

DIREKTĪVAS

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA (ES) 2018/645

(2018. gada 18. aprīlis),

ar ko groza Direktīvu 2003/59/EK par dažu kravu vai pasažieru pārvadāšanai paredzētu autotransporta līdzekļu vadītāju sākotnējās kvalifikācijas iegūšanu un periodisku apmācību un Direktīvu 2006/126/EK par vadītāju apliecībām

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽²⁾,

tā kā:

- (1) Komisija 2011. gada 28. marta baltajā grāmatā “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” izklāstījusi “nulles vīzijas” mērķi, kas paredz, ka līdz 2050. gadam bojā gājušo skaitam satiksmes negadījumos Savienībā vajadzētu būt tuvu nullei.
- (2) Paziņojumā par ceļu satiksmes drošības politikas ievirzēm 2011.–2020. gadam “Virzoties uz Eiropas ceļu satiksmes drošības telpu: satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam” Komisija ierosināja mērķi jau laikā no 2010. līdz 2020. gadam vēl uz pusi samazināt bojā gājušo skaitu satiksmes negadījumos Savienībā. Šā mērķa sasniegšanai Komisija noteica septiņus stratēģiskos mērķus, tostarp uzlabot ceļu satiksmes dalībnieku izglītošanu un apmācību un neaizsargātāko ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzību.
- (3) Eiropadome 2014. gada 23.–24. oktobrī noteica saistošu mērķrādītāju līdz 2030. gadam visas ekonomikas mērogā samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas par vismaz 40 % salīdzinājumā ar 1990. gadu. Šīs emisiju samazināšanas mērķrādītājs palīdzēs sasniegt ar Parīzes nolīgumu noteiktos ilgtermiņa mērķus, un visām ekonomikas nozarēm būtu jādod ieguldījums tā sasniegšanai. Transporta nozarē ir vajadzīga visaptveroša pieeja, lai veicinātu emisiju samazināšanu un energoefektivitāti. Būtu jāpanāk progress virzībā uz mazemisiju mobilitāti, tostarp veicot pētījumus un ieviešot jau tagad pieejamās tehnoloģijas. Transportlīdzekļu vadītāji ir atbilstoši jāapmāca, kā braukt pēc iespējas efektīvāk.
- (4) Izvērtējusi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/59/EK ⁽³⁾ īstenošanu, Komisija ir konstatējusi vairākus trūkumus. Galvenie konstatētie trūkumi ir grūtības un juridiska rakstura neskaidrības saistībā ar atbrīvojumu

⁽¹⁾ OVC 288, 31.8.2017., 115. lpp.

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta 2018. gada 13. marta nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2018. gada 12. aprīļa lēmums.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/59/EK (2003. gada 15. jūlijs) par dažu kravu vai pasažieru pārvadāšanai paredzētu autotransporta līdzekļu vadītāju sākotnējās kvalifikācijas iegūšanu un periodisku apmācību, par Padomes Regulas (EEK) Nr. 3820/85 un Padomes Direktīvas 91/439/EEK grozīšanu un Padomes Direktīvas 76/914/EEK atcelšanu (OV L 226, 10.9.2003., 4. lpp.).

interpretāciju; apmācību saturs, kas tikai daļēji atbilst vadītāju vajadzībām; grūtības vadītājiem panākt citā valstī pilnībā vai daļēji pabeigtas apmācības atzīšanu un nekonsekvence minimālā vecuma prasībās starp Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvām 2003/59/EK un 2006/126/EK ⁽¹⁾.

