



Spis treści

I Akty ustawodawcze

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/643 z dnia 18 kwietnia 2018 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego 1
- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/644 z dnia 18 kwietnia 2018 r. w sprawie transgranicznych usług doręczania paczek ⁽¹⁾ 19

DYREKTYWY

- ★ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/645 z dnia 18 kwietnia 2018 r. zmieniająca dyrektywę 2003/59/WE w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób oraz dyrektywę 2006/126/WE w sprawie praw jazdy ⁽¹⁾ 29

DECYZJE

- ★ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/646 z dnia 18 kwietnia 2018 r. w sprawie wspólnych ram mających na celu świadczenie lepszej jakości usług w zakresie umiejętności i kwalifikacji (Europass), uchylająca decyzję nr 2241/2004/WE ⁽¹⁾ 42

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG.

I

(Akty ustawodawcze)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2018/643

z dnia 18 kwietnia 2018 r.

w sprawie statystyki transportu kolejowego

(wersja przekształcona)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 338 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 91/2003 ⁽³⁾ zostało kilkakrotnie znacząco zmienione ⁽⁴⁾. Ze względu na konieczność dalszych zmian, dla zachowania przejrzystości, rozporządzenie to należy przekształcić.
- (2) Koleje stanowią ważną część sieci transportowych Unii.
- (3) Statystyka dotycząca kolejowego transportu towarów i pasażerów jest niezbędna, aby umożliwić Komisji monitorowanie i kształtowanie wspólnej polityki transportowej, a także elementów polityki regionalnej i polityki w zakresie sieci transeuropejskich, które dotyczą transportu.
- (4) Statystyka dotycząca bezpieczeństwa kolei jest również niezbędna, aby umożliwić Komisji przygotowywanie i monitorowanie działań Unii w dziedzinie bezpieczeństwa transportu. Agencja Kolejowa Unii Europejskiej gromadzi dane dotyczące wypadków na podstawie załącznika I do dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁵⁾ w odniesieniu do wspólnych wskaźników bezpieczeństwa oraz wspólnych metod obliczania kosztów wypadków.
- (5) Statystyka na poziomie Unii dotycząca transportu kolejowego jest również wymagana w celu wypełnienia zadań w zakresie monitorowania przewidzianych w art. 15 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE ⁽⁶⁾.
- (6) Statystyka na poziomie Unii dotycząca wszystkich środków transportu powinna być gromadzona zgodnie ze wspólnymi pojęciami i standardami w celu uzyskania możliwie najpełniejszej porównywalności pomiędzy środkami transportu.

⁽¹⁾ Opinia z dnia 6 grudnia 2017 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 14 marca 2018 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 12 kwietnia 2018 r.

⁽³⁾ Rozporządzenie (WE) nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego (Dz.U. L 14 z 21.1.2003, s. 1).

⁽⁴⁾ Zob. załącznik IX.

⁽⁵⁾ Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44).

⁽⁶⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).

- (7) Istotne jest, aby uniknąć powielania prac oraz zoptymalizować wykorzystanie istniejących informacji, które mogą być użyte do celów statystycznych. W tym celu, a także z myślą o zapewnieniu obywatelom Unii oraz innym zainteresowanym stronom łatwo dostępnych i użytecznych informacji na temat bezpieczeństwa transportu kolejowego oraz interoperacyjności systemu kolejowego, w tym również infrastruktury kolejowej, należy ustanowić odpowiednie umowy o współpracy w zakresie działalności statystycznej między służbami Komisji a odpowiednimi podmiotami, w tym również na poziomie międzynarodowym.
- (8) Przy tworzeniu europejskiej statystyki należy zachować równowagę pomiędzy potrzebami użytkowników a obciążeniem dla respondentów.
- (9) W sprawozdaniu dla Parlamentu Europejskiego i Rady na temat swoich doświadczeń wyniesionych ze stosowania rozporządzenia (WE) nr 91/2003 Komisja powołała się na fakt, że zmiany długoterminowe będą prawdopodobnie oznaczały zniesienie lub uproszczenie obowiązku gromadzenia danych już gromadzonych na podstawie tego rozporządzenia, a celem jest skrócenie okresu przekazywania danych w przypadku rocznych danych dotyczących pasażerów transportu kolejowego. Komisja powinna nadal regularnie składać sprawozdania dotyczące wykonywania niniejszego rozporządzenia.
- (10) Współistnienie publicznych i prywatnych przedsiębiorstw kolejowych działających na rynku komercyjnego transportu kolejowego wymaga wyraźnego określenia informacji statystycznych, które powinny być dostarczane przez wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe i rozpowszechniane przez Eurostat.
- (11) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie utworzenie wspólnych standardów statystycznych umożliwiających wytwarzanie zharmonizowanych danych, które powinny być wdrożone w każdym państwie członkowskim pod kierownictwem organów i instytucji odpowiedzialnych za tworzenie oficjalnej statystyki, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary i skutki możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (12) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 223/2009 ⁽¹⁾ stanowi ramy odniesienia dla przepisów niniejszego rozporządzenia.
- (13) W celu uwzględnienia rozwoju sytuacji w państwach członkowskich, a jednocześnie utrzymania zharmonizowanego gromadzenia danych dotyczących transportu kolejowego w całej Unii, a także z myślą o zachowaniu wysokiej jakości danych przekazywanych przez państwa członkowskie, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany niniejszego rozporządzenia w celu dostosowania definicji technicznych oraz wprowadzania dodatkowych definicji technicznych. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa ⁽²⁾. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (14) Komisja powinna zapewnić, aby te akty delegowane nie nakładały znaczącego dodatkowego obciążenia na państwa członkowskie ani na respondentów.
- (15) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do określenia informacji, które mają być dostarczane do celów sprawozdań dotyczących jakości i porównywalności wyników, a także w odniesieniu do ustaleń dotyczących rozpowszechniania wyników przez Komisję (Eurostat). Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 ⁽³⁾.
- (16) Skonsultowano się z Komitetem ds. Europejskiego Systemu Statystycznego,

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 223/2009 z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie statystyki europejskiej oraz uchylające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE, Euratom) nr 1101/2008 w sprawie przekazywania do Urzędu Statystycznego Wspólnot Europejskich danych statystycznych objętych zasadą poufności, rozporządzenie Rady (WE) nr 322/97 w sprawie statystyk Wspólnoty oraz decyzję Rady 89/382/EWG, Euratom w sprawie ustanowienia Komitetu ds. Programów Statystycznych Wspólnot Europejskich (Dz.U. L 87 z 31.3.2009, s. 164).

⁽²⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Cel

Celem niniejszego rozporządzenia jest ustanowienie wspólnych zasad tworzenia statystyki dotyczącej transportu kolejowego na poziomie Unii.

Artykuł 2

Zakres

Niniejsze rozporządzenie obejmuje swym zakresem wszystkie koleje w Unii. Każde państwo członkowskie dostarcza dane statystyczne odnoszące się do transportu kolejowego na swoim terytorium. W przypadku przedsiębiorstwa kolejowego działającego w więcej niż jednym państwie członkowskim zainteresowane organy krajowe zobowiązują przedsiębiorstwo do dostarczenia oddzielnych danych dla każdego kraju, w którym prowadzi ono działalność, w celu umożliwienia opracowania krajowej statystyki.

Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia:

- a) przedsiębiorstwa kolejowe działające wyłącznie lub głównie w obrębie instalacji przemysłowych i podobnych, w tym portów;
- b) przedsiębiorstwa kolejowe świadczące głównie lokalne usługi turystyczne, takie jak zachowane historyczne koleje parowe.

Artykuł 3

Definicje

1. Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „kraj sprawozdawca” oznacza państwo członkowskie przekazujące dane do Eurostatu;
- 2) „organy krajowe” oznaczają krajowe instytucje statystyczne i inne organy odpowiedzialne w każdym państwie członkowskim za tworzenie statystyki europejskiej;
- 3) „kolej” oznacza linię komunikacyjną, zbudowaną z szyn, wyłącznie do użytku przez pojazdy szynowe;
- 4) „pojazd szynowy” oznacza ruchome urządzenie poruszające się wyłącznie po szynach, wprawiane w ruch za pomocą własnego układu napędowego (pojazdy trakcyjne) albo ciągnięte przez inny pojazd (wagony pasażerskie, wagony doczepne wagonów silnikowych, wagony kryte i wagony towarowe);
- 5) „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza każde publiczne lub prywatne przedsiębiorstwo świadczące usługi w zakresie transportu towarów lub pasażerów koleją. Wyłączone są przedsiębiorstwa, których jedyną działalnością jest świadczenie usług w zakresie transportu pasażerów metrem, tramwajem lub koleją miejską;
- 6) „transport towarów koleją” oznacza przewóz towarów przy użyciu pojazdów szynowych między miejscem załadunku a miejscem rozładunku;
- 7) „transport pasażerów koleją” oznacza przewóz pasażerów przy użyciu pojazdów szynowych między miejscem rozpoczęcia podróży a miejscem zakończenia podróży. Wyłączony jest transport pasażerów metrem, tramwajem lub koleją miejską;
- 8) „metro” (znane także jako „subway”, „metropolitan railway” lub „underground”;) oznacza kolej elektryczną przeznaczoną do transportu pasażerów, o zdolności przepustowej umożliwiającej obsługę ruchu o dużym nasileniu oraz charakteryzującą się wyłącznymi prawami drogi, wielowagonowymi pociągami, dużą prędkością i szybkim przyspieszeniem, złożonym systemem sygnalizacji, jak również brakiem skrzyżowań jednopoziomowych, w celu umożliwienia wysokiej częstotliwości kursowania pociągów oraz dużego obciążenia peronu. Metro charakteryzują ponadto rozmieszczone blisko siebie stacje, co zwykle oznacza odległość 700-1 200 m między stacjami. „Duża prędkość” odnosi się do porównania z tramwajami i koleją miejską oraz oznacza w tym przypadku około 30-40 km/h na krótszych odcinkach i 40-70 km/h na dłuższych odcinkach;
- 9) „tramwaj” oznacza pasażerski pojazd drogowy z miejscami siedzącymi dla więcej niż dziewięciu osób (łącznie z motorniczym), podłączony do przewodów elektrycznych lub napędzany silnikiem spalinowym oraz poruszający się po szynach;
- 10) „kolej miejska” oznacza kolej przeznaczoną do transportu pasażerów, często składająca się z szynowych wagonów o napędzie elektrycznym, poruszających się pojedynczo lub w krótkich zespołach po nieruchomych podwójnych szynach. Odległość między stacjami/przystankami wynosi na ogół mniej niż 1 200 m. W porównaniu z metrem, kolej miejska cechuje się lżejszą konstrukcją, przeznaczona jest do obsługi ruchu o mniejszym natężeniu oraz zwykle porusza się z mniejszymi prędkościami. Czasami trudno jest dokonać ścisłego rozróżnienia między koleją miejską a tramwajami; tramwaje zazwyczaj nie są oddzielone od ruchu miejskiego, natomiast kolej miejska może być oddzielona od innych systemów ruchu;

- 11) „transport krajowy” oznacza transport kolejowy między dwoma miejscami (miejscem załadunku/rozpoczęcia podróży a miejscem rozładunku/zakończenia podróży) znajdującymi się w kraju sprawozdawcy. Może on obejmować tranzyt poprzez terytorium państwa drugiego;
- 12) „transport międzynarodowy” oznacza transport kolejowy między miejscem (załadunku/rozpoczęcia podróży lub rozładunku/zakończenia podróży) w kraju sprawozdawcy a miejscem (załadunku/rozpoczęcia podróży lub rozładunku/zakończenia podróży) w innym kraju;
- 13) „tranzyt” oznacza transport kolejowy poprzez terytorium kraju sprawozdawcy między dwoma miejscami (miejscem załadunku/rozpoczęcia podróży a miejscem rozładunku/zakończenia podróży) znajdującymi się poza terytorium kraju sprawozdawcy. Nie jest uważany za tranzyt transport obejmujący załadunek/rozpoczęcie podróży lub rozładunek/zakończenie podróży towarów/pasażerów na granicy kraju sprawozdawcy z/do innego środka transportu;
- 14) „pasażer kolei” oznacza każdą osobę, z wyłączeniem członków załogi pociągu, odbywającą podróż koleją. Do celów statystyki wypadków, włącza się pasażerów usiłujących wsiąść/wysiąść do/z poruszającego się pociągu;
- 15) „liczba pasażerów” oznacza liczbę podróży odbytych przez pasażerów kolei, przy czym każda podróż definiowana jest jako przewóz z miejsca rozpoczęcia podróży do miejsca zakończenia podróży, z przesiadaniem się lub bez przesiadania się z jednego do innego pojazdu szynowego. Jeżeli pasażerowie korzystają z usług więcej niż jednego przedsiębiorstwa kolejowego, gdy tylko jest to możliwe nie liczy się ich więcej niż jeden raz;
- 16) „pasażer-km” oznacza jednostkę miary odpowiadającą transportowi jednego pasażera koleją na odcinku jednego kilometra. Pod uwagę brany jest jedynie odcinek na terytorium kraju sprawozdawcy;
- 17) „waga” oznacza ilość towarów w tonach (1 000 kilogramów). Waga, która będzie brana pod uwagę obejmuje, oprócz wagi przewożonych towarów, wagę opakowania oraz wagę tary kontenerów, kontenerów typu *swap body*, palet, jak również pojazdów drogowych przewożonych koleją w przypadku transportu kombinowanego. Jeżeli towary przewożone są przy korzystaniu z usług więcej niż jednego przedsiębiorstwa kolejowego, gdy tylko jest to możliwe wagi towarów nie liczy się więcej niż jeden raz;
- 18) „tona-km” oznacza jednostkę miary transportu towarów odpowiadającą transportowi jednej tony (1 000 kilogramów) towarów koleją na odcinku jednego kilometra. Pod uwagę brany jest jedynie odcinek na terytorium kraju sprawozdawcy;
- 19) „pociąg” oznacza jeden lub większą liczbę pojazdów szynowych ciągniętych przez jedną lub większą liczbę lokomotyw lub wagonów silnikowych, lub jeden wagon silnikowy poruszający się pojedynczo, przemieszczający się, pod określonym numerem lub szczególnym oznaczeniem, z początkowego stałego punktu do końcowego stałego punktu. Nie uważa się za pociąg lokomotywy luzem, tj. lokomotywy jadącej pojedynczo;
- 20) „pociąg-km” oznacza jednostkę miary odpowiadającą ruchowi pociągu na odcinku jednego kilometra. Odległością braną pod uwagę jest rzeczywistość przebyta odległość, jeśli jest ona dostępna, w przeciwnym przypadku uwzględniana jest standardowa odległość sieciowa między punktem początkowym a miejscem przeznaczenia. Pod uwagę brany jest jedynie odcinek na terytorium kraju sprawozdawcy;
- 21) „pełne obciążenie pociągu” oznacza każdą wysyłkę obejmującą jeden lub większą liczbę załadowanych wagonów towarowych przewożonych w tym samym czasie przez tego samego nadawcę z tej samej stacji oraz przesyłaną, bez zmiany w składzie pociągu, na adres tego samego odbiorcy na tej samej stacji przeznaczenia;
- 22) „pełne obciążenie wagonu towarowego” oznacza każdą wysyłkę towarów, w przypadku której wymagane jest użycie wyłącznie wagonu towarowego, niezależnie od tego, czy wykorzystana jest jego całkowita ładowność, czy też nie;
- 23) „TEU (ekwiwalent dwudziestu stóp)” oznacza znormalizowaną jednostkę odpowiadającą kontenerowi ISO o długości 20 stóp (6,10 m), stosowaną jako statystyczna miara natężenia ruchu lub ładowności. Jeden znormalizowany kontener serii 1 ISO o długości 40 stóp równy jest 2 TEU. Kontenery typu *swap body* o długości poniżej 20 stóp odpowiadają 0,75 TEU, między 20 a 40 stóp – 1,5 TEU, zaś powyżej 40 stóp – 2,25 TEU.

2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 10, zmieniających niniejszy artykuł w celu dostosowania definicji technicznych zawartych w ust. 1 pkt 8, 9, 10, 21, 22 i 23 niniejszego artykułu, a także wprowadzania dodatkowych definicji technicznych w razie potrzeby uwzględnienia zmian, które wymagają określenia pewnego poziomu technicznej szczegółowości w celu zapewnienia harmonizacji statystyki.

Wykonując te uprawnienia Komisja zapewnia, aby akty delegowane nie nakładały znaczącego dodatkowego obciążenia na państwa członkowskie ani na respondentów. Ponadto Komisja należyście uzasadnia działania statystyczne przewidziane w tych aktach delegowanych, wykorzystując w stosownych przypadkach analizę opłacalności, w tym ocenę obciążenia respondentów i kosztów związanych z tworzeniem statystyk, o której mowa w art. 14 ust. 3 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 223/2009.

Artykuł 4**Gromadzenie danych**

1. Dane statystyczne, które mają być gromadzone, określono w załącznikach do niniejszego rozporządzenia. Obejmują one następujące rodzaje danych:

- a) roczna statystyka transportu towarów — sprawozdawczość szczegółowa (załącznik I);
- b) roczna statystyka transportu pasażerów — sprawozdawczość szczegółowa (załącznik II);
- c) kwartalna statystyka transportu towarów i pasażerów (załącznik III);
- d) regionalna statystyka transportu towarów i pasażerów (załącznik IV);
- e) statystyka dotycząca ruchu w sieci kolejowej (załącznik V).

2. Państwa członkowskie przekazują zgodnie z załącznikami I i II dane dotyczące przedsiębiorstw, w których:

- a) łączna wielkość transportu towarów wynosi co najmniej 200 000 000 tonokilometrów lub co najmniej 500 000 ton;
- b) łączna wielkość transportu pasażerskiego wynosi co najmniej 100 000 000 pasażerokilometrów.

Sprawozdawczość na podstawie załączników I i II jest nieobowiązkowa w odniesieniu do przedsiębiorstw poniżej progów, o których mowa w lit. a) i b).

3. Państwa członkowskie przekazują zgodnie z załącznikiem VIII łączne dane dla przedsiębiorstw poniżej progów, o których mowa w ust. 2, jeśli dane te nie są przekazywane zgodnie z załącznikami I i II, jak określono w załączniku VIII.

4. Do celów niniejszego rozporządzenia towary są klasyfikowane zgodnie z załącznikiem VI. Niebezpieczne towary są dodatkowo klasyfikowane zgodnie z załącznikiem VII.

Artykuł 5**Źródła danych**

1. Państwa członkowskie wyznaczają organizację publiczną lub prywatną do uczestnictwa w gromadzeniu danych wymaganych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

2. Niezbędne dane można uzyskać przy pomocy dowolnej kombinacji poniższych źródeł:

- a) badania obowiązkowe;
- b) dane administracyjne, w tym również dane gromadzone przez organy regulacyjne, w szczególności listy przewozowe kolejowego transportu towarowego, jeśli są one dostępne;
- c) procedury estymacji statystycznej;
- d) dane dostarczane przez profesjonalne organizacje przemysłu kolejowego;
- e) badania doraźne.

3. Organy krajowe podejmują środki zmierzające do koordynacji wykorzystywanych źródeł danych oraz zapewnienia jakości danych statystycznych przekazywanych do Eurostatu.

Artykuł 6**Przekazywanie danych statystycznych do Eurostatu**

1. Państwa członkowskie przekazują Eurostatowi dane statystyczne, o których mowa w art. 4.

2. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające zasady przekazywania danych statystycznych, o których mowa w art. 4. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 11 ust. 2.

Artykuł 7

Rozpowszechnianie

1. Statystyki oparte na danych wyszczególnionych w załącznikach I–V i VIII są rozpowszechniane przez Komisję (Eurostat).
2. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające warunki rozpowszechniania wyników. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 11 ust. 2.

