EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 1.2.2021
COM(2021) 34 final

2021/0018 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o temeljnih kvalifikacijah in rednem usposabljanju voznikov nekaterih cestnih vozil za prevoz blaga ali potnikov (kodificirano besedilo)

(Besedilo velja za EGP)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. Komisija v okviru Evrope državljanov pripisuje velik pomen poenostavitvi in pojasnitvi prava Unije, da bi to postalo jasnejše in dostopnejše državljanom, s čimer bi slednji dobili nove priložnosti in možnost uveljavljanja posebnih pravic, ki jim jih to pravo podeljuje.

   Tega cilja ni mogoče doseči, dokler številni predpisi, ki so bili večkrat spremenjeni, pogosto zelo bistveno, ostajajo razpršeni, tako da jih je treba iskati delno v izvirnem aktu in delno v poznejših aktih, ki ga spreminjajo. Za ugotovitev obstoječih pravil je tako potrebno precejšnje raziskovalno delo s primerjavo številnih različnih aktov.

   Kodifikacija predpisov, ki so bili pogosto spremenjeni, je eden od bistvenih načinov za to, da bi bilo pravo Unije jasno in pregledno.

2. Komisija je 1. aprila 1987 sprejela odločitev[1], s katero je svojemu osebju dala navodilo, naj bodo vsi akti kodificirani po ne več kot desetih spremembah, ob tem pa poudarila, da je to minimalna zahteva in da bi si morale vse službe v še krajših obdobjih prizadevati za kodifikacijo besedil, za katere so odgovorne, da bi zagotovile jasnost in razumljivost svojih predpisov.

3. To je bilo potrjeno s sklepi Evropskega sveta, sprejetimi v Edinburgu (decembra 1992)[2], s poudarkom na pomembnost kodifikacije, saj omogoča gotovost o tem, katero pravo se uporablja za določeno zadevo ob določenem času.

   Kodifikacijo je treba izvesti ob polnem upoštevanju običajnega postopka sprejetja aktov Unije.

   Glede na to, da vsebinske spremembe aktov, ki jih zadeva kodifikacija, niso dovoljene, so se Evropski parlament, Svet in Komisija z medinstitucionalnim sporazumom z dne 20. decembra 1994 sporazumeli, da se za hitro sprejetje kodificiranih aktov lahko uporablja pospešeni postopek.

4. Namen tega predloga je začeti kodifikacijo Direktive 2003/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2003 o temeljnih kvalifikacijah in rednem usposabljanju voznikov nekaterih cestnih vozil za prevoz blaga ali potnikov, o spremembi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 in Direktive Sveta št. 91/439/EGS ter o razveljavitvi Direktive Sveta 76/914/EGS[3]. Nova direktiva bo nadomestila različne akte, ki bodo vanjo vključeni[4]; ta predlog v celoti ohranja vsebino aktov, ki se kodificirajo, in jih torej zgolj združuje s tistimi oblikovnimi spremembami, ki so potrebne za samo izvedbo kodifikacije.

5. Predlog za kodifikacijo je bil sestavljen na podlagi predhodnega prečiščenega besedila, v 24 uradnih jezikih, Direktive 2003/59/ES in aktov o njeni spremembi, ki jo je opravil Urad za publikacije Evropske unije s pomočjo sistema za obdelavo podatkov. Kjer so bili členi preštevilčeni, je primerjava med starim in novim številčenjem prikazana v tabeli, navedeni v Prilogi V h kodificirani direktivi.

---

1 COM(87) 868 PV.
2 Glej del A Priloge 3 k sklepom.
3 Vključena v zakonodajni program za leto 2020.
4 Glej del A Priloge IV k temu predlogu.

↓ 2003/59/ES (prilagojeno)

2021/0018 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o temeljnih kvalifikacijah in rednem usposabljanju voznikov nekaterih cestnih vozil za prevoz blaga ali potnikov (kodificirano besedilo)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije, in zlasti člena ⌦ 91 ⌫ Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora[5],

ob upoštevanju mnenja Odbora regij[6],

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

↓

(1) Direktiva 2003/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta[7] je bila večkrat bistveno spremenjena[8]. Zaradi jasnosti in racionalnosti bi bilo treba navedeno direktivo kodificirati.

↓ 2018/645 uv. izjava 1 (prilagojeno)

(2) Komisija v svoji beli knjigi z dne 28. marca 2011 z naslovom „Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu

[5] UL C […], […], str. […].

[6] UL C […], […], str. […].

[7] Direktiva 2003/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2003 o temeljnih kvalifikacijah in rednem usposabljanju voznikov nekaterih cestnih vozil za prevoz blaga ali potnikov, o spremembi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 in Direktive Sveta št. 91/439/EGS ter o razveljavitvi Direktive Sveta 76/914/EGS (UL L 226, 10.9.2003, str. 4).

[8] Glej del A Priloge IV.

prometnemu sistemu“[9] določa cilj „vizije nič“, v skladu s katerim bi morala Unija do leta 2050 doseči stanje, v katerem bi se število smrtnih žrtev v cestnem prometu približalo nič.

↓ 2018/645 uv. izjava 2 (prilagojeno)

(3) Komisija je v svojem sporočilu o usmeritvah politike za varnost v cestnem prometu za obdobje 2011 – 2020 z naslovom „Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011 – 2020“[10] predlagala cilj, da se od leta 2010 do leta 2020 število smrtnih žrtev v cestnem prometu v Uniji nadalje zmanjša za polovico. Da bi dosegla ta cilj, je Komisija določila sedem strateških ciljev, vključno z izboljšanjem izobraževanja in usposabljanja udeležencev v cestnem prometu ter zaščito ranljivih udeležencev v cestnem prometu.