- (5) Lai uzlabotu juridisko skaidrību, Direktīvā 2003/59/EK būtu jāsvīturo vai jāgroza visas atsauces uz atceltiem vai aizstātiem Savienības tiesību aktiem.
- (6) Lai nodrošinātu noteiktību un saskanību ar citiem Savienības tiesību aktiem, būtu jāizmaina vairāki atbrīvojumi no Direktīvas 2003/59/EK, ņemot vērā līdzīgus atbrīvojumus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006 ⁽²⁾. Daži no minētajiem atbrīvojumiem ir saistīti ar situācijām, kad transportlīdzekļa vadīšana nav vadītāja pamatdarbība un kad būtu nesamērīgs slogs prasīt transportlīdzekļu vadītājiem, lai tie nodrošinātu atbilstību Direktīvas 2003/59/EK prasībām. Parasti transportlīdzekļa vadīšanu neuzskata par vadītāja pamatdarbību, ja tā aizņem mazāk nekā 30 % no darba laika mēnesī.
- (7) Ja transportlīdzekļa vadīšana notiek reti, lauku rajonos un ar to nodarbojas vadītāji, kuri veic piegādes savai uzņēmējdarbībai, būtu jāpiemēro atbrīvojumi ar noteikumu, ka joprojām tiek nodrošināta ceļu satiksmes drošība. ņemot vērā atšķirīgos apstākļus Savienības lauku apvidos, proti, ģeogrāfijas, klimata un iedzīvotāju blīvuma ziņā, dalībvalstīm būtu jānodrošina brīvība noteikt, vai šādu transportlīdzekļa vadīšanu var uzskatīt par gadījuma rakstura vadīšanu un vai šāds atbrīvojums ietekmē ceļu satiksmes drošību, piemēram, ņemot vērā ceļa veidu, satiksmes apjomu vai neaizsargātu satiksmes dalībnieku klātbūtni.
- (8) Tā kā Savienībā tie attālumi, kas darba gaitā veicami lauksaimniecībā, dārzkopībā, mežsaimniecībā, lauksaimniecībā un zivsaimniecībā strādājošām personām, kuras ir atbrīvotas no šīs direktīvas, ir dažādi, būtu jāļauj dalībvalstīm ar valstu tiesību aktiem noteikt tādus maksimālos pieļaujamos attālumus, kurus aprēķina no uzņēmuma bāzes vietas un uz kuriem attiecas atbrīvojumi.
- (9) Tiem vadītājiem, kuri ir atbrīvoti no sākotnējās kvalifikācijas prasības, šo atbrīvojumu saglabājot, tomēr būtu pienākums piedalīties periodiskā apmācībā, lai nodrošinātu, ka viņu darbam svarīgas zināšanas ir atjauninātas.
- (10) Dalībvalstīm sadarbībā ar Komisiju būtu elektroniski jāapmainās ar informāciju par arodprasmes apliecībām (APA). Tām būtu jāizveido nepieciešamā elektroniskā platforma, ņemot vērā Komisijas veikto izmaksu un ieguvumu analīzi, tajā skaitā attiecībā uz iespēju paplašināt ES vadītāja apliecību tīklu, kas izveidots saskaņā ar Direktīvu 2006/126/EK. Tas cita starpā ļaus dalībvalstīm viegli piekļūt informācijai par pabeigtu apmācību, kas nav dokumentēta transportlīdzekļa vadītāja apliecībā. Ir svarīgi, lai dalībvalstis un Komisija veiktu centienus attīstīt šo funkciju ar mērķi pārbaudēs uz ceļiem nodrošināt piekļuvi reāllaikā.
- (11) ņemot vērā attīstību apmācības un izglītības jomā, kā arī lai palielinātu Direktīvas 2003/59/EK ietekmi uz ceļu satiksmes drošību un apmācības nozīmību vadītājiem, mācību kursus lielāka vēriba būtu jāpievērš tematiem, kas saistīti ar ceļu satiksmes drošību, piemēram, bīstamības novērtēšana; neaizsargātāko ceļu satiksmes dalībnieku, jo īpaši gājēju, velobraucēju un cilvēku ar ierobežotām pārvietošanās spējām, aizsardzība; ekonomiska braukšana; braukšana ekstremālos laika apstākļos un ar netipiskām kravām. Šajā sakarībā kursus būtu jāamācās arī par intelektiskām transporta sistēmām, un tie būtu jāpapildina, lai ietu kopsolī ar tehnoloģiju attīstību.
- (12) Būtu jāsniedz skaidrs risinājums, kā dalībvalstīm uzlabot un modernizēt apmācības procesu, apmācībā daļēji izmantojot informācijas un komunikāciju tehnoloģiju (IKT) rīkus, piemēram, e-apmācību un jauktā tipa mācīšanos, un vienlaikus nodrošinot pienācīgu apmācības kvalitāti. Ir svarīgi, lai, uzlabojot un modernizējot apmācības procesu ar IKT rīku palīdzību, tiktu ņemts vērā tas, ka dažas specifiskas tēmas nevar pienācīgi apgūt ar šādiem mācību rīkiem un ir vajadzīga praktiska apmācība: piemēram, sniega ķēžu uzlikšana, kravas nostiprināšana vai arī cita veida mācību elementi, kur nozīme ir praktiskajai daļai. Praktiskā apmācība var būt braukšana, taču ne tikai tā. Ievērojama daļa no šajā direktīvā paredzētajām apmācībām būtu jāveic apstiprinātā mācību centrā.
- (13) Lai nodrošinātu saskanību starp dažādiem apmācības veidiem, kas prasīti Savienības tiesību aktos, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējamam apvienot dažādas apmācības daļas: piemēram, vajadzētu būt iespējai apvienot kursus par bīstamu kravu pārvadāšanu, invaliditātes izpratni vai dzīvnieku pārvadāšanu ar apmācību, kas noteikta Direktīvā 2003/59/EK.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/126/EK (2006. gada 20. decembris) par vadītāju apliecībām (OV L 403, 30.12.2006., 18. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp.).

- (14) Lai novērstu to, ka starp dalībvalstīm pastāvošās atšķirīgās prakses dēļ tiek kavēta savstarpējā atzīšana un tiek ierobežotas vadītāju tiesības piedalīties periodiskajās apmācībās dalībvalstī, kurā viņi strādā, dalībvalsts iestādēm būtu jānosaka pienākums izdot vadītāja kvalifikācijas karti standarta paraugu noteiktā formā, ja pabeigto apmācību vadītāja apliecībā nevar norādīt, kas nodrošinās savstarpējo atzīšanu katram vadītājam, kurš izpildījis Direktīvas 2003/59/EK prasības.
- (15) Tas, ka trešo valstu transportlīdzekļu vadītāji izmanto vadītāju atestātu kā pierādījumu par apmācību prasību izpildi, varētu vadītājiem radīt šķēršļus, kad pārvadātājs atestātu atdod atpakaļ izdevējām iestādēm, jo īpaši, ja minētie vadītāji vēlas sākt darbu citā dalībvalstī. Lai izvairītos no situācijām, kad šādos apstākļos vadītājiem jāatkārto apmācības, sākot jaunu darbu, dalībvalstis būtu jā mudina sadarboties un apmainīties ar informāciju par transportlīdzekļu vadītāju kvalifikāciju.
- (16) Lai nodrošinātu raitu pāreju, līdz to derīguma termiņa beigām būtu jāatzīst derīgi vadītāju atestāti un derīgas vadītāju kvalifikācijas kartes, kas izsniegtas saskaņā ar noteikumiem, kuri piemērojami, pirms tiek piemēroti ar šo Direktīvu grozījumi noteikumi. Minētie grozījumi pirms to piemērošanas nepadara par nederīgām pabeigtās apmācības vai vadītāja apliecības, kas izsniegtas kā apliecinājums šādu apmācību pabeigšanai.
- (17) Lai Direktīvā 2003/59/EK paredzētajiem nolūkiem panāktu juridisku skaidrību un nodrošinātu saskaņotas prasības par minimālo vecumu, Direktīvā 2006/126/EK būtu jānosaka atkāpe, kas paredz, ka vadītāja apliecību var izdot tikai no minimālā vecuma, kurš noteikts Direktīvā 2003/59/EK. Šis precizējums attiecas uz vispārējo minimālo vecumu konkrētu transportlīdzekļu kategoriju vadītājiem ar APA un neietekmē esošās iespējas šādas minimālā vecuma prasības samazināt vai noteikt atbrīvojumus no tām.
- (18) Grozījumiem Direktīvā 2006/126/EK vajadzētu būt tikai tādiem, kas ir tieši saistīti ar Direktīvas 2003/59/EK pārskatīšanu un ar alternatīvu degvielu darbināmu transportlīdzekļu izmantošanas veicināšanu. Padziļināta Direktīvas 2006/126/EK īstenošanas un piemērošanas analīze, tostarp attiecībā uz konkrētu transportlīdzekļu kategoriju nodalījumu, šķiet lietderīga un būtu iekļaujama ikvienā turpmākajā Direktīvas 2006/126/EK pārskatīšanā.
- (19) Lai palīdzētu samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas un uzlabot gaisa kvalitāti, veicinot ar alternatīvu degvielu darbināmu transportlīdzekļu izmantošanu, būtu jādod dalībvalstīm iespēja atļaut B kategorijas autovadītāja apliecības turētājiem šo valstu teritorijā braukt ar tādiem noteiktu veidu ar alternatīvu degvielu darbināmiem transportlīdzekļiem, kuru maksimālā atļautā masa pārsniedz 3 500 kg, bet nepārsniedz 4 250 kg. Minētā iespēja pārsniegt 3 500 kg būtu jāizmanto ar nosacījumu, ka šī atļautā papildu masa ir vienīgi alternatīvās piedziņas sistēmu dēļ, un uz to būtu jāattiecas ierobežojumiem un nosacījumiem, kuru mērķis ir nepieļaut negatīvu ietekmi uz ceļu satiksmes drošību.
- (20) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi, proti, uzlabot ES mēroga standartu, ko piemēro dažu kravu vai pasažieru pārvadāšanai paredzētu autotransporta līdzekļu vadītāju sākotnējās kvalifikācijas iegūšanai un periodiskai apmācībai, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet autotransporta pārrobežu rakstura un to problēmu dēļ, kuras paredzēts risināt ar šo direktīvu, to var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai.
- (21) Tādēļ Direktīvas 2003/59/EK un 2006/126/EK būtu attiecīgi jāgroza.