Artykuł 8

Jakość statystyki

1. Aby pomóc państwom członkowskim w utrzymaniu odpowiedniej jakości statystyki w dziedzinie transportu kolejowego, Eurostat opracowuje i publikuje zalecenia metodologiczne. Zalecenia te uwzględniają najlepszą praktykę organów krajowych, przedsiębiorstw kolejowych oraz organizacji zawodowych z branży kolejowej.
2. Państwa członkowskie podejmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia jakości przekazywanych danych.
3. Jakość danych statystycznych jest oceniana przez Eurostat. W tym celu państwa członkowskie dostarczają na żądanie Eurostatu informacji na temat metod zastosowanych do tworzenia statystyki.
4. Do celów niniejszego rozporządzenia kryteriami jakości stosowanymi w odniesieniu do przekazywanych danych są kryteria, o których mowa w art. 12 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 223/2009.
5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające szczegółowe zasady, strukturę, okresowość oraz elementy zapewniające porównywalność dla standardowych sprawozdań na temat jakości danych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 11 ust. 2.

Artykuł 9

Sprawozdania z wykonania

Do dnia 31 grudnia 2020 r., a następnie co cztery lata, Komisja, po konsultacji z Komitetem ds. Europejskiego Systemu Statystycznego, przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wykonania niniejszego rozporządzenia oraz dotyczące przyszłego rozwoju sytuacji.

W tym sprawozdaniu Komisja uwzględnia odpowiednie informacje przekazane przez państwa członkowskie, odnoszące się do jakości przekazywanych danych, stosowanych metod gromadzenia danych oraz informacji na temat możliwych usprawnień i potrzeb użytkowników.

Sprawozdanie to w szczególności:

- a) ocenia wpływające z tworzonej statystyki korzyści dla Unii, państw członkowskich oraz dostawców i użytkowników informacji statystycznych w porównaniu z kosztami tych danych;
- b) ocenia jakość przekazywanych danych, stosowane metody gromadzenia danych oraz jakość tworzonej statystyki.

Artykuł 10

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 3 ust. 2, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 13 grudnia 2016 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed zakończeniem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 3 ust. 2, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 3 ust. 2 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 11

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga Komitet ds. Europejskiego Systemu Statystycznego ustanowiony na mocy rozporządzenia (WE) nr 223/2009. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 12

Uchylenie

Rozporządzenie (WE) nr 91/2003 traci moc.

Odesłania do uchylonego rozporządzenia traktuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia i odczytuje się je zgodnie z tabelą korelacji w załączniku X.

Artykuł 13

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 18 kwietnia 2018 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

A. TAJANI

Przewodniczący

W imieniu Rady

L. PAVLOVA

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

ROCZNA STATYSTYKA TRANSPORTU TOWARÓW – SPRAWOZDAWCZOŚĆ SZCZEGÓŁOWA	
Lista zmiennych oraz jednostek miary	Transportowane towary w: — tonach — tonach-km Ruch pociągów towarowych w: — pociągach-km Liczba przewożonych intermodalnych jednostek transportowych w: — liczbie — TEU (ekwiwalent 20 stóp) (dla kontenerów i typu <i>swap body</i>)
Okres bazowy	Jeden rok
Częstotliwość	Corocznie
Lista tablic z rozbiem dla każdej tablicy	Tablica I1: transportowane towary, według rodzaju transportu Tablica I2: transportowane towary, według rodzaju towarów (załącznik VI) Tablica I3: transportowane towary (w ruchu międzynarodowym i tranzytowym) według kraju załadunku i rozładunku Tablica I4: transportowane towary, według kategorii towarów niebezpiecznych (załącznik VII) Tablica I5: transportowane towary, według rodzaju przesyłki (opcjonalnie) Tablica I6: towary transportowane w intermodalnych jednostkach transportowych, według rodzaju transportu i rodzaju jednostki transportowej Tablica I7: liczba przewożonych z ładunkiem intermodalnych jednostek transportowych, według rodzaju transportu i rodzaju jednostki transportowej Tablica I8: liczba pustych przewożonych intermodalnych jednostek transportowych, według rodzaju jednostki transportowej Tablica I9: ruch pociągów towarowych
Termin przekazywania danych	Pięć miesięcy po zakończeniu okresu bazowego
Pierwszy okres bazowy dla tablic I1, I2 oraz I3	2003 r.
Pierwszy okres bazowy dla tablic I4, I5, I6, I7, I8 oraz I9	2004 r.
Uwagi	1. Rodzaj transportu podlega następującemu rozbiemu: — krajowy — międzynarodowy – przychodzący — międzynarodowy – wychodzący — tranzyt 2. Rodzaj przesyłki podlega następującemu rozbiemu: — pełne obciążenie pociągów — pełne obciążenie wagonów — inne

ROZNA STATYSTYKA TRANSPORTU TOWARÓW – SPRAWOZDAWCZOŚĆ SZCZEGÓŁOWA

- | | |
|--|--|
| | <ol style="list-style-type: none">3. Rodzaj jednostki transportowej podlega następującemu rozbićiu:<ul style="list-style-type: none">— kontenery i typ <i>swap body</i>— naczepy (niepołączone)— pojazdy drogowe (połączone)4. W przypadku tablic I3 Eurostat i państwa członkowskie mogą ustalić zasady ułatwiające konsolidację danych pochodzących z przedsięwzięć realizowanych w innych państwach członkowskich, aby zapewnić spójność tych danych.5. W przypadku tablicy I4 państwa członkowskie wskazują, czy i jakie kategorie ruchu nie zostały uwzględnione w danych.6. W przypadku tablic I2–I8, jeżeli niedostępne są kompletne informacje na temat transportu tranzytowego, państwa członkowskie przekazują wszystkie dostępne dane. |
|--|--|

ZAŁĄCZNIK II

ROczna statystyka transportu pasażerów – sprawozdawczość szczegółowa	
Lista zmiennych oraz jednostek miary	Transport pasażerów w: — liczbie pasażerów — pasażerach-km Ruch pociągów pasażerskich w: — pociągach-km
Okres bazowy	Jeden rok
Częstotliwość	Corocznie
Lista tablic z rozbiem dla każdej tablicy	Tablica II1: transport pasażerów według rodzaju transportu Tablica II2: międzynarodowy transport pasażerów według kraju rozpoczęcia i zakończenia podróży Tablica II3: ruch pociągów pasażerskich
Termin przekazywania danych	Osiem miesięcy po zakończeniu okresu bazowego
Pierwszy okres bazowy	2016 r.
Uwagi	1. Rodzaj transportu podlega następującemu rozbiu: — krajowy — międzynarodowy 2. W przypadku tablic II1 oraz II2 państwa członkowskie przekazują dane łącznie z informacjami ze sprzedaży biletów poza krajem sprawozdawcą. Informacje te można uzyskać bezpośrednio od organów krajowych w innych krajach lub za pośrednictwem międzynarodowych programów w zakresie odszkodowania za bilety.

ZAŁĄCZNIK III

KWARTALNA STATYSTYKA TRANSPORTU TOWARÓW I PASAŻERÓW	
Lista zmiennych oraz jednostek miary	Transportowane towary w: — tonach — tonach-km Transport pasażerów w: — liczbie pasażerów — pasażerach-km
Okres bazowy	Jeden kwartał
Częstotliwość	Co kwartał
Lista tablic z rozbiem dla każdej tablicy	Tablica III1: Transportowane towary Tablica III2: Transport pasażerów
Termin przekazywania danych	Trzy miesiące po zakończeniu okresu bazowego
Pierwszy okres bazowy	Pierwszy kwartał 2004 r.
Uwagi	1. Tablice III1 i III2 mogą opierać się na danych tymczasowych, w tym również na szacunkowych obliczeniach. W przypadku tablicy III2 państwa członkowskie mogą dostarczyć dane oparte na sprzedaży biletów w kraju sprawozdawcy lub innych dostępnych źródłach. 2. Te dane statystyczne dostarcza się dla przedsiębiorstw objętych załącznikami I oraz II.

ZAŁĄCZNIK IV

REGIONALNA STATYSTYKA TRANSPORTU TOWARÓW I PASAŻERÓW	
Lista zmiennych i jednostek miary	Transportowane towary w: — tonach Transport pasażerów w: — liczbie pasażerów
Okres bazowy	Jeden rok
Częstotliwość	Co pięć lat
Lista tablic z rozbiem dla każdej tablicy	Tablica IV1: krajowy transport towarów według regionu załadunku i regionu rozładunku (NUTS 2) Tablica IV2: międzynarodowy transport towarów według regionu załadunku i regionu rozładunku (NUTS 2) Tablica IV3: krajowy transport pasażerów według regionu rozpoczęcia i regionu zakończenia podróży (NUTS 2) Tablica IV4: międzynarodowy transport pasażerów według regionu rozpoczęcia i regionu zakończenia podróży (NUTS 2)
Termin przekazywania danych	12 miesięcy po zakończeniu okresu bazowego
Pierwszy okres bazowy	2005 r.
Uwagi	1. Jeżeli miejsce załadunku lub rozładunku (tablice IV1, IV2) lub miejsce rozpoczęcia lub zakończenia podróży (tablice IV3, IV4) znajduje się poza Europejskim Obszarem Gospodarczym, państwa członkowskie podają tylko nazwę kraju. 2. Aby pomóc państwom członkowskim w przygotowywaniu tych tablic, Eurostat dostarcza państwom członkowskim listę kodów stacji UIC oraz odpowiednie kody NUTS. 3. W przypadku tablic IV3 oraz IV4 państwa członkowskie mogą dostarczyć dane oparte na sprzedaży biletów lub wszelkich innych dostępnych źródłach. 4. Te dane statystyczne dostarcza się dla przedsiębiorstw objętych załącznikami I oraz II.

ZAŁĄCZNIK V

STATYSTYKA DOTYCZĄCA RUCHU W SIECI KOLEJOWEJ	
Lista zmiennych oraz jednostek miary	Transport towarów: — liczba pociągów Transport pasażerów: — liczba pociągów Inne (pociągi obsługi itp.) (opcjonalnie): — liczba pociągów
Okres bazowy	Jeden rok
Częstotliwość	Co pięć lat
Lista tablic z rozbiem dla każdej tablicy	Tablica V1: transport towarów, według segmentu sieci Tablica V2: transport pasażerów, według segmentu sieci Tablica V3: inne (pociągi obsługi itp.), według segmentu sieci (opcjonalnie)
Termin transmisji danych	18 miesięcy po zakończeniu okresu bazowego
Pierwszy okres bazowy	2005 r.
Uwagi	- Państwa członkowskie definiują zestaw segmentów sieci obejmujący przynajmniej kolej transeuropejskiej sieci kolejowej (TEN) na swoim terytorium. Przekazują one Eurostatowi: — współrzędne geograficzne oraz inne dane potrzebne do identyfikacji i umiejscowienia każdego segmentu sieci, a także połączeń między segmentami, — informacje na temat charakterystyki (w tym pojemności) pociągów korzystających z każdego segmentu sieci. - Każdy segment sieci stanowiący część TEN jest identyfikowany na podstawie dodatkowego atrybutu w rejestrze danych, aby umożliwić kwantyfikację ruchu w ramach TEN.

ZAŁĄCZNIK VI

NST 2007

Sekcja	Opis
01	Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa
02	Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny
03	Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor
04	Produkty spożywcze, napoje i tytoń
05	Wyroby włókiennicze i odzieżowe; skóra i produkty skórzane
06	Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji
07	Koks i produkty rafinacji ropy naftowej
08	Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe
09	Inne niemetaliczne wyroby mineralne
10	Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia
11	Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane; urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary
12	Sprzęt transportowy
13	Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane
14	Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady
15	Listy, paczki
16	Wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów
17	Towary przewożone w ramach przeprowadzek mieszkaniowych i biurowych; bagaż transportowany oddzielenie od pasażera; pojazdy silnikowe przewożone do naprawy; inne towary nierynkowe gdzie indziej niesklasyfikowane
18	Towary pogrupowane: zbiór różnych rodzajów towarów transportowanych razem
19	Towary, których nie można zdefiniować: towary, których z jakichkolwiek powodów nie można zdefiniować, a przez to przypisać do grup 01–16
20	Inne towary gdzie indziej niesklasyfikowane

ZAŁĄCZNIK VII

KLASYFIKACJA TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

1. Materiały wybuchowe
2. Gazy sprężone, ciekłe lub rozpuszczone pod ciśnieniem
3. Płyny łatwopalne
- 4.1. Łatwopalne ciała stałe
- 4.2. Substancje podatne na samozapłon
- 4.3. Substancje emitujące gazy łatwopalne w zetknięciu z wodą
- 5.1. Substancje utleniające
- 5.2. Nadtlenki organiczne
- 6.1. Substancje toksyczne
- 6.2. Substancje mogące powodować infekcje
7. Materiały radioaktywne
8. Czynniki korozyjne
9. Różne niebezpieczne substancje

Uwaga:

Powyższe kategorie zostały zdefiniowane w rozporządzeniach dotyczących międzynarodowego przewozu kolejowego towarów niebezpiecznych, znanych zazwyczaj pod nazwą RID, przyjętych na mocy dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13).

ZAŁĄCZNIK VIII

Tablica VIII.1

POZIOM AKTYWNOŚCI TRANSPORTOWEJ W ZAKRESIE TRANSPORTU TOWARÓW	
Lista zmiennych oraz jednostek miary	Transport towarów w: — tonach ogółem — tonach-km ogółem Ruch pociągów towarowych w: — pociągach-km ogółem
Okres bazowy	Jeden rok
Częstotliwość	Corocznie
Termin przekazywania danych	Pięć miesięcy po zakończeniu okresu bazowego
Pierwszy okres bazowy	2017 r.
Uwagi	Tylko dla przedsiębiorstw, których łączna wielkość transportu towarowego jest mniejsza niż 200 mln ton-km i 500 000 ton i które nie są objęte sprawozdawczością na podstawie załącznika I (sprawozdawczość szczegółowa).

Tablica VIII.2

POZIOM AKTYWNOŚCI TRANSPORTOWEJ W ZAKRESIE TRANSPORTU PASAŻERÓW	
Lista zmiennych oraz jednostek miary	Transport pasażerów w: — liczbie pasażerów ogółem — pasażerach-km ogółem Ruch pociągów pasażerskich w: — pociągach-km ogółem
Okres bazowy	Jeden rok
Częstotliwość	Corocznie
Termin przekazywania danych	Osiem miesięcy po zakończeniu okresu bazowego
Pierwszy okres bazowy	2017 r.
Uwagi	Tylko dla przedsiębiorstw, których łączna wielkość transportu pasażerów jest mniejsza niż 100 mln pasażerów-km i które nie są objęte sprawozdawczością na podstawie załącznika II (sprawozdawczość szczegółowa).

ZAŁĄCZNIK IX

UCHYLONE ROZPORZĄDZENIE ORAZ WYKAZ JEGO KOLEJNYCH ZMIAN

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 91/2003

(Dz.U. L 14 z 21.1.2003, s. 1)

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1192/2003

(Dz.U. L 167 z 4.7.2003, s. 13)

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1304/2007

Tylko art. 3

(Dz.U. L 290 z 8.11.2007, s. 14)

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 219/2009

Tylko pkt 4.4 załącznika

(Dz.U. L 87 z 31.3.2009, s. 109)

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2016/2032

(Dz.U. L 317 z 23.11.2016, s. 105)

ZAŁĄCZNIK X

TABELA KORELACJI

Rozporządzenie (WE) nr 91/2003	Niniejsze rozporządzenie
art. 1, 2 i 3	art. 1, 2 i 3
art. 4 ust. 1, wyrażenie wprowadzające	art. 4 ust. 1, wyrażenie wprowadzające
art. 4 ust. 1 lit. a)	art. 4 ust. 1 lit. a)
art. 4 ust. 1 lit. c)	art. 4 ust. 1 lit. b)
art. 4 ust. 1 lit. e)	art. 4 ust. 1 lit. c)
art. 4 ust. 1 lit. f)	art. 4 ust. 1 lit. d)
art. 4 ust. 1 lit. g)	art. 4 ust. 1 lit. e)
art. 4 ust. 2, 3 i 4	art. 4 ust. 2, 3 i 4
art. 4 ust. 5	—
art. 5, 6 i 7	art. 5, 6 i 7
art. 8 ust. 1	art. 8 ust. 1
art. 8 ust. 1a	art. 8 ust. 2
art. 8 ust. 2	art. 8 ust. 3
art. 8 ust. 3	art. 8 ust. 4
art. 8 ust. 4	art. 8 ust. 5
art. 9, 10 i 11	art. 9, 10 i 11
—	art. 12
art. 13	art. 13
załącznik A	załącznik I
załącznik C	załącznik II
załącznik E	załącznik III
załącznik F	załącznik IV
załącznik G	załącznik V
załącznik J	załącznik VI
załącznik K	załącznik VII
załącznik L	załącznik VIII
—	załącznik IX
—	załącznik X

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2018/644**z dnia 18 kwietnia 2018 r.****w sprawie transgranicznych usług doręczania paczek****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Opłaty pobierane od podmiotów nadających niewielkie ilości transgranicznych paczek i innych przesyłek pocztowych, zwłaszcza od małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP) i osób fizycznych, są nadal stosunkowo wysokie. Ma to bezpośredni negatywny wpływ na użytkowników korzystających z transgranicznych usług doręczania paczek, zwłaszcza w odniesieniu do handlu elektronicznego.
- (2) W art. 14 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) podkreśla się miejsce, jakie usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym, takie jak usługi pocztowe, zajmują wśród wspólnych wartości Unii, jak również ich znaczenie we wspieraniu jej spójności społecznej i terytorialnej. Stwierdza się w nim również, że należy zapewnić, aby usługi te funkcjonowały na podstawie zasad i na warunkach, które pozwolą im wypełniać ich zadania.
- (3) W protokole nr 26 w sprawie usług świadczonych w interesie ogólnym, załączonym do Traktatu o Unii Europejskiej (TUE) i do TFUE, podkreślono ponadto, że wspólne wartości Unii w odniesieniu do usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym w rozumieniu art. 14 TFUE obejmują różnice w potrzebach i preferencjach odbiorców mogące wynikać z odmiennej sytuacji geograficznej, społecznej lub kulturowej, a także wysoki poziom jakości, bezpieczeństwa i przystępności cenowej, równe traktowanie oraz propagowanie powszechnego dostępu i praw odbiorców.
- (4) Art. 169 ust. 1 oraz art. 169 ust. 2 lit. a) TFUE stanowią, że Unia ma przyczyniać się do osiągnięcia wysokiego poziomu ochrony konsumentów poprzez środki, które przyjmuje na podstawie art. 114 TFUE.
- (5) Istnieją zasadnicze różnice pomiędzy państwami członkowskimi, jeżeli chodzi o kompetencje krajowych organów regulacyjnych w zakresie monitorowania rynku i nadzoru regulacyjnego nad operatorami świadczącymi usługi doręczania paczek. Przykładowo, niektóre organy mogą z powodzeniem wymagać od operatorów podania stosownych informacji o cenach. Występowanie takich różnic zostało potwierdzone we wspólnej opinii sporządzonej przez Organ Europejskich Regulatorów Łączności Elektronicznej i Europejską Grupę Regulacji Rynku Usług Poczтовых, w której ustalono, że krajowe organy regulacyjne potrzebują odpowiednich kompetencji regulacyjnych do podejmowania działań, jednak nie we wszystkich państwach członkowskich takie kompetencje posiadają. Różnice te powodują dodatkowe obciążenia administracyjne i koszty związane z przestrzeganiem przepisów przez operatorów świadczących usługi doręczania paczek, którzy prowadzą działalność transgraniczną. Różnice te stanowią zatem przeszkodę dla transgranicznego świadczenia usług doręczania paczek, a tym samym wywierają bezpośredni wpływ na funkcjonowanie rynku wewnętrznego.
- (6) Ze względu na międzynarodowy charakter sektora pocztowego i sektora doręczania paczek duże znaczenie ma dalszy rozwój europejskich i międzynarodowych norm technicznych w celu przyniesienia korzyści użytkownikom i środowisku, a także w celu stworzenia przedsiębiorstwom szerszych możliwości rynkowych. Ponadto użytkownicy często informują o problemach z jakością usług, jakie wystąpiły przy okazji wysyłania,

⁽¹⁾ Dz.U. C 34 z 2.2.2017, s. 106.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 marca 2018 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 12 kwietnia 2018 r.

odbierania lub odsyłania paczek międzynarodowych. Istnieje zatem potrzeba dalszej poprawy – w równym stopniu – norm jakości usług, jak i interoperacyjności transgranicznych usług doręczania paczek. Obu tym zagadnieniom powinno się nadawać w jeszcze większym stopniu priorytet zgodnie z dyrektywą 97/67/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾, między innymi za pośrednictwem Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego (CEN). Potrzebne są również dalsze postępy w zakresie podnoszenia wydajności usług, co powinno uwzględniać w szczególności interesy użytkowników.

