.

   Поради това кодификацията на разпоредби, претърпели чести изменения, е от съществено значение за яснотата и прозрачността на правото.

2. На 1 април 1987 г. Комисията реши[1] да инструктира своите служби да извършват кодификация на всички актове най-късно след десетото им изменение, като подчерта, че това е минимално изискване и че в интерес на яснотата и разбираемостта на разпоредбите, службите следва да положат усилия да кодифицират текстовете, за които са отговорни, в още по-кратки срокове.

3. Заключенията на Председателството на Европейския съвет в Единбург от декември 1992 г. потвърдиха това[2], като в тях беше подчертано значението на кодификацията, която осигурява правна сигурност по отношение на правото, приложимо към даден момент по даден въпрос.

   Кодификацията трябва да се извършва при стриктно спазване на обичайния процес за приемане на актове на Съюза.

   Предвид невъзможността за въвеждане на изменения по същество в актовете, предмет на кодификация, Европейският парламент, Съветът и Комисията решиха с междуинституционално споразумение от 20 декември 1994 г., че може да се прилага ускорена процедура за бързо приемане на кодифицираните актове.

4. Целта на настоящото предложение е да се извърши кодификация на 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 Директива 91/439/ЕИО на Съвета и за отмяна на Директива 76/914/ЕИО на Съвета[3]. Новата директива ще замести различните актове, които са инкорпорирани в нея[4]; тя запазва напълно съдържанието на кодифицираните актове и се ограничава до тяхното обединяване, като внася единствено формални изменения, необходими за самото кодифициране.

---

1 COM(87) 868 PV.

2 Виж приложение 3 от част А на посочените заключения.

3 Включено в законодателната програма за 2020 г.

4 Виж приложение IV, част А към настоящото предложение.

5. Настоящото предложение за кодификация беше изработено на основата на предварителна консолидация на текста, на 24 официални езици, на Директива 2003/59/ЕО и изменящите я актове, с помощта на информационна система от Службата за публикации на Европейския съюз. При промяна на номерацията на членовете съответствието между старата и новата номерация е посочено в таблица на съответствието, която се съдържа в приложение V към кодифицираната директива.

↓ 2003/59/ЕО (адаптиран)

2021/0018 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници (кодифициран текст)

(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 предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет[5],

като взеха предвид становището на Комитета на регионите[6],

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

↓

(1) Директива 2003/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета[7] е била неколкократно и съществено изменяна[8]. С оглед постигане на яснота и рационалност посочената директива следва да бъде кодифицирана.

↓ 2018/645 съображение 1

(2) В своята Бяла книга от 28 март 2011 г., озаглавена „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна

---

5 ОВ С […], […] г., стр. […].

6 ОВ С […], […] г., стр. […].

7 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 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).

8 Виж приложение IV, част А.

транспортна система с ефективно използване на ресурсите“[9], Комисията установи цел за нулева смъртност, според която Съюзът следва да се доближи до положение, в което загиналите в автомобилния транспорт до 2050 г. са близо до нула.

↓ 2018/645 съображение 2

(3) В съобщението си относно насоките за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011 — 2020 година, озаглавено „Към европейско пространство на пътна безопасност: насоки за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011 — 2020 година“[10], Комисията заложи цел за допълнително намаляване на общия брой на смъртните случаи по пътищата в Съюза до 2020 г. — наполовина, считано спрямо 2010 г. За постигането на тази цел Комисията определи седем стратегически цели, включително подобряване на образованието и обучението на участниците в пътното движение и защита на уязвимите участници в пътното движение.

↓ 2018/645 съображение 3

(4) В заключенията си от 23 — 24 октомври 2014 г. Европейският съвет одобри като обвързваща цел постигането до 2030 г. на вътрешно намаляване на емисиите на парникови газове за цялата икономика с най-малко 40 % спрямо равнищата от 1990 г. Тази цел за намаляване на емисиите ще спомогне за постигането на дългосрочните цели на Парижкото споразумение и всички сектори на икономиката следва да дадат своя принос за постигането ѝ. Транспортният сектор се нуждае от цялостен подход за насърчаване на енергийната ефективност и намаляването на емисиите. Следва да бъде постигнат напредък към мобилност с ниски емисии, наред с другото, чрез научни изследвания и чрез въвеждането на вече съществуващи технологични постижения. Водачите на превозно средство трябва да бъдат добре обучени да управляват превозните средства по най-ефикасния начин.

↓ 2003/59/ЕО съображение 3 (адаптиран)

(5) За да дадат възможност на водачите на превозно средство да отговорят на нуждите, ⌦ свързани с ⌫ пазара на автомобилния транспорт, правилата на ⌦ Съюза относно минималното равнище на обучение на водачите на превозни средства в автомобилния транспорт ⌫ трябва да бъдат направени приложими за всички водачи на превозно средство, независимо от това дали управляват превозно средство като самостоятелно заети лица или като заети работници, за своя сметка или срещу заплащане или възнаграждение.