↓ 2018/645 uv. izjava 3 (prilagojeno)

(4) Evropski svet je ⌦ na zasedanju ⌫ 23. in 24. oktobra 2014 določil zavezujoč cilj vsaj 40-odstotnega domačega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu do leta 2030 v primerjavi z letom 1990. Ta cilj zmanjšanja emisij bo pripomogel k izpolnitvi dolgoročnih ciljev Pariškega sporazuma, k njegovemu doseganju pa bi morali prispevati vsi gospodarski sektorji. Za zmanjšanje emisij in energijsko učinkovitost v prometnem sektorju je potreben celostni pristop. Nadaljevati bi bilo treba v smeri mobilnosti z nizkimi emisijami, tudi s pomočjo raziskav in uvajanja že razpoložljivih tehnoloških dosežkov. Voznike je treba ustrezno usposobiti za vožnjo na najučinkovitejši možen način.

↓ 2003/59/ES uv. izjava 3 (prilagojeno)

(5) Da se ⌦ voznikom ⌫ omogoči izpolnjevanje zahtev, ki ⌦ so povezane ⌫ s trgom cestnega prometa, ⌦ bi morali ⌫ predpisi ⌦ Unije o najnižji stopnji usposabljanja za nekatere voznike v cestnem prometu ⌫ veljati za vse voznike, ne glede na to, ali so samozaposleni ali plačani delavci in ali opravljajo prevoz za lastne potrebe ali prevoz za najem ali plačilo.

↓ 2003/59/ES uv. izjava 4 (prilagojeno)

(6) Cilj predpisov ⌦ Unije o najnižji stopnji usposabljanja za nekatere voznike v cestnem prometu ⌫ je zagotoviti, da je voznik na podlagi svojih kvalifikacij usposobljen za začetek in opravljanje svojega poklica.

---

[9] COM(2011) 144 konč.

[10] COM(2010) 389 konč.

↓ 2003/59/ES uv. izjava 5 (prilagojeno)

(7) Še zlasti pa je dolžnost v zvezi s temeljnimi kvalifikacijami in opravljanjem rednega usposabljanja namenjena izboljšanju varnosti v cestnem prometu in varnosti voznika, vključno z dejavnostmi, ki jih voznik opravlja, ko vozilo miruje. Nadalje ⌦ naj ⌫ bi sodobna narava vozniškega poklica spodbudila zanimanje mladih za poklic in prispevala k zaposlovanju novih voznikov v času pomanjkanja voznikov.

↓ 2003/59/ES uv. izjava 6 (prilagojeno)

(8) Za preprečevanje neenakih pogojev konkurence ⌦ bi bilo ⌫ treba to direktivo uporabljati za vožnjo, ki jo opravljajo državljani držav članic, pa tudi državljani tretjih držav, ki so zaposleni pri podjetju s sedežem v državi članici, ali pa zanj delajo.

↓ 2003/59/ES uv. izjava 22 (prilagojeno)

(9) Da bi upoštevali načela prava ⌦ Unije ⌫, je zaželeno, da bi bili iz uporabe te direktive izvzeti vozniki vozil, ki opravljajo dejavnosti v prometu, ki je ocenjen, da manj vpliva na varnost v cestnem prometu, ali če bi zahteve te direktive naložile nesorazmerno ekonomsko ali socialno breme.

↓ 2018/645 uv. izjava 6 (prilagojeno)

(10) Nekatere izjeme ⌦ bi bilo treba določiti za ⌫ primere, kadar vožnja ni glavna dejavnost voznika in kadar bi bilo voznikom naloženo nesorazmerno breme, če bi morali izpolnjevati zahteve iz ⌦ te ⌫ direktive. Vožnja na splošno ne velja za glavno dejavnost voznika, kadar zajema manj kot 30 % mesečnega delovnega časa.

↓ 2018/645 uv. izjava 7 (prilagojeno)

(11) Kadar se vožnja opravlja poredko in jo opravljajo vozniki na podeželju ⌦ ali vozniki ⌫, ki oskrbujejo lastno ⌦ podjetje ⌫, bi morale veljati izjeme, pod pogojem, da je varnost na cesti še vedno zagotovljena. Zaradi raznolikih pogojev na ⌦ podeželskih območjih v ⌫ Uniji, od geografskih in podnebnih razlik do gostote prebivalstva, bi morale imeti države članice diskrecijsko pravico pri določanju, ali velja vožnja za občasno in ali določena izjema vpliva na varnost v cestnem prometu, na primer glede na tip ceste, gostoto prometa ali prisotnost ranljivih udeležencev v cestnem prometu.

↓ 2018/645 uv. izjava 8
(prilagojeno)

(12) Ker se lahko razdalje, ki jih med opravljanjem svojega dela prevozijo osebe ⌦ , dejavne ⌫ v poljedelstvu, vrtnarstvu, gozdarstvu, živinoreji in ribištvu, ki so izvzete iz te direktive, razlikujejo po Uniji, bi bilo treba državam članicam prepustiti, da v nacionalnem pravu določijo največje dovoljene razdalje, izračunane od sedeža podjetja, za katere veljajo izjeme.

↓ 2003/59/ES uv. izjava 7
(prilagojeno)

(13) Kot dokaz, da voznik izpolnjuje svoje ⌦ obveznosti, bi morale ⌫ države članice izdati vozniku spričevalo o strokovni usposobljenosti, (v nadaljnjem besedilu: spričevalo), ki dokazuje njegove temeljne kvalifikacije ⌦ ali ⌫ redno usposabljanje.

↓ 2003/59/ES uv. izjava 8
(prilagojeno)

(14) Države članice ⌦ bi morale ⌫ imeti možnost izbire med več načini, da se tako omogoči izvajanje določb v zvezi s temeljnimi kvalifikacijami.

