

ДИРЕКТИВИ

ДИРЕКТИВА (ЕС) 2018/645 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 18 април 2018 година

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 предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ⁽¹⁾,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура ⁽²⁾,

като имат предвид, че:

- (1) В своята Бяла книга от 28 март 2011 г., озаглавена „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“, 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.
- (2) 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“, 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.
- (3) 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.
- (4) След направена оценка на прилагането на Директива 2003/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽³⁾ Комисията установи редица недостатъци. Основните установени недостатъци са свързаните с тълкуването на изключенията трудности и правна несигурност; съдържанието на обучението, за което се констатира, че само отчасти отговаря на нуждите на водачите на превозно средство; затрудненията, с които водачите на превозно средство се сблъскват при получаване на взаимно признаване на завършено или частично завършено обучение в

⁽¹⁾ ОВ С 288, 31.8.2017 г., стр. 115.

⁽²⁾ Позиция на Европейския парламент от 13 март 2018 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 12 април 2018 г.

⁽³⁾ 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).

друга държава членка; както и несъответствията по отношение на изискванията за минимална възраст между директиви 2003/59/ЕО и 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾.

- (5) За да се повиши правната яснота в Директива 2003/59/ЕО, всички препратки към отменени или заменени актове на Съюза следва да бъдат заличени или изменени.
- (6) 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 Съвета ⁽²⁾. Някои от изключенията се отнасят до случаи, при които управлението на превозно средство не е основна дейност на водача на превозно средство и задължението за спазване на изискванията на Директива 2003/59/ЕО 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.
- (7) Когато управлението не се извършва често и се осъществява в селски райони от водачи на превозно средство, които извършват доставки за собствена 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.
- (8) 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.
- (9) 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.
- (10) Държавите членки, в сътрудничество с Комисията, следва да обменят по електронен път информация за удостоверенията за професионална компетентност (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. 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.
- (11) 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 превозно средство, в курсовете за обучение следва да се застъпят по-сериозно темите, свързани с пътната безопасност, като възприемане на 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.
- (12) 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.
- (13) За да се гарантира съгласуваност между различните форми на обучение, които се изискват според правото на Съюза, държавите членки следва да имат възможност да комбинират различни видове относимо обучение, например те следва да могат да съчетават обучение за превоз на опасни товари, обучение за осведоменост относно уврежданията или обучение за превоз на животни, с обучението, предвидено в Директива 2003/59/ЕО.

⁽¹⁾ 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⁾ 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).

- (14) За да се избегнат ситуации, при които различните практики 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 Директива 2003/59/ЕО.
- (15) 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.
- (16) За да се даде възможност за плавен преход, валидните атестации за водач на превозно средство и валидните карти за квалификация на водач на превозно средство, издадени в съответствие с правилата, приложими преди началото на прилагането на разпоредбите, изменени с настоящата директива, следва да бъдат признавани до изтичането на техния срок на валидност. Тези изменения не обезсилват завършеното обучение или свидетелствата за управление на превозни средства, издадени за удостоверяване на такова обучение, преди измененията да станат приложими.
- (17) За да се осигури правна сигурност и да се гарантират хармонизирани изисквания за минимална възраст за целите, определени в Директива 2003/59/ЕО, в 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. Това пояснение се отнася до общата минимална възраст за водачите на определени категории превозни средства, притежаващи УПК, и не засяга съществуващите възможности за намаляване на изискванията за минимална възраст или за предвиждане на изключения от тях.
- (18) Измененията на Директива 2006/126/ЕО следва да бъдат ограничени до такива изменения, които са пряко свързани с преразглеждането на Директива 2003/59/ЕО и с улесняването на използването на превозни средства с алтернативно гориво. Изглежда желателно да бъде направен по-задълбочен анализ на изпълнението и прилагането на Директива 2006/126/ЕО, включващ разграничаване между определени категории превозни средства, и този анализ следва да бъде включен в бъдещите прегледи на Директива 2006/126/ЕО.
- (19) 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 В да управляват определени видове превозни средства с алтернативно гориво, чиято максимално допустима маса е по-голяма от 3 500 kg, но не надвишава 4 250 kg. Възможността за маса над 3 500 kg 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.
- (20) Доколкото целта на настоящата директива, а именно повишаване на общия за ЕС стандарт 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.
- (21) 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) Член 1 се заменя със следното:

„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 на Европейския парламент и на Съвета (*), 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.