---

[9] COM(2011) 144 окончателен.

[10] COM(2010) 389 окончателен.

↓ 2003/59/ЕО съображение 4 (адаптиран)

(6) Правилата на ⊠ Съюза относно минималното равнище на обучение на водачите на превозни средства в автомобилния транспорт ⌫ целят да осигурят с помощта на неговата или нейната квалификация водачът на превозно средство да отговаря на стандарт за достъп и до извършване на дейността управление на превозно средство.

↓ 2003/59/ЕО съображение 5

(7) По-специално, задължението за притежаване на начална квалификация и преминаване на продължаващо обучение е предназначено да подобри пътната безопасност и безопасността на водача на превозно средство, включително при операции, извършвани от водача на превозно средство, когато превозното средство е спряло. Нещо повече, съвременният характер на професията „водач“ трябва да повиши интереса на млади хора към професията, което да допринесе за набирането на нови водачи на превозни средства по време на недостиг.

↓ 2003/59/ЕО съображение 6

(8) За да се избегнат неравните условия на конкуренцията, настоящата директива трябва да се прилага за дейността на управление на превозни средства както от граждани на държава членка, така и от граждани на трети страни, които са наети или използвани от предприятие, установено в държава членка.

↓ 2003/59/ЕО съображение 22 (адаптиран)

(9) Желателно е, за да се спазят принципите на законодателството на ⊠ Съюза ⌫, водачите на превозни средства, използвани да извършват транспорт, където се счита, че това има по-малко въздействие върху пътната безопасност или когато изискванията на настоящата директива биха наложили непропорционално икономическо или социално бреме, трябва да бъдат освободени от прилагането на настоящата директива.

↓ 2018/645 съображение 6 (адаптиран)

(10) Някои изключения следва да бъдат предвидени за случаи, при които управлението на превозно средство не е основна дейност на водача на превозно средство и задължението за спазване на изискванията на ⊠ настоящата ⌫ директива би представлявало непропорционална тежест за водачите на превозно средство. Управлението на превозно средство обикновено не се счита за основна

дейност на водача на превозно средство, когато представлява по-малко от 30 % от общото месечно работно време.

↓ 2018/645 съображение 7 (адаптиран)

(11) Когато управлението не се извършва често ⌦ или ⌫ се осъществява в селски райони от водачи на превозно средство, които извършват доставки за собствената си стопанска дейност, изключенията следва да се прилагат, при условие че пътната безопасност продължава да е гарантирана. Поради различните условия в селските райони в рамките на Съюза от гледна точка на география, климат и гъстотата на населението, държавите членки следва да разполагат с право на преценка при определянето на това дали подобно управление може да се счита за извършвано само в отделни случаи и дали такова изключение оказва въздействие върху пътната безопасност, например въз основа на вида на пътя, обема на трафика или присъствието на уязвими участници в пътното движение.

↓ 2018/645 съображение 8

(12) Тъй като разстоянията, които лицата, работещи в селското стопанство, градинарството, горското стопанство, земеделието и рибното стопанство, които са изключени от обхвата на настоящата директива, трябва да изминават в хода на своята работа могат да са различни в рамките на Съюза, следва да се даде възможност на държавите членки да определят в националното си право максимални допустими разстояния, изчислени от базата на предприятието, за които да се прилагат изключенията.

↓ 2003/59/ЕО съображение 7 (адаптиран)

(13) За да докажат, че водачът на превозно средство изпълнява своите задължения, държавите членки трябва да издадат на водача на превозно средство удостоверение за професионална компетентност („УПК“), което удостоверява неговата или нейната начална квалификация или продължаващо обучение.

↓ 2003/59/ЕО съображение 8 (адаптиран)

(14) Държавите членки трябва да могат да изберат между няколко възможности, така че да улеснят прилагането на разпоредбите, свързани с началната квалификация.

↓ 2003/59/ЕО съображение 9

(15) За да поддържат своята квалификация, съществуващите водачи на превозни средства трябва да бъдат задължени да преминават периодичен курс на опресняване на уменията, които са от съществено значение за тяхната професия.

↓ 2018/645 съображение 9

(16) Водачите на превозно средство, които са били освободени от спазването на изискванията за първоначална квалификация, следва, като продължават да се ползват от това изключение, да бъдат въпреки това задължени да преминават периодичен курс на обучение, за да гарантират актуалността на знанията си по въпроси, които са от първостепенно значение за тяхната работа.