- (7) Normalizacja usług pocztowych oraz poprawa jakości usług w myśl dyrektywy 97/67/WE należą do strategicznych priorytetów Unii i procesy te należy kontynuować. Normalizacja techniczna jest niezbędna do promowania interoperacyjności pomiędzy sieciami krajowymi oraz do istnienia efektywnych usług powszechnych. W sierpniu 2016 r. Komisja skierowała do CEN czwarty wniosek o normalizację w celu sporządzenia programu prac i przedstawienia sprawozdania końcowego w sierpniu 2020 r. ⁽²⁾. Ten program prac powinien w szczególności uwzględniać interesy użytkowników, aspekty środowiskowe i skuteczność oraz przyczyniać się do promowania stworzenia jednolitego rynku cyfrowego Unii.
- (8) Rynek transgranicznych usług doręczania paczek jest zróżnicowany, złożony i konkurencyjny, a różni operatorzy oferują różne usługi i ceny w zależności od masy, rozmiaru i kształtu nadawanych paczek, jak również od miejsca ich przeznaczenia, elementów stanowiących wartość dodaną, takich jak systemy śledzenia przesyłek, oraz od liczby nadawanych paczek. W niektórych państwach członkowskich operatorzy świadczący usługę powszechną nie posiadają większościowego udziału w rynku usług doręczania paczek. Wobec tej różnorodności trudno jest konsumentom i użytkownikom porównywać usługi doręczania paczek oferowane przez różnych operatorów pod względem jakości i cen, ponieważ często nie wiedzą oni o istnieniu możliwości wyboru podobnych usług doręczania paczek w transgranicznym handlu online. Należy ułatwić – w szczególności MŚP i osobom fizycznym – dostęp do stosownych informacji. Ponadto małe i średnie przedsiębiorstwa handlowe uznały kwestie związane z dostawą za przeszkodę w sprzedaży transgranicznej.
- (9) Aby usprawnić transgraniczne usługi doręczania paczek, w szczególności dla osób fizycznych oraz mikroprzedsiębiorstw i małych przedsiębiorstw, w tym na oddalonych lub słabo zaludnionych obszarach, a także dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, konieczna jest poprawa dostępu do publicznych cenników opłat za ograniczony zestaw transgranicznych usług doręczania paczek oraz zwiększenie przejrzystości tych cenników. Poprawa przejrzystości i ułatwienie porównywalności cen transgranicznych usług doręczania paczek w całej Unii powinny sprzyjać zmniejszeniu nadmiernych różnic w stawkach opłat, w tym, w razie potrzeby, nieuzasadnionych różnic w stawkach opłat za usługi krajowe i transgraniczne.
- (10) Usługi doręczania pojedynczych paczek są częścią usługi powszechnej w każdym państwie członkowskim i są również usługami, z których najczęściej korzystają osoby fizyczne i małe przedsiębiorstwa. Poprawa przejrzystości i przystępności cen jednostkowych jest konieczna dla dalszego rozwoju handlu elektronicznego.
- (11) Wiele przedsiębiorstw, które prowadzą, prowadziły lub próbowały prowadzić sprzedaż przez internet, uważa, że wysokie koszty doręczania oraz kosztowne procesy obsługi skarg i gwarancji stanowią problem. Należy podjąć dodatkowe działania, w szczególności w celu zadbania o to, by MŚP i osoby fizyczne na obszarach oddalonych korzystały w pełni ze sprawnych i dostępnych transgranicznych usług doręczania paczek i w celu zapewnienia, aby usługi te świadczone były po przystępnych cenach.
- (12) Pojęcie „operatorów świadczących usługę powszechną” odnosi się do operatorów pocztowych, którzy świadczą powszechną usługę pocztową lub części tej usługi w konkretnym państwie członkowskim. Operatorzy świadczący usługę powszechną, którzy prowadzą działalność w więcej niż jednym państwie członkowskim, powinni zostać sklasyfikowani jako operatorzy świadczący usługę powszechną tylko w tych państwach członkowskich, w których świadczą powszechną usługę pocztową.
- (13) Usługi pocztowe są obecnie uregulowane w dyrektywie 97/67/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. W dyrektywie tej ustanowiono wspólne reguły dotyczące świadczenia usług pocztowych i powszechnej usługi pocztowej w Unii. Dyrektywa skupia się przede wszystkim na krajowych usługach powszechnych i nie zajmuje się nadzorem regulacyjnym nad operatorami świadczącymi usługi doręczania paczek. Przestrzegania określonych w tej dyrektywie minimalnych wymogów dotyczących usługi powszechnej dopilnowują krajowe organy regulacyjne wyznaczone przez państwa członkowskie. Niniejsze rozporządzenie uzupełnia zatem przepisy dyrektywy 97/67/WE w odniesieniu do transgranicznych usług doręczania paczek. Przepisy niniejszego rozporządzenia nie naruszają praw i gwarancji ustanowionych w dyrektywie 97/67/WE, a zwłaszcza ciągłości świadczenia powszechnej usługi pocztowej na rzecz użytkowników.

⁽¹⁾ Dyrektywa 97/67/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 grudnia 1997 r. w sprawie wspólnych zasad rozwoju wewnętrznego rynku usług pocztowych Wspólnoty oraz poprawy jakości usług (Dz.U. L 15 z 21.1.1998, s. 14).

⁽²⁾ Decyzja wykonawcza Komisji z dnia 1 sierpnia 2016 r. w sprawie wniosku o normalizację skierowanego do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego w sprawie usług pocztowych i poprawy jakości usług w myśl dyrektywy 97/67/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 grudnia 1997 r.

- (14) Niniejsze rozporządzenie nie zmienia definicji przesyłki pocztowej zawartej w art. 2 pkt 6 dyrektywy 97/67/WE ani opartych na niej definicji zawartych w prawie krajowym.
- (15) Około 80 % zaadresowanych paczek generowanych przez handel elektroniczny stanowią obecnie paczki o masie poniżej dwóch kilogramów i często są one przetwarzane w strumieniu przesyłek listowych. Brak jest informacji o masie paczek dostarczanych innymi sposobami. Ważne jest, aby te lżejsze przesyłki zostały objęte niniejszym rozporządzeniem.
- (16) Do celu wdrożenia niniejszego rozporządzenia należy opracować jasne definicje paczek, usług doręczania paczek i operatorów świadczących usługi doręczania paczek, a także określić, jakie przesyłki pocztowe są objęte tymi definicjami. Przyjmuje się, że przesyłki pocztowe o grubości powyżej 20 mm zawierają towary inne niż przesyłki z korespondencją, niezależnie od tego czy są obsługiwane przez operatora świadczącego usługę powszechną. Przesyłki pocztowe składające się tylko z korespondencji nie powinny wchodzić w zakres usług doręczania paczek. Niniejsze rozporządzenie powinno zatem obejmować, zgodnie z utrwaloną praktyką, paczki zawierające towary, niezależnie od tego czy posiadają one wartość handlową, o masie do 31,5 kg, gdyż cięższe przesyłki nie mogą być obsługiwane przez przeciętną osobę fizyczną bez użycia urządzeń mechanicznych, a działalność ta należy do sektora transportu towarów i logistyki.
- (17) Operatorzy świadczący usługi doręczania paczek przy zastosowaniu alternatywnych modeli biznesowych, na przykład korzystający z gospodarki współpracy i platform handlu elektronicznego, powinni podlegać niniejszemu rozporządzeniu, jeżeli świadczą usługi stanowiące co najmniej jeden z etapów w łańcuchu dostaw pocztowych. Przyjmowanie, sortowanie i doręczanie, w tym usługi odbioru paczek, należy uznawać za usługi doręczania paczek, również kiedy czynności te wykonują operatorzy świadczący usługi ekspresowe i kurierskie oraz zajmujący się konsolidacją przesyłek zgodnie z obecną praktyką. Sam transport, który nie jest prowadzony w powiązaniu z żadnym z tych etapów, nie powinien wchodzić w zakres usług doręczania paczek, również kiedy realizują go podwykonawcy, zarówno w ramach alternatywnych modeli biznesowych, jak i poza nimi, ponieważ w tym przypadku należy założyć, że działalność ta należy do sektora transportu, chyba że dane przedsiębiorstwo albo jedna z jego jednostek zależnych lub jedno z powiązanych z nim przedsiębiorstw jest z innych względów objęte zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (18) Niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania do przedsiębiorstw mających siedzibę tylko w jednym państwie członkowskim i korzystających z krajowych wewnętrznych sieci doręczania paczek wyłącznie w celu realizacji zamówień na doręczanie towarów sprzedawanych przez siebie na mocy umów sprzedaży w rozumieniu art. 2 pkt 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/83/UE⁽¹⁾. Przepisami niniejszego rozporządzenia powinny zostać objęte przedsiębiorstwa korzystające z krajowych wewnętrznych sieci doręczania paczek również w celu doręczania towarów sprzedawanych przez strony trzecie.
- (19) Należy określić minimalny zestaw informacji poufnych, które powinny być przekazywane krajowym organom regulacyjnym, i procedury, dzięki którym organy te dopilnowują przestrzegania handlowego charakteru działalności operatorów krajowych, a także stworzyć bezpieczne kanały przekazywania tych informacji.
- (20) Do celów statystycznych jest niezbędnym, aby krajowe organy regulacyjne posiadały wiedzę i informacje na temat operatorów świadczących usługi doręczania paczek, którzy działają na rynku w oparciu o odpowiednie procedury udzielania zezwoleń lub inne wymogi prawne. Ze względu na pracochłonny charakter sektora oraz aby ograniczyć obciążenia administracyjne dla małych operatorów świadczących usługi doręczania paczek, którzy działają tylko na rynku krajowym lub regionalnym, należy zastosować próg poniżej 50 osób, oparty na liczbie osób zatrudnionych przez operatora w poprzednim roku kalendarzowym i uczestniczących w świadczeniu usług doręczania paczek w państwie członkowskim, w którym operator prowadzi działalność, chyba że prowadzi ją w więcej niż jednym państwie członkowskim. Ta wartość progowa jest zgodna z zaleceniem Komisji 2003/361/WE⁽²⁾, odzwierciedla pracochłonny charakter sektora oraz obejmuje większość rynku usług doręczania paczek, szczególnie w państwach o niskim poziomie przepływu paczek. Proóg ten powinien obejmować w szczególności osoby uczestniczące w świadczeniu usług doręczania paczek, takie jak pracownicy zatrudnieni w pełnym wymiarze godzin, w niepełnym wymiarze godzin, pracownicy tymczasowi i samozatrudnieni pracujący dla operatora świadczącego usługi doręczania paczek. Podziały ukazujące liczbę osób posiadających określony status zatrudnienia powinny być zgodne z prawem krajowym zainteresowanego państwa członkowskiego. W celu zwiększenia przejrzystości opłat transgranicznych i rynku jako całości w niektórych

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/83/UE z dnia 25 października 2011 r. w sprawie praw konsumentów, zmieniająca dyrektywę Rady 93/13/EWG i dyrektywę 1999/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz uchylająca dyrektywę Rady 85/577/EWG i dyrektywę 97/7/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 304 z 22.11.2011, s. 64).

⁽²⁾ Zalecenie Komisji 2003/361/WE z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie definicji mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw (Dz.U. L 124 z 20.5.2003, s. 36).

przypadkach krajowy organ regulacyjny, uwzględniając specyfikę danego państwa członkowskiego, powinien mieć możliwość obniżenia progu do 25 osób lub zwrócenia się do operatora świadczącego transgraniczne usługi doręczania paczek o ujęcie w progu pracowników zatrudnionych w pełnym wymiarze czasu pracy, w niepełnym wymiarze czasu pracy oraz pracowników tymczasowych i osoby prowadzące działalność na własny rachunek pracujące dla jego podwykonawców.

- (21) Przekazywanie krajowemu organowi regulacyjnemu danych dotyczących liczby osób pracujących dla operatora świadczącego usługi doręczania paczek powinno odbywać się zgodnie z obowiązującymi praktykami sprawozdawczymi przedsiębiorstwa dotyczącymi informacji statystycznych. Jest to ważne w celu zapewnienia porównywalności danych, przy jednoczesnym utrzymaniu na minimalnym poziomie obciążenia administracyjnego dla operatorów.
- (22) Miejsce prowadzenia działalności przez operatora należy ustalać zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. W przypadkach gdy usługodawca prowadzi działalność w kilku miejscach, istotne jest ustalenie, z którego z nich dana usługa jest faktycznie świadczona.
- (23) Informacje dotyczące cech usług doręczania paczek przekazywane krajowemu organowi regulacyjnemu powinny obejmować poszczególne etapy w łańcuchu doręczania przesyłek pocztowych (przyjmowanie, sortowanie, przemieszczanie i doręczanie) realizowane przez danego operatora, oraz informacje, czy usługi wchodzą w zakres obowiązku świadczenia usługi powszechnej, czy też są wyłączone z tego zakresu, jaki jest zakres terytorialny usługi (regionalny, krajowy, transgraniczny), a także czy oferowana jest wartość dodana.
- (24) Wykaz przesyłek pocztowych objętych środkami dotyczącymi przejrzystości cen powinien być ograniczony, by ułatwić porównywalność i zmniejszyć do minimum obciążenia administracyjne nakładane na operatorów świadczących transgraniczne usługi doręczania paczek i na krajowe organy regulacyjne. Aby zapewnić porównywalność w całej Unii, do wykazu należy włączyć przesyłki zwykłe i polecone, gdyż stanowią one podstawę obowiązku świadczenia usługi powszechnej, a ze względu na znaczenie funkcji identyfikacji i śledzenia przesyłek dla handlu elektronicznego, w wykazie należy również uwzględnić ceny paczek z opcją identyfikacji i śledzenia oraz ceny paczek poleconych, niezależnie od tego, czy stanowią one element obowiązku świadczenia usługi powszechnej. Należy skupić się na lżejszych przesyłkach, które stanowią większość przesyłek dostarczanych przez operatorów świadczących usługi doręczania paczek, a także na cenach przesyłek pocztowych o grubości przekraczającej 20 mm, które są przetwarzane w strumieniu przesyłek listowych. Należy uwzględnić wyłącznie ceny jednostkowe, gdyż są to ceny, które płać nadawcy wysyłający najmniejsze ilości przesyłek. Przesyłki pocztowe, o których mowa, powinny zostać jasno określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia. Niniejsze rozporządzenie nie zobowiązuje operatorów świadczących transgraniczne usługi doręczania paczek do oferowania usługi doręczania wszystkich przesyłek pocztowych wymienionych w załączniku. W celu zapewnienia dokładności informacji o stawkach opłat, informacje te powinny pochodzić od samych operatorów świadczących transgraniczne usługi doręczania paczek. Stawki te powinny być publikowane przez Komisję na specjalnej stronie internetowej o neutralnym i niekomercyjnym charakterze.
- (25) Krajowe organy regulacyjne, prowadząc obiektywną ocenę transgranicznych stawek opłat, które ich zdaniem należy poddać ocenie, powinny opierać się na takich elementach, jak: stawki krajowe i wszelkie inne istotne stawki opłat za porównywalne usługi doręczania paczek w państwie członkowskim nadania i w państwie członkowskim przeznaczenia; zastosowanie jednolitej stawki opłat do co najmniej dwóch państw członkowskich; wielkość dwustronnych obrotów, szczególne koszty transportu lub obsługi; inne stosowne koszty i normy jakości usług; oraz, o ile to możliwe bez nieproporcjonalnych obciążeń, potencjalny wpływ obowiązujących transgranicznych stawek opłat na osoby fizyczne oraz MŚP korzystające z tych usług, w tym na oddalonych lub słabo zaludnionych obszarach, oraz na indywidualnych użytkowników będących osobami niepełnosprawnymi lub osobami o ograniczonej możliwości poruszania się. Te wspólne elementy można uzupełnić dodatkowymi elementami o szczególnym znaczeniu dla wyjaśnienia danych stawek opłat, np. czy stawki opłat podlegają konkretnej regulacji cen na podstawie przepisów krajowych lub czy stwierdzono nadużywanie pozycji dominującej na rynku w rozumieniu obowiązującego prawa. Ponadto aby zmniejszyć obciążenie administracyjne nakładane na krajowe organy regulacyjne i operatorów świadczących usługi doręczania paczek objętych obowiązkiem świadczenia usługi powszechnej oraz zgodnie z zasadą proporcjonalności, krajowe organy regulacyjne, decydując o tym, które transgraniczne stawki opłat muszą zostać poddane ocenie, mogą opierać się na obiektywnym mechanizmie filtrującym przed oceną.
- (26) Jednolite stawki opłat za transgraniczne doręczanie paczek do dwóch lub więcej państw członkowskich mogą mieć znaczenie dla ochrony spójności regionalnej i społecznej. W tym względzie należy wziąć pod uwagę konieczność promowania handlu elektronicznego oraz zapewnienia obszarom oddalonym lub słabo zaludnionym nowych możliwości uczestniczenia w handlu online i napędzania ich gospodarki regionalnej.
- (27) Znaczne różnice między krajowymi i zagranicznymi stawkami opłat za transgraniczne usługi doręczania paczek powinny być uzasadnione w oparciu o obiektywne kryteria, takie jak szczególne koszty transportu czy obsługi lub inne istotne koszty. W celu przeprowadzenia oceny konieczne może być gromadzenie dowodów przez krajowy organ regulacyjny. Dowody te należy przekazać krajowemu organowi regulacyjnemu na jego żądanie wraz z uzasadnieniem stawek opłat, które są poddawane ocenie.
- (28) W celu zapewnienia przejrzystości w całej Unii Komisja powinna publikować nieopatrzoną klauzulą poufności wersję oceny przedłożonej przez każdy krajowy organ regulacyjny.

- (29) W celu ograniczenia obciążeń administracyjnych operatorzy świadczący usługi doręczania paczek, krajowe organy regulacyjne i Komisja powinny przekazywać dane w formie elektronicznej, a w szczególności powinny umożliwić korzystanie z podpisów elektronicznych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014 ⁽¹⁾.
- (30) Ze względu na szybkie zmiany zachodzące na rynkach usług doręczania paczek Komisja powinna ponownie ocenić efektywność i skuteczność niniejszego rozporządzenia, z uwzględnieniem rozwoju handlu elektronicznego, oraz powinna regularnie składać sprawozdania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. W stosownych przypadkach sprawozdaniom tym powinny towarzyszyć wnioski ustawodawcze dotyczące przeglądu, skierowane do Parlamentu Europejskiego i Rady. Sprawozdania te należy sporządzać we współpracy z wszystkimi zainteresowanymi podmiotami, w tym z Europejskim Komitetem Dialogu Społecznego w sektorze pocztowym.
- (31) Komisja powinna wykorzystywać cenne uwagi Europejskiej Grupy Regulacji Rynku Usług Pocztowych, w której skład wchodzi przedstawiciele krajowych organów regulacyjnych.
- (32) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w zakresie określenia wzoru formularza do celów przekazywania takich informacji krajowym organom regulacyjnym przez operatorów świadczących usługi doręczania paczek. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 ⁽²⁾.
- (33) Niniejsze rozporządzenie nie narusza praw podstawowych i jest zgodne z zasadami uznanymi w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej oraz powinno być wykonywane zgodnie z tymi prawami i zasadami.
- (34) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 ⁽³⁾ i dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/680 ⁽⁴⁾ mają zastosowanie w odniesieniu do przetwarzania danych osobowych w ramach niniejszego rozporządzenia.
- (35) Państwa członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia oraz powinny zapewnić ich wykonywanie. Sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (36) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie zasad regulacyjnych i przepisów niezbędnych do poprawy nadzoru regulacyjnego, zwiększenie przejrzystości stawek opłat oraz ustanowienie w odniesieniu do transgranicznych usług doręczania paczek określonych zasad, które powinny sprzyjać konkurencji, z myślą o osiągnięciu ostatecznego celu, jakim jest usprawnienie transgranicznych usług doręczania paczek z punktu widzenia użytkowników, a co za tym idzie, także przyczynienie się do zwiększenia zaufania konsumentów do transgranicznego handlu elektronicznego, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary i skutki tych celów możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 TUE. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot i cele

W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się, w uzupełnieniu do przepisów dyrektywy 97/67/WE, przepisy szczegółowe mające na celu wspieranie usprawnienia transgranicznych usług doręczania paczek dotyczące:

a) nadzoru regulacyjnego związanego z usługami doręczania paczek;

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie identyfikacji elektronicznej i usług zaufania w odniesieniu do transakcji elektronicznych na rynku wewnętrznym oraz uchylające dyrektywę 1999/93/WE (Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 73).