↓ 2003/59/ES uv. izjava 9
(prilagojeno)

(15) Da bi lahko ⌦ sedanji vozniki ⌫ ohranili svoje vozniške kvalifikacije, ⌦ bi morala zanje veljati obveznost ⌫ opravljanja rednega usposabljanja v zvezi z znanjem in s spretnostmi, nujnimi za njihov poklic.

↓ 2018/645 uv. izjava 9
(prilagojeno)

(16) Od voznikov, ki so izvzeti ⌦ iz ⌫ zahteve glede pridobitve temeljne kvalifikacije, bi morali kljub temu, da lahko ⌦ navedeno ⌫ izjemo še naprej uporabljajo, vseeno zahtevati, da redno opravljajo usposabljanja za zagotovitev, da obnavljajo znanje, ki je bistveno za njihovo delo.

↓ 2003/59/ES uv. izjava 10
(prilagojeno)

(17) Minimalne zahteve, ki jih je treba izpolnjevati za temeljne kvalifikacije in redno usposabljanje, so v zvezi z varnostnimi predpisi, ki jih je treba upoštevati med vožnjo in ko vozilo miruje. Razvoj defenzivne vožnje (predvidevanje nevarnosti, upoštevanje drugih udeležencev cestnem prometu), ki je povezan z učinkovito porabo goriva,

⌦ bi moral ⌫ pozitivno vplivati tako na družbo kakor tudi na sektor cestnega prometa.

↓ 2003/59/ES uv. izjava 11 (prilagojeno)

(18) Ta direktiva ne ⌦ bi ⌫ smela vplivati na pridobljene pravice voznika, ki je pridobil vozniško dovoljenje, potrebno za opravljanje poklicne vožnje, pred datumom, določenim za pridobitev spričevala, ki dokazuje ustrezne temeljne kvalifikacije ali redno usposabljanje.

↓ 2003/59/ES uv. izjava 12 (prilagojeno)

(19) Tečaje usposabljanja, predvidene za pridobitev temeljnih kvalifikacij in redno usposabljanje, ⌦ bi smeli ⌫ organizirati le centri za usposabljanje, ki so jih odobrili pristojni organi držav članic. Za zagotavljanje kakovosti teh odobrenih centrov ⌦ bi morali ⌫ pristojni organi določiti usklajena merila za odobritev centrov, vključno z vzpostavljeno visoko stopnjo profesionalnosti.

↓ 2003/59/ES uv. izjava 13 (prilagojeno)

(20) Za organiziranje preizkusov, predvidenih v zvezi s temeljnimi kvalifikacijami in rednim usposabljanjem, ⌦ ne bi smeli biti ⌫ pristojni le pristojni organi držav članic, ampak tudi vsi subjekti, ki jih določijo države članice. Glede na pomen te direktive za varnost v cestnem prometu in zaradi enakih pogojev konkurence ⌦ bi morali ⌫ pristojni organi držav članic nadzorovati ⌦ takšne ⌫ preizkuse.

↓ 2003/59/ES uv. izjava 14 (prilagojeno)

(21) Države članice ⌦ bi morale ⌫ določiti, da je prvo redno usposabljanje treba opraviti in izdati ustrezno spričevalo v roku pet let po datumu izdaje spričevala, ki potrjuje temeljne kvalifikacije, ali v roku pet let po izteku roka, določenega za nekatere voznike, da uveljavijo svoje pridobljene pravice. Prav tako ⌦ bi morala ⌫ obstajati možnost skrajšanja ali podaljšanja navedenih rokov. Voznik ⌦ bi moral ⌫ opraviti redno usposabljanje vsakih pet let po prvem rednem usposabljanju.

↓ 2003/59/ES uv. izjava 15 (prilagojeno)

~~(22)~~ Kot dokazilo, da ima voznik, ki je državljan države članice, eno od spričeval, predvidenih s to direktivo, in da se olajša medsebojno priznavanje različnih spričeval, ⌦ bi morale ⌫ države članice vpisati usklajeno kodo ⌦ Unije ⌫, določeno v ta

namen, skupaj z rokom njene veljavnosti, v vozniško dovoljenje ali pa v izkaznico o vozniških kvalifikacijah, ki jo medsebojno priznajo države članice in katere usklajen vzorec določa ta direktiva. Zaradi pomena pravic, ki jih ta izkaznica prinaša za varnost v cestnem prometu, in zaradi enakih pogojev konkurence ⌦ bi morala navedena ⌫ izkaznica izpolnjevati enake zahteve glede zaščite pred ponarejanjem kot vozniško dovoljenje.

↓ 2018/645 uv. izjava 10 (prilagojeno)

(23) Države članice bi si morale v sodelovanju s Komisijo po elektronski poti izmenjevati informacije o spričevalih. Razviti bi morale potrebno elektronsko platformo ter pri tem upoštevati analizo Komisije o stroških in koristih, vključno z možnostjo razširitve omrežja EU za vozniška dovoljenja iz Direktive 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta[11]. To bo poleg drugih koristi državam članicam omogočilo lahek dostop do informacij o opravljenih usposabljanjih, ki niso označena na vozniškem dovoljenju voznika. Pomembno je, da si države članice in Komisija prizadevajo za nadaljnji razvoj ⌦ navedene ⌫ funkcije, s ciljem dostopa do teh informacij v realnem času med cestnim preverjanjem.