↓ 2003/59/ЕО съображение 10

(17) Минималните изисквания, на които трябва да се отговори при началната квалификация и продължаващото обучение, засягат правилата за безопасност, които трябва да се спазват при управление на превозно средство и когато превозното средство е спряло. Развитието на защитното управление на превозно средство, (предвиждане на опасността, съобразяване с другите участници в движението) което предполага и рационална консумация на гориво, ще има положително въздействие върху обществото и самия автомобилен транспортен сектор.

↓ 2003/59/ЕО съображение 11

(18) Настоящата директива не трябва да засяга правата, придобити от водач, който е притежавал свидетелството за управление на превозно средство, необходимо за извършване на дейността управление на превозно средство преди датата, определена за получаване на УПК, удостоверяващ съответната начална квалификация или продължаващо обучение.

↓ 2003/59/ЕО съображение 12

(19) Само центрове за обучение, които са били одобрени от компетентните органи на държавите членки, трябва да могат да организират курсовете за обучение, постановени за началната квалификация и продължаващото обучение. За да се осигури качеството на тези одобрени центрове, компетентните органи трябва да определят хармонизирани критерии за тяхното одобряване, включително този за доказано високо равнище на професионализъм.

↓ 2003/59/ЕО съображение 13

(20) Не само компетентните органи на държавите членки, но също така всяка институция, определена от тях, трябва да отговаря за организирането на изпитите, предвидени във връзка с началната квалификация и продължаващото обучение. Като се има предвид важността на настоящата директива за пътната безопасност и за равните условия на конкуренция, компетентните органи на държавите членки трябва да контролират тези тестове.

↓ 2003/59/ЕО съображение 14

(21) Държавите членки трябва да определят, че първата сесия на продължаващото обучение трябва да бъде завършена и да се издадат съответните УПК в срок от пет години след датата на издаване на УПК, удостоверяващо началната квалификация или датата на изтичане на поставения срок за някои водачи на превозно средство да поискат да им се признаят придобитите права. Трябва също така да бъде възможно тези срокове да бъдат скъсявани или удължавани. След първото продължаващо обучение водачът на превозно средство трябва да преминава продължаващо обучение на всеки пет години.

↓ 2003/59/ЕО съображение 15 (адаптиран)

~~(22)~~ За да удостовери, че шофьор, който е гражданин на държава членка, е притежател на един от УПК, предвидени в настоящата директива, и за да улесни взаимното признаване на различните УПК, държавите членки трябва да прикрепят хармонизирания код на ⌦ Съюза ⌫, определен за тази цел, заедно с датата на изтичане на кода, в свидетелството за управление на превозно средство или карта за квалификация на водача на превозно средство, който да се признава взаимно от държавите членки, хармонизираният модел на която е определен с настоящата директива. Тази карта трябва да отговаря на същите изисквания за сигурност като свидетелството за управление на превозно средство, като се има предвид важността на правата, които той дава за пътна безопасност и равни условия на конкуренция.

↓ 2018/645 съображение 10 (адаптиран)

(23) Държавите членки, в сътрудничество с Комисията, следва да обменят по електронен път информация за УПК. Те следва да разработят необходимата електронна платформа, като отчитат анализа на Комисията на разходите и ползите, включително възможността за разширяване на мрежата за свидетелства за управление на превозно средство на ЕС, създадена съгласно

Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета[11]. Наред с другите ползи, това ще позволи на държавите членки да разполагат с лесен достъп до информацията за завършено обучение, което не е документирано в свидетелството за управление на водача на превозно средство. Важно е държавите членки и Комисията да положат усилия да доразвият тази функционалност с цел достъп в реално време при извършването на пътни проверки.

↓ 2018/645 съображение 11 (адаптиран)

(24) Като се имат предвид тенденциите в обучението и образованието и за да се повиши приносът на ⌦ настоящата ⌫ директива към пътната безопасност и относимостта на обучението за водачите на превозно средство, 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, по-специално пешеходци, велосипедисти и лица с ограничена подвижност; управление според принципа на горивната ефективност; управление при извънредни атмосферни условия и превоз на извънгабаритни товари. В този контекст курсовете следва да са свързани също така с интелигентните транспортни системи и следва да се усъвършенстват, за да са съобразени с технологичното развитие.

↓ 2018/645 съображение 12

(25) Държавите членки следва да разполагат с ясна възможност за подобряване и осъвременяване на практиките за обучение с използване за част от обучението на инструменти, свързани с информационните и комуникационните технологии (ИКТ), като електронно обучение и смесени методи на обучение, като едновременно с това се гарантира качеството на обучението. Когато практиките за обучение се подобряват и осъвременяват с използването на инструменти, свързани с ИКТ, е важно да се отчита фактът, че някои специфични теми изискват практическо обучение и не могат да бъдат разгледани по подходящ начин с тези инструменти за обучение, например поставянето на вериги за сняг или обезопасяването на товари, или други елементи на обучението, за които практическата част е важна. Практическото обучение може, но не е задължително, да се състои от управление на превозно средство. Значителна част от обучението, изисквано съгласно настоящата директива, следва да се извършва в одобрен център за обучение.