(* 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 заменя със следното:

„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, и
- 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.“

3) Член 7 се заменя със следното:

„Член 7

Продължаващо обучение

Продължаващото обучение се състои от обучение на притежателите 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, преминалото 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.“

4) В член 9 първа алинея се заменя със следното:

„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.“

5) Член 10 се заменя със следното:

„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 от настоящата директива 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 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), 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 (*), при условие че на нея е нанесен кодът „95“ на Съюза. За целите на настоящата директива издаващата държава членка посочва кода „95“ на Съюза в частта за забележки на атестацията, ако съответният водач на превозно средство е изгълнил 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.

(*) 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).“

б) Въмъква се следният член:

„Член 10а

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 (*).
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.

(*) 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).“

7) Приложения I и II се изменят в съответствие с приложението към настоящата директива.

Член 2

Директива 2006/126/ЕО се изменя, както следва:

1) Член 4 се изменя, както следва:

а) параграф 4 се изменя, както следва:

- i) в буква д) третото тире се заменя със следното:
„— минималната възраст за категории C1 и C1E е 18 години;“
- ii) в буква ж) второто тире се заменя със следното:
„— минималната възраст за категории C и CE е 21 години;“
- iii) в буква и) второто тире се заменя със следното:
„— минималната възраст за категории D1 и D1E е 21 години;“
- iv) в буква к) второто тире се заменя със следното:
„— минималната възраст за категории D и DE е 24 години;“

б) добавя се следният параграф:

„7. Чрез дерогация от изискването за минимална възраст, предвидено в параграф 4, букви ж), и) и к) от настоящия член, минималната възраст за издаване на свидетелство за управление на превозно средство съответно за категории C и CE, D1 и D1E, както и D и DE е минималната възраст, предвидена за управлението на такива превозни средства от притежатели на УПК, установена 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 на Европейския парламент и на Съвета (*), в зависимост от случая.

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, валидността на свидетелството за управление на превозно средство е ограничена до територията на издаващата държава членка, до деня, в който притежателят на свидетелството навърши съответната минимална възраст, посочена в първа алинея от настоящия параграф, при условие че има УПК.

(*) 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).“

2) В член 6, параграф 4 се добавя следната буква:

„в) превозни средства с алтернативно гориво, посочени в член 2 от Директива 96/53/ЕО на Съвета (*), с максимално допустима маса над 3 500 kg, но ненадвишаваща 4 250 kg, предназначени за превоз на товари, работещи без ремарке, с притежатели на свидетелство за управление на моторно превозно средство категория В, което е било издадено най-малко две години по-рано, при условие че масата над 3 500 kg се дължи само на превишението на масата на задвижващата система в сравнение със задвижващата система на превозно средство със същите размери, което е оборудвано с конвенционален двигател с вътрешно горене с принудително запалване или със запалване чрез сгъстяване, и при условие че по отношение на същото превозно средство не се увеличава товарният капацитет.

(*) Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик (ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59).“

3) Член 15 се заменя със следното:

„Член 15

Взаимопомощ

1. Държавите членки си помагат взаимно при прилагането на настоящата директива и при необходимост обменят информация за свидетелствата, които издават, заменят, подменят, подновяват или отнемат. Те използват мрежата за свидетелства за управление на превозно средство на ЕС, създадена за тези цели, след като мрежата започне да функционира.

2. Мрежата може също да се използва и при обмена на информация за целите на контрола съгласно законодателството на Съюза.

3. Държавите членки гарантират, че обработването на лични данни съгласно настоящата директива се извършва единствено за целите на изпълнението на настоящата директива и директиви 2003/59/ЕО и (ЕС) 2015/413 на Европейския парламент и на Съвета (*). Всяко обработване на лични данни, извършвано в рамките на настоящата директива, трябва да е в съответствие с регламенти (ЕС) 2016/679 (**) и (ЕО) № 45/2001 (***) на Европейския парламент и на Съвета.

4. Достъпът до мрежата е защитен. Държавите членки могат да предоставят достъп само на компетентните органи, отговорни за изпълнението и за контрола на спазването на настоящата директива и директиви 2003/59/ЕО и (ЕС) 2015/413.

(*) Директива (ЕС) 2015/413 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2015 г. за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата (ОВ L 68, 13.3.2015 г., стр. 9).

(**) Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. 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).