↓ 2018/645 uv. izjava 11 (prilagojeno)

(24) Ob upoštevanju razvoja na področju usposabljanja in izobraževanja ter za večji prispevek ⌦ te ⌫ direktive k varnosti v cestnem prometu in večjo ustreznost usposabljanja za voznike bi bilo treba na tečajih usposabljanja ⌦ obravnavati ⌫ vsebine, povezane z varnostjo v cestnem prometu, kot so prepoznavanje nevarnosti, zaščita ranljivih udeležencev v cestnem prometu, predvsem pešcev, kolesarjev in gibalno oviranih oseb, vožnja z nizko porabo goriva, vožnja v ekstremnih vremenskih razmerah in prevoz neobičajnih tovorov. V zvezi s tem bi se morali tečaji nanašati tudi na inteligentne prometne sisteme in bi se morali razvijati v koraku s tehnološkim razvojem.

↓ 2018/645 uv. izjava 12

(25) Države članice bi morale imeti na voljo jasno možnost, da izboljšajo in posodobijo prakse usposabljanja z uporabo orodij informacijske in komunikacijske tehnologije (IKT), kot sta e-učenje in kombinirano učenje, pri delu usposabljanja, pri čemer hkrati zagotovijo kakovost usposabljanja. Pri izboljševanju in posodabljanju praks usposabljanja z uporabo orodij IKT je treba upoštevati dejstvo, da ta orodja niso ustrezna za nekatera usposabljanja, za katera je potreben bolj praktičen pristop, na primer montaža snežnih verig, pritrditev tovora ali drugi elementi usposabljanja, kjer je praktični del pomemben. Praktično usposabljanje lahko zajema vožnjo, ni pa nujno. Velik del usposabljanja, zahtevanega na podlagi te direktive, bi bilo treba izvajati v odobrenem centru za usposabljanje.

---

[11] Direktiva 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. decembra 2006 o vozniških dovoljenjih (UL L 403, 30.12.2006, str. 18).

↓ 2018/645 uv. izjava 13
(prilagojeno)

(26) Za zagotovitev skladnosti med različnimi oblikami usposabljanja, ki se zahteva na podlagi prava Unije, bi morale države članice imeti možnost, da kombinirajo različne vrste ustreznega usposabljanja: morale bi na primer imeti možnost, da usposabljanje glede prevoza nevarnega blaga, ozaveščanja o invalidnosti ali prevoza živali kombinirajo z usposabljanjem iz ⌦ te ⌫ direktive.

↓ 2018/645 uv. izjava 14
(prilagojeno)

(27) Da različne prakse v državah članicah ne bi ovirale medsebojnega priznavanja in omejevale pravice voznikov do opravljanja rednega usposabljanja v državi članici, v kateri delajo, bi bilo treba od organov držav članic zahtevati, da v primeru, ko opravljenega izobraževanja ni mogoče zabeležiti v vozniškem dovoljenju, izdajo izkaznico o vozniških kvalifikacijah v standardno predvidenem formatu, s katero bo zagotovljeno medsebojno priznavanje za vsakega voznika, ki izpolnjuje zahteve iz ⌦ te ⌫ direktive.

↓ 2018/645 uv. izjava 15

(28) Uporaba potrdil za voznike iz tretjih držav kot dokaz o izpolnjevanju zahtev glede usposabljanja bi lahko pomenila oviro za voznike, kadar prevoznik vrne potrdilo organom, ki so ga izdali, zlasti če se želijo ti vozniki zaposliti v drugi državi članici. Da bi se izognili primerom, ko morajo vozniki v takšnih okoliščinah ponavljati usposabljanje ob začetku nove zaposlitve, bi bilo treba države članice spodbujati, da sodelujejo in izmenjujejo informacije o vozniških kvalifikacijah.

↓ 2018/645 uv. izjava 19

(29) Države članice bi morale dobiti možnost, da z olajševanjem uporabe vozil na alternativna goriva prispevajo k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov in izboljšanju kakovosti zraka tako, da na svojem ozemlju imetnikom z vozniškim dovoljenjem za kategorijo B dovolijo, da vozijo določene tipe vozil na alternativna goriva, katerih največja dovoljena masa je večja od 3 500 kg, a ne presega 4 250 kg. Ta možnost preseči 3 500 kg bi morala biti pogojena s tem, da je vzrok za dodatno dovoljeno maso vozila izključno povečana masa, ki je rezultat alternativnih pogonskih sistemov, in bi morala spoštovati omejitve in pogoje, namenjene izognitvi negativnim posledicam za varnost v cestnem prometu.

↓ 2003/59/ES uv. izjava 17 (prilagojeno)

(30) Posebne določbe v zvezi z izdajanjem spričeval ⌦ bi bilo ⌫ treba določiti za voznike, ki jih zajema ta direktiva in so državljani tretjih držav.

↓ 2019/1243 člen 1 in Priloga, točka IX (prilagojeno)

(31) Za prilagoditev ⌦ te ⌫ direktive znanstvenemu in tehničnemu napredku bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 ⌦ Pogodbe o delovanju Evropske unije ⌫ sprejme akte ⌦ v zvezi s ⌫ spremembo prilog I in II ⌦ k tej direktivi ⌫. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje[12]. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente istočasno kot strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se lahko sistematično udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.

↓ 2018/645 uv. izjava 20 (prilagojeno)

(32) Ker cilja te direktive, ⌦ to je določitve ⌫ standarda ⌦ Unije ⌫ na področju temeljnih kvalifikacij in rednega usposabljanja voznikov nekaterih cestnih vozil za prevoz blaga ali potnikov, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi čezmejne narave cestnega prometa in vprašanj, ki naj bi jih ta direktiva obravnavala, lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja.