↓ 2018/645 съображение 13 (адаптиран)

(26) За да се гарантира съгласуваност между различните форми на обучение, които се изискват според правото на Съюза, държавите членки следва да имат

[11] 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).

възможност да комбинират различни видове относимо обучение, например те следва да могат да съчетават обучение за превоз на опасни товари, обучение за осведоменост относно увреждания или обучение за превоз на животни, с обучението, предвидено в ⌦ настоящата ⌫ директива

↓ 2018/645 съображение 14 (адаптиран)

(27) За да се избегнат ⌦ разликите в ⌫ практиките в отделните държави членки водят до пречки пред взаимното признаване и ограничаване на правото на водачите на превозно средство да преминат продължаващото обучение в държавата членка, в която работят, органите на държавата членка следва да бъдат задължени, ако завършеното обучение не може да бъде отбелязано на свидетелството за управление, да издават карта за квалификация на водач на превозно средство под формата, предвидена в стандартните модели, с която да се гарантира взаимно признаване за всеки водач, който отговаря на изискванията на ⌦ настоящата ⌫ директива.

↓ 2018/645 съображение 15

(28) Използването на атестации за водач от водачи на превозно средство от трети страни като доказателство за съответствие с изискванията за обучение би могло да представлява пречка за водачите на превозно средство, когато превозвачът върне атестацията на органите, които са я издали, по-специално когато такива водачи на превозно средство желаят да започнат работа в друга държава членка. За да се избегнат ситуации, в които при такива обстоятелства водачите на превозно средство трябва да повторят обучението си при започване на нова работа, държавите членки следва да бъдат насърчавани да си сътрудничат и да обменят информация относно квалификациите на водачите на превозно средство.

↓ 2018/645 съображение 19

(29) За да се допринесе за намаляването на емисиите на парникови газове и подобряването на качеството на въздуха чрез улесняване на използването на превозни средства с алтернативно гориво, на държавите членки следва да бъде дадена възможност да разрешат на своя територия на притежатели на свидетелство за управление категория B да управляват определени видове превозни средства с алтернативно гориво, чиято максимално допустима маса е по-голяма от 3 500 кг, но не надвишава 4 250 кг. Възможността за маса над 3 500 кг следва да зависи от това дали допълнителната допустима маса се дължи само на превишението на масата, произтичащо от алтернативните системи за задвижване, и за нея следва да се прилагат ограничения и условия, чиято цел е да се избегнат отрицателните последици за пътната безопасност.

↓ 2003/59/ЕО съображение 17

(30) Специални разпоредби за сертифициране трябва да се постановят за водачи на превозно средство, обхванати от настоящата директива, които са граждани на трети страни.

↓ 2019/1243 чл. 1 и Приложението т. IX (адаптиран)

(31) С цел ⌦ настоящата ⌫ директива да се адаптира към научно-техническия прогрес, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ⌦ Договора за функционирането на Европейския съюз във връзка с ⌫ изменението на приложения I и II към ⌦ настоящата ⌫ директива. Особено важно е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложени в Междуинституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество[12]. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

↓ 2018/645 съображение 20 (адаптиран)

(32) Доколкото целта на настоящата директива, а именно ⌦ установяване на ⌫ стандарт ⌦ на Съюза ⌫ за начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки, а поради трансграничния характер на автомобилния транспорт и на въпросите, чието решаване се цели с настоящата директива, може да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.

↓

(33) Настоящата директива не засяга задълженията на държавите членки относно сроковете за транспониране в националното законодателство и датите на прилагане на директивите, посочени в приложение IV, част Б,

[12] ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

↓ 2003/59/ЕО

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

↓ 2018/645 чл. 1 т. 1

Член 1

Обхват

Настоящата директива се прилага за дейността управление на превозно средство, извършвана от:

а) граждани на държава членка, и

б) граждани на трети страни, които са наети или са използвани от предприятия, установени в държава членка

(наричани по-долу „водачи на превозно средство“), ангажирани в автомобилния транспорт в рамките на Съюза, по пътища, отворени за обществено ползване, използващи:

– 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 , или свидетелство за управление на превозно средство, което е 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, което е признато за еквивалентно.

За целите на настоящата директива обозначенията на категории на свидетелствата за управление на превозни средства, съдържащи знака „плюс“ (+), се четат съгласно таблицата на съответствието, съдържаща се в приложение III.