(***) Регламент (ЕО) № 45/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 18 декември 2000 г. относно защитата на лицата по отношение на обработката на лични данни от институции и органи на Общността и за свободното движение на такива данни (ОВ L 8, 12.1.2001 г., стр. 1).“

Член 3

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за да се съобразят с настоящата директива, до 23 май 2020 г., с изключение на законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за спазването на член 1, точка б от настоящата директива, които се въвеждат в сила до 23 май 2021 г. Те незабавно информират Комисията за това.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които приемат в областта, уредена с 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 Страсбург на 18 април 2018 година.

За Европейския парламент

Председател

A. TAJANI

За Съвета

Председател

Л. ПАВЛОВА

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложенията към Директива 2003/59/ЕО се изменят, както следва:

1) Приложение I се изменя, както следва:

а) раздел 1 се изменя, както следва:

i) втора алинея се заменя със следното:

„Минималното равнище на квалификация трябва да е съпоставимо най-малко с ниво 2 от Европейската квалификационна рамка съгласно приложение II към Препоръка на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2008 г. (*).

(* Препоръка на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2008 г. за създаване на Европейска квалификационна рамка за обучение през целия живот (ОВ С 111, 6.5.2008 г., стр. 1).“;

ii) точка 1.2 се заменя със следното:

„1.2. Цел: да познава техническите характеристики и работата на регулаторите за безопасност, за да контролира превозното средство, да минимизира износването и да предотвратява неправилното функциониране:

граница на използване на спирачки и забавители, комбинирано използване на спирачки и забавители, по-добро използване на отношението скорост/предавка, използване на инерцията на превозното средство, използване на начини за забавяне и спиране по наклонени надолу участъци, действие в случай на отказ, използване на електронни и механични устройства като електронна стабилизираща програма (ESP), усъвършенствани системи за аварийно спиране (AEBS), антиблокираща спирачна система (ABS), системи за контрол на теглителната сила (TCS) и бордови системи за наблюдение (IVMS), както и други устройства за подпомагане или автоматизиране на дейността на водача, които са одобрени за употреба.“;

iii) точка 1.3 се заменя със следното:

„1.3. Цел: способност да оптимизира разхода на гориво:

оптимизация на разхода на гориво чрез прилагане на знанията по точки 1.1. и 1.2, значение на предвиждането на транспортния поток, подходяща дистанция спрямо други превозни средства и използване на инерцията на превозното средство, стабилна скорост, плавен стил на управление и подходящо налягане на гумите, както и запознатост с интелигентните транспортни системи, които подобряват ефикасното управление и подпомагат планирането на маршрута.“;

iv) преди заглавието „Свидетелство за управление на МПС от категория С, С+Е, С1, С1+Е“ се вмъква следната точка:

„1.3а. Цел: способност да предвижда и оценява рисковете в пътното движение и да се съобразява с тях:

да е запознат и да умее да се съобразява с различните пътни условия, пътното движение и атмосферните условия, да предвижда предстоящи събития; да разбира как да подготвя и да планира пътуването по време на необичайни атмосферни условия; да е запознат с използването на свързаното спасително оборудване и да разбира кога пътуването трябва да бъде отложено или отменено поради извънредни атмосферни условия; да се съобразява с рисковете на пътното движение, включително опасно поведение при участие в пътното движение или разсейване при управление на превозно средство (поради използването на електронни устройства, хранене, пиене и т.н.); да разпознава опасните ситуации и да се съобразява с тях, и да бъде в състояние да се справя с произтичащите от тях стрес, по-специално по отношение на размерите и масата на превозните средства и уязвимите участници в пътното движение, като пешеходци, велосипедисти и водачи на двуколесни МПС;

да разпознава евентуалните опасни ситуации и правилно да тълкува как те може да се превърнат в ситуации, в които сблъсъкът е неизбежен, и да подбира и изпълнява действия, които способстват за повишаване на безопасността в такава степен, че все пак сблъсъкът да може да се предотврати, в случай че евентуалните опасности настъпят.“;

v) точка 1.4 се заменя със следното:

„1.4. Цел: способност да товари превозното средство при спазване на правилата за безопасност и правилно използване на превозното средство:

сили, които оказват въздействие на превозното средство в движение, използване на предавателното отношение в съответствие с товара на превозното средство и профила на пътя, използване на автоматични предавателни системи, изчисляване на полезния товар на превозното средство или състава от превозни средства, изчисляване на общ обем, разпределение на товара, последствията от претоварване на оста, стабилност и център на тежестта на превозното средство, видове опаковки и палети;

основни категории товари, които се нуждаят от прикрепване, техники за затягане и прикрепване, използване на закрепващи ленти, проверка на устройства за прикрепване, използване на оборудване за манипулиране, поставяне и махане на покривало.“;

- vi) точка 1.5 се заменя със следното:
- „1.5. Цел: способност да осигури комфорт и безопасност на пътниците:
- коригиращи надлъжни и странични движения, разделяне на пътя, разположение върху пътя, плавно спиране, движение на каросерията, използване на специфични инфраструктури (обществени зони, платна на пътя със специално предназначение), разрешаване на противоречия между изискването за безопасно управление на превозно средство и други роли на водача на превозно средство, взаимодействие с пътници, особености на някои групи пътници (хора с увреждания, деца).“;
- vii) точка 1.6 се заменя със следното:
- „1.6. Цел: способност да товари превозното средство при надлежно отчитане на правилата за безопасност и правилно използване на превозното средство:
- сили, които оказват въздействие на превозното средство в движение, използване на предавателното отношение в съответствие с товара на превозното средство и профила на пътя, използване на автоматични предавателни системи, изчисляване на полезния товар на превозното средство или състава от превозни средства, разпределение на товара, последствия от претоварване на оста, стабилност и център на тежестта на превозното средство.“;
- viii) точка 2.1 се заменя със следното:
- „2.1. Цел: да познава социалната среда на автомобилния транспорт и уреждащата го правна уредба:
- максимални работни периоди, характерни за транспортния отрасъл; принципи, прилагане и последици на регламенти (ЕО) № 561/2006 (*) и (ЕС) № 165/2014 (**) на Европейския парламент и на Съвета; санкции за неизползване, неправилно използване или подправяне на тахографа; познаване на социалната среда на автомобилния транспорт: права и задължение на водачите на превозно средство по отношение на началната квалификация и продължаващото обучение.
- (*) 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).
- (**) Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1).“;
- ix) точка 2.2 се заменя със следното:
- „2.2. Цел: да познава правната уредба относно превоза на товари:
- разрешителни за извършване на превоз, документи, които трябва да се носят в превозното средство, забрана за ползване на определени пътища, пътни такси, задължения по типови договори за превоз на товари, изготвяне на документи, които съставляват договора за транспорт, международни транспортни разрешения, задължения по Конвенцията за договора за международен автомобилен превоз на товари, изготвяне на международна товарителница, преминаване през граница, следитори, специални документи, които придружават товарите.“;
- x) точка 3.7 се заменя със следното:
- „3.7. Цел: да познава икономическата среда на автомобилния превоз и организацията на пазара:
- автомобилният транспорт във връзка с другите видове транспорт (конкуренция, товароизпращачи), различни автомобилни транспортни дейности (превоз за сметка на насрещната страна, за собствена сметка, спомагателни транспортни дейности), организация на основните типове транспортни дружества и спомагателни транспортни дейности, различни транспортни специализации (камиони цистерни, контролирана температура, опасни товари, превоз на животни и т.н.), развитие на отрасъла (диверсификация на предоставяните услуги, автомобилен транспорт – железопътен транспорт, подизпълнение и т.н.).“;
- xi) точка 3.8 се заменя със следното:
- „3.8. Цел: да познава икономическата среда на автомобилния превоз на пътници и организацията на пазара:
- автомобилният превоз на пътници във връзка с другите видове пътнически транспорт (железопътен транспорт, лични автомобили), различни дейности, включващи автомобилен превоз на пътници, осведоменост относно уврежданията, преминаване на граници (международен транспорт), организация на основните типове транспортни дружества за автомобилен превоз на пътници.“;

б) раздел 2 се изменя, както следва:

i) точка 2.1 се заменя със следното:

„2.1. Възможност за комбиниране на посещаване на курс и изпит

Началната квалификация трябва да включва преподаването на всички теми в списъка на раздел 1. Продължителността на тази начална квалификация трябва да бъде 280 часа.

Всеки обучаващ се водач на превозно средство трябва индивидуално да управлява най-малко 20 часа превозно средство от съответната категория, което отговаря най-малко на изискванията за изпитните превозни средства, определени в Директива 2006/126/ЕО.