↓ (prilagojeno)

(33) Ta direktiva ne bi smela posegati v obveznosti držav članic glede rokov za prenos in datumov začetka uporabe direktiv, navedenih v delu B Priloge IV, ⌦ v nacionalno pravo ⌫ –

[12] UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

↓ 2003/59/ES

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

↓ 2018/645 čl. 1.1

Člen 1

Področje uporabe

Ta direktiva se uporablja za vožnjo, ki jo opravljajo:

(a) državljani držav članic, in

(b) državljani tretjih držav, ki so zaposleni pri podjetju s sedežem v državi članici ali pa zanj delajo

(v nadaljnjem besedilu: vozniki), ki opravljajo cestne prevoze znotraj Unije po javnih cestah in pri tem uporabljajo:

– vozila, za katera se zahteva vozniško dovoljenje kategorije C1, C1 + E, C ali C + E, kakor so opredeljene v Direktivi 2006/126/ES, ali vozniško dovoljenje, priznano kot enakovredno,

– vozila, za katera se zahteva vozniško dovoljenje kategorije D1, D1 + E, D ali D + E, kakor so opredeljene v Direktivi 2006/126/ES, ali vozniško dovoljenje, priznano kot enakovredno.

Za namene te direktive se sklicevanja na kategorije vozniških dovoljenj z znakom plus („+“) berejo v skladu s korelacijsko tabelo iz Priloge III.

↓ 2018/645 čl. 1.2 (prilagojeno)

Člen 2

Izjeme

1. Ta direktiva se ne uporablja za voznike:

(a) vozil, katerih največja dovoljenja hitrost ne presega 45 km/h;

(b) vozil, ki jih uporabljajo ali nadzorujejo oborožene sile, civilna zaščita, gasilci, sile, pristojne za ohranjanje javnega reda in miru, ter vozil, ki opravljajo nujne reševalne prevoze, kadar se prevoz opravlja zaradi nalog, dodeljenih tem službam;

(c) vozil, ki opravljajo cestne preizkuse za namene tehničnega razvoja, popravila ali vzdrževanja, ali voznike novih ali predelanih vozil, ki še niso dana v promet;

(d) vozil brez potnikov, za katere je potrebno vozniško dovoljenje kategorije D ali D1 in ki jih vozijo vzdrževalci v vzdrževalni center ali iz njega, ki se nahaja blizu najbližje vzdrževalne baze, ki jo uporablja cestni prevoznik, pod pogojem, da vožnja ni glavna dejavnost voznika tega vozila;

(e) vozil, ki se uporabljajo v nujnih primerih ali so namenjena za reševalne akcije, vključno z vozili, uporabljenimi pri nekomercialnem prevozu humanitarne pomoči;

(f) vozil, ki jih na vozniških tečajih uporabljajo osebe, ki želijo pridobiti vozniško dovoljenje ali spričevalo o strokovni usposobljenosti (v nadaljnjem besedilu: spričevalo), kakor določata člen 6 in člen 8(1), če se ne uporabljajo za komercialni prevoz blaga in potnikov;

(g) vozil, ki se uporabljajo za nekomercialni prevoz potnikov ali blaga;

(h) vozil, ki prevažajo material, opremo ali stroje, ki jih vozniki uporabljajo pri svojem delu, če vožnja teh vozil ni glavna dejavnost voznikov.

V zvezi s točko (f) tega odstavka se ta direktiva ne uporablja za osebe, ki želijo pridobiti vozniško dovoljenje ali spričevalo v skladu s členom 6 in členom 8(1), če te osebe opravljajo dodatno vozniško usposabljanje med učenjem na delovnem mestu in te osebe spremlja druga oseba, ki ima spričevalo ⌦ za kategorijo vozila, ki se uporablja v namen, določen v navedeni točki ⌫, ali učitelj vožnje za kategorijo vozila, ki se uporablja v namen, določen v navedeni točki.

2. Ta direktiva se ne uporablja, kadar so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

(a) vozniki vozil delujejo na podeželju za dobavo voznikovemu lastnemu podjetju;

(b) vozniki ne ponujajo prevoznih storitev;

(c) država članica meni, da gre za občasen prevoz, ki ne vpliva na varnost v cestnem prometu.

3. Ta direktiva se ne uporablja za voznike vozil, ki jih uporabljajo ali najemajo brez voznika poljedelska, vrtnarska, gozdarska, živinorejska ali ribiška podjetja za prevažanje blaga v okviru lastne podjetniške dejavnosti, razen če je vožnja del voznikove glavne dejavnosti ali presega razdaljo, določeno v nacionalnem pravu, od sedeža podjetja, ki ima vozilo v lasti, ga najema ali daje v zakup.

↓ 2003/59/ES (prilagojeno)

Člen 3

Kvalifikacije in usposabljanje

1. Za vožnjo, ⌦ navedeno ⌫ v členu 1, so obvezne temeljne kvalifikacije in redno usposabljanje. V ta namen države članice zagotovijo:

(a) sistem temeljnih kvalifikacij

Države članice izberejo med naslednjima načinoma:

(i) način, ki vključuje obiskovanje tečaja in preizkus

V skladu z oddelkom 2(2.1) Priloge I ta način pridobivanja temeljnih kvalifikacij vključuje obvezno obiskovanje tečaja v določenem obdobju. Zaključi se s preizkusom. Po uspešno opravljenem preizkusu se kvalifikacije potrdijo s spričevalom, kakor določa člen 6(1)(a);

(ii) način, ki vključuje samo preizkus

V skladu z oddelkom 2(2.2) Priloge I ta način pridobivanja temeljnih kvalifikacij ne vključuje obveznega obiskovanja tečaja, ampak le ⌦ teoretični in ⌫ praktični preizkus. Po uspešno opravljenem preizkusu se kvalifikacije potrdijo s spričevalom, kakor določa člen 6(1)(b).