↓ 2018/645 чл. 1 т. 2
(адаптиран)

Член 2

Изключения

1. Настоящата директива не се прилага за водачи на превозни средства:

а) с максимална разрешена скорост, непревишаваща 45 km/h;

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

в) преминаващи през пътни изпитвания за целите на технически разработки, ремонт или поддръжка, или водачите на нови или реконструирани превозни средства, които още не са пуснати в експлоатация;

г) за които се изисква свидетелство за управление на превозно средство категория D или D1 и които се управляват без пътници от персонала за поддръжка, към или от център за поддръжка, разположен в близост до най-близката база за поддръжка, използвана от транспортния оператор, при условие че управлението на превозното средство не представлява основната дейност на водача на превозно средство;

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

е) използвани за уроци по кормуване и за практически изпити на лица, които желаят да получат свидетелство за управление на превозно средство или удостоверение за професионална квалификация (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;

ж) използвани за нетърговски превоз на пътници или товари;

з) превозващи материали, оборудване или машини, които се използват от водача на превозно средство по време на неговата работа, при условие че управлението на превозното средство не е основната дейност на водача на превозно средство.

Във връзка с буква е) от настоящия параграф настоящата директива не се прилага за лице, което желае да получи свидетелство за управление на превозно средство или УПК в съответствие с член 6 и член 8, параграф 1, когато такова лице преминава допълнително обучение за водач в рамките на обучение на работното място, при условие че лицето се придружава от друго лице, притежаващо УПК, или от инструктор за обучение на водачи на превозно средство, за категорията превозно средство, използвано за целта, определена в посочената буква.

2. Настоящата директива не се прилага, ако са изпълнени всички изброени по-долу условия:

а) водачите на превозно средство, които се движат в селски райони с цел извършване на доставки за собствената си стопанска дейност;

б) водачите на превозно средство не предлагат транспортни услуги;

в) държавите членки считат, че транспортът се извършва само в отделни случаи и не оказва въздействие върху пътната безопасност.

3. Настоящата директива не се прилага за водачи на превозни средства, използвани или наети без водач от селскостопански, градинарски, горскостопански, земеделски или рибарски предприятия за превоз на товари в рамките на тяхната собствена предприемаческа дейност, освен когато управлението е част от основната дейност на водача на превозното средство или когато управлението на превозното средство надвишава определено в националното право разстояние от базата на предприятието, което притежава, наема или е взело на лизинг превозното средство.

↓ 2003/59/ЕО (адаптиран)

Член 3

Квалификация и обучение

1. Дейността управление на превозно средство, ⌦ посочена ⌫ в член 1, е предмет на задължителна начална квалификация и задължително продължаващо обучение. В тази връзка държавите членки осигуряват:

а) система за начална квалификация

Държавите членки избират между следните две възможности:

i) възможност, комбинираща посещаване на курс и изпит

В съответствие с раздел 2, точка 2.1. на приложение I, този тип начална квалификация включва задължително посещаване на курс за даден срок. Той приключва с изпит. При успешно полагане на изпита квалификацията се удостоверява с УПК, както е предвидено в член 6, параграф 1, буква а);

ii) възможност, включваща само изпити

В съответствие с раздел 2, точка 2.2. на приложение I, този тип начална квалификация не включва задължително посещаване на курс, а само теоретичен и практически изпит. При успешно полагане на изпита квалификацията се удостоверява с УПК, както е предвидено в член 6, параграф 1, буква б).

Въпреки това, държава членка може да разреши на водач да управлява превозно средство в рамките на нейната територия преди получаването на УПК, когато той или тя карат курс за професионално обучение със срок, не по-къс от шест месеца за максимален период от три години. В контекста на този курс за професионално обучение, изпитите, посочени в i) и ii), могат да бъдат взети поетапно;

б) система на продължаващо обучение

В съответствие с раздел 4 на приложение I, продължаващото обучение включва посещаване на задължителен курс. То се удостоверява с УПК, както е предвидено в член 8, параграф 1.

2. Държавите членки могат също така да предвидят система за ускорена начална квалификация, така че водач да може да управлява превозно средство в случаите, посочени в член 5, параграф 2, буква а), ii), ⌦ член 5, параграф 2, ⌫ буква б), член 5, параграф 3, буква а), i), и ⌦ член 5, параграф 3, ⌫ буква б).

В съответствие с раздел 3 на приложение I, ускорената начална квалификация включва посещаване на задължителен курс. Той завършва с изпит. При успешно завършване на изпита квалификацията се удостоверява с УПК, както е предвидено в член 6, параграф 2.