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvu 2003/59/EK groza šādi:

1) direktīvas 1. pantu aizstāj ar šādu:

“1. pants

Darbības joma

Šī direktīva attiecas uz transportlīdzekļa vadīšanu, ko veic:

a) dalībvalsts pilsoņi; un

b) trešo valstu pilsoņi, ko nodarbina vai izmanto uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību dalībvalstī,

turpmāk "vadītāji", kas veic autopārvadājumus Savienībā uz koplietošanas ceļiem, izmantojot:

- transportlīdzekļus, kuru vadīšanai nepieciešama Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2006/126/EK (*) definētā C1, C1+E, C vai C+E kategorijas vadītāja apliecība vai par līdzvērtīgu atzīta vadītāja apliecība,
- transportlīdzekļus, kuru vadīšanai nepieciešama Direktīvā 2006/126/EK definētā D1, D1+E, D vai D+E kategorijas vadītāja apliecība vai par līdzvērtīgu atzīta vadītāja apliecība.

Šajā direktīvā atsaucies uz vadītāja apliecību kategorijām, kurās ir ietverta pluszīme ("+"), lasa atbilstīgi III pielikumā iekļautajai atbilstības tabulai.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/126/EK (2006. gada 20. decembris) par vadītāju apliecībām (OV L 403, 30.12.2006., 18. lpp.).";

2) direktīvas 2. pantu aizstāj ar šādu:

"2. pants

Atbrīvojumi

1. Šī direktīva neattiecas uz vadītājiem, kas vada transportlīdzekļus:

- a) kuru maksimālais atļautais ātrums nepārsniedz 45 km/h;
- b) ko izmanto vai kontrolē valsts bruņotie spēki, civilās aizsardzības dienests, ugunsdzēsības dienests, sabiedriskās kārtības uzturēšanas spēki un neatliekamās medicīniskās palīdzības dienests, kad pārvadāšana notiek minētajiem dienestiem noteikto uzdevumu rezultātā;
- c) kuriem veic braukšanas pārbaudi tehniskās attīstības, remonta vai apkopes mērķiem, vai vadītājiem, kas vada jaunus vai pārbūvētus transportlīdzekļus, kuri vēl nav nodoti ekspluatācijā;
- d) kuru vadīšanai nepieciešama D vai D1 kategorijas vadītāja apliecība un kuru apkopes personāls bez pasažieriem nogādā līdz tehniskās apkopes centram vai no tā, ja šāds centrs atrodas netālu no tuvākās apkopes bāzes, ko izmanto pārvadātājs, ar nosacījumu, ka transportlīdzekļa vadīšana nav tā vadītāja pamatdarbība;
- e) ko izmanto ārkārtas situācijās vai kas paredzēti glābšanas uzdevumu veikšanai, tostarp transportlīdzekļus, ko izmanto humānās palīdzības kravu nekomerciāliem pārvadājumiem;
- f) ko izmanto, apmācot transportlīdzekļa vadīšanā un eksaminējot jebkuru personu, kas vēlas iegūt vadītāja apliecību vai arodprasmes apliecību (APA), kā noteikts 6. pantā un 8. panta 1. punktā, ja šos transportlīdzekļus neizmanto kravu un pasažieru komerciāliem pārvadājumiem;
- g) ko izmanto nekomerciāliem pasažieru vai kravu pārvadājumiem;
- h) ar ko pārvadā materiālus, iekārtas vai tehniku, kuru vadītāji izmantos sava darba ietvaros, ja transportlīdzekļu vadīšana nav vadītāja pamatdarbība.

Attiecībā uz šī punkta f) apakšpunktu šī direktīva neattiecas uz personām, kuras vēlas iegūt vadītāja apliecību vai APA, kā noteikts 6. pantā un 8. panta 1. punktā, ja minētās personas piedalās transportlīdzekļa vadīšanas papildu apmācībā darbavietā, taču ar noteikumu, ka šīs personas pavada cita persona, kurai ir APA, vai braukšanas instruktors, tās kategorijas transportlīdzeklī, kuru izmanto minētajā apakšpunktā izklāstītajam nolūkam.

2. Šo direktīvu nepiemēro, ja ir izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:

- a) transportlīdzekļu vadītāji lauku apvidos veic pārvadājumus savas uzņēmējdarbības vajadzībām;
- b) vadītāji nesniedz transporta pakalpojumus; un
- c) dalībvalstis uzskata, ka šie pārvadājumi ir gadījuma rakstura un neietekmē satiksmes drošību.