Когато управлява превозно средство индивидуално, обучаващият се водач на превозно средство трябва да се придружава от инструктор, нает от одобрен център за обучение. Всеки обучаващ се водач на превозно средство може да управлява превозно средство в продължение на максимум осем часа от 20-те часа индивидуално управление на превозно средство на специален терен или на висококачествен симулатор, така че да се оцени обучението по рационално управление на превозно средство на базата на нормите за безопасност, по-специално по отношение на управлението на превозното средство при различни пътни условия и начина, по който те се променят при различните атмосферни условия и през деня и нощта, както и способността за оптимизиране на разхода на гориво.

Държавите членки може да разрешат част от обучението да бъде предоставено от одобрен център за обучение посредством инструменти, свързани с ИКТ, например електронно обучение, като в същото време се гарантира, че се поддържат високото качество и ефективността на обучението, и като се избират предметите, при които инструментите, свързани с ИКТ, могат да се използват най-ефективно. По-специално държавите членки изискват надеждна идентификация на ползвателя и подходящи средства за контрол. Държавите членки може да зачитат като част от обучението специалното обучение, което се изисква съгласно други законодателни актове на Съюза. Това включва, но не се ограничава до обучението, изисквано съгласно Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (*) за превоза на опасни товари, обучението за осведомеността относно уврежданията съгласно Регламент (ЕС) № 181/2011 на Европейския парламент и на Съвета (**) и обучението за превоза на животни съгласно Регламент (ЕО) № 1/2005 на Съвета (***).

За водачите на превозно средство, посочени в член 5, параграф 5, продължителността на първоначалната квалификация трябва да бъде 70 часа, включително пет часа индивидуално управление на превозно средство.

В края на обучението компетентните органи на държавите членки или институцията, определена от тях, подлагат водача на превозно средство на писмен или устен изпит. Изпитът трябва да включва най-малко един въпрос по всяка от целите в списъка на темите в раздел 1.

(*) Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно вътрешния превоз на опасни товари (ОВ L 260, 30.9.2008 г., стр. 13).

(**) Регламент (ЕС) № 181/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. относно правата на пътниците в автобусния транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 1).

(***) Регламент (ЕО) № 1/2005 на Съвета от 22 декември 2004 г. относно защитата на животните по време на транспортиране и свързаните с това операции и за изменение на Директиви 64/432/ЕИО и 93/119/ЕО и Регламент (ЕО) № 1255/97 (ОВ L 3, 5.1.2005 г., стр. 1).“;

ii) в точка 2.2, буква б) втора алинея се заменя със следното:

„Превозното средство, използвано за практическия изпит, трябва да отговаря най-малко на изискванията за изпитните превозни средства, установени в Директива 2006/126/ЕО.“;

в) раздели 3 и 4 се заменят със следното:

„Раздел 3: Ускорена начална квалификация, предвидена в член 3, параграф 2

Ускорената начална квалификация трябва да включва преподаването на всички теми в списъка в раздел 1. Нейната продължителност трябва да бъде 140 часа.

Всеки обучаващ се водач на превозно средство трябва индивидуално да управлява най-малко 10 часа превозно средство от съответната категория, което отговаря най-малко на изискванията за изпитните превозни средства, установени в Директива 2006/126/ЕО.

Когато управлява превозно средство индивидуално, обучаващият се водач на превозно средство трябва да се придружава от инструктор, нает от одобрен център за обучение. Всеки обучаващ се водач на превозно средство може да управлява в продължение на максимум четири часа от 10-те часа индивидуално управление на превозно средство на специален терен или на висококачествен симулатор, така че да се оцени обучението по рационално

управление на превозно средство на базата на нормите за безопасност, по-специално по отношение на управлението на превозното средство при различни пътни условия и начина, по който пътните условия се променят при различни атмосферни условия и през деня и нощта, както и способността за оптимизиране на разхода на гориво.

Разпоредбите на точка 2.1, четвърта алинея се прилагат и за ускорената начална квалификация.

За водачите на превозно средство, посочени в член 5, параграф 5, продължителността на началната квалификация трябва да бъде 35 часа, включително два часа и половина индивидуално управление на превозно средство.

В края на обучението компетентните органи на държавите членки или институцията, определена от тях, подлагат водача на превозно средство на писмен или устен изпит. Изпитът трябва да включва най-малко един въпрос по всяка една от целите в списъка на темите в раздел 1.