3. Държави членки могат да освободят водачи на превозно средство, които са получили удостоверение за професионална компетентност, предвиден в Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета[13], от изпитите, посочени в параграф 1, буква а), i) и ii), и параграф 2 по темите, обхванати от изпита, предвиден в посочения регламент, и, когато е целесъобразно, от присъствие на част от курса, съответстващ на тях.

Член 4

Придобити права

Следните водачи на превозно средство се освобождават от изискването за получаване на начална квалификация:

а) водачи на превозно средство, които притежават свидетелство за управление на превозно средство от категория D1, D1 + E, D или D + E, или свидетелство за управление на превозно средство, признато за еквивалентно, издадено не по-късно от ⌦ 10 септември 2008 г. ⌫;

б) водачи на превозно средство, които притежават свидетелство за управление на превозно средство от категория C1, C1 + E, C или C + E, или свидетелство за управление на превозно средство, признато за еквивалентно, издадено не по-късно от ⌦ 10 септември 2009 г. ⌫

Член 5

Начална квалификация

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

2. Водачите на превозно средство, предназначено за превоз на товари, могат да управляват:

а) от 18-годишна възраст:

i) превозно средство, за чието управление е необходимо свидетелство за управление на превозни средства от категории C и C + E, при условие че притежават УПК, както е посочено в член 6, параграф 1;

ii) превозно средство, за чието управление е необходимо свидетелство за управление на превозни средства от категории C1 и C1 + E, при условие че притежават УПК, както е посочено в член 6, параграф 2;

б) от 21-годишна възраст, превозно средство, за чието управление е необходимо свидетелство за управление на превозни средства от категории C и C + E, при условие че притежават УПК, както е посочено в член 6, параграф 2.

[13] Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач, и за отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 51).

3. Водачите на превозно средство, предназначено за превоз на пътници, могат да управляват превозно средство:

а) от 21-годишна възраст:

i) превозно средство, за чието управление е необходимо свидетелство за управление на превозни средства от категории D и D + E за превоз на пътници по редовни линии, когато курсът не превишава 50 км, и превозни средства от категории D1 и D1 + E, при условие че притежават УПК, както е посочено в член 6, параграф 2.

Всяка държава членка може да разреши на водачи на превозно средство от една от посочените категории да управлява такива превозни средства в рамките на нейната територия от 18-годишна възраст, при условие че те притежават УПК, както е посочено в член 6, параграф 1;

ii) превозно средство, за чието управление е необходимо свидетелство за управление на превозни средства от категории D и D + E, при условие че притежават УПК, както е посочено в член 6, параграф 1.

Всяка държава членка може да разреши водачи на превозно средство от една от посочените категории да управляват такива превозни средства в рамките на нейната територия от 20-годишна възраст, при условие че те притежават УПК, както е посочено в член 6, параграф 1. Тази възраст може да бъде намалена на 18 години, когато водачът на превозно средство управлява тези превозни средства без пътници.

б) от 23-годишна възраст, превозно средство, за чието управление е необходимо свидетелство за управление на превозни средства от категории D и D + E, при условие че притежават УПК, както е посочено в член 6, параграф 2.

4. Без да се засягат възрастовите граници, определени в параграф 2, водачи на превозно средство, осъществяващи превоз на товари, които притежават УПК, както е предвидено в член 6 за една от категориите, предвидени в параграф 2 на настоящия член, се освобождават от получаване на такъв УПК за другите категории превозни средства, посочени в този параграф.

Тези разпоредби се прилагат при същите условия за водачи на превозно средство, осъществяващи превоз на пътници в категориите, посочени в параграф 3.

5. От водачи на превозно средство, осъществяващи превоз на товари, които разширяват или модифицират техните дейности, за да превозват пътници или обратно, и които притежават УПК, както е предвидено в член 6, няма да се изисква да повтарят общите части на началната квалификация, а само частите, които са специфични за новата квалификация.

Член 6

УПК, удостоверяващ началната квалификация

1. УПК, удостоверяващ начална квалификация

а) УПК, издаден на основание посещаване на курс и полагане на изпит

В съответствие с член 3, параграф 1, буква а), i), държавите членки изискват обучаващите се водачи на превозно средство да посещават курсове в център за обучение, одобрен от компетентните органи в съответствие с раздел 5 на приложение I („одобрен център за обучение“). Тези курсове трябва да

обхващат всички теми, посочени в раздел 1 на приложение I. Това обучение завършва с успешно полагане на изпита, предвиден в раздел 2, точка 2.1. на приложение I. Този изпит се организира от компетентните органи на държавите членки или от институция, определена от тях, и служи да провери дали за посочените по-горе теми обучаващият се водач на превозно средство има равнището на знания, изисквано в ⌦ съответствие с ⌫ раздел 1 на приложение I. Споменатите органи или институции контролират изпита и при успешно полагане издават на водачите на превозно средство УПК, удостоверяващ началната квалификация.