Vendar lahko država članica dovoli vozniku vožnjo na njenem ozemlju pred pridobitvijo spričevala, če voznik opravi tečaj poklicnega usposabljanja s trajanjem najmanj šest mesecev in največ treh let. V okviru navedenega tečaja poklicnega usposabljanja se lahko preizkusi iz točk (i) in (ii) opravijo postopoma;

(b) sistem rednega usposabljanja

V skladu z oddelkom 4 Priloge I redno usposabljanje vključuje obvezno obiskovanje tečaja. Potrdi se s spričevalom, kakor določa člen 8(1).

2. Države članice lahko prav tako zagotovijo sistem pospešenega pridobivanja temeljnih kvalifikacij, tako da voznik sme voziti v primerih iz člena 5(2)(a)(ii), ⌦ člena 5(2) ⌫ (b), člena 5(3)(a)(i) in ⌦ člena 5(3) ⌫ (b).

V skladu z oddelkom 3 Priloge I pospešeno pridobivanje temeljnih kvalifikacij vključuje obvezno obiskovanje tečaja. Zaključi se s preizkusom. Po uspešno opravljenem preizkusu se kvalifikacije potrdijo s spričevalom, kakor določa člen 6(2).

3. Države članice lahko voznike, ki so pridobili spričevalo o strokovni usposobljenosti, določeno v Uredbi (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in Sveta[13], oprostijo preizkusov iz odstavkov 1(a)(i) in (ii) ter iz odstavka 2 v zvezi z vsebinami iz preizkusa, ki ga predvideva ⌦ navedena ⌫ uredba, in po potrebi obiskovanja ustreznega tečaja.

Člen 4

Pridobljene pravice

Iz zahteve glede pridobitve temeljne kvalifikacije so izvzeti naslednji vozniki:

(a) vozniki, ki imajo vozniško dovoljenje kategorij D1, D1 + E, D ali D + E ali vozniško dovoljenje, ki je priznano kot enakovredno, izdano najpozneje ⌦ do 10. septembra 2008 ⌫;

(b) vozniki, ki imajo vozniško dovoljenje kategorij C1, C1 + E, C ali C + E ali vozniško dovoljenje, ki je priznano kot enakovredno, izdano najpozneje ⌦ do 10. septembra 2009 ⌫.

Člen 5

Temeljne kvalifikacije

1. Za pristop k opravljanju temeljnih kvalifikacij se ne zahteva predhodna pridobitev ustreznega vozniškega dovoljenja.

[13] Uredba (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika in o razveljavitvi Direktive Sveta 96/26/ES (UL L 300, 14.11.2009, str. 51).

2. Vozniki vozil, namenjenih za prevoz blaga, smejo voziti:

(a) od 18. leta:

(i) vozilo ⌦ , za katero se zahteva vozniško dovoljenje ⌫ kategorij C in C + E, če imajo spričevalo iz člena 6(1);

(ii) vozilo ⌦ , za katero se zahteva vozniško dovoljenje ⌫ kategorij C in C1 + E, če imajo spričevalo iz člena 6(2);

(b) od 21. leta vozilo ⌦ , za katero se zahteva vozniško dovoljenje ⌫ kategorij C in C + E, če imajo spričevalo iz člena 6(2);

3. Vozniki vozil, namenjenih za prevoz potnikov, smejo voziti:

(a) od 21. leta:

(i) vozilo ⌦ , za katero se zahteva vozniško dovoljenje ⌫ kategorij D in D + E za prevoz potnikov na linijskih prevozih, ki niso daljši od 50 kilometrov, in vozilo ⌦ , za katero se zahteva vozniško dovoljenje ⌫ kategorij D1 in D1 + E, če imajo spričevalo iz člena 6(2).

Vsaka država članica lahko dovoli voznikom vozil iz navedenih kategorij, da vozijo taka vozila na njenem ⌦ ozemlju ⌫ od 18. leta dalje, če imajo spričevalo iz člena 6(1);

(ii) vozilo ⌦ , za katero se zahteva vozniško dovoljenje ⌫ kategorij D in D + E, če imajo spričevalo iz člena 6(1).

Vsaka država članica lahko dovoli voznikom vozil iz navedenih kategorij, da vozijo taka vozila na njenem ⌦ ozemlju ⌫ od 20. leta dalje, če imajo spričevalo iz člena 6(1). Navedena starost se lahko zniža na 18 let, če vozniki vozijo taka vozila brez potnikov;

(b) od 23. leta vozilo ⌦ , za katero se zahteva vozniško dovoljenje ⌫ kategorij D in D + E, če imajo spričevalo iz člena 6(2).

4. Brez poseganja v starostno omejitev, določeno v odstavku 2, voznikom, ki prevažajo blago in imajo spričevalo, kakor ga predvideva člen 6 za eno od kategorij iz odstavka 2 tega člena, ⌦ ni treba ⌫ pridobiti takšnega spričevala za ⌦ nobeno ⌫ drugo kategorijo vozil iz navedenega odstavka.

Te določbe se uporabljajo pod enakimi pogoji za voznike kategorij iz odstavka 3, ki prevažajo potnike.

5. Od voznikov, ki prevažajo blago in razširijo ali spremenijo svoje dejavnosti tako, da prevažajo potnike, ali obratno, ter imajo spričevalo, kakor ga predeva člen 6, se ne zahteva, da ponavljajo skupni del temeljnih kvalifikacij, ampak le dele, ki so specifični za nove kvalifikacije.