3. Šī direktīva neattiecas uz tādu transportlīdzekļu vadītājiem, kurus izmanto vai nomā bez transportlīdzekļa vadītāja lauksaimniecības, dārzniecības, mežsaimniecības, zemkopības vai zivsaimniecības uzņēmumi, lai pārvadātu ar savu komercdarbību saistītas kravas, izņemot gadījumus, kad pārvadāšana ir daļa no transportlīdzekļa vadītāja pamatdarbības vai pārsniedz valsts tiesību aktos noteikto attālumu no tā uzņēmuma bāzes, kuram pieder transportlīdzeklis vai kurš to nomā.”;

3) direktīvas 7. pantu aizstāj šādi:

“7. pants

Periodiska apmācība

Periodisku apmācību veido apmācības, ko organizē, lai APA turētāji varētu atjaunot zināšanas, kas ir būtiskas viņu darbā, īpašu vērību veltot ceļu satiksmes drošībai, darba aizsardzībai un tam, kā samazināt braukšanas ietekmi uz vidi.

Minēto apmācību organizē apstiprināts mācību centrs saskaņā ar I pielikuma 5. iedaļu. Apmācību veido teorētiskās mācības, praktiskā apmācība un, ja iespējams, apmācība ar informācijas un komunikācijas tehnoloģiju (IKT) rīkiem vai visaugstākās klases simulatoros. Ja vadītājs pāriet uz citu uzņēmumu, jāņem vērā iepriekš gūtā periodiskā apmācība.

Periodisku apmācību veido, lai padziļināti apgūtu un atkārtotu dažus I pielikuma 1. iedaļā minētos priekšmetus. Tā aptver dažādus priekšmetus, un tajā vienmēr iekļauj vismaz vienu ar ceļu satiksmes drošību saistītu priekšmetu. Apmācības priekšmetos ņem vērā jaunākās norises attiecīgajā juridiskajā un tehnoloģiju jomā un, cik vien iespējams, ņem vērā vadītāja konkrētās apmācības vajadzības.”;

4) direktīvas 9. panta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Vadītāji, kas minēti šīs direktīvas 1. panta a) punktā, iegūst šīs direktīvas 5. pantā minēto sākotnējo kvalifikāciju dalībvalstī, kur ir viņu parastā dzīvesvieta, kas definēta Direktīvas 2006/126/EK 12. pantā.”;

5) direktīvas 10. pantu aizstāj ar šādu:

“10. pants

Savienības kods

1. Uz sākotnējo kvalifikāciju apliecināšas APA un periodisku apmācību apliecināšas APA pamata dalībvalstu kompetentās iestādes, ņemot vērā šīs direktīvas 5. panta 2. un 3. punktu un šīs direktīvas 8. pantu, līdzās attiecīgajām vadītāja apliecības kategorijām norāda saskaņoto Savienības kodu “95”, kas paredzēts Direktīvas 2006/126/EK I pielikumā:

— vadītāja apliecībā vai

— vadītāja kvalifikācijas kartē, kas sagatavota saskaņā ar paraugu šīs direktīvas II pielikumā.

Ja tās dalībvalsts kompetentās iestādes, kurā APA tika saņemta, nevar Savienības kodu norādīt vadītāja apliecībā, tās vadītājam izdod vadītāja kvalifikācijas karti.

Dalībvalsts izdota vadītāja kvalifikācijas karte tiek savstarpēji atzīta. Kad karti izdod, kompetentās iestādes pārbauda vadītāja apliecības derīgumu attiecīgajai transportlīdzekļa kategorijai.

2. Vadītājam, kas minēts 1. panta b) punktā un kas vada transportlīdzekļus, kurus izmanto kravu pārvadāšanai pa autoceļiem, ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1072/2009 (*) paredzēto vadītāja atestātu ir arī atļauts pierādīt, ka viņam ir kvalifikācija un viņš ir apmācīts, kā noteikts šajā direktīvā, ar noteikumu, ka atestātā ir norādīts Savienības kods “95”. Šīs direktīvas nolūkos izdevēja dalībvalsts atestāta piezīmju sadaļā norāda Savienības kodu “95”, ja attiecīgais vadītājs ir izpildījis kvalifikācijas prasības un apmācību prasības, kas noteiktas šajā direktīvā.

3. Vadītāju atestātus, kuri nav atzīmēti ar Savienības kodu “95” un kuri izsniegti pirms 2020. gada 23. maija saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1072/2009 5. pantu, jo īpaši tā 7. punktu, nolūkā apliecināt atbilstību šajā direktīvā noteiktajām apmācību prasībām, akceptē kā kvalifikācijas pierādījumus līdz to derīguma termiņa beigām.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1072/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravu autopārvadājumu tirgum (OV L 300, 14.11.2009., 72. lpp.).”;

6) Iekļauj šādu pantu:

“10.a pants

Izpildes tikls

1. Izpildes nolūkos dalībvalstis apmainās ar informāciju par visām izsniegtajām vai atsauktajām APA. Šajā nolūkā dalībvalstis, sadarbojoties ar Komisiju, izstrādā elektronisku tīklu vai paplašina jau pastāvošu tīklu, ņemot vērā Komisijas novērtējumu par izmaksefektīvāko risinājumu.
2. Tīkls var saturēt APA iekļauto informāciju, kā arī informāciju par administratīvajām procedūrām, kas saistītas ar APA.
3. Dalībvalstis nodrošina, ka personas datu apstrāde tiek veikta tikai un vienīgi nolūkā pārbaudīt atbilstību šai direktīvai, jo īpaši tajā paredzētajām apmācību prasībām, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2016/679 (*).
4. Piekļuve tīklam ir droša. Dalībvalstis drīkst piešķirt piekļuvi tikai kompetentajām iestādēm, kas atbild par šīs direktīvas īstenošanu un tās izpildes kontroli.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.).”;

7) direktīvas I un II pielikumu groza saskaņā ar šīs direktīvas pielikumu.

2. pants

Direktīvu 2006/126/EK groza šādi.