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

⁽⁴⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/680 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez właściwe organy do celów zapobiegania przestępczości, prowadzenia postępowań przygotowawczych, wykrywania i ścigania czynów zabronionych i wykonywania kar, w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchyłająca decyzję ramową Rady 2008/977/WSiSW (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 89).

- b) przejrzystości stawek opłat i oceny stawek opłat za niektóre transgraniczne usługi doręczania paczek w celu zidentyfikowania stawek, które są nadmiernie wysokie;
- c) przekazywanych konsumentom przez przedsiębiorców informacji odnoszących się do transgranicznych usług doręczania paczek.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje określone w art. 2 dyrektywy 97/67/WE oraz w art. 2 pkt 1, 2 i 5 dyrektywy 2011/83/UE. Ponadto, zastosowanie mają również następujące definicje:

- 1) „paczka” oznacza przesyłkę pocztową zawierającą towary, niezależnie od tego czy posiadają one wartość handlową, inną niż przesyłka z korespondencją, której waga nie przekracza 31,5 kg;
- 2) „usługi doręczania paczek” oznaczają usługi obejmujące przyjmowanie, sortowanie, przemieszczanie i doręczanie paczek;
- 3) „operator świadczący usługi doręczania paczek” oznacza przedsiębiorstwo świadczące co najmniej jedną z usług doręczania paczek, z wyłączeniem przedsiębiorstw prowadzących działalność tylko w jednym państwie członkowskim, które świadczą wyłącznie krajowe usługi doręczania paczek w ramach umowy sprzedaży i które w ramach tej umowy same dostarczają użytkownikowi towary będące przedmiotem tej umowy;
- 4) „podwykonawca” oznacza przedsiębiorstwo zajmujące się przyjmowaniem, sortowaniem, przemieszczaniem i doręczaniem paczek na rzecz operatora świadczącego usługi doręczania paczek.

Artykuł 3

Poziom harmonizacji

Wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu są wymogami minimalnymi i nie uniemożliwiają państwom członkowskim zachowania lub wprowadzenia dodatkowych koniecznych i proporcjonalnych środków w celu uzyskania lepszych transgranicznych usług doręczania paczek, pod warunkiem że środki te są zgodne z prawem unijnym.

ROZDZIAŁ II

NADZÓR REGULACYJNY

Artykuł 4

Przekazywanie informacji

- 1. Wszyscy operatorzy świadczący usługi doręczania paczek przekazują krajowemu organowi regulacyjnemu w państwie członkowskim, w którym prowadzą działalność, następujące informacje, chyba że krajowy organ regulacyjny zwrócił się już o nie i je otrzymał:
 - a) swoją nazwę, status prawny i formę prawną, numer wpisu do rejestru handlowego lub podobnego rejestru, numer identyfikacji podatkowej VAT, adres miejsca prowadzenia działalności oraz dane kontaktowe osoby wyznaczonej do kontaktów;
 - b) charakter i, o ile to możliwe, szczegółowy opis oferowanych usług doręczania paczek;
 - c) swoje ogólne warunki świadczenia usług doręczania paczek, w tym szczegółowy opis procedury składania skarg przez użytkowników i wszelkie potencjalne ograniczenia odpowiedzialności.
- 2. Operatorzy świadczący usługi doręczania paczek powiadamiają krajowy organ regulacyjny o wszelkich zmianach dotyczących informacji, o których mowa w ust. 1, w terminie 30 dni.
- 3. Do dnia 30 czerwca każdego roku kalendarzowego wszyscy operatorzy świadczący usługi doręczania paczek przekazują krajowemu organowi regulacyjnemu w państwie członkowskim, w którym prowadzą działalność, następujące informacje, chyba że krajowy organ regulacyjny zwrócił się już o nie i je otrzymał:
 - a) wielkość rocznego obrotu w ramach usług doręczania paczek w poprzednim roku kalendarzowym w państwie członkowskim, w którym prowadzą oni działalność, w podziale na usługi doręczania paczek krajowych oraz przychodzących i wychodzących paczek transgranicznych;
 - b) liczbę osób zatrudnionych przez nich w poprzednim roku kalendarzowym, uczestniczących w świadczeniu usług doręczania paczek w państwie członkowskim, w którym prowadzą oni działalność, w tym w podziale ukazującym liczbę osób posiadających określony status zatrudnienia, a w szczególności osób zatrudnionych w pełnym wymiarze godzin, w niepełnym wymiarze godzin, pracowników tymczasowych i samozatrudnionych;

- c) liczbę paczek obsłużonych w poprzednim roku kalendarzowym w państwie członkowskim, w którym prowadzą oni działalność, w podziale na paczki krajowe oraz przychodzące i wychodzące paczki transgraniczne;
 - d) nazwy podwykonawców, wraz z informacjami posiadanymi przez operatorów świadczących usługę doręczania paczek na temat charakteru usług doręczania paczek świadczonych przez tych podwykonawców;
 - e) w miarę dostępności wszelkie publicznie dostępne cenniki dotyczące usług doręczania paczek obowiązujące w dniu 1 stycznia każdego roku kalendarzowego.
4. Do dnia 23 września 2018 r. Komisja przyjmuje akt wykonawczy określający formularz do celów przekazywania informacji, o których mowa w ust. 1 i 3. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12.
5. Krajowe organy regulacyjne mogą określić wymogi dotyczące informacji w uzupełnieniu do tych, o których mowa w ust. 1 i 3, pod warunkiem że są one niezbędne i proporcjonalne.
6. Ustępy 1–5 nie mają zastosowania do żadnego operatora świadczącego usługi doręczania paczek, który w poprzednim roku kalendarzowym zatrudniał średnio mniej niż 50 osób uczestniczących w świadczeniu usług doręczania paczek w państwie członkowskim, w którym ten operator prowadzi działalność, chyba że operator ten prowadzi działalność w więcej niż jednym państwie członkowskim. Krajowy organ regulacyjny może uwzględnić w wartości progowej wynoszącej 50 osób osoby pracujące dla podwykonawców operatora świadczącego usługi doręczania paczek.
7. Niezależnie od ust. 6 krajowe organy regulacyjne mogą zwracać się do wszystkich operatorów świadczących usługi doręczania paczek, którzy w poprzednim roku kalendarzowym zatrudniali średnio od 25 do 49 osób, o dostarczenie informacji na mocy ust. 1–5, gdy wymaga tego specyfika danego państwa członkowskiego i pod warunkiem że jest to niezbędne i proporcjonalne do zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 5

Przejrzystość opłat za usługi transgraniczne

1. Wszyscy operatorzy świadczący transgraniczne usługi doręczania paczek, z wyjątkiem operatorów korzystających z wyłączeń na podstawie art. 4 ust. 6 i 7, przekazują krajowemu organowi regulacyjnemu państwa członkowskiego, w którym prowadzą działalność, obowiązujące w dniu 1 stycznia każdego roku kalendarzowego publiczne cenniki opłat za doręczenie pojedynczych przesyłek pocztowych niebędących przesyłkami z korespondencją należących do kategorii wymienionych w załączniku. Informacje te przekazuje się do dnia 31 stycznia każdego roku kalendarzowego.
2. Niezwłocznie, lecz nie później niż dnia 28 lutego każdego roku kalendarzowego, krajowe organy regulacyjne przekazują Komisji publiczne cenniki opłat uzyskane zgodnie z ust. 1. Komisja publikuje je na specjalnej stronie internetowej najpóźniej do dnia 31 marca każdego roku kalendarzowego i dokłada starań, aby strona ta miała charakter neutralny i niekomercyjny.

Artykuł 6

Ocena opłat za transgraniczną dostawę pojedynczej paczki

1. W oparciu o publiczne cenniki opłat uzyskane zgodnie z art. 5 krajowy organ regulacyjny wskazuje – w odniesieniu do każdej pojedynczej przesyłki pocztowej wymienionej w załączniku – opłaty za transgraniczne dostawy paczek stosowane przez operatora świadczącego usługi doręczania paczek pochodzącego z jego państwa członkowskiego, które podlegają obowiązkowi świadczenia usługi powszechnej i które krajowy organ regulacyjny obiektywnie uznaje za wymagające oceny.
2. Krajowy organ regulacyjny obiektywnie ocenia, zgodnie z zasadami określonymi w art. 12 dyrektywy 97/67/WE, transgraniczne stawki opłat, wskazane na podstawie ust. 1, aby wskazać stawki transgraniczne, które uznaje za nadmiernie wysokie. W ocenie tej krajowy organ regulacyjny uwzględnia w szczególności następujące elementy:
- a) krajowe i inne odnośne stawki opłat za porównywalne usługi doręczania paczek w państwie członkowskim nadania i w państwie członkowskim przeznaczenia;
 - b) zastosowanie jednolitej stawki opłat do co najmniej dwóch państw członkowskich;
 - c) wielkość dwustronnych obrotów, szczególne koszty transportu lub obsługi, inne stosowne koszty i normy jakości usług;
 - d) możliwy wpływ obowiązujących transgranicznych stawek opłat na osoby fizyczne oraz małe i średnie przedsiębiorstwa korzystające z omawianych usług, w tym znajdujące się na oddalonych lub słabo zaludnionych obszarach, oraz na użytkowników indywidualnych będących osobami niepełnosprawnymi lub osobami o ograniczonej sprawności ruchowej, w miarę możliwości bez niepotrzebnego obciążania ich.

3. Oprócz elementów, o których mowa w ust. 2, krajowy organ regulacyjny może, gdy uzna to za konieczne, w szczególności wziąć również pod uwagę następujące kryteria:
 - a) czy na mocy przepisów krajowych stawki opłat podlegają szczególnej regulacji cen;
 - b) nadużywanie dominującej pozycji na rynku stwierdzone zgodnie z odnośnymi obowiązującymi przepisami.
4. Komisja określa wytyczne dotyczące metodyki, którą należy stosować w odniesieniu do kryteriów wymienionych w ust. 2 i 3.
5. Do celów oceny, o której mowa w ust. 2, krajowy organ regulacyjny – jeżeli uzna to za niezbędne – żąda wszelkich istotnych dalszych dowodów w odniesieniu do stawek opłat, które są konieczne do przeprowadzenia oceny.
6. Dowody, o których mowa w ust. 5 przedstawia się krajowemu organowi regulacyjnemu w terminie miesiąca od otrzymania wniosku wraz z uzasadnieniem stawek opłat podlegających ocenie.
7. Krajowy organ regulacyjny przedkłada Komisji swoją ocenę do dnia 30 czerwca danego roku kalendarzowego. Ponadto krajowy organ regulacyjny przedstawia Komisji nieopatrzoną klauzulą poufności wersję tej oceny.
8. Komisja niezwłocznie publikuje nieopatrzoną klauzulą poufności wersję oceny przekazanej przez krajowe organy regulacyjne, a w każdym razie w ciągu miesiąca od jej otrzymania.

Artykuł 7

Informacje przekazywane konsumentom

W przypadku umów objętych zakresem stosowania dyrektywy 2011/83/UE wszyscy przedsiębiorcy zawierający z konsumentami umowy sprzedaży, które obejmują wysyłkę paczek transgranicznych, udostępniają – tam gdzie to możliwe i stosowne – przed zawarciem umowy informacje o opcjach dostawy zagranicznej w odniesieniu do konkretnej umowy sprzedaży i opłatach, jakie mają zostać poniesione przez konsumenta z tytułu transgranicznego doręczenia paczki, a także, w stosownych przypadkach, o stosowanych procedurach rozpatrywania skarg.

ROZDZIAŁ III

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Artykuł 8

Sankcje

1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonywania. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o przepisach swojego prawa przyjętych na mocy ust. 1 do dnia 23 listopada 2019 r., a także powiadamiają ją niezwłocznie o wszelkich późniejszych zmianach, które ich dotyczą.

Artykuł 9

Poufność

Wszelkie poufne informacje handlowe przekazywane krajowym organom regulacyjnym lub Komisji na mocy niniejszego rozporządzenia traktuje się w sposób ściśle poufny zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa krajowego i unijnego.

Artykuł 10

Stosowanie

O ile niniejsze rozporządzenie nie stanowi inaczej, stosuje się je z zastrzeżeniem prawa krajowego i unijnego, odnośnych procedur udzielania zezwoleń mających zastosowanie do operatorów świadczących usługi doręczania paczek, przepisów socjalnych i przepisów prawa pracy oraz wymogów odnoszących się do przekazywania informacji krajowym organom regulacyjnym.

*Artykuł 11***Przegląd**

Do dnia 23 maja 2020 r., a następnie co trzy lata Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu sprawozdanie z oceny stosowania i wdrażania niniejszego rozporządzenia, w razie konieczności wraz z wnioskiem ustawodawczym dotyczącym jego przeglądu. Wszystkie odnośne zainteresowane strony powinny być zaangażowane w sporządzenie tego sprawozdania oraz informowane o nim z wyprzedzeniem.

Komisja ocenia przynajmniej następujące kwestie:

- a) wkład niniejszego rozporządzenia w poprawę transgranicznych usług doręczania paczek, w tym w ich przystępność cenową dla MSP i osób fizycznych, zwłaszcza na oddalonych i słabo zaludnionych obszarach, a także poprawę przejrzystości stawek opłat transgranicznych;
- b) wpływ niniejszego rozporządzenia na skalę transgranicznego doręczania paczek i handel elektroniczny, w tym dane dotyczące opłat za doręczanie;
- c) zakres, w jakim krajowe organy regulacyjne miały trudności ze stosowaniem niniejszego rozporządzenia, w tym analiza ilościowa skutków administracyjnych;
- d) postępy, jakie poczyniono w zakresie innych inicjatyw na rzecz stworzenia jednolitego rynku usług doręczania paczek, w szczególności postępy w dziedzinie ochrony konsumentów i rozwoju norm.

*Artykuł 12***Procedura komitetowa**

1. Komisję wspomaga Komitet ds. dyrektywy pocztowej ustanowiony na mocy art. 21 dyrektywy 97/67/WE. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

*Artykuł 13***Wejście w życie**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 22 maja 2018 r., z wyjątkiem art. 8, który stosuje się od dnia 23 listopada 2019 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu 18 kwietnia 2018 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

A. TAJANI

Przewodniczący

W imieniu Rady

L. PAVLOVA

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

Pojedyncze przesyłki pocztowe, których stawki ustalone przez operatorów świadczących usługi doręczania paczek, objęte są środkami dotyczącymi przejrzystości cen i podlegają ocenie zgodnie z przepisami art. 5 i 6:

- a) standardowa przesyłka listowa o masie 500 g (krajowa i wewnątrzunijna);
- b) standardowa przesyłka listowa o masie 1 kg (krajowa i wewnątrzunijna);
- c) standardowa przesyłka listowa o masie 2 kg (krajowa i wewnątrzunijna);
- d) przesyłka listowa polecona o masie 500 g (krajowa i wewnątrzunijna);
- e) przesyłka listowa polecona o masie 1 kg (krajowa i wewnątrzunijna);
- f) przesyłka listowa polecona o masie 2 kg (krajowa i wewnątrzunijna);
- g) przesyłka listowa o masie 500 g z opcją śledzenia (krajowa i wewnątrzunijna);
- h) przesyłka listowa o masie 1 kg z opcją śledzenia (krajowa i wewnątrzunijna);
- i) przesyłka listowa o masie 2 kg z opcją śledzenia (krajowa i wewnątrzunijna);
- j) paczka standardowa o masie 1 kg (krajowa i wewnątrzunijna);
- k) paczka standardowa o masie 2 kg (krajowa i wewnątrzunijna);
- l) paczka standardowa o masie 5 kg (krajowa i wewnątrzunijna);
- m) paczka o masie 1 kg z opcją śledzenia (krajowa i wewnątrzunijna);
- n) paczka o masie 2 kg z opcją śledzenia (krajowa i wewnątrzunijna);
- o) paczka o masie 5 kg z opcją śledzenia (krajowa i wewnątrzunijna).

Przesyłki pocztowe wymienione w lit. a)–o) spełniają następujące kryteria:

- a) minimalne i maksymalne wymiary przesyłek pocztowych wymienionych w lit. a)–i) (przesyłek listowych) są zgodne z następującą zasadą:
długość, szerokość i grubość łącznie: 900 mm, największy wymiar nie przekracza 600 mm, przy czym najmniejszy wymiar musi być większy niż 20 mm;
- b) wymiary paczek wymienionych w lit. j)–o) nie mogą być mniejsze od wymiarów przesyłek wymienionych w lit. a)–i).

Kwestie, które należy wziąć pod uwagę przy przekazywaniu informacji na temat opłat w odniesieniu do lit. a)–o):

- (*) Stawki opłat odpowiadające przesyłkom pocztowym odnoszą się do pojedynczej przesyłki i nie mogą obejmować żadnych specjalnych zniżek na podstawie ilości przesyłek ani innego specjalnego traktowania.
 - (**) Wysokość stawek opłat przekazuje się krajowym organom regulacyjnym bez podatku VAT.
 - (***) Operatorzy, którzy oferują więcej niż jedną przesyłkę pocztową spełniającą powyższe kryteria, powinni podawać najniższą stawkę.
 - (****) Powyższe stawki dotyczą przesyłek pocztowych doręczanych do domu lub lokalu adresata w państwie członkowskim przeznaczenia lub do innego lokalu wskazanego przez adresata, jeżeli stawka taka obejmuje tę opcję bez dodatkowej opłaty.
-

DYREKTYWY

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2018/645

z dnia 18 kwietnia 2018 r.

zmieniająca dyrektywę 2003/59/WE w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób oraz dyrektywę 2006/126/WE w sprawie praw jazdy

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W białej księdze z dnia 28 marca 2011 r., zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, Komisja określa cel polegający na wyeliminowaniu ofiar śmiertelnych na drogach, zgodnie z którym do 2050 r. Unia powinna osiągnąć niemal zerową liczbę ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym.
- (2) W komunikacie na temat kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020, zatytułowanym „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020”, Komisja zaproponowała cel polegający na dalszym obniżeniu o połowę całkowitej liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w Unii do 2020 r., począwszy od 2010 r. Aby osiągnąć ten cel, Komisja określiła siedem celów strategicznych, w tym poprawę edukacji i szkolenia użytkowników dróg oraz ochronę użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki.
- (3) W dniach 23–24 października 2014 r. Rada Europejska zatwierdziła wiążący cel zmniejszenia krajowej emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce do 2030 r. o co najmniej 40 % w porównaniu z rokiem 1990. Ten cel zmniejszenia emisji pomoże w osiągnięciu długoterminowych założeń porozumienia paryskiego, a do jego osiągnięcia powinny się przyczynić wszystkie sektory gospodarki. Sektor transportu wymaga kompleksowego podejścia na rzecz wspierania zmniejszania emisji oraz efektywności energetycznej. Należy poczynić postępy w kierunku mobilności niskoemisyjnej, między innymi dzięki badaniom naukowym oraz wdrażaniu dostępnych już rozwiązań technologicznych. Konieczne jest odpowiednie przeszkolenie kierowców, aby prowadzili pojazdy w sposób najbardziej efektywny.
- (4) Po dokonaniu oceny wdrożenia dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽³⁾ Komisja stwierdziła szereg niedociągnięć. Najważniejszymi stwierdzonymi niedociągnięciami były: trudności oraz brak pewności prawa w odniesieniu do wykładni wyłączeń; treść szkoleń, którą uznano za jedynie częściowo odpowiadającą

⁽¹⁾ Dz.U. C 288 z 31.8.2017, s. 115.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 marca 2018 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 12 kwietnia 2018 r.