Člen 6

Spričevalo, ki potrjuje temeljne kvalifikacije

1. Spričevalo, ki potrjuje temeljne kvalifikacije

(a) Spričevalo, podeljeno na podlagi obiskovanja tečaja in preizkusa

Države članice v skladu s členom 3(1)(a)(i) zahtevajo od kandidatov za voznike, da obiskujejo tečaje v centrih za usposabljanje, ki jih pristojni organi odobrijo v skladu

z oddelkom 5 Priloge I (v nadaljnjem besedilu: odobreni centri za usposabljanje). Navedeni tečaji ⌦ zajemajo ⌫ vse vsebine iz oddelka 1 Priloge I. ⌦ Navedeno ⌫ usposabljanje se zaključi z uspešno opravljenim preizkusom, določenim v oddelku 2(2.1) Priloge I. Ta preizkus organizirajo pristojni organi držav članic ali subjekt, ki ga ti določijo, in preverijo, ali ima kandidat za voznika v zvezi z navedenimi vsebinami stopnjo znanja, zahtevano v oddelku 1 Priloge I. Navedeni organi ali subjekti nadzorujejo preizkus in po uspešnem zaključku vozniku izdajo spričevalo, ki potrjuje temeljne kvalifikacije.

(b) Spričevalo, podeljeno na podlagi preizkusa

Države članice v skladu s členom 3(1)(a)(ii) od kandidatov za voznike zahtevajo, da opravijo teoretični in praktični preizkus iz oddelka 2(2.2) Priloge I. Navedena preizkusa organizirajo pristojni organi držav članic ali subjekt, ki ga ti določijo, in preverijo, ali ima kandidat za voznika v zvezi z vsemi navedenimi vsebinami stopnjo znanja, zahtevano v oddelku 1 Priloge I. Navedeni organi ali subjekti nadzorujejo preizkuse in po uspešnem zaključku vozniku izdajo spričevalo, ki potrjuje temeljne kvalifikacije

2. Spričevalo, ki potrjuje pospešeno pridobljene temeljne kvalifikacije

Države članice v skladu s členom 3(2) od kandidatov za voznike zahtevajo, da obiskujejo tečaje v odobrenih centrih za usposabljanje. Navedeni tečaji ⌦ zajemajo ⌫ vse vsebine iz oddelka 1 Priloge I.

⌦ Navedeno ⌫ usposabljanje se zaključi z uspešno opravljenim preizkusom, določenim v oddelku 3 Priloge I. Ta preizkus organizirajo pristojni organi držav članic ali subjekt, ki ga ti določijo, in preverijo, ali ima kandidat za voznika v zvezi z navedenimi vsebinami stopnjo znanja, zahtevano v oddelku 1 Priloge I. Navedeni organi ali subjekti nadzorujejo preizkus in po uspešnem zaključku vozniku izdajo spričevalo, ki potrjuje pospešeno pridobljene temeljne kvalifikacije.

🡻 2018/645 čl. 1.3 (prilagojeno)

Člen 7

Redno usposabljanje

Redno usposabljanje obsega usposabljanje, ki imetnikom spričevala omogoča, da posodobijo znanje, ki je nujno za njihovo delo, s posebnim poudarkom na varnosti v cestnem prometu, zdravju in varnosti pri delu ter zmanjšanju vpliva vožnje na okolje.

To usposabljanje organizira odobreni center za usposabljanje v skladu z oddelkom 5 Priloge I. Usposabljanje je sestavljeno iz predavanj v učilnici, praktičnega usposabljanja in, če je ⌦ na ⌫ voljo, usposabljanja z orodji informacijske in komunikacijske tehnologije (IKT) ali ⌦ usposabljanja ⌫ na najnaprednejših simulatorjih. Če se voznik zaposli pri drugem podjetju, je treba upoštevati že opravljeno redno usposabljanje.

Redno usposabljanje je ⌦ zasnovano ⌫ tako, da širi in osvežuje nekatere vsebine iz oddelka 1 Priloge I. Zajema raznovrstne vsebine in vedno vključuje vsaj eno vsebino, povezano z varnostjo v cestnem prometu. Pri vsebinah usposabljanja se upoštevajo razvoj ustrezne zakonodaje in tehnologije ter, kolikor je to mogoče, posebne potrebe voznika glede usposabljanja.

↓ 2003/59/ES (prilagojeno)

Člen 8

Spričevalo, ki potrjuje redno usposabljanje

1. Ko voznik opravi redno usposabljanje iz člena 7, mu pristojni organi držav članic ali odobreni center za usposabljanje izdajo spričevalo, ki potrjuje redno usposabljanje.

2. Imetniki spričeval iz člena 6 ⌦ prvi tečaj rednega usposabljanja opravijo ⌫ v roku pet let od izdaje navedenega spričevala.

Države članice lahko skrajšajo ali podaljšajo roke iz ⌦ prvega pododstavka, zlasti zaradi ujemanja ⌫ z datumom izteka veljavnosti vozniškega dovoljenja. Vendar ta rok ne sme biti krajši od treh let in daljši od sedem let.

3. Voznik, ki je opravil prvi tečaj rednega usposabljanja iz odstavka 2, opravlja redno usposabljanje vsakih pet let pred iztekom veljavnosti spričevala, ki potrjuje redno usposabljanje.

4. Imetniki spričevala iz člena 6 ali imetniki spričevala iz odstavka 1 tega člena in vozniki iz člena 4, ki ne opravljajo več poklica in ne izpolnjujejo zahtev iz odstavkov 1, 2 in 3 ⌦ tega člena ⌫, opravijo redno usposabljanje, preden ponovno začnejo opravljati poklic.

5. Vozniki, ki opravljajo cestni prevoz blaga ali potnikov in so opravili tečaje rednega usposabljanja za eno izmed kategorij ⌦ vozniških dovoljenj ⌫ iz člena 5(2) in (3), so oproščeni obveznosti rednega usposabljanja za ostale kategorije, določene v navedenih odstavkih.