б) УПК, издаден на основание на изпит

В съответствие с член 3, параграф 1, буква а), ii), държавите членки изискват обучаващите се водачи на превозно средство да полагат теоретически и практически изпити, предвидени в раздел 2, точка 2.2. на приложение I. Тези изпити се организират от компетентните органи на държавите членки или от институция, определена от тях, и служат да проверят дали за посочените по-горе теми, обучаващият се водач на превозно средство има нивото на знания, изисквано в ⌦ съответствие с ⌫ раздел 1 на приложение I. Споменатите органи или институции контролират изпита и при успешно издържане издават на водачите на превозно средство УПК, удостоверяващ началната квалификация.

2. УПК, удостоверяващ ускорена начална квалификация

В съответствие с член 3, параграф 2, държавите членки изискват обучаващите се водачи на превозно средство да посещават курсове в одобрен център за обучение. Тези курсове трябва да покриват всички теми, посочени в раздел 1 на приложение I.

Това обучение завършва с успешно полагане на изпита, предвиден в раздел 3 на приложение I. Този изпит се организира от компетентните органи на държавите членки или от институция, определена от тях, и служи да провери дали за посочените по-горе теми обучаващият се водач на превозно средство има равнището на знания, изисквано в ⌦ съответствие с ⌫ раздел 1 на приложение I. Споменатите органи или институции контролират изпита и при успешно издържане издават на водачите на превозно средство УПК, удостоверяващ ускорена начална квалификация.

↓ 2018/645 чл. 1 т. 3

Член 7

Продължаващо обучение

Продължаващото обучение се състои от обучение на притежатели на УПК за актуализиране на знанията, които са особено важни за тяхната работа, като се обръща специално внимание на пътната безопасност, на здравословните и безопасни условия на труд и на намаляването на въздействието на управлението на превозни средства върху околната среда.

Това обучение се организира от одобрен учебен център в съответствие с раздел 5 от приложение I. Обучението се състои от преподаване в класна стая, практическо обучение и — ако такива са на разположение — от обучение чрез средства на информационните и комуникационните технологии (ИКТ) или висококачествени

симулатори. Ако водачът на превозно средство се премести в друго предприятие, преминатото вече продължаващо обучение трябва да се вземе предвид.

Продължаващото обучение е предназначено за по-задълбочено изучаване и преговор на някои от темите, посочени в раздел 1 от приложение I. То обхваща различни теми, като винаги включва най-малко една тема, свързана с пътната безопасност. В темите на обучението се вземат предвид новите елементи на съответното законодателство и технологии и доколкото е възможно, се отчитат специфичните учебни потребности на водача на превозно средство.

↓ 2003/59/ЕО (адаптиран)

Член 8

УПК, удостоверяващ продължаващо обучение

1. Когато водач завърши продължаващото обучение, посочено в член 7, компетентните органи на държавите членки или одобреният център за обучение му издават УПК, удостоверяващ продължаващото обучение.

2. Притежатели на УПК, посочени в член 6, ⌦ трябва да преминат първия курс на продължаващо обучение ⌫ в срок от пет години от издаване на този УПК.

Държавите членки могат да съкращават или удължават сроковете, посочени в ⌦ първата алинея ⌫, *inter alia*, така че да съвпадат с датата на изтичане на срока на валидност на свидетелството за управление на превозно средство Периодът обаче не може да бъде по-къс от три години и по-дълъг от седем години.

3. Водач на превозно средство, завършил първи курс на продължаващо обучение, както е посочено в параграф 2, преминава продължаващо обучение на всеки пет години, преди края на валидност на УПК, удостоверяващ продължаващо обучение.

4. Притежатели на УПК, както са посочени в член 6, или на УПК, както са посочени в параграф 1 на настоящия член, и водачите на превозно средство, посочени в член 4, които са престанали да упражняват професията и не отговарят на изискванията на параграфи 1, 2 и 3 ⌦ от настоящия член ⌫, преминават курс на продължаващо обучение, преди отново да започнат да упражняват професията.

5. Водачи на превозно средство, които извършват автомобилен превоз на товари или пътници, завършили курсове за продължаващо обучение за една от категориите, предвидени в член 5, параграфи 2 и 3, се освобождават от задължението да преминават продължаващо обучение за друга от категориите, предвидени в тези параграфи.

Член 9

Място на обучение

↓ 2018/645 чл. 1 т. 4

Водачите на превозно средство, посочени в член 1, буква а) от настоящата директива, получават началната квалификация, посочена в член 5 от настоящата директива, в

държавата членка, в която те имат обичайно пребиваване по смисъла на член 12 от Директива 2006/126/ЕО.