1) direktīvas 4. pantu groza šādi:

a) panta 4. punktu groza šādi:

- i) punkta e) apakšpunkta trešo ievilkumu aizstāj ar šādu:
“— minimālais vecums C1 un C1E kategorijai ir 18 gadi;”;
- ii) punkta g) apakšpunkta otro ievilkumu aizstāj ar šādu:
“— minimālais vecums C un CE kategorijai ir 21 gads;”;
- iii) punkta i) apakšpunkta otro ievilkumu aizstāj ar šādu:
“— minimālais vecums D1 un D1E kategorijai ir 21 gads;”;
- iv) punkta k) apakšpunkta otro ievilkumu aizstāj ar šādu:
“— minimālais vecums D un DE kategorijai ir 24 gadi;”;

b) pievieno šādu punktu:

“7. Atkāpjoties no šā panta 4. punkta g), i) un k) apakšpunktā noteiktajiem minimālā vecuma ierobežojumiem, minimālais vecums attiecīgi C un CE; D1 un D1E; un D un DE kategorijas vadītāja apliecības izdošanai ir minimālais vecums, kas APA turētājiem šādu transportlīdzekļu vadīšanai noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/59/EK (*) 5. panta 2. punktā, 5. panta 3. punkta a) apakšpunkta i) punkta pirmajā daļā, 5. panta 3. punkta a) apakšpunkta ii) punkta pirmajā daļā vai 5. panta 3. punkta b) apakšpunktā.

Ja saskaņā ar Direktīvas 2003/59/EK 5. panta 3. punkta a) apakšpunkta i) punkta otro daļu vai 5. panta 3. punkta a) apakšpunkta ii) punkta otro daļu dalībvalsts ir atļāvusi vadīt transportlīdzekļus no jaunāka vecuma, šāda vadītāja apliecība ir derīga tikai tās dalībvalsts teritorijā, kura to izdevusi, līdz apliecības turētājs ir sasniedzis attiecīgo minimālo vecumu, kas minēts šā punkta pirmajā daļā, un ir saņēmis APA.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/59/EK (2003. gada 15. jūlijs) par dažu kravu vai pasažieru pārvadāšanai paredzētu autotransporta līdzekļu vadītāju sākotnējās kvalifikācijas iegūšanu un periodisku apmācību, par Padomes Regulas (EEK) Nr. 3820/85 un Padomes Direktīvas 91/439/EEK grozīšanu un Padomes Direktīvas 76/914/EEK atcelšanu (OV L 226, 10.9.2003., 4. lpp.).”;

2) direktīvas 6. panta 4. punktam pievieno šādu apakšpunktu:

“c) Padomes Direktīvas 96/53/EK (*) 2. pantā minēti ar alternatīvu degvielu darbināmi transportlīdzekļi, kuru maksimālā atļautā masa pārsniedz 3 500 kg, bet nepārsniedz 4 250 kg, kuri paredzēti kravu pārvadāšanai bez piekabes un kurus vada vismaz pirms diviem gadiem izdotas B kategorijas vadītāja apliecību turētāji, turklāt ar noteikumu, ka šī papildu masa virs 3 500 kg ir vienīgi piedziņas sistēmas dēļ salīdzinājumā ar piedziņas sistēmas masu tāda paša izmēra transportlīdzeklī, kas aprīkots ar parastu iekšdedzes dzinēju ar dzirksteļ aizdedzi vai kompresijas aizdedzi, un ar noteikumu, ka kravas ietilpība salīdzinājumā ar tādu pašu transportlīdzekli nav palielināta.

(*) Padomes Direktīva 96/53/EK (1996. gada 25. jūlijs), ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo masu starptautiskajos autopārvadājumos (OV L 235, 17.9.1996., 59. lpp.).”;

3) direktīvas 15. pantu aizstāj ar šādu:

“15. pants

Savstarpēja palīdzība

1. Dalībvalstis palīdz cita citai īstenot šo direktīvu un apmainās ar informāciju par vadītāju apliecībām, ko tās ir izdevušas, apmainījušas, aizvietojušas, atjaunojušas vai atņēmušas. Tās izmanto šajos nolūkos izveidoto ES vadītāju apliecību tīklu, kad tas sāk darboties.

2. Tīklu var izmantot arī apmaiņai ar informāciju kontroles nolūkiem, kas paredzēti Savienības tiesību aktos.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka šajā direktīvā minēto personas datu apstrādi veic vienīgi šīs direktīvas un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/59/EK un (ES) 2015/413 (*) īstenošanas nolūkā. Jebkāda atbilstoši šai direktīvai veikta personas datu apstrāde notiek saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulām (ES) 2016/679 (**) un (EK) Nr. 45/2001 (***).

4. Piekļuve tīklam ir droša. Dalībvalstis drīkst piešķirt piekļuvi tikai attiecīgajām kompetentajām iestādēm, kas atbild par šīs direktīvas un Direktīvu 2003/59/EK un (ES) 2015/413 īstenošanu un izpildes kontroli.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2015/413 (2015. gada 11. marts), ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem (OV L 68, 13.3.2015., 9. lpp.).

(**) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.).

(***) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 45/2001 (2000. gada 18. decembris) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Kopienas iestādēs un struktūrās un par šādu datu brīvu apriti (OV L 8, 12.1.2001., 1. lpp.).”

3. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības, līdz 2020. gada 23. maijam, izņemot šīs direktīvas 1. panta 6. punkta prasību izpildei nepieciešamos normatīvos un administratīvos aktus, kas stājas spēkā līdz 2021. gada 23. maijam. Dalībvalstis nekavējoties dara Komisijai zināmu minēto noteikumu tekstu.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

4. pants

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

5. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā, 2018. gada 18. aprīlī

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
A. TAJANI

Padomes vārdā –
priekšsēdētāja
L. PAVLOVA

PIELIKUMS

Direktīvas 2003/59/EK pielikumus groza šādi:

1) I pielikumu groza šādi:

a) pielikuma 1. iedaļu groza šādi:

i) otro daļu aizstāj ar šādu:

“Minimālais kvalifikācijas līmenis ir salīdzināms vismaz ar Eiropas kvalifikāciju ietvarstruktūras 2. līmeni, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Ieteikuma (2008. gada 23. aprīlis) (*) II pielikumā.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Ieteikums (2008. gada 23. aprīlis) par Eiropas kvalifikāciju ietvarstruktūras izveidošanu mūžizglītībai (OV C 111, 6.5.2008., 1. lpp.).”;

ii) 1.2. punktu aizstāj ar šādu:

“1.2. Mērķis – lai kontrolētu transportlīdzekli, līdz minimumam samazinātu nodilumu un nepieļautu darbības traucējumus, pārzināt drošības ierīču tehniskos parametrus un to vadību:

bremžu un lēninātāja izmantošanas robežas, bremžu un lēninātāja kombinēta izmantošana, ātruma un pārnenuma skaitļa labāka izmantošana, transportlīdzekļa inerce izmantošana, ātruma samazināšanas un bremzēšanas veidu izmantošana, braucot no kalna, rīcība tehniskas kļūmes gadījumā, tādu elektronisku un mehānisku ierīču lietošana kā elektroniskā stabilitātes programma (ESP), uzlabota avārijas bremzēšanas sistēma (AEBS), bremžu pretbloķēšanas sistēma (ABS), vilces vadības sistēmas (TCS) un iebūvētās transportlīdzekļa uzraudzības sistēmas (IVMS), un citas lietošanai apstiprinātas vadītāja palīdzības vai automatizācijas ierīces.”;

iii) 1.3. punktu aizstāj ar šādu:

“1.3. Mērķis – spēja optimizēt degvielas patēriņu:

degvielas patēriņa optimizācija, izmantojot zināšanas un prasmes attiecībā uz 1.1. un 1.2. punktu, satiksmes plūsmas, pienācīgas distances paredzēšanas līdz citiem transportlīdzekļiem nozīmība, un transportlīdzekļa kustības daudzuma izmantošana, vienmērīgs ātrums, laidens braukšanas stils un atbilstošs spiediens rieņās, kā arī zināšanas par intelektuālām transporta sistēmām, ar kurām uzlabo braukšanas efektivitāti un palīdz plānot maršrutu.”;

iv) iekļauj šādu punktu pirms virsraksta “Apliecības C, C + E, C1, C1 + E kategorijai”:

“1.3.a Mērķis – spēja paredzēt un novērtēt riskus ceļu satiksmē un pielāgoties tiem:

apzināties dažādus ceļa, satiksmes un klimatiskos apstākļus un pielāgoties tiem, paredzēt iespējamus notikumus; saprast to, kā sagatavot un plānot braucienu ekstremālos laika apstākļos; mācēt rīkoties ar attiecīgo drošības aprikojumu un saprast, kad brauciens būtu jāatliek vai jāatceļ ekstremālu laika apstākļu dēļ; pielāgoties ceļu satiksmes riskiem, tostarp ceļu satiksmē bīstamai uzvedībai vai neuzmanīgai transportlīdzekļa vadīšanai (ko izraisījusi elektronisku ierīču lietošana, ēšana, dzeršana u. tml.); atpazīt bīstamas situācijas, pielāgoties tām un spēt pārvarēt to radīto stresu, jo īpaši saistībā ar transportlīdzekļu lielumu un masu un neaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem, tādiem kā gājēji, velobraucēji un motorizēti divu riteņu transportlīdzekļi;

identificēt iespējami bīstamas situācijas un pienācīgi izvērtēt, kā šīs iespējami bīstamas situācijas var kļūt par situācijām, kad vairs nav iespējams novērst sadursmi, un izvēlēties un veikt darbības, kas uzlabo drošības rezervi tādā mērā, ka no sadursmes tomēr ir iespējams izvairīties gadījumā, ja rodas potenciāla bīstamība.”;

v) 1.4. punktu aizstāj ar šādu:

“1.4. Mērķis – prasme piekraut transportlīdzekli, ievērojot drošības noteikumus un pareizu transportlīdzekļa izmantošanu:

spēki, kas iedarbojas uz braucošu transportlīdzekli, pārnenumkārbas pārnenuma skaitļu izmantošana atbilstīgi transportlīdzekļa noslodzei un ceļa profilam, automātisko transmisijas sistēmu lietošana, transportlīdzekļa vai transportlīdzekļu sastāva kravnesības aprēķināšana, kopējā tilpuma aprēķināšana, slodzes sadalījums, ass noslodzes pārsniegšanas sekas, transportlīdzekļa stabilitāte un smaguma centrs, iepakojuma un palešu veidi;

galvenās nostiprināmo kravu kategorijas, piestiprināšanas un nostiprināšanas paņēmieni, stiprināšanas siksnu izmantošana, nostiprināšanas ierīču pārbaude, pārkraušanas iekārtu izmantošana, brezenta pārvalka uzlikšana un noņemšana.”;

vi) 1.5. punktu aizstāj ar šādu:

“1.5. Mērķis – prasme nodrošināt pasažieriem komfortu un drošību:

garenvirziena kustību un šķērskustību regulēšana, koplietošanas ceļu izmantošana, izvietošanās uz ceļa, laidena bremsēšana, pārkāres ievērošana, īpašu infrastruktūru izmantošana (sabiedriskas vietas, paredzētās braukšanas joslas), grūtības apvienot drošu braukšanu ar citiem vadītāja pienākumiem, saskarsme ar pasažieriem, dažu pasažieru grupu īpašas iezīmes (invalidi, bērni).”;

vii) 1.6. punktu aizstāj ar šādu:

“1.6. Mērķis – prasme piekraut transportlīdzekli, ievērojot drošības noteikumus un pareizu transportlīdzekļa izmantošanu:

spēki, kas iedarbojas uz braucošu transportlīdzekli, pārnēsājamās pārnēsājamo skaitļu izmantošana atbilstīgi transportlīdzekļa noslodzei un ceļa profilam, automātisko transmisijas sistēmu lietošana, transportlīdzekļa vai transportlīdzekļu sastāva kravnesības aprēķināšana, slodzes sadalījums, ass noslodzes pārsniegšanas sekas, transportlīdzekļa stabilitāte un smaguma centrs.”;

viii) 2.1. punktu aizstāj ar šādu:

“2.1. Mērķis – zināt autotransporta sociālo vidi un to reglamentējošos noteikumus:

maksimālie darba laika posmi, kas raksturīgi transporta nozarei; Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006 (*) un Regulas (ES) Nr. 165/2014 (**) principi, piemērošana un sekas; sodi par tahogrāfa neizmantošanu, nepareizu izmantošanu un neatļautām manipulācijām ar to; zināšanas par autotransporta sociālo vidi: vadītāju tiesības un pienākumi sākotnējās kvalifikācijas iegūšanas un periodiskas apmācības jomā.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp.).