Člen 9

Kraj usposabljanja

↓ 2018/645 čl. 1.4

Vozniki iz točke (a) člena 1 te direktive pridobijo temeljne kvalifikacije iz člena 5 te direktive v državi članici, v kateri običajno bivajo, kot je opredeljeno v členu 12 Direktive 2006/126/ES.

↓ 2003/59/ES (prilagojeno)

Vozniki iz točke (b) člena 1 pridobijo navedene ⌦ temeljne ⌫ kvalifikacije v državi članici, v kateri ima podjetje sedež ali v državi članici, ki jim je izdala delovno dovoljenje.

Vozniki iz točk (a) in (b) člena 1 opravijo redno usposabljanje iz člena 7 v državi članici, v kateri ⌦ običajno ⌫ bivajo, ali v državi članici, v kateri delajo.

↓ 2018/645 čl. 1.5 (prilagojeno)

Člen 10

Koda Unije

1. Na podlagi spričevala, ki potrjuje temeljne kvalifikacije, in spričevala, ki potrjuje redno usposabljanje, pristojni organi držav članic ob upoštevanju določb člena 5(2) in (3) ter člena 8 te direktive usklajeno kodo Unije „95“, določeno v Prilogi I k Direktivi 2006/126/ES, navedejo ob ustreznih kategorijah ⌦ vozniških ⌫ dovoljenj:

– na vozniškem dovoljenju, ali

– na izkaznici o vozniških kvalifikacijah, sestavljeni v skladu z vzorcem, prikazanim v Prilogi II k tej direktivi.

Če pristojni organi države članice, v kateri je bilo pridobljeno spričevalo, ne morejo navesti kode Unije na vozniškem dovoljenju, vozniku izdajo izkaznico o vozniških kvalifikacijah.

Izkaznica o vozniških kvalifikacijah, ki jo izda država članica, se medsebojno prizna. Pri izdaji izkaznice ⌦ o vozniških kvalifikacijah ⌫ pristojni organi držav članic preverijo veljavnost vozniškega dovoljenja za zadevno kategorijo vozila.

2. Voznik iz točke (b) člena 1 ⌦ te direktive ⌫, ki vozi vozila za cestni prevoz blaga, lahko tudi s potrdilom za voznike, določenim z Uredbo (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta[14], dokaže, da ima kvalifikacije in opravljeno usposabljanje, določene s to direktivo, če potrdilo vključuje kodo Unije „95“. Za namene te direktive država članica izdajateljica kode Unije „95“ navede v polju za opombe ⌦ , predvidenem v ⌫ potrdilu, če zadevni voznik izpolnjuje zahteve glede kvalifikacij in zahteve glede usposabljanja iz te direktive.

3. Potrdila za voznike, ki nimajo kode Unije „95“ in so izdana pred 23. majem 2020 v skladu s členom 5 Uredbe (ES) št. 1072/2009, in zlasti odstavkom 7 navedenega člena, se za namene potrditve skladnosti z zahtevami glede usposabljanja iz te direktive sprejmejo kot dokaz o kvalifikacijah do izteka njihove veljavnosti.

↓ 2018/645 čl. 1.6 (prilagojeno)

Člen 11

Omrežje za izvrševanje

1. Države članice si za namene izvrševanja izmenjujejo informacije o izdanih in preklicanih spričevalih. V ta namen države članice v sodelovanju s Komisijo razvijejo elektronsko omrežje ali delajo na razširitvi obstoječega omrežja ⌦ , pri čemer ⌫ upoštevajo oceno Komisije glede stroškovno najučinkovitejše rešitve.

2. Omrežje lahko vsebuje informacije iz spričeval in informacije o upravnih postopkih, povezanih s spričevali.

[14] Uredba (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga (UL L 300, 14.11.2009, str. 72).

3. Države članice zagotovijo, da se obdelava osebnih podatkov izvaja samo za namene preverjanja skladnosti s to direktivo, zlasti kar zadeva zahteve glede usposabljanja iz te direktive, v skladu z Uredbo (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta[15].

4. Dostop do omrežja je zaščiten. Države članice lahko omogočijo dostop samo pristojnim organom, odgovornim za izvajanje te direktive in nadzor skladnosti z njo.

↓ 2019/1243 člen 1 in Priloga, točka IX. 5 (prilagojeno)

Člen 12

Prilagoditev znanstvenemu in tehničnemu napredku

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 13 ⌦ v zvezi s ⌫ spremembo prilog I in II, da se prilagodita znanstvenemu in tehničnemu napredku.

Člen 13

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 12 se prenese na Komisijo za obdobje petih let od 26. julija 2019. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.

3. Prenos pooblastila iz člena 12 lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje.

5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.

6. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 12, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

---

[15] Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (Splošna uredba o varstvu podatkov) (UL L 119, 4.5.2016, str. 1).

↓ 2003/59/ES (prilagojeno)

Člen 14

Razveljavitev

Direktiva ⌦ 2003/59/ES, kakor je bila spremenjena z akti iz dela A Priloge IV, ⌫ se razveljavi ⌦ brez poseganja v obveznosti držav članic glede rokov za prenos in datumov začetka uporabe direktiv, navedenih v delu B Priloge IV, v nacionalno pravo ⌫.

↓ (prilagojeno)

Sklicevanja na razveljavljeno direktivo se razumejo kot sklicevanja na to direktivo in se berejo v skladu s korelacijsko tabelo iz Priloge V.

↓ 2003/59/ES (prilagojeno)

Člen 15

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati ⌦ 24. maja 2021 ⌫.

Člen 16

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

Za Evropski parlament	*Za Svet*
Predsednik	*Predsednik*