↓ 2003/59/ЕО (адаптиран)

Водачите на превозно средство, посочени в член 1, буква б) ⌦ от настоящата директива ⌫, получават тази ⌦ начална ⌫ квалификация в държавата членка, в която е установено предприятието, или в държавата членка, която им е издала разрешително за работа.

Водачите на превозно средство, посочени в член 1, букви а) и б), преминават продължаващото обучение, посочено в член 7, в държавата членка, в която имат обичайно местожителство, или в която работят.

↓ 2018/645 чл. 1 т. 5 (адаптиран)

Член 10

Код на Съюза

1. На основание на УПК, удостоверяващо начална квалификация, и на УПК, удостоверяващо продължаващо обучение, компетентните органи на държавите членки отбелязват, като вземат предвид разпоредбите на член 5, параграфи 2 и 3 и член 8 от настоящата директива, хармонизирания код „95“ на Съюза, предвиден в приложение I към Директива 2006/126/ЕО, редом 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, съдържащ се в приложение II към настоящата директива.

Ако компетентните органи на държавата членка, в която е получено УПК, не могат да отбележат кода на Съюза на свидетелството за управление на превозно средство, те издават на водача на превозно средство карта за квалификация на водач на превозно средство.

За картата за квалификация на водача на превозно средство, издадена от дадена държава членка, се прилага взаимно признаване. При издаване на картата ⌦ за квалификация на водача ⌫ компетентните органи проверяват валидността на свидетелството за управление за съответната категория превозно средство.

2. На водач на превозно средство, посочен в член 1, буква б) ⌦ от настоящата директива ⌫, който управлява превозни средства, използвани за автомобилен превоз на товари, се разрешава също така да докаже, че има квалификацията и обучението, предвидени в настоящата директива, чрез атестацията за водач на превозно средство, предвидена в Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета[14], при условие че на нея е нанесен кодът „95“ на Съюза. За целите на настоящата

[14] 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).

директива издаващата държава членка посочва кода „95“ на Съюза в частта за забележки на атестацията, ако съответният водач на превозно средство е изпълнил изискванията за квалификация, предвидени в настоящата директива.

3. Атестации за водач на превозно средство, в които не е посочен кодът „95“ на Съюза и които са издадени преди 23 май 2020 г. в съответствие с член 5 от Регламент (ЕО) № 1072/2009, и по-специално параграф 7 от него, с цел удостоверяване на съответствието с изискванията за обучение съгласно настоящата директива, се приемат като доказателство за квалификация до изтичане на срока им на валидност.

↓ 2018/645 чл. 1 т. 6

Член 11

Мрежа за целите на правоприлагането

1. За целите на правоприлагането държавите членки обменят информация за издадени или отнети УПК. За тази цел държавите членки, в сътрудничество с Комисията, разработват електронна мрежа или предприемат мерки за разширяването на съществуваща мрежа, като вземат предвид оценката на Комисията за най-ефективния от гледна точка на разходите вариант.

2. Мрежата може да съдържа информация, съдържаща се в УПК, както и информация относно административните процедури, свързани с УПК.

3. Държавите членки гарантират, че обработването на лични данни се извършва единствено за целите на проверка на спазването на настоящата директива, по-специално на изискванията за обучение, предвидени в настоящата директива, в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета[15].

4. Достъпът до мрежата е защитен. Държавите членки могат да предоставят достъп само на компетентните органи, отговарящи за изпълнението и контрола за спазването на настоящата директива.

↓ 2019/1243 чл. 1 и Приложение т. IX(5)

Член 12

Адаптиране към научно-техническия прогрес

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 13 за изменение на приложения I и II с цел адаптирането им към научно-техническия прогрес.

---

[15] Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 година относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1).

Член 13

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 12, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 26 юли 2019 г. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 12, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междуинституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество.

5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.

6. Делегиран акт, приет съгласно член 12, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

↓ 2003/59/ЕО (адаптиран)

Член 14

Отмяна

Директива ⌦ 2003/59/ЕО, изменена с актовете, посочени в приложение IV част А, ⌫ се отменя ⌦ , без да се засягат задълженията на държавите членки относно сроковете за транспониране в националното законодателство и датите на прилагане на директивите, посочени в приложение IV, част Б ⌫.

↓

Позоваванията на отменената директива се разглеждат като позовавания на настоящата директива и се тълкуват според таблицата на съответствието в приложение V.

↓ 2003/59/ЕО (адаптиран)

Член 15

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на ⌦ 24 май 2021 г. ⌫

Член 16

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на […] година.

За Европейския парламент	*За Съвета*
Председател	*Председател*