(**) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 165/2014 (2014. gada 4. februāris) par tahogrāfiem autotransportā, ar kuru atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu (OV L 60, 28.2.2014., 1. lpp.).”;

ix) 2.2. punktu aizstāj ar šādu:

“2.2. Mērķis – zināt noteikumus, kas reglamentē kravu pārvadājumus:

licences pārvadājumu veikšanai, dokumenti, kam jābūt transportlīdzeklī, noteiktu ceļu izmantošanas aizliegumi, ceļu nodevas, pienākumi, kas noteikti standarta līgumos par kravu pārvadāšanu, pārvadājuma līguma dokumentu sagatavošana, starptautisko pārvadājumu atļaujas, pienākumi, kas noteikti Konvencijā par starptautisko kravu autopārvadājumu līgumu, starptautiskās kravas pavadzīmes sagatavošana, robežu šķērsošana, kravas ekspeditori, īpaši preču pavaddokumenti.”;

x) 3.7. punktu aizstāj ar šādu:

“3.7. Mērķis – zināt kravu autopārvadājumu ekonomisko vidi un tirgus organizāciju:

autotransports attiecībā pret citiem transporta veidiem (konkurence, nosūtītāji), dažādas autotransporta darbības (komercpārvadājumi, pašpārvadājumi, transporta palīgdarbības), transporta uzņēmumu un transporta palīgdarbību galveno veidu organizācija, dažādas transporta specializācijas (autocisterna, kontrolēta temperatūra, bīstamās kravas, dzīvnieku pārvadāšana utt.), pārmaiņas nozarē (sniegto pakalpojumu dažādošana, pārvadājumi pa dzelzceļu un autoceļiem, apakšuzņēmuma līgumi utt.).”;

xi) 3.8. punktu aizstāj ar šādu:

“3.8. Mērķis – zināt pasažieru autopārvadājumu ekonomisko vidi un tirgus organizāciju:

pasažieru autopārvadājumi attiecībā pret citiem pasažieru pārvadājumu veidiem (dzelzceļš, privātā automašīna), dažādas autotransporta darbības, kas ietver pasažieru autopārvadājumus, izpratne par invaliditāti, robežu šķērsošana (starptautiskie pārvadājumi), pasažieru autopārvadājumu uzņēmumu galveno veidu organizācija.”;

b) 2. iedaļu groza šādi:

i) 2.1. punktu aizstāj ar šādu:

“2.1. Iespēja, kas apvieno nodarbību apmeklēšanu un eksāmenu

Sākotnējās kvalifikācijas iegūšanai jāietver visu 1. iedaļā uzskaitīto priekšmetu mācīšana. Šīs sākotnējās kvalifikācijas iegūšanas procesam jāilgst 280 stundas.

Katram apmācāmajam vadītājam vismaz 20 stundas pašam jāvada attiecīgās kategorijas transportlīdzeklis, kas atbilst vismaz tām prasībām, ko eksāmenā izmantojamajiem transportlīdzekļiem nosaka Direktīva 2006/126/EK.

Kad apmācāmais vadītājs pats vada transportlīdzekli, viņš jāpavada instruktoram, ko nodarbina apstiprināts mācību centrs. Katrs apmācāmais vadītājs ne ilgāk kā astoņas no 20 individuālās braukšanas stundām drīkst braukt pa īpašu apvidu vai visaugstākās klases simulatorā, lai novērtētu prasmi racionāli braukt, ievērojot drošības noteikumus, jo īpaši attiecībā uz transportlīdzekļa vadīšanu uz ceļa dažādos apstākļos, tiem mainoties atkarībā no dažādiem atmosfēras stāvokļiem un dienas vai nakts laika, un spēju optimizēt degvielas patēriņu.

Dalībvalstis var atļaut apstiprinātā mācību centra veikto apmācību daļēji sniegt, izmantojot IKT rīkus, tādus kā e-apmācība, tajā pašā laikā nodrošinot, ka tiek uzturēta augsta apmācības kvalitāte un efektivitāte, un izvēloties priekšmetus, kuros visefektīvāk var izmantot IKT rīkus. Dalībvalstis jo īpaši prasa uzticamu lietotāju identifikāciju un pienācīgus kontroles līdzekļus. Dalībvalstis kā daļu no apmācības var ieskaitīt specifisku apmācību, ko nosaka citi Savienības tiesību akti. Tas ietver apmācību saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/68/EK (*) bīstamo kravu pārvadāšanā, apmācību par invaliditātes izpratni saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 181/2011 (**) un apmācību dzīvnieku pārvadāšanā saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1/2005 (***), bet neaprobežojas ar tām.

Šīs direktīvas 5. panta 5. punktā minēto vadītāju sākotnējās kvalifikācijas iegūšanas procesam jāilgst 70 stundas, ieskaitot piecas individuālās vadīšanas stundas.

Minētās apmācības beigās dalībvalsts kompetentās iestādes vai to izraudzīta organizācija rakstiski vai mutiski eksaminē vadītāju. Eksāmenā jāiekļauj vismaz viens jautājums par katru mērķi no 1. iedaļā iekļautā priekšmetu saraksta.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/68/EK (2008. gada 24. septembris) par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem (OV L 260, 30.9.2008., 13. lpp.).

(**) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 181/2011 (2011. gada 16. februāris) par autobusu pasažieru tiesībām un par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 2006/2004 (OV L 55, 28.2.2011., 1. lpp.).

(***) Padomes Regula (EK) Nr. 1/2005 (2004. gada 22. decembris) par dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas un saistīto darbību laikā un grozījumu izdarīšanu Direktīvās 64/432/EEK un 93/119/EK un Regulā (EK) Nr. 1255/97 (OV L 3, 5.1.2005., 1. lpp.).”;

ii) 2.2. punkta b) apakšpunkta otro daļu aizstāj ar šādu:

“Praktiskajā eksāmenā izmantotajam transportlīdzeklim jāatbilst vismaz tām prasībām, ko eksāmenā izmantojamajiem transportlīdzekļiem nosaka Direktīva 2006/126/EK.”;

c) 3. un 4. iedaļu aizstāj ar šādu:

“3. iedaļa. Sākotnējās kvalifikācijas paātrinātā iegūšana, kas paredzēta 3. panta 2. punktā

Sākotnējās kvalifikācijas paātrinātajai iegūšanai jāietver visu 1. iedaļā uzskaitīto priekšmetu mācīšana. Tai jāilgst 140 stundas.

Katram apmācāmajam vadītājam vismaz 10 stundas pašam jāvada attiecīgās kategorijas transportlīdzeklis, kas atbilst vismaz tām prasībām, ko eksāmenā izmantojamajiem transportlīdzekļiem nosaka Direktīva 2006/126/EK.

Kad apmācāmais vadītājs pats vada transportlīdzekli, viņš jāpavada instruktoram, ko nodarbina apstiprināts mācību centrs. Katrs apmācāmais vadītājs ne ilgāk kā četras no 10 individuālās braukšanas stundām drīkst braukt pa īpašu apvidu vai visaugstākās klases simulatorā, lai novērtētu prasmi racionāli braukt, ievērojot drošības

noteikumus, jo īpaši attiecībā uz transportlīdzekļa vadīšanu uz ceļa dažādos apstākļos, minētajiem ceļa apstākļiem mainoties atkarībā no dažādiem atmosfēras stāvokļiem un dienas vai nakts laika, un spēju optimizēt degvielas patēriņu.

Uz sākotnējās kvalifikācijas paātrinātu iegūšanu attiecas arī 2.1. punkta ceturtnās daļas nosacījumi.

Šīs direktīvas 5. panta 5. punktā minēto vadītāju sākotnējās kvalifikācijas paātrinātas iegūšanas procesam jāilgst 35 stundas, ieskaitot divarpus individuālas vadīšanas stundas.

Minētās apmācības beigās dalībvalsts kompetentās iestādes vai to izraudzīta organizācija rakstiski vai mutiski eksaminē vadītāju. Eksāmenā jāiekļauj vismaz viens jautājums par katru mērķi no 1. iedaļā iekļautā priekšmetu saraksta.

4. iedaļa. Obligātā periodiskā apmācība, kas paredzēta 3. panta 1. punkta b) apakšpunktā

Apstiprinātam mācību centram jāorganizē obligātā periodiskā apmācība. Tai jānotiek ik pēc pieciem gadiem un jāilgst 35 stundas, kas sadalītas vismaz septiņu stundu garos laika posmos, ko var sadalīt divās dienās pēc kārtas. Izmantojot e-apmācību, apstiprinātais mācību centrs nodrošina, ka tiek nodrošināta pienācīga apmācības kvalitāte, tostarp izvēloties mācību priekšmetus, kuros visefektīvāk var izmantot IKT rīkus. Dalībvalstis jo īpaši prasa uzticamu lietotāju identifikāciju un pienācīgus kontroles līdzekļus. E-apmācības maksimālais ilgums nepārsniedz 12 stundas. Vismaz viens no apmācību kursa posmiem ir veltīts ar ceļu satiksmes drošību saistītam priekšmetam. Apmācības saturs ir salāgots ar apmācības vajadzībām konkrētām transporta operācijām, ko veic vadītājs, un attiecīgiem jauninājumiem juridiskajā un tehnoloģiju jomā, un, cik vien iespējams, būtu jāņem vērā vadītāja konkrētās apmācības vajadzības. Apmācības 35 stundās būtu jāaptver virkne dažādu priekšmetu, tostarp jāveic atkārtotas apmācības, ja ir apliecinājies, ka vadītājam ir vajadzīga noteikta korektīva apmācība.

Dalībvalstis var apsvērt iespēju uzskatīt pabeigtu specifisko apmācību, kas noteikta ar citiem Savienības tiesību aktiem, par ne vairāk kā vienu no noteiktajiem septiņu stundu laika posmiem. Tas ietver apmācību saskaņā ar Direktīvu 2008/68/EK bīstamo kravu pārvadāšanā, apmācību dzīvnieku pārvadāšanā saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1/2005 un attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem apmācību par invaliditātes izpratni saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 181/2011, bet neaprobežojas ar tām. Tomēr dalībvalstis var nolemt, ka pabeigtu specifisko apmācību, kas saskaņā ar Direktīvu 2008/68/EK noteikta bīstamo kravu pārvadāšanai, uzskata par diviem septiņu stundu laika posmiem, ar noteikumu, ka šī ir vienīgā no citām apmācībām, kas tiek ieskaitīta periodiskajā apmācībā.”;

2) II pielikumu groza šādi:

a) pielikuma virsrakstu aizstāj ar šādu:

“NOTEIKUMI PAR VADĪTĀJA KVALIFIKĀCIJAS KARTES EIROPAS SAVIENĪBAS PARAUGU”;

b) 2. iedaļu groza šādi:

i) attiecībā uz vadītāja kvalifikācijas kartes 1. pusi:

— d) apakšpunkta 9. punktu aizstāj ar šādu:

“9. transportlīdzekļu kategorijas, attiecībā uz kurām vadītājs atbilst sākotnējās kvalifikācijas un periodiskas apmācības prasībām;”;

— e) apakšpunkta pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

“uzraksts “Eiropas Savienības paraugs” tās dalībvalsts valodā vai valodās, kas izdevusi karti, un uzraksts “Vadītāja kvalifikācijas karte” Savienības pārējās oficiālajās valodās, kuri iespiesti zilā krāsā tā, lai veidotu kartes fonu.”;

ii) attiecībā uz vadītāja kvalifikācijas kartes 2. pusi a) apakšpunkta 9. un 10. punktu aizstāj ar šādiem:

“9. transportlīdzekļu kategorijas, attiecībā uz kurām vadītājs atbilst sākotnējās kvalifikācijas un periodiskas apmācības prasībām;

10. saskaņotais Savienības kods “95”, kā noteikts Direktīvas 2006/126/EK I pielikumā;”;

c) 4. iedaļu groza šādi:

i) virsrakstu aizstāj ar šādu:

“VADĪTĀJA KVALIFIKĀCIJAS KARTES EIROPAS SAVIENĪBAS PARAUGS”;

ii) uz parauga 2. puses 10. ailē tekstu “Kopienas kods” aizstāj ar “Savienības kods”;

d) pievieno šādu iedaļu:

“5. Pārejas noteikumi

Vadītāja kvalifikācijas kartes, kas izdotas pirms 2020. gada 23. maija, ir derīgas līdz to derīguma termiņa beigām.”;

3) pievieno šādu pielikumu:

“III PIELIKUMS

ATBILSTĪBAS TABULA ATSAUCĒM UZ KONKRĒTĀM VADĪTĀJA APLIECĪBU KATEGORIJĀM

Atsauces šajā direktīvā	Atsauces Direktīvā 2006/126/EK
C + E	CE
C1 + E	C1E
D + E	DE
D1 + E	D1E”