⁽³⁾ Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniająca rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylającą dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4).

potrzebom kierowców; trudności kierowców z uzyskaniem wzajemnego uznania ukończonego w całości lub częściowo szkolenia odbytego w innym państwie członkowskim; a także niespójności w zakresie wymogów dotyczących dolnej granicy wieku między dyrektywami 2003/59/WE i 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾.

- (5) Aby poprawić jasność prawa w dyrektywie 2003/59/WE, należy usunąć lub zmienić wszystkie odniesienia do uchylonych lub zastąpionych aktów Unii.
- (6) Aby zapewnić pewność oraz spójność z innymi aktami Unii, należy dokonać szeregu zmian w odniesieniu do wyłączeń na podstawie dyrektywy 2003/59/WE, biorąc pod uwagę podobne wyłączenia na podstawie rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾. Niektóre z tych wyłączeń odnoszą się do sytuacji, w których prowadzenie pojazdu nie jest głównym zajęciem kierowcy, i w których nałożenie na kierowcę obowiązku spełniania wymogów dyrektywy 2003/59/WE byłoby nieproporcjonalnym obciążeniem. Ogólnie uznaje się, że prowadzenie pojazdu nie jest głównym zajęciem kierowcy w przypadku, gdy zajmuje mniej niż 30 % miesięcznego czasu pracy kierowcy.
- (7) W przypadku gdy kierowca prowadzi pojazd rzadko, na obszarach wiejskich oraz w ramach własnej działalności gospodarczej, wyłączenia powinny mieć zastosowanie pod warunkiem zapewnienia ciągłości bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ze względu na różne warunki panujące na obszarach wiejskich w Unii pod względem geograficznym, klimatu i gęstości zaludnienia państwa członkowskie powinny mieć swobodę w określeniu, czy takie prowadzenie pojazdu można uznać za sporadyczne oraz czy takie wyłączenie ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, na przykład ze względu na rodzaj drogi, natężenie ruchu drogowego lub obecność użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki.
- (8) Ponieważ odległości, jakie muszą pokonywać w czasie swojej pracy osoby pracujące w rolnictwie, ogrodnictwie, leśnictwie, hodowli i rybołówstwie, które są wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy, są różne w całej Unii, państwa członkowskie powinny mieć możliwość określenia, w prawie krajowym, maksymalnej dopuszczalnej odległości, liczonej od bazy przedsiębiorstwa, do której mają zastosowanie wyłączenia.
- (9) Kierowcy wyłączeni z wymogu uzyskania wstępnej kwalifikacji powinni jednak – korzystając jednocześnie nadal z tego wyłączenia – podlegać obowiązkowi okresowego szkolenia w celu zapewnienia, aby ich wiedza w zakresie kwestii mających zasadnicze znaczenie dla ich pracy pozostawała aktualna.
- (10) Państwa członkowskie, we współpracy z Komisją, powinny wymieniać drogą elektroniczną informacje dotyczące świadectw kwalifikacji zawodowej (zwanych dalej „SKZ”). Powinny opracować niezbędną platformę elektroniczną, z uwzględnieniem analizy kosztów i korzyści przeprowadzonej przez Komisję, biorąc pod uwagę możliwość rozszerzenia Europejskiej Sieci Praw Jazdy utworzonej na mocy dyrektywy 2006/126/WE. Obok innych korzyści, umożliwi to państwom członkowskim łatwy dostęp do informacji dotyczących ukończonych szkoleń, które nie są udokumentowane w prawie jazdy kierowcy. Istotne jest, aby państwa członkowskie i Komisja podejmowały działania w celu dalszego rozwijania tego narzędzia tak, aby docelowo umożliwiało ono dostęp w czasie rzeczywistym podczas kontroli drogowych.
- (11) Z uwagi na zmiany w zakresie kształcenia i szkolenia, a także w celu zwiększenia wkładu dyrektywy 2003/59/WE w bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz znaczenia szkoleń dla kierowców, większą rolę podczas kursów szkoleniowych powinny odgrywać tematy związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, takie jak: dostrzeganie zagrożeń; ochrona użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki, w szczególności pieszych, rowerzystów i osób o ograniczonej sprawności ruchowej; paliwooszczędny styl jazdy; prowadzenie pojazdu w ekstremalnych warunkach pogodowych oraz przewożenie nietypowych ładunków. W związku z tym kursy powinny również odnosić się do inteligentnych systemów transportowych oraz ulegać zmianie w celu odzwierciedlania postępu technologicznego.
- (12) Państwa członkowskie powinny mieć wyraźną możliwość usprawniania i unowocześniania praktyk szkoleniowych z wykorzystaniem narzędzi technologii informacyjno-komunikacyjnych (zwanych dalej „ICT”), takich jak e-learning oraz nauczanie mieszane, w odniesieniu do części szkolenia, zapewniając jednocześnie jakość szkolenia. Przy usprawnianiu i unowocześnianiu praktyk szkoleniowych z użyciem narzędzi ICT istotne jest uwzględnienie faktu, że niektóre szczególne zagadnienia wymagają szkolenia praktycznego i nie można ich prawidłowo przeprowadzić z wykorzystaniem tych narzędzi edukacyjnych, na przykład zakładanie łańcuchów śniegowych lub zabezpieczanie ładunku, lub inne elementy szkolenia, w których wymiar praktyczny ma duże znaczenie. Szkolenie praktyczne mogłoby, ale nie musi, polegać na kierowaniu pojazdem. Znaczna część szkolenia wymaganego na mocy niniejszej dyrektywy powinna być przeprowadzona w zatwierdzonym ośrodku szkoleniowym.
- (13) Aby zapewnić spójność między różnymi formami szkolenia wymaganego zgodnie z prawem Unii, państwa członkowskie powinny mieć możliwość łączenia różnych rodzajów odpowiednich szkoleń, na przykład powinny móc łączyć szkolenia w zakresie transportu towarów niebezpiecznych, uwrażliwiania na problemy niepełnosprawności lub transportu zwierząt ze szkoleniem określonym w dyrektywie 2003/59/WE.

⁽¹⁾ Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (Dz.U. L 403 z 30.12.2006, s. 18).

⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

- (14) Aby zapobiec utrudnieniu – przez rozbieżności praktyk między państwami członkowskimi – wzajemnego uznawania oraz ograniczaniu praw kierowców do odbywania szkolenia okresowego w państwie członkowskim, w którym pracują, organy państwa członkowskiego powinny być zobowiązane – jeżeli ukończonego szkolenia nie można oznaczyć w prawie jazdy – do wydawania karty kwalifikacji kierowcy, sporządzanej na standardowym formularzu, która zapewni wzajemne uznawanie praw każdego kierowcy spełniającego wymogi dyrektywy 2003/59/WE.
- (15) Stosowanie świadectw kierowcy przez kierowców z państw trzecich jako dowodu spełnienia wymogów szkoleniowych mogłyby stanowić przeszkodę dla kierowców w przypadku zwrotu świadectwa przez przewoźnika organom wydającym, w szczególności w sytuacji gdy kierowcy ci chcą podjąć pracę w innym państwie członkowskim. W celu uniknięcia sytuacji, w których kierowcy muszą w takich okolicznościach powtarzać szkolenie przy podejmowaniu nowego zatrudnienia, należy zachęcać państwa członkowskie do współpracy i wymiany informacji w zakresie kwalifikacji kierowców.
- (16) Aby umożliwić sprawne wprowadzenie nowych rozwiązań, ważne świadectwa kierowców oraz ważne karty kwalifikacji kierowcy wydane zgodnie z przepisami, które miały zastosowanie przed rozpoczęciem stosowania przepisów zmienionych niniejszą dyrektywą, powinny być uznawane przez okres pozostały do czasu ich wygaśnięcia. Wspomniane zmiany w przepisach nie unieważniają odbytego szkolenia ani praw jazdy wydanych jako świadectwa odbycia takiego szkolenia przed rozpoczęciem ich stosowania.
- (17) Aby zapewnić pewność prawa oraz zharmonizowane wymogi dotyczące dolnej granicy wieku do celów określonych w dyrektywie 2003/59/WE, w dyrektywie 2006/126/WE należy przewidzieć wyraźne odstępstwo stanowiące, że prawa jazdy mogą być wydawane po osiągnięciu minimalnego wieku przewidzianego w dyrektywie 2003/59/WE. Wyjaśnienie to dotyczy ogólnego minimalnego wieku kierowców niektórych kategorii pojazdów, posiadających SKZ, oraz nie wpływa na istniejące możliwości zmniejszenia takich wymogów dotyczących dolnej granicy wieku lub wprowadzenia w odniesieniu do nich wyłączeń.
- (18) Zmiany dyrektywy 2006/126/WE powinny ograniczać się do zmian bezpośrednio związanych ze zmianą dyrektywy 2003/59/WE oraz do ułatwienia użytkowania pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi. Bardziej szczegółowa analiza wdrażania i stosowania dyrektywy 2006/126/WE, w tym rozróżnienie między niektórymi kategoriami pojazdów, wydaje się pożądana i powinna zostać uwzględniona w każdym przyszłym przeglądzie dyrektywy 2006/126/WE.
- (19) Aby przyczynić się do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych oraz poprawy jakości powietrza, dzięki ułatwianiu korzystania z pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, państwa członkowskie powinny mieć możliwość zezwolenia, aby na ich terytorium posiadacze prawa jazdy kategorii B mogli prowadzić niektóre rodzaje pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, których maksymalna dopuszczalna masa jest większa niż 3 500 kg, ale nie przekracza 4 250 kg. Ta możliwość przekroczenia 3 500 kg powinna być dostępna pod warunkiem że dodatkowa dozwolona masa wynika wyłącznie z dodatkowej masy alternatywnych systemów napędu, oraz z zastrzeżeniem ograniczeń i warunków przewidzianych w celu uniknięcia negatywnego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego.
- (20) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie poprawa unijnych standardów kwalifikacji wstępnej i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na transgraniczny charakter transportu drogowego oraz kwestii, których rozwiązaniu służy niniejsza dyrektywa, możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (21) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywy 2003/59/WE i 2006/126/WE,

PRZYMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 2003/59/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

Zakres

Niniejszą dyrektywę stosuje się do działalności związanej z prowadzeniem pojazdów przez:

- a) obywateli państwa członkowskiego; oraz

- b) obywateli państw trzecich, którzy są zatrudnieni w przedsiębiorstwie ustanowionym w państwie członkowskim lub wykonują pracę na rzecz takiego przedsiębiorstwa;

zwanych dalej »kierowcami«, zaangażowanych w transport drogowy na drogach publicznych w Unii, korzystających z:

- pojazdów, dla których wymagane jest prawo jazdy kategorii C1, C1+E, C lub C+E, w rozumieniu dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (*), lub prawo jazdy uznane za równoważne,
- pojazdów, dla których wymagane jest prawo jazdy kategorii D1, D1+E, D lub D+E, w rozumieniu dyrektywy 2006/126/WE, lub prawo jazdy uznane za równoważne.

Do celów niniejszej dyrektywy odniesienia do kategorii praw jazdy zawierających znak plus (»+«) odczytuje się zgodnie z tabelą korelacji zawartą w załączniku III.

(*) Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (Dz.U. L 403 z 30.12.2006, s. 18).”;

2) art. 2 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 2

Wyłączenia

1. Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do kierowców pojazdów:

- a) pojazdów o maksymalnej dopuszczalnej prędkości nieprzekraczającej 45 km/h;
- b) wykorzystywanych lub kontrolowanych przez siły zbrojne, obronę cywilną, służby przeciwpożarowe, siły odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego oraz służby ratownictwa medycznego, gdy przewóz wykonywany jest w związku z zadaniami powierzonymi tym służbom;
- c) poddawanych testom drogowym do celów rozwoju technicznego, naprawy lub konserwacji, bądź kierowców pojazdów nowych lub odremontowanych, które nie zostały jeszcze wprowadzone do użytku;
- d) dla których wymagane jest prawo jazdy kategorii D lub D1 i które prowadzone są bez pasażerów przez personel obsługi technicznej do lub z centrum obsługi technicznej znajdującego się w pobliżu najbliższej bazy serwisowej, która użytkowana jest przez przewoźnika, pod warunkiem że prowadzenie pojazdu nie jest głównym zajęciem kierowcy;
- e) wykorzystywanych w sytuacjach zagrożenia lub przeznaczonych do akcji ratunkowych, w tym pojazdów wykorzystywanych do niehandlowego przewozu pomocy humanitarnej;
- f) wykorzystywanych do nauki jazdy oraz egzaminu z jazdy dla osób ubiegających się o prawo jazdy lub świadectwo kwalifikacji zawodowej (zwane dalej »ŚKZ«), zgodnie z art. 6 oraz art. 8 ust. 1, pod warunkiem że pojazdy te nie są wykorzystywane do handlowego przewozu rzeczy lub osób;
- g) wykorzystywanych do niehandlowego przewozu osób lub rzeczy;
- h) do przewozu materiałów, urządzeń lub sprzętu niezbędnych kierowcom do ich pracy, pod warunkiem że prowadzenie pojazdu nie jest głównym zajęciem kierowcy.

W odniesieniu do lit. f) niniejszego ustępu, niniejszej dyrektywy nie stosuje się do osób ubiegających się o prawo jazdy lub ŚKZ, zgodnie z art. 6 oraz art. 8 ust. 1, gdy osoby te odbywają dodatkowe praktyczne szkolenie nauki jazdy w miejscu pracy, w przypadku gdy osobom tym towarzyszy inna osoba posiadająca ŚKZ lub instruktor nauki jazdy dla danej kategorii pojazdu wykorzystywanego do celu określonego w tej literze.

2. Niniejszej dyrektywy nie stosuje się, w przypadku gdy spełnione są wszystkie poniższe warunki:

- a) kierowcy użytkują pojazdy na obszarach wiejskich w ramach ich własnej działalności gospodarczej;
- b) kierowcy nie oferują usług przewozowych; oraz
- c) państwa członkowskie uznają, że taki przewóz ma charakter sporadyczny i nie wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

3. Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do kierowców pojazdów wykorzystywanych lub wynajmowanych bez kierowcy przez przedsiębiorstwa rolnicze, ogrodnicze, leśne, gospodarstwa rolne lub rybackie, do przewozu rzeczy w ramach ich własnej działalności gospodarczej, chyba że prowadzenie pojazdu stanowi część głównego zajęcia kierowcy lub kierowanie pojazdem przekracza określoną w prawie krajowym odległość od bazy przedsiębiorstwa, które jest właścicielem pojazdu, wynajmuje go lub użytkuje w ramach leasingu.”;

3) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7

Szkolenie okresowe

Szkolenie okresowe polega na szkoleniu mającym umożliwić posiadaczom ŚKZ uaktualnienie wiedzy mającej istotne znaczenie w wykonywanej przez nich pracy, ze szczególnym podkreśleniem bezpieczeństwa drogowego, bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zmniejszenia wpływu kierowania pojazdem na środowisko.

Szkolenie to musi być organizowane przez zatwierdzony ośrodek szkoleniowy, zgodnie z załącznikiem I sekcja 5. Szkolenie musi obejmować naukę stacjonarną, szkolenie praktyczne oraz, w miarę dostępności, szkolenie z wykorzystaniem narzędzi technologii informacyjno-komunikacyjnych lub wysokiej klasy symulatorów. Jeżeli kierowca przejdzie do innego przedsiębiorstwa, zalicza się mu już odbyte szkolenie okresowe.

Szkolenie okresowe ma na celu rozszerzenie i powtórzenie niektórych tematów, o których mowa w załączniku I sekcja 1. Musi ono dotyczyć różnych kwestii i zawsze musi obejmować co najmniej jeden temat związany z bezpieczeństwem drogowym. Tematy szkolenia muszą uwzględniać zmiany odnoszących przepisów i rozwój technologii oraz w miarę możliwości uwzględniają szczególne potrzeby szkoleniowe danego kierowcy.”;

4) art. 9 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Kierowcy, o których mowa w art. 1 lit. a) niniejszej dyrektywy, uzyskują kwalifikację wstępną, o której mowa w art. 5, w państwie członkowskim będącym ich miejscem zamieszkania, zgodnie z definicją zawartą w art. 12 dyrektywy 2006/126/WE.”;

5) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10

Kod unijny

1. Na podstawie ŚKZ poświadczającego kwalifikację wstępną oraz ŚKZ poświadczającego okresowe szkolenie właściwe organy państw członkowskich, z uwzględnieniem przepisów art. 5 ust. 2 i 3 niniejszej dyrektywy oraz art. 8 niniejszej dyrektywy, obok kategorii prawa jazdy umieszczają zharmonizowany kod unijny »95« przewidziany w załączniku I do dyrektywy 2006/126/WE:

— na prawie jazdy, lub

— na karcie kwalifikacji sporządzonej zgodnie ze wzorem zamieszczonym w załączniku II do niniejszej dyrektywy.

Jeżeli właściwe organy państwa członkowskiego, w którym uzyskano ŚKZ, nie mogą umieścić kodu unijnego na prawie jazdy, wydają kierowcy kartę kwalifikacji kierowcy.

Karty kwalifikacji kierowców wydawane przez państwo członkowskie są wzajemnie uznawane. Przy wydawaniu karty właściwe organy sprawdzają ważność prawa jazdy dla danej kategorii pojazdu.

2. Kierowca, o którym mowa w art. 1 lit. b), który kieruje pojazdami wykorzystywanymi do przewozu drogowego rzeczy, musi również mieć możliwość wykazania posiadania kwalifikacji i szkolenia przewidzianych w niniejszej dyrektywie poprzez okazanie świadectwa kierowcy przewidzianego w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 (*), pod warunkiem że zawiera ono wpis kodu unijnego »95«. Do celów niniejszej dyrektywy wydające państwo członkowskie wpisuje kod unijny »95« na świadectwie w wierszu »Uwagi«, jeżeli dany kierowca spełnił wymogi dotyczące kwalifikacji i wymogi dotyczące szkolenia przewidziane w niniejszej dyrektywie.

3. Świadectwa kierowców, które nie zawierają wpisu unijnego kodu »95« i które zostały wydane przed dniem 23 maja 2020 r., zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, a w szczególności ust. 7 tego artykułu, w celu poświadczenia zgodności z wymogami dotyczącymi szkolenia wynikającymi z niniejszej dyrektywy, są uznawane jako dowód posiadania kwalifikacji do dnia utraty ich ważności.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72).”;

6) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 10a

Sieć egzekwowania prawa

1. Państwa członkowskie prowadzą w celach egzekwowania prawa wymianę informacji o wydanych lub cofniętych ŚKZ. W tym celu państwa członkowskie, we współpracy z Komisją, opracowują sieć elektroniczną lub pracują nad rozbudową istniejącej sieci, z uwzględnieniem przeprowadzonej przez Komisję oceny najbardziej efektywnego kosztowo rozwiązania.

2. Sieć może zawierać informacje ujęte w ŚKZ, jak również informacje dotyczące procedur administracyjnych związanych z ŚKZ.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby przetwarzanie danych osobowych odbywało się wyłącznie w celu sprawdzenia zgodności z przepisami niniejszej dyrektywy, w szczególności wymogów dotyczących szkolenia określonych w niniejszej dyrektywie, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 (*).

4. Dostęp do sieci musi być zabezpieczony. Państwa członkowskie mogą udzielić dostępu jedynie właściwym organom odpowiedzialnym za wykonanie i kontrolę wykonania niniejszej dyrektywy.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).”;

7) w załącznikach I i II wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

W dyrektywie 2006/126/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 4 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. e) tiret trzecie otrzymuje brzmienie:

„— dolna granica wieku dla kategorii C1 i C1E zostaje ustalona na 18 lat;”;

(ii) lit. g) tiret drugie otrzymuje brzmienie:

„— dolna granica wieku dla kategorii C i CE zostaje ustalona na 21 lat;”;

(iii) lit. i) tiret drugie otrzymuje brzmienie:

„— dolna granica wieku dla kategorii D1 i D1E zostaje ustalona na 21 lat;”;

(iv) lit. k) tiret drugie otrzymuje brzmienie:

„— dolna granica wieku dla kategorii D i DE zostaje ustalona na 24 lata;”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„7. Na zasadzie odstępstwa od dolnych granic wieku określonych w ust. 4 lit. g), i) oraz k) niniejszego artykułu dolną granicę wieku, od której wydawane jest, odpowiednio, prawo jazdy kategorii C i CE; D1 i D1E; oraz D i DE, stanowi dolna granica wieku upoważniająca posiadaczy ŚKZ do prowadzenia takich pojazdów przewidziana, odpowiednio, w art. 5 ust. 2, art. 5 ust. 3 lit. a) ppkt (i) akapit pierwszy, art. 5 ust. 3 lit. a) ppkt (ii) akapit pierwszy lub art. 5 ust. 3 lit. b) dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (*).