Раздел 4: Задължително продължаващо обучение, предвидено в член 3, параграф 1, буква б)

Курсовете за задължително продължаващо обучение трябва да се организират от одобрен център за обучение. Тяхната продължителност трябва да бъде 35 часа на всеки пет години, разпределени на периоди с продължителност най-малко седем часа, които може да бъдат разделени в два последователни дни. Когато се използва електронно обучение, одобреният център за обучение гарантира, че се поддържа надлежно качество на обучението, включително като се избират предметите, при които инструментите, свързани с ИКТ, могат да се използват най-ефективно. По-специално, държавите членки изискват надеждна идентификация на потребителя и подходящи средства за контрол. Максималната продължителност на електронното обучение не може да надвишава 12 часа. Поне един от периодите на курса за обучение трябва да обхваща тема, свързана с пътната безопасност. В съдържанието на обучението трябва да се отчитат нуждите от обучение, които са характерни за транспортните дейности, осъществявани от водача на превозното средство, както и съответните правни и технологични промени и доколкото е възможно, специфичните потребности от обучение на водача на превозно средство. През 35-те часа обучение следва да бъде покрит набор от различни теми, включително повторно обучение, ако се установи, че водачът на превозно средство се нуждае от специално обучение за коригиране на пропуски.

Държавите членки могат да обмислят възможността да зачитат завършеното специално обучение, което се изисква съгласно други законодателни актове на Съюза, за максимум един от предвидените седемчасови периоди. Това включва, но не се ограничава до обучението, изисквано съгласно Директива 2008/68/ЕО за превоза на опасни товари, обучението за превоз на животни съгласно Регламент (ЕО) № 1/2005, както и осведомеността относно уврежданията при обучение за превоз на пътници съгласно Регламент (ЕС) № 181/2011. Въпреки това държавите членки могат да решат, че завършеното специално обучение, което се изисква съгласно Директива 2008/68/ЕО за превоза на опасни товари, може да се зачита за два от седемчасовите периоди, при условие че това е единственото друго обучение, което се зачита в рамките на продължаващото обучение.“

2) Приложение II се изменя, както следва:

а) заглавието се заменя със следното:

„РАЗПОРЕДБИ ЗА ОБРАЗЕЦА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ ЗА КАРТА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ НА ВОДАЧ НА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО“;

б) раздел 2 се изменя, както следва:

i) относно страна 1 на картата за квалификация на водача на превозно средство:

— в буква г) точка 9 се заменя със следното:

„9. категории превозни средства, за които водачът на превозно средство отговаря на изискванията за начална квалификация и продължаващо обучение;“

— в буква д) първото изречение се заменя със следното:

„заглавието „Образец на Европейския съюз“ на езика или езиците на държавата членка, която издава картата, и подзаглавието „карта за квалификация на водач на моторно превозно средство“ на останалите официални езици на Съюза, отпечатани в син цвят, така че да образуват фона на картата.“;

ii) относно страна 2 на картата за квалификация на водача на превозно средство, в буква а) точки 9 и 10 се заменят със следното:

„9. категории превозни средства, за които водачът на превозно средство отговаря на изискванията за начална квалификация и продължаващо обучение;

10. хармонизирания код „95“ на Съюза, предвиден в приложение I към Директива 2006/126/ЕО;“

в) раздел 4 се изменя, както следва:

i) заглавието се заменя със следното:

„ОБРАЗЕЦ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ ЗА КАРТА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ НА ВОДАЧ НА МОТОРНО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО“;

ii) на страна 2 на образеца, под номер 10 „код на Общността“ се заменя с „код на Съюза“;

г) добавя се следният раздел:

„5. Преходни разпоредби

Картите за квалификация на водач на превозно средство, издадени преди 23 май 2020 г., остават валидни до изтичането на срока им на валидност.“

3) Добавя се следното приложение:

„ПРИЛОЖЕНИЕ III

ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТВИЕТО ЗА ОБОЗНАЧЕНИЯТА НА НЯКОИ КАТЕГОРИИ СВИДЕТЕЛСТВА ЗА УПРАВЛЕНИЕ

Обозначение в настоящата директива	Обозначение в Директива 2006/126/ЕО
C + E	CE
C1 + E	C1E
D + E	DE
D1 + E	D1E“