W przypadku gdy zgodnie z art. 5 ust. 3 lit. a) ppkt (i) akapit drugi lub art. 5 ust. 3 lit. a) ppkt (ii) akapit drugi dyrektywy 2003/59/WE państwo członkowskie zezwala na prowadzenie pojazdów na swoim terytorium od wcześniejszego wieku, ważność prawa jazdy jest ograniczona jedynie do terytorium wydającego państwa członkowskiego do czasu, aż jego posiadacz osiągnie odpowiednią dolną granicę wieku, o której mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, oraz będzie posiadał ŚKZ.

(*) Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniająca rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylającą dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4).”;

2) w art. 6 ust. 4 dodaje się literę w brzmieniu:

- „c) pojazdy napędzane paliwami alternatywnymi, o których mowa w art. 2 dyrektywy Rady 96/53/WE (*), o maksymalnej dopuszczalnej masie powyżej 3 500 kg, ale nie przekraczającej 4 250 kg, przeznaczone do transportu rzeczy bez przyczepy przez posiadaczy prawa jazdy kategorii B, które zostało wydane co najmniej dwa lata wcześniej, pod warunkiem że masa przekraczająca 3 500 kg wynika wyłącznie z nadwyżki masy układu napędowego w odniesieniu do układu napędowego pojazdu o tych samych wymiarach, który jest wyposażony w konwencjonalny silnik o zapłonie iskrowym lub samoczynnym, oraz pod warunkiem że w odniesieniu do tego samego pojazdu pojemność ładunkowa nie została zwiększona.

(*) Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59).”;

3) art. 15 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15

Wzajemna pomoc

1. Państwa członkowskie wspierają się wzajemnie w wykonywaniu niniejszej dyrektywy oraz wymieniają informacje na temat praw jazdy przez siebie wydanych, wymienionych, zastąpionych, przedłużonych lub cofniętych. Korzystają z ustanowionej w tym celu Europejskiej Sieci Praw Jazdy, po jej uruchomieniu.
2. Sieć ta może również służyć do wymiany informacji do celów kontroli przewidzianych w innych przepisach unijnych.
3. Państwa członkowskie zapewniają, aby przetwarzanie danych osobowych, o których mowa w niniejszej dyrektywie, było prowadzone wyłącznie w celu wykonania niniejszej dyrektywy oraz dyrektywy 2003/59/WE i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413 (*). Przetwarzanie danych osobowych prowadzone w ramach niniejszej dyrektywy musi być zgodne z rozporządzeniami (UE) 2016/679 (**) oraz (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady (***).
4. Dostęp do sieci musi być zabezpieczony. Państwa członkowskie mogą udzielić dostępu jedynie właściwym organom odpowiedzialnym za wykonanie i kontrolę wykonania niniejszej dyrektywy oraz dyrektywy 2003/59/WE i dyrektywy (UE) 2015/413.

(*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego (Dz.U. L 68 z 13.3.2015, s. 9).

(**) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

(***) Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1).”.

Artykuł 3

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 23 maja 2020 r., z wyjątkiem przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych niezbędnych do wykonania art. 1 pkt 6 niniejszej dyrektywy, które muszą zostać wprowadzone w życie do dnia 23 maja 2021 r. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 18 kwietnia 2018 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

A. TAJANI

Przewodniczący

W imieniu Rady

L. PAVLOVA

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

W załącznikach do dyrektywy 2003/59/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) w sekcji 1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Minimalny poziom kwalifikacji musi być porównywalny co najmniej z poziomem 2 europejskich ram kwalifikacji określonych w załączniku II do zalecenia Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2008 r. (*)

(*) Zalecenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2008 r. w sprawie ustanowienia europejskich ram kwalifikacji dla uczenia się przez całe życie (Dz.U. C 111 z 6.5.2008, s. 1).”;

(ii) ppkt 1.2 otrzymuje brzmienie:

„1.2. Cel: znajomość charakterystyki technicznej i zasad działania elementów bezpieczeństwa pozwalająca na panowanie nad pojazdem, utrzymanie stopnia zużycia na możliwie niskim poziomie i zapobieganie wadliwemu działaniu:

granice zastosowania układów hamulcowych i zwalniaczy, mieszane stosowanie układu hamulcowego i zwalniacza, lepsze wykorzystanie relacji między prędkością a przełożeniem skrzyni biegów, wykorzystanie nośności pojazdu, zastosowanie układów hamulcowych na pochyłościach, postępowanie w przypadku awarii, wykorzystanie urządzeń elektronicznych i mechanicznych, takich jak elektroniczny program stabilizacji (ESP), zaawansowane systemy hamowania awaryjnego (AEBS), układ przeciwdziałający blokowaniu kół podczas hamowania (ABS), systemy kontroli trakcji (TCS) i systemy monitoringu w pojeździe (IVMS) oraz inne zatwierdzone do użytku urządzenia wspomagania kierowcy lub układy automatyki.”;

(iii) ppkt 1.3 otrzymuje brzmienie:

„1.3. Cel: umiejętność optymalizacji zużycia paliwa:

optymalizacja zużycia paliwa z zastosowaniem *know-how* w zakresie ppkt 1.1 i 1.2, znaczenie przewidywania zachowania uczestników w ruchu drogowym, zachowanie odpowiedniej odległości od innych pojazdów i wykorzystanie dynamiki pojazdu, stała prędkość, płynna jazda i odpowiednie ciśnienie w oponach, a także znajomość inteligentnych systemów transportu, które poprawiają efektywność prowadzenia pojazdu oraz umożliwiają lepsze planowanie trasy.”;

(iv) przed nagłówkiem „Prawa jazdy C, C + E, C1, C1 + E” dodaje się podpunkt w brzmieniu:

„1.3a. Cel: umiejętność przewidywania i oceny zagrożeń w ruchu oraz dostosowania się do nich:

świadomość różnych warunków na drodze, w ruchu i warunków pogodowych oraz dostosowanie się do nich; umiejętność przygotowania i planowania podróży podczas anomalii pogodowych, wiedza na temat użytkowania powiązanego wyposażenia bezpieczeństwa, a także rozeznanie, kiedy daną podróż należy przełożyć lub odwołać ze względu na ekstremalne warunki pogodowe; dostosowanie się do zagrożeń związanych z ruchem, w tym niebezpiecznych zachowań w ruchu drogowym lub nieuważnej jazdy (spowodowanej korzystaniem z urządzeń elektronicznych, jedzeniem, piciem itp.); identyfikacja niebezpiecznych sytuacji i dostosowanie się do nich oraz radzenie sobie ze stresem z nich wynikającym, w szczególności w odniesieniu do wielkości i masy pojazdów oraz szczególnie zagrożonych użytkowników dróg, takich jak piesi, rowerzyści i motocykliści;

zidentyfikowanie możliwych sytuacji niebezpiecznych i prawidłowa interpretacja tego, w jaki sposób te potencjalnie niebezpieczne sytuacje mogą przekształcić się w sytuacje, w których nie da się już zapobiec zdarzeniu, oraz dobór i zastosowanie działań, które zwiększają margines bezpieczeństwa w taki sposób, że można jeszcze uniknąć zdarzenia, w przypadku gdy wystąpią potencjalne zagrożenia.”;

(v) ppkt 1.4 otrzymuje brzmienie:

„1.4. Cel: umiejętność zapewnienia bezpieczeństwa załadunku poprzez właściwe wykorzystanie pojazdu i uwzględnienie przepisów bezpieczeństwa:

siły działające na pojazd podczas jazdy, zastosowanie przełożenia skrzyni biegów odpowiadającego obciążeniu pojazdu oraz profilowi jezdni, wykorzystanie automatycznych skrzyń biegów, obliczenie obciążenia użytkowego pojazdu lub zastawu pojazdu, obliczenie objętości użytkowej, rozłożenie ładunku, skutki oddziaływania przekraczającego nośność ładunku na oś, stabilność pojazdu i środek ciężkości, rodzaje opakowań i palet;

podstawowe kategorie towarów, które wymagają zabezpieczenia ładunku, techniki mocowania, również za pomocą lin i łańcuchów, zastosowanie taśm mocujących, sprawdzenie urządzeń mocujących, zastosowanie urządzeń transportu bliskiego, zakładanie plandeki i jej zdejmowanie.”;

(vi) ppkt 1.5 otrzymuje brzmienie:

„1.5. Cel: umiejętność zapewnienia bezpieczeństwa oraz komfortu pasażerów:

prawidłowa ocena wzdłużnych i poprzecznych ruchów pojazdu, kulturalna jazda, położenie na jezdni, łagodne zakończenie hamowania, uwzględnianie zwisów, wykorzystanie właściwej infrastruktury (obszary ogólnodostępne, drogi komunikacyjne zastrzeżone dla konkretnych uczestników ruchu), właściwa ocena priorytetów pod względem bezpiecznego kierowania pojazdem oraz spełnienia innych zadań nałożonych na kierującego, zachowanie wobec pasażerów, specyfika pewnych grup pasażerów (osoby niepełnosprawne, dzieci).”;

(vii) ppkt 1.6 otrzymuje brzmienie:

„1.6. Cel: umiejętność zapewnienia bezpieczeństwa załadunku poprzez właściwe wykorzystanie pojazdu i uwzględnienie przepisów bezpieczeństwa:

siły działające na pojazd podczas jazdy, zastosowanie przełożenia skrzyni biegów odpowiadającego obciążeniu pojazdu i profilowi jezdni, wykorzystanie automatycznych skrzyń biegów, obliczenie obciążenia użytkowego pojazdu lub zespołów pojazdów, rozłożenie ładunku, skutki oddziaływania przekraczającego nośność ładunku na oś, stabilność pojazdu i środek ciężkości.”;

(viii) ppkt 2.1 otrzymuje brzmienie:

„2.1. Cel: znajomość otoczenia społecznego transportu drogowego i odnośnych przepisów:

maksymalny okres pracy właściwy dla branży transportowej; zasady, stosowanie i konsekwencje rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady (*) i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 (**); kary za nieużywanie tachografu, jego nieprawidłowe używanie i manipulowanie nim; znajomość środowiska społecznego transportu drogowego: prawa i obowiązki kierowców w zakresie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia.

(*) Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

(**) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).”;

(ix) ppkt 2.2 otrzymuje brzmienie:

„2.2. Cel: znajomość przepisów regulujących przewóz rzeczy:

pozwolenia na działalność przewozową, wymagane dokumenty w pojeździe, zakaz jazdy po niektórych drogach, opłaty za korzystanie z dróg, obowiązki wynikające ze standardowych umów na przewóz rzeczy, sporządzanie dokumentów składających się na umowę przewozową, zezwolenia na transport międzynarodowy, obowiązki wynikające z Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów, sporządzanie międzynarodowego listu przewozowego, przekraczanie granic, spedytorzy, specjalne dokumenty towarzyszące towarom.”;

(x) ppkt 3.7 otrzymuje brzmienie:

„3.7. Cel: znajomość otoczenia gospodarczego drogowego transportu towarów i organizacji rynku:

transport drogowy w stosunku do innych rodzajów transportu (konkurencja, spedytorzy), inne rodzaje działalności w zakresie transportu drogowego (transport najemny lub za wynagrodzeniem, na własny rachunek, pomocnicza działalność przewozowa), organizacja podstawowych rodzajów firm przewozowych i pomocniczej działalności przewozowej, różne specjalizacje w zakresie transportu (cysterna, kontrolowana temperatura, towary niebezpieczne, transport zwierząt itd.), zmiany w branży (zróżnicowanie świadczonych usług, transport kolejowo-drogowy, podzlecanie itd.).”;

(xi) ppkt 3.8 otrzymuje brzmienie:

„3.8. Cel: znajomość otoczenia gospodarczego przewozu drogowego osób i organizacji rynku:

przewóz drogowy osób w stosunku do innych rodzajów transportu osobowego (kolej, samochody prywatne), inne rodzaje działalności związanej z przewozem drogowym osób, uwrażliwianie na problemy niepełnosprawności, przekraczanie granic (transport międzynarodowy), organizacja podstawowych rodzajów firm zajmujących się przewozem drogowym osób.”;

b) w sekcji 2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) ppkt 2.1 otrzymuje brzmienie:

„2.1. Opcja połączenia uczestnictwa w kursie i teście

Kwalifikacja wstępna musi obejmować nauczanie w zakresie wszystkich tematów wymienionych w sekcji 1. Ta kwalifikacja wstępna musi trwać 280 godzin.

Każdy kandydat na kierowcę musi odbyć przynajmniej 20 godzin indywidualnej jazdy pojazdem z danej kategorii, spełniającym przynajmniej wymogi dotyczące pojazdów egzaminacyjnych, jak określono w dyrektywie 2006/126/WE.

Podczas jazdy indywidualnej kandydatowi na kierowcę musi towarzyszyć instruktor zatrudniony przez zatwierdzony ośrodek szkoleniowy. Każdy kandydat na kierowcę, przez maksymalnie osiem z 20 godzin jazdy, może kierować pojazdem po szczególnym terenie lub na wysokiej klasy symulatorze, celem oceny jego wyszkolenia w zakresie racjonalnego kierowania pojazdem w oparciu o przepisy bezpieczeństwa, w szczególności w zakresie panowania nad pojazdem w różnych warunkach drogowych i w przypadku ich zmiany związanej ze zmianą warunków pogodowych, w zależności od pory dnia lub nocy, oraz w zakresie umiejętności optymalizacji zużycia paliwa.

Państwa członkowskie mogą zezwolić, aby część szkolenia była realizowana przez zatwierdzony ośrodek szkoleniowy za pomocą narzędzi technologii informacyjno-komunikacyjnych, takich jak e-learning, przy jednoczesnym zapewnieniu utrzymania wysokiej jakości i skuteczności szkolenia oraz poprzez wybór tematów, w przypadku których narzędzia technologii informacyjno-komunikacyjnych można wykorzystywać najskuteczniej. Państwa członkowskie wymagają w szczególności rzetelnej identyfikacji użytkowników i odpowiednich środków kontroli. Państwa członkowskie mogą zaliczyć specjalistyczne szkolenie wymagane zgodnie z innymi przepisami unijnymi jako część szkolenia. Obejmuje to między innymi szkolenie wymagane na podstawie dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (*) w odniesieniu do transportu towarów niebezpiecznych, szkolenie dotyczące uwrażliwiania na problemy niepełnosprawności na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 (**), a także szkolenie dotyczące transportu zwierząt na podstawie rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 (***).

W przypadku kierowców, o których mowa w art. 5 ust. 5, kwalifikacja wstępna musi obejmować 70 godzin, w tym pięć godzin jazdy indywidualnej.

Na zakończenie szkolenia właściwe organy państw członkowskich poddają kierowcę testowi pisemnemu lub ustnemu. Test musi zawierać przynajmniej jedno pytanie z zakresu każdego celu wymienionego w wykazie tematów w sekcji 1.

(*) Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13).

(**) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 1).

(***) Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97 (Dz.U. L 3 z 5.1.2005, s. 1).”;

(ii) w ppkt 2.2 lit. b) akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Pojazd używany do celów egzaminu praktycznego musi spełniać przynajmniej wymogi dotyczące pojazdów egzaminacyjnych określone w dyrektywie 2006/126/WE.”;

c) sekcje 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„Sekcja 3: Przyspieszona kwalifikacja wstępna przewidziana w art. 3 ust. 2

Przyspieszona kwalifikacja wstępna musi obejmować nauczanie w zakresie wszystkich tematów wymienionych w sekcji 1. Musi ona trwać 140 godzin.

Każdy kandydat na kierowcę musi odbyć przynajmniej 10 godzin indywidualnej jazdy pojazdem z danej kategorii, spełniającym przynajmniej wymogi dotyczące pojazdów egzaminacyjnych, jak określono w dyrektywie 2006/126/WE.

Podczas jazdy indywidualnej kandydatowi na kierowcę musi towarzyszyć instruktor zatrudniony przez zatwierdzony ośrodek szkoleniowy. Każdy kandydat na kierowcę może kierować pojazdem po szczególnym terenie lub na wysokiej klasy symulatorze przez maksymalnie cztery z 10 godzin jazdy indywidualnej, tak aby

można było ocenić jego wyszkolenie w zakresie racjonalnego kierowania pojazdem w oparciu o przepisy bezpieczeństwa, w szczególności w zakresie panowania nad pojazdem w różnych warunkach drogowych i w przypadku zmiany tych warunków drogowych związanej ze zmianą warunków pogodowych, w zależności od pory dnia lub nocy, oraz w zakresie umiejętności optymalizacji zużycia paliwa.

Do przyspieszonej kwalifikacji wstępnej stosuje się również przepisy ppkt 2.1 akapit czwarty.

W przypadku kierowców, o których mowa w art. 5 ust. 5, czas trwania przyspieszonej kwalifikacji wstępnej musi wynosić 35 godzin, w tym dwie i pół godziny jazdy indywidualnej.

Na zakończenie szkolenia właściwe organy państw członkowskich poddają kierowcę testowi pisemnemu lub ustnemu. Test musi zawierać przynajmniej jedno pytanie z zakresu każdego celu wymienionego w wykazie tematów w sekcji 1.

Sekcja 4: Obowiązkowe szkolenie okresowe przewidziane w art. 3 ust. 1 lit. b)

Obowiązkowe szkolenie okresowe musi zostać zorganizowane przez zatwierdzony ośrodek szkoleniowy. Jego czas trwania wynosi 35 godzin w ciągu pięciu lat, w cyklach trwających przynajmniej siedem godzin, które można podzielić na dwa następujące po sobie dni. W przypadku e-learningu zatwierdzony ośrodek szkoleniowy zapewnia utrzymanie właściwej jakości szkolenia, w tym poprzez wybór tematów, w przypadku których narzędzia technologii informacyjno-komunikacyjnych można wykorzystywać najskuteczniej. Państwa członkowskie wymagają w szczególności rzetelnej identyfikacji użytkowników i odpowiednich środków kontroli. Maksymalny okres szkolenia w trybie e-learningu nie może przekroczyć 12 godzin. Co najmniej jeden cykl szkolenia obejmuje tematy związane z bezpieczeństwem drogowym. Treść szkolenia uwzględnia specyficzne potrzeby szkoleniowe w zakresie transportu wykonywanego przez kierowcę oraz istotne zmiany prawne i technologiczne, a także należy w niej w miarę możliwości uwzględnić konkretne potrzeby szkoleniowe kierowcy. W ciągu 35 godzin należy omówić szereg różnych tematów, w tym powtórzyć szkolenie w przypadkach, w których zostanie wykazane, że kierowca wymaga ponownego specjalnego przeszkolenia w pewnym zakresie szkolenia.

Państwa członkowskie mogą rozważyć zaliczenie ukończonego specjalistycznego szkolenia wymaganego zgodnie z innymi przepisami unijnymi w wymiarze nieprzekraczającym jednego z przewidzianych cykli siedmiodzinnych. Obejmuje to między innymi szkolenia wymagane na podstawie dyrektywy 2008/68/WE w odniesieniu do transportu towarów niebezpiecznych, szkolenia dotyczące transportu zwierząt na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1/2005 oraz w odniesieniu do przewozu osób – szkolenia dotyczące uwrażliwiania na problemy niepełnosprawności na podstawie rozporządzenia (UE) nr 181/2011. Jednakże państwa członkowskie mogą postanowić, że ukończone specjalistyczne szkolenie wymagane na podstawie dyrektywy 2008/68/WE do transportu towarów niebezpiecznych uznaje się za dwa z tych siedmiodzinnych cykli, z zastrzeżeniem że jest to jedyne inne szkolenie brane pod uwagę w szkoleniu okresowym.”;

2) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„UZGODNIENIA DOTYCZĄCE WZORU UNII EUROPEJSKIEJ DLA KARTY KWALIFIKACJI KIEROWCY”;

b) w pkt 2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) w odniesieniu do pierwszej strony karty kwalifikacji kierowcy:

— w lit. d) pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9. kategorie pojazdów, w odniesieniu do których kierowca spełnia wymogi w zakresie kwalifikacji wstępnej i okresowego szkolenia;”;

— w lit. e) zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„tytuł »Wzór Unii Europejskiej«, w języku lub językach państwa członkowskiego wydającego kartę i nagłówki »karta kwalifikacji kierowcy« w innych językach urzędowych Unii, wydrukowane niebieską czcionką i stanowiące tło karty:”;

(ii) w odniesieniu do drugiej strony karty kwalifikacji kierowcy, w lit. a) pkt 9 i 10 otrzymują brzmienie:

„9. kategorie pojazdów, w odniesieniu do których kierowca spełnia wymogi w zakresie kwalifikacji wstępnej i okresowego szkolenia;

10. zharmonizowany unijny kod »95« przewidziany w załączniku I do dyrektywy 2006/126/WE;”;

c) w sekcji 4 wprowadza się następujące zmiany:

(i) nagłówek otrzymuje brzmienie:

„WZÓR UNII EUROPEJSKIEJ DLA KARTY KWALIFIKACJI KIEROWCY”.

(ii) na stronie drugiej wzoru, pod numerem 10 słowa „Kod wspólnotowy” zastępuje się słowami „Kod unijny”;

d) dodaje się sekcję w brzmieniu:

„5. Przepisy przejściowe

Karty kwalifikacji kierowcy wydane przed dniem 23 maja 2020 r. zachowują ważność do dnia ich wygaśnięcia.”;

3) dodaje się załącznik w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK III

TABELA KORELACJI DLA ODNIESIEŃ DO NIEKTÓRYCH KATEGORII PRAW JAZDY

Odniesienie w niniejszej dyrektywie	Odniesienie w dyrektywie 2006/126/WE
C + E	CE
C1 + E	C1E
D + E	DE
D1 + E	D1E”

DECYZJE

DECYZJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2018/646

z dnia 18 kwietnia 2018 r.

w sprawie wspólnych ram mających na celu świadczenie lepszej jakości usług w zakresie umiejętności i kwalifikacji (Europass), uchylająca decyzję nr 2241/2004/WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 165 i 166,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Przy poszukiwaniu pracy lub podejmowaniu decyzji dotyczących nauki, studiów lub pracy potrzebny jest dostęp do informacji i poradnictwa zawodowego w zakresie dostępnych możliwości, sposobów oceny swoich umiejętności oraz sposobów przedstawiania informacji dotyczących własnych umiejętności i kwalifikacji.
- (2) Różnice w zakresie definicji, formatów dokumentów, języków oraz metod oceny i metody walidacji stanowią znaczne wyzwanie dla poszczególnych osób, pracodawców, właściwych organów i podmiotów. Takie problemy pojawiają się głównie podczas przemieszczania się osób do innych państw, w tym państw trzecich, ale również w związku z poszukiwaniem nowej pracy lub podejmowaniem nauki i zarządzaniem swoją karierą zawodową. Aby rozwiązać te problemy, ważne są jasne i szeroko rozpowszechniane informacje, wzajemne zrozumienie oraz większa przejrzystość kwalifikacji i kompetencji.
- (3) W Nowym europejskim programie na rzecz umiejętności, przyjętym przez Komisję w dniu 10 czerwca 2016 r., wezwano państwa członkowskie, partnerów społecznych, przedstawicieli przemysłu i inne zainteresowane strony do współpracy w zakresie dziesięciu działań mających poprawić jakość i adekwatność kształtowania umiejętności, zwiększyć widoczność i porównywalność umiejętności oraz dopasowanie umiejętności, a zwłaszcza informacje umożliwiające trafniejszy wybór ścieżki zawodowej. Przegląd ram Europass zaproponowano jako jedno z tych dziesięciu działań, mających kluczowe znaczenie dla osiągnięcia i wspierania tych celów.
- (4) Decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2241/2004/WE ⁽³⁾ ustanowiono ramy służące rozwiązaniu tych problemów w związku z poszukiwaniem pracy lub podejmowaniem nauki i zarządzaniem swoją karierą zawodową. Celem tej decyzji było osiągnięcie większej przejrzystości kwalifikacji i kompetencji za pośrednictwem portfolio dokumentów znanego jako „Europass”, który można wykorzystywać na zasadzie dobrowolności. Decyzją tą ustanowiono również krajowe organy zwane Krajowymi Centrami Europass, zajmujące się wdrażaniem ram Europass.
- (5) Aby osiągnąć swój główny cel, ramy Europass koncentrują się na narzędziach służących dokumentowaniu umiejętności i kwalifikacji. Narzędzia te zaczęto szeroko wykorzystywać za pośrednictwem internetowego systemu informacyjnego Europass.

⁽¹⁾ Dz.U. C 173 z 31.5.2017, s. 45.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 15 marca 2018 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 12 kwietnia 2018 r.

⁽³⁾ Decyzja nr 2241/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 grudnia 2004 r. w sprawie jednolitych ram wspólnotowych dla przejrzystości kwalifikacji i kompetencji (Europass) (Dz.U. L 390 z 31.12.2004, s. 6).

- (6) Krajowe Centra Europass zapewniają wsparcie użytkownikom oraz promują dokumentowanie umiejętności i kwalifikacji. Sieć Euroguidance, która promuje europejski wymiar poradnictwa zawodowego oraz zapewnia wysokiej jakości informacje na temat poradnictwa przez całe życie i międzynarodowej mobilności w celach edukacyjnych, przyczyniła się także do rozwoju działań informacyjnych na temat unijnych narzędzi wspierania umiejętności i kwalifikacji. Krajowe punkty koordynacyjne ds. europejskich ram kwalifikacji wspierają organy krajowe w procesie dostosowywania krajowych ram lub systemów do europejskich ram kwalifikacji do (zwanych dalej „ERK”) oraz koncentrują się na przybliżeniu ERK poszczególnym osobom i organizacjom. Należy zapewnić wsparcie tych krajowych służb i ich większą koordynację, aby zwiększyć ich oddziaływanie przy jednoczesnym poszanowaniu różnorodności systemów krajowych.
- (7) W sprawozdaniu dla Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 grudnia 2013 r. w sprawie oceny ram Europass Komisja stwierdziła, że misja Krajowych Centrów Europass polegająca na upowszechnianiu wiedzy na temat Europass i zapewnianiu zainteresowanym stronom niezbędnych informacji jest zadowalającym modelem wdrażania Europass. Komisja stwierdziła też jednak, że większość narzędzi Europass wciąż jeszcze nie dociera do wszystkich potencjalnych użytkowników, a ich zasięg pod względem geograficznym i w różnych grupach wiekowych jest niejednakowy oraz że lepsza koordynacja i integracja usług wsparcia w zakresie poradnictwa i mobilności w ramach Europass umożliwiłyby dotarcie do większej liczby potencjalnych odbiorców.
- (8) Dowody wskazują, że z Europass korzystają grupy społeczne charakteryzujące się wysokim poziomem umiejętności cyfrowych, podczas gdy grupy znajdujące się w mniej korzystnej sytuacji, takie jak osoby o niższym poziomie wykształcenia, seniorzy czy osoby długotrwale bezrobotne, często nie zdają sobie sprawy z istnienia Europass ani z jego narzędzi, i dlatego nie mogą czerpać z nich korzyści.
- (9) Portfolio Europass jest jednym z wielu narzędzi i instrumentów, jakie wprowadzono na poziomie unijnym w celu poprawy przejrzystości i zrozumienia umiejętności i kwalifikacji.
- (10) Portfolio Europass obejmuje pięć wzorów dokumentów. Wzór curriculum vitae Europass (CV) umożliwia uzupełnienie CV w ustandaryzowanej formie. Od utworzenia CV Europass w 2004 r. stworzono w internecie ponad 100 mln CV Europass. W dwóch wzorach suplementów do kwalifikacji, mianowicie w suplementie Europass do dyplomu i suplementie Europass do świadectwa, podawane są informacje dotyczące treści i efektów uczenia się związanych z kwalifikacjami, a także informacje na temat systemu kształcenia w państwie przyznającym kwalifikacje. Europass Paszport językowy służy do opisywania umiejętności językowych. We wzorze Europass-Mobilność opisuje się umiejętności nabyte za granicą podczas nauki lub pracy.
- (11) W zaleceniu Rady z dnia 22 maja 2017 r. ⁽¹⁾ ustanowiono wspólne ramy odniesienia mające pomóc indywidualnym osobom i organizacjom w porównywaniu różnych systemów kwalifikacji i ich poziomów kwalifikacji z tych systemów.
- (12) W zaleceniu Rady z dnia 20 grudnia 2012 r. ⁽²⁾ zachęcono państwa członkowskie do wprowadzenia do 2018 r. – zgodnie z krajowymi uwarunkowaniami i specyfiką oraz jeżeli uznają to za stosowne – rozwiązań służących walidacji wiedzy, umiejętności i kompetencji w drodze uczenia się pozaformalnego i nieformalnego oraz uzyskanie pełnych kwalifikacji lub, w stosownych przypadkach, kwalifikacji częściowych.
- (13) W rezolucji Rady z dnia 28 maja 2004 r. w sprawie wzmocnienia polityk, systemów i praktyk stosowanych w dziedzinie poradnictwa przez całe życie określono główne cele polityki w zakresie poradnictwa przez całe życie dla wszystkich obywateli Unii Europejskiej. W rezolucji Rady z dnia 21 listopada 2008 r. ⁽³⁾ podkreślono znaczenie poradnictwa dla uczenia się przez całe życie.
- (14) Portal możliwości edukacyjnych i kwalifikacji w Europie zapewnia dostęp do informacji dotyczących możliwości uczenia się i kwalifikacji oferowanych w ramach różnych systemów kształcenia w Europie oraz informacji dotyczących porównania krajowych ram kwalifikacji przy pomocy ERK.
- (15) Panorama umiejętności UE dostarcza informacji na temat umiejętności potrzebnych w różnych zawodach i poszczególnych sektorach, w tym na temat zapotrzebowania i podaży na szczeblu krajowym.

⁽¹⁾ Zalecenie Rady z dnia 22 maja 2017 r. w sprawie europejskich ram kwalifikacji dla uczenia się przez całe życie i uchylające zalecenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2008 r. w sprawie ustanowienia europejskich ram kwalifikacji dla uczenia się przez całe życie (Dz.U. C 189 z 15.6.2017, s. 15).

⁽²⁾ Zalecenie Rady z dnia 20 grudnia 2012 r. w sprawie walidacji uczenia się pozaformalnego i nieformalnego (Dz.U. C 398 z 22.12.2012, s. 1).

⁽³⁾ Rezolucja Rady i przedstawicieli rządów państw członkowskich zebranych w Radzie z dnia 21 listopada 2008 r. w sprawie lepszego uwzględniania poradnictwa przez całe życie w strategiach uczenia się przez całe życie (Dz.U. C 319 z 13.12.2008, s. 4).

- (16) Analiza wolnych miejsc pracy i innych tendencji na rynkach pracy jest powszechnie przyjętą praktyką służącą lepszemu dopasowaniu umiejętności w celu zrozumienia kwestii niedoboru wykwalifikowanej kadry i wykwalifikowanej siły roboczej, jak również przypadków niedopasowania kwalifikacji.
- (17) Celem wielojęzycznej europejskiej klasyfikacji umiejętności, kompetencji, kwalifikacji i zawodów (zwanej dalej „ESCO”), opracowanej i stale aktualizowanej przez Komisję w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami, jest promowanie przejrzystości umiejętności i kwalifikacji na potrzeby kształcenia i szkolenia, jak również celów związanych z pracą. Po przeprowadzeniu odpowiednich badań i uwzględnieniu stanowiska państw członkowskich Komisja mogłaby wykorzystywać ESCO w ramach Europass; państwa członkowskie korzystają z ESCO na zasadzie dobrowolności, po przeprowadzeniu przez nie badań i ocen.
- (18) Europejska sieć służb zatrudnienia (EURES), ustanowiona rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/589 ⁽¹⁾, to sieć współpracy, której zadaniem jest wymiana informacji i ułatwianie kontaktów między osobami poszukującymi pracy a pracodawcami. Zapewnia ona bezpłatną pomoc osobom poszukującym pracy, które chcą przeprowadzić się do innego państwa, oraz wspiera pracodawców, którzy chcą zatrudniać pracowników z innych państw. Synergia i współpraca między portalami Europass i EURES mogłyby zwiększyć oddziaływanie obu usług.
- (19) W coraz większym stopniu procesy zachodzące na rynku pracy, takie jak publikacja ofert pracy, składanie podania o pracę, ocena umiejętności i rekrutacja, prowadzone są za pośrednictwem internetu z użyciem narzędzi korzystających z mediów społecznościowych, dużych zbiorów danych i innych technologii. Selekcją kandydatów zarządza się przy użyciu narzędzi i procesów, które wyszukują informacje na temat umiejętności i kwalifikacji nabytych poprzez uczenie się formalne, pozaformalne i nieformalne.
- (20) Obecnie uczenie się formalne, pozaformalne i nieformalne przybiera też nowe formy, odbywa się w nowych warunkach i jest oferowane przez różne podmioty, szczególnie z wykorzystaniem technologii i platform cyfrowych, kształcenia na odległość, e-uczenia się, wzajemnego uczenia się, masowych, otwartych kursów internetowych oraz otwartych zasobów edukacyjnych. Ponadto umiejętności, doświadczenia i osiągnięcia w zakresie uczenia się uznaje się w różnych formach, takich jak cyfrowe odznaki. Technologie cyfrowe są również wykorzystywane w przypadku umiejętności uzyskanych w drodze uczenia się pozaformalnego, np. w ramach pracy z młodzieżą i wolontariatu.
- (21) Na potrzeby niniejszej decyzji umiejętności należy rozumieć w szeroko jako to, co dana osoba wie, rozumie i potrafi wykonać. Odnoszą się one do różnych rodzajów efektów uczenia się, w tym wiedzy i kompetencji, a także zdolności do stosowania wiedzy i korzystania z know-how w celu wykonywania zadań i rozwiązywania problemów. Oprócz niekwestionowanego znaczenia umiejętności zawodowych uznaje się, że umiejętności przekrojowe lub „miękkie”, takie jak myślenie krytyczne, praca zespołowa, rozwiązywanie problemów i kreatywność, umiejętności cyfrowe lub językowe, są coraz ważniejsze i stanowią niezbędny warunek spełnienia osobistego i zawodowego oraz że można je stosować w różnych obszarach. Przydatne mogą być narzędzia i poradnictwo dotyczące oceny i przedstawiania tych oraz innych umiejętności.
- (22) Tradycyjnie, osoby przedstawiały informacje o nabytych przez nich umiejętnościach i kwalifikacjach w CV i w dokumentach potwierdzających, takich jak świadectwa lub dyplomy. Obecnie, dostępne są narzędzia, które mogą ułatwiać prezentację umiejętności i kwalifikacji dzięki wykorzystaniu różnych internetowych i cyfrowych formatów. Te nowe narzędzia mogą pomagać w samoocenie umiejętności nabytych w różnych warunkach.
- (23) Ramy Europass powinny reagować na bieżące i przyszłe potrzeby. Użytkownicy potrzebują narzędzi pozwalających dokumentować własne umiejętności i kwalifikacje. Ponadto narzędzia służące ocenie umiejętności i samoocenie umiejętności, a także dostęp do istotnych informacji, w tym informacji o możliwościach walidacji, oraz poradnictwa mogą być przydatne przy podejmowaniu decyzji dotyczących możliwości zatrudnienia i kształcenia.
- (24) Unijne narzędzia dotyczące umiejętności i kwalifikacji należy dostosowywać do zmieniających się praktyk i rozwoju technologii, aby zapewnić ich ciągłą adekwatność i przydatność dla użytkowników. Należy to osiągnąć m.in. dzięki stworzeniu innowacyjnych elementów, takich jak narzędzia interaktywne, redagowanie i projektowanie dokumentów, dążąc do zapewnienia bardziej wszechstronnych, skutecznych i wydajnych narzędzi oraz uproszczenia, jak również większej interoperacyjności technicznej i synergii między powiązаныmi narzędziami, w tym narzędziami opracowanymi przez osoby trzecie, i z uwzględnieniem szczególnych potrzeb osób niepełnosprawnych. Ponadto, aby pomóc w weryfikacji dokumentów cyfrowych dotyczących umiejętności i kwalifikacji, można by stosować środki uwierzytelniania.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/589 z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie europejskiej sieci służb zatrudnienia (EURES), dostępu pracowników do usług w zakresie mobilności i dalszej integracji rynków pracy oraz zmiany rozporządzeń (UE) nr 492/2011 i (UE) nr 1296/2013 (Dz.U. L 107 z 22.4.2016, s. 1).

- (25) Ramy Europass ustanowione decyzją nr 2241/2004/WE należy zatem zastąpić nowymi ramami, aby uwzględnić zmieniające się potrzeby.
- (26) Nowe ramy Europass powinny spełniać potrzeby i oczekiwania wszystkich indywidualnych użytkowników końcowych, takich jak osoby uczące się, osoby poszukujące pracy, w tym bezrobotni i pracownicy, a także innych zainteresowanych stron, takich jak pracodawcy (w szczególności małe i średnie przedsiębiorstwa), izby handlowe, organizacje społeczeństwa obywatelskiego, wolontariusze, doradcy zawodowi, publiczne służby zatrudnienia, partnerzy społeczni, organizatorzy kształcenia i szkolenia, organizacje młodzieżowe, podmioty prowadzące pracę z młodzieżą, właściwe organy krajowe oraz decydenci. Ramy te powinny też uwzględniać potrzeby obywateli państw trzecich przybywających do Unii lub rezydujących w Unii, aby wspierać ich integrację.
- (27) Ramy Europass powinny podlegać zmianom, aby umożliwić opis różnych rodzajów uczenia się i umiejętności, w szczególności zdobytych w drodze uczenia się pozaformalnego i nieformalnego.
- (28) Ramy Europass należy opracować z zastosowaniem podejścia zorientowanego na użytkownika i opartego na informacji zwrotnej, określając wymagania, w tym na podstawie ankiet i badań, ze zwróceniem uwagi na obecne i przyszłe szczególne potrzeby grup, dla których przeznaczony jest Europass. Cechy Europass powinny w szczególności odzwierciedlać zobowiązanie państw członkowskich i Unii do zapewnienia równego dostępu do rynku pracy oraz technologii i systemów informacyjno-komunikacyjnych osobom niepełnosprawnym. Narzędzia Europass powinny być dostrzegalne, funkcjonalne, zrozumiałe i rzetelne, dzięki czemu będą bardziej dostępne dla użytkowników, szczególnie dla osób niepełnosprawnych.
- (29) Aktualizacji i zmian ram Europass należy dokonywać we współpracy z właściwymi zainteresowanymi stronami, takimi jak służby zatrudnienia, doradcy zawodowi, organizatorzy kształcenia i szkolenia, partnerzy społeczni, tacy jak związki zawodowe i stowarzyszenia pracodawców, oraz z pełnym poszanowaniem bieżącej współpracy politycznej, np. w ramach procesu bolońskiego w europejskim obszarze szkolnictwa wyższego. Konstruktywna współpraca między Komisją, państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami ma zasadnicze znaczenie dla pomyślnego opracowania i wdrożenia ram Europass.
- (30) Do przetwarzania danych osobowych, które są przechowywane i przetwarzane zgodnie z niniejszą decyzją, powinno mieć zastosowanie właściwe prawo Unii dotyczące ochrony danych osobowych oraz krajowe środki wykonawcze. Użytkownicy powinni mieć możliwość ograniczenia dostępu do swoich danych osobowych.
- (31) Uczestnictwo w tych ramach powinno być otwarte dla członków Europejskiego Obszaru Gospodarczego, a którzy nie są państwami członkowskimi Unii, państw przystępujących, państw kandydujących i potencjalnych państw kandydujących do przystąpienia do Unii Europejskiej z uwagi na ich długotrwałe zainteresowanie i długotrwałą współpracę z Unią w tym obszarze. Uczestnictwo powinno być zgodne z odpowiednimi przepisami instrumentów regulujących stosunki pomiędzy Unią a tymi państwami. Informacje dostarczane przy pomocy ram Europass w zakresie umiejętności i kwalifikacji powinny pochodzić z szerszego spektrum państw i systemów kształcenia niż ma to miejsce w przypadku państw uczestniczących i powinny odzwierciedlać ruchy migracyjne do innych części świata i z innych części świata.
- (32) Komisja powinna zapewnić spójne wdrażanie i monitorowanie niniejszej decyzji za pośrednictwem grupy doradczej Europass, w skład której wchodzi przedstawiciele państw członkowskich i odpowiednich zainteresowanych stron. Grupa doradcza powinna w szczególności opracować strategiczne podejście do wdrażania i przyszłego rozwoju Europass oraz doradzać w zakresie opracowywania narzędzi internetowych, w tym na podstawie testów, oraz dotyczących informacji uzyskanych za pośrednictwem platformy internetowej Europass, w stosownych przypadkach we współpracy z innymi grupami.
- (33) Współfinansowanie wykonania niniejszej decyzji zapewnione jest między innymi za pośrednictwem unijnego programu Erasmus+, ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1288/2013⁽¹⁾. Komitet utworzony na mocy tego rozporządzenia uczestniczy w strategicznej dyskusji na temat postępów prac we wdrażaniu Europass i jego dalszego rozwoju.
- (34) Ponieważ cel określony w niniejszej decyzji, mianowicie ustanowienie spójnych i interoperacyjnych ram narzędzi i informacji, w szczególności do celów transgranicznej mobilności zawodowej i edukacyjnej, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na efekty działania możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na szczeblu unijnym, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza decyzja nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1288/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające „Erasmus+”: unijny program na rzecz kształcenia, szkolenia, młodzieży i sportu oraz uchylające decyzje nr 1719/2006/WE, 1720/2006/WE i 1298/2008/WE (Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 50).

- (35) Co do zasady obowiązki oraz obciążenia administracyjne i finansowe państw członkowskich powinny być zrównoważone pod względem kosztów i korzyści.
- (36) Działania prowadzone w kontekście niniejszej decyzji powinny być wspierane wiedzą fachową agencji Unii, w szczególności Europejskiego Centrum Rozwoju Kształcenia Zawodowego, w zakresie ich kompetencji.
- (37) Należy zatem uchylić decyzję nr 2241/2004/WE, bez uszczerbku dla ważności lub statusu uprzednio wydanych dokumentów Europass. Wszystkie przyjęte wzory dokumentów Europass powinny zostać utrzymane w nowych ramach do czasu wprowadzenia niezbędnych zmian lub aktualizacji zgodnie z niniejszą decyzją. W celu zapewnienia płynnego przejścia na platformę internetową Europass, internetowy system informacyjny Europass ustanowiony decyzją 2241/2004/WE powinien funkcjonować do momentu utworzenia i uruchomienia platformy internetowej Europass,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejszą decyzją ustanawia się europejskie ramy mające na celu wspieranie przejrzystości i zrozumienia umiejętności i kwalifikacji zdobytych w warunkach formalnych, pozaformalnych i nieformalnych, w tym w drodze doświadczeń praktycznych, mobilności i wolontariatu („Europass”).
2. Europass obejmuje narzędzia internetowe i odpowiednie dostępne informacje, w tym informacje wspierające europejski wymiar poradnictwa zawodowego dostarczanego za pośrednictwem platformy internetowej i wspieranego przez krajowe służby, aby pomóc użytkownikom lepiej opisywać i prezentować swoje umiejętności i kwalifikacje oraz umożliwić porównanie kwalifikacji.
3. Europass jest skierowany do:
 - a) indywidualnych użytkowników końcowych, takich jak osoby uczące się, osoby poszukujące pracy, pracownicy i wolontariusze; oraz
 - b) odpowiednich zainteresowanych stron, takich jak organizatorzy kształcenia i szkolenia zawodowego, doradcy zawodowi, pracodawcy, publiczne służby zatrudnienia, partnerzy społeczni, podmioty prowadzące pracę z młodzieżą, organizacje młodzieżowe oraz decydenci.
4. Korzystanie z Europass jest dobrowolne i nie nakłada żadnych obowiązków ani nie wiąże się z przyznaniem jakichkolwiek praw poza obowiązkami i prawami określonymi w niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej decyzji zastosowanie mają następujące definicje:

- a) „suplement Europass do świadectwa” oznacza dokument dołączony do świadectwa potwierdzającego wykształcenie i wyszkolenie zawodowe lub do świadectwa kwalifikacji, wydany przez właściwe organy lub podmioty w celu ułatwienia osobom trzecim – zwłaszcza w innym kraju – zrozumienia efektów uczenia się osiągniętych przez posiadacza tych kwalifikacji oraz charakteru, stopnia, kontekstu, treści i statusu ukończonego kształcenia, odbytych szkoleń oraz zdobytych kwalifikacji;
- b) „suplement Europass do dyplomu” oznacza dokument dołączony do dyplomu wyższego wykształcenia, wydany przez właściwe organy lub podmioty w celu ułatwienia osobom trzecim – zwłaszcza w innym kraju – zrozumienia efektów uczenia się osiągniętych przez posiadacza tych kwalifikacji oraz charakteru, stopnia, kontekstu, treści i statusu ukończonego kształcenia, odbytych szkoleń oraz zdobytych kwalifikacji;
- c) „suplementy Europass ” oznaczają zestaw dokumentów, takich jak suplementy do dyplomu i suplementy do świadectwa, wydanych przez właściwe organy lub podmioty;
- d) „poradnictwo zawodowe” oznacza ciągły proces, który pozwala osobom, za pomocą szeregu działań indywidualnych i zbiorowych, określić swoje zdolności, umiejętności i zainteresowania, podejmować decyzje dotyczące kształcenia, szkolenia i pracy oraz zarządzać indywidualnymi ścieżkami życia w nauce, pracy i innych sytuacjach, w których te zdolności i umiejętności są wyuczone lub są wykorzystywane;
- e) „europejski wymiar poradnictwa zawodowego” oznacza współpracę i wsparcie na poziomie Unii w celu wzmocnienia strategii politycznych, systemów i praktyk w zakresie poradnictwa zawodowego w Unii;
- f) „kwalifikacje” oznaczają formalny wynik procesu oceny i walidacji uzyskany wówczas, gdy właściwy organ lub podmiot stwierdza, że dana osoba osiągnęła efekty uczenia się zgodne z określonymi standardami;

- g) „ocena umiejętności” oznacza proces lub metodę stosowane do oceny, pomiaru i ostatecznie opisu, poprzez samoocenę lub ocenę poświadczoną przez osobę trzecią albo obie te formy oceny, umiejętności nabytych poprzez naukę formalną, nieformalną lub pozaformalną;
- h) „samoocena umiejętności” oznacza proces systematycznej analizy przez osoby swoich umiejętności za pomocą odniesienia do ustalonego opisu umiejętności;
- i) „dopasowanie umiejętności” oznaczają wszelkie ilościowe lub jakościowe analizy – w odniesieniu do rynku pracy – dostępnych zagregowanych i pochodzących z istniejących źródeł danych dotyczących umiejętności oraz analizy odpowiadających im możliwości nauki w systemie kształcenia i szkolenia, które mogą pomóc w poradnictwie i doradztwie zawodowym, procesach rekrutacji, a także wyborze ścieżki kształcenia, szkolenia i kariery;
- j) „usługi uwierzytelniania” oznaczają procesy techniczne, takie jak podpisy elektroniczne oraz uwierzytelnianie witryn internetowych, które dają użytkownikom możliwość weryfikacji informacji, np. ich tożsamości, za pośrednictwem Europass;
- k) „interoperacyjność techniczna” oznacza zdolność systemów teleinformatycznych do współdziałania w celu umożliwienia wymiany informacji, uzyskana dzięki porozumieniu wszystkich stron i właścicieli informacji;
- l) „walidacja” oznacza proces, poprzez który właściwy organ lub podmiot potwierdza, że dana osoba osiągnęła efekty nauczania, w tym te nabyte w ramach pozaformalnego i nieformalnego uczenia się, mierzone zgodnie z odpowiednimi standardami, a który składają się z czterech odrębnych etapów, mianowicie identyfikacji, dokumentacji, oceny i certyfikacji wyników oceny w formie pełnej kwalifikacji, punktów zaliczeniowych lub kwalifikacji częściowej, w zależności od przypadku i zgodnie z uwarunkowaniami krajowymi;
- m) „otwarte standardy” oznaczają normy techniczne, które zostały opracowane w ramach procesu współpracy i zostały opublikowane do nieodpłatnego wykorzystania przez wszystkie zainteresowane strony;
- n) „platforma internetowa” oznacza aplikację internetową, która zapewnia użytkownikom końcowym informacje i narzędzia oraz umożliwia im wykonanie określonych zadań online;
- o) „dane osobowe” oznaczają wszelkie informacje dotyczące zidentyfikowanej lub możliwej do zidentyfikowania osoby fizycznej.

Artykuł 3

Platforma internetowa

1. Europass zapewnia, za pośrednictwem platformy internetowej, narzędzia internetowe służące do:
 - a) dokumentowania i opisywania informacji osobowych w różnorodnych formatach, w tym wzory CV;
 - b) narzędzia służące dokumentowaniu i opisywaniu umiejętności i kwalifikacji zdobytych dzięki doświadczeniom zawodowym i edukacyjnym, w tym dzięki mobilności i wolontariatowi;
 - c) oceny umiejętności, w tym narzędzia do samooceny;
 - d) dokumentowania efektów uczenia się w odniesieniu do kwalifikacji, w tym wzór lub wzory suplementów Europass, jak określono w art. 5.

Korzystanie z narzędzi Europass służących ocenie umiejętności i samoocenie umiejętności, o której mowa w lit. b), nie prowadzi bezpośrednio do formalnego uznania lub wydania kwalifikacji.
2. Platforma internetowa Europass zawiera dostępne informacje lub linki do dostępnych informacji na następujące tematy:
 - a) możliwości uczenia się;
 - b) kwalifikacje i ramy lub systemy kwalifikacji;
 - c) możliwości walidacji uczenia się pozaformalnego i nieformalnego;
 - d) praktyki w zakresie uznawania kwalifikacji i odnośne prawodawstwo w innych państwach, w tym w państwach trzecich;
 - e) usługi poradnictwa w zakresie transgranicznej mobilności edukacyjnej i zarządzania karierą;

- f) dopasowanie umiejętności przygotowane w ramach odpowiednich działań na szczeblu Unii lub przez agencje unijne w zakresie ich kompetencji;
- g) informacje dotyczące umiejętności i kwalifikacji, które mogą mieć znaczenie w kontekście szczególnych potrzeb obywateli państw trzecich przybywających do Unii lub zamieszkających w Unii, aby wspierać ich integrację.

Artykuł 4

Główne zasady i cechy

1. Platforma internetowa Europass jak i narzędzia internetowe oraz ich treści i funkcje, muszą być przyjazne dla użytkownika i bezpieczne a także muszą być dostępne bezpłatnie dla wszystkich użytkowników.
2. Platforma internetowa Europass jak i narzędzia internetowe oraz ich treści i funkcje muszą być dostępne dla osób niepełnosprawnych zgodnie z wymogami dostępności ustanowionymi w odpowiednich przepisach Unii.
3. Narzędzia internetowe Europass muszą stosować otwarte standardy, udostępniane nieodpłatnie, aby państwa członkowskie i inne zainteresowane strony mogły je ponownie wykorzystywać na zasadzie dobrowolności.
4. W informacjach dotyczących kwalifikacji, opisach krajowych systemów kształcenia i szkolenia oraz w innych istotnych obszarach narzędzia internetowe Europass muszą – w stosownych przypadkach i zgodnie z uwarunkowaniami krajowymi – odnosić się do europejskich ram kwalifikacji.
5. Platforma internetowa Europass może przewidywać możliwość przechowywania danych osobowych przez użytkowników, np. na ich prywatnych profilach. Do przetwarzania takich danych osobowych ma zastosowanie unijne prawo dotyczące ochrony danych. Należy udostępnić użytkownikom kilka możliwości ograniczenia dostępu do ich danych lub do określonych atrybutów.
6. Europass wspiera usługi uwierzytelniania w odniesieniu do wszelkich dokumentów cyfrowych lub sposobów przedstawiania informacji dotyczących umiejętności i kwalifikacji.
7. Internetowe narzędzia Europass są dostępne w językach urzędowych instytucji Unii.
8. Narzędzia internetowe Europass wspierają i zapewniają interoperacyjność techniczną i synergię z innymi odpowiednimi instrumentami i usługami dostępnymi na szczeblu unijnym i, w stosownych przypadkach, na szczeblu krajowym.

Artykuł 5

Suplementy Europass

1. Suplementy Europass wydawane są przez właściwe organy lub podmioty zgodnie ze wzorami. W szczególności należy przestrzegać określonej w tych wzorach kolejności poszczególnych elementów, aby zapewnić łatwość zrozumienia i dostarczenie pełnych informacji.
2. Wzory, o których mowa w ust. 1, są opracowywane i, w razie konieczności, zmieniane przez Komisję w ścisłej współpracy i w porozumieniu z państwami członkowskimi i innymi zainteresowanymi stronami, takimi jak Rada Europy i Organizacja Narodów Zjednoczonych do spraw Oświaty, Nauki i Kultury, aby zapewnić adekwatność i przydatność suplementów.
3. Suplementy Europass są wydawane nieodpłatnie i, o ile to możliwe, w formie elektronicznej. Suplementy Europass są wydawane w języku danego kraju oraz, o ile to możliwe, w innym języku europejskim.
4. Suplementy Europass nie zastępują oryginalnych dyplomów i świadectw jak i nie jest umożliwiają formalnego uznania oryginału dyplomu lub świadectwa przez właściwe organy lub podmioty w innych krajach.

Artykuł 6

Zadania Komisji

1. Komisja zarządza platformą internetową Europass. W związku z tym Komisja:
 - a) zapewnia dostępność i wysoką jakość informacji na szczeblu Unii lub linków do dostępnych informacji, o których mowa w art. 3 ust. 2;
 - b) opracowuje, testuje i, w razie potrzeby, aktualizuje platformę internetową Europass, w tym otwarte standardy, biorąc pod uwagę potrzeby użytkowników i postęp technologiczny, a także zmiany na rynkach pracy oraz zmiany w zakresie kształcenia i szkolenia;

- c) śledzi na bieżąco najnowsze zdobycze technologii, które mogą poprawić dostęp osób starszych i niepełnosprawnych do Europass, a także w stosownych przypadkach wykorzystuje te zdobycze technologii;
 - d) zapewnia, by każda zmiana lub aktualizacja platformy internetowej Europass, w tym otwartych standardów, wzmacniała spójność informacji i wykazywała wyraźną wartość dodaną;
 - e) zapewnia, aby wszelkie narzędzia internetowe, w szczególności narzędzia służące ocenie i samoocenie, zostały w pełni przetestowane i skontrolowane pod względem jakości; oraz
 - f) zapewnia jakość i monitoruje skuteczność platformy internetowej Europass, w tym narzędzi internetowych, zgodnie z potrzebami użytkowników.
2. Komisja zapewnia skuteczne wdrożenie niniejszej decyzji. W związku z tym Komisja:
- a) zapewnia aktywne uczestnictwo i zaangażowanie państw członkowskich w planowaniu strategicznym, w tym określaniu i ukierunkowywaniu celów strategicznych, zapewnianie jakości i finansowania, a także w należyty sposób uwzględnia ich stanowiska;
 - b) zapewnia aktywne uczestnictwo i zaangażowanie państw członkowskich w opracowywaniu, testowaniu, aktualizacji i ocenie platformy internetowej Europass, w tym otwartych standardów, a także w należyty sposób uwzględnia ich stanowiska;
 - c) zapewnia udział odpowiednich zainteresowanych stron na szczeblu Unii we wdrażaniu i ocenie niniejszej decyzji;
 - d) organizuje działania edukacyjne i wymianę najlepszych praktyk między państwami członkowskimi i w stosownych przypadkach ułatwia wzajemne doradztwo na wniosek państw członkowskich; oraz
 - e) zapewnia prowadzenie skutecznych i odpowiednich działań promocyjnych, doradczych i informacyjnych na szczeblu Unii w celu dotarcia do odpowiednich użytkowników i zainteresowanych stron, w tym do osób niepełnosprawnych.

Artykuł 7

Zadania państw członkowskich

1. Każde państwo członkowskie jest odpowiedzialne za wdrożenie niniejszej decyzji na poziomie krajowym za pośrednictwem właściwych służb krajowych oraz bez uszczerbku dla rozwiązań krajowych w zakresie wdrażania i organizacji. W związku z tym państwa członkowskie:
- a) koordynują działania związane z wdrażaniem narzędzi internetowych Europass;
 - b) promują wykorzystanie Europass, upowszechniają informacje o nim i zwiększają jego widoczność;
 - c) promują usługi poradnictwa w zakresie transgranicznej mobilności edukacyjnej i zarządzania przebiegiem kariery, w tym w stosownych przypadkach indywidualne usługi poradnictwa zawodowego, oraz informują o tych usługach;
 - d) udostępniają informacje na temat możliwości edukacyjnych, kwalifikacji oraz praktyk w zakresie ich uznawania na platformie internetowej Europass, w tym za pomocą linków do odpowiednich krajowych stron internetowych;
 - e) angażują zainteresowane strony ze wszystkich odpowiednich sektorów w działania stosownie do ich kompetencji, a także promują współpracę między publicznymi i prywatnymi zainteresowanymi stronami.
2. Dostarczanie informacji na platformie internetowej Europass zgodnie z art. 3 ust. 2 nie tworzy dodatkowych obowiązków dla państw członkowskich.

Artykuł 8

Przetwarzanie i ochrona danych

Środki przewidziane w niniejszej decyzji są realizowane zgodnie z prawem Unii dotyczącym ochrony danych osobowych, w szczególności z dyrektywą 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ i rozporządzeniem (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 95/46/WE z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych (Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31).

⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1).

*Artykuł 9***Monitorowanie i ocena**

1. Po przyjęciu niniejszej decyzji Komisja w stosownych przypadkach przedkłada sprawozdanie dotyczące postępów i oczekiwanych przyszłych wydarzeń w kontekście odpowiednich ram polityki kształcenia, szkolenia i zatrudnienia.
2. Do dnia 23 maja 2023 r., a następnie co pięć lat, Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z oceny dotyczące wdrażania i skutków niniejszej decyzji.
3. Ocenę przeprowadza niezależny podmiot w oparciu o wskaźniki jakościowe i ilościowe opracowane przez Komisję w porozumieniu z państwami członkowskimi.

*Artykuł 10***Państwa uczestniczące**

1. Udział w działaniach, o których mowa w niniejszej decyzji, jest otwarty dla członków Europejskiego Obszaru Gospodarczego, a którzy nie są państwami członkowskimi Unii na warunkach określonych w Porozumieniu o Europejskim Obszarze Gospodarczym.
2. Udział w działaniach jest również otwarty dla państw przystępujących, państw kandydujących i dla potencjalnych państw kandydujących do przystąpienia do Unii zgodnie z ich porozumieniami zawartymi z Unią.

*Artykuł 11***Przepisy finansowe**

Wdrażanie niniejszej decyzji na szczeblu krajowym jest współfinansowane za pośrednictwem programów unijnych. Roczne środki zatwierdzane są przez Parlament Europejski i Radę w granicach wieloletnich ram finansowych.

*Artykuł 12***Uchylenie i przepisy przejściowe**

1. Decyzja nr 2241/2004/WE traci moc.
2. Internetowy system informacyjny Europass ustanowiony decyzją 2241/2004/WE będzie funkcjonować do momentu utworzenia i uruchomienia platformy internetowej Europass ustanowionej niniejszą decyzją.

*Artykuł 13***Wejście w życie**

Niniejsza decyzja wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Strasburgu dnia 18 kwietnia 2018 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

A. TAJANI

Przewodniczący

W imieniu Rady

L. PAVLOVA

Przewodniczący

ISSN 1977-0766 (wydanie elektroniczne)
ISSN 1725-5139 (wydanie papierowe)



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL