



## EVROPSKA UNIJA

EVROPSKI PARLAMENT

SVET

Bruselj, 21. marec 2018  
(OR. en)

2017/0015 (COD)

PE-CONS 71/17

TRANS 569  
MI 976  
EDUC 459  
CODEC 2108

### ZAKONODAJNI AKTI IN DRUGI INSTRUMENTI

Zadeva: DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi  
Direktive 2003/59/ES o temeljnih kvalifikacijah in rednem usposabljanju  
voznikov nekaterih cestnih vozil za prevoz blaga ali potnikov in Direktive  
2006/126/ES o voznških dovoljenjih

**DIREKTIVA (EU) 2018/...**  
**EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

**z dne ...**

**o spremembi Direktive 2003/59/ES**  
**o temeljnih kvalifikacijah in rednem usposabljanju**  
**voznikov nekaterih cestnih vozil za prevoz blaga ali potnikov**  
**in Direktive 2006/126/ES o voziških dovoljenjih**

**(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,  
ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora<sup>1</sup>,  
po posvetovanju z Odborom regij,  
v skladu z rednim zakonodajnim postopkom<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> UL C 288, 31.8.2017, str. 115.

<sup>2</sup> Stališče Evropskega parlamenta z dne 13. marca 2018 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne ....

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Komisija v svoji beli knjigi z dne 28. marca 2011 z naslovom „Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“ določa cilj „vizije nič“, v skladu s katerim bi morala Unija do leta 2050 doseči stanje, v katerem bi se število smrtnih žrtev v cestnem prometu približalo nič.
- (2) Komisija je v svojem sporočilu o usmeritvah politike za varnost v cestnem prometu za obdobje 2011–2020 z naslovom „Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020“ predlagala cilj, da se od leta 2010 do leta 2020 število smrtnih žrtev v cestnem prometu v Uniji nadalje zmanjša za polovico. Da bi dosegla ta cilj, je Komisija določila sedem strateških ciljev, vključno z izboljšanjem izobraževanja in usposabljanja udeležencev v cestnem prometu ter zaščito ranljivih udeležencev v cestnem prometu.
- (3) Evropski svet je 23. in 24. oktobra 2014 določil zavezujoč cilj vsaj 40-odstotnega domačega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu do leta 2030 v primerjavi z letom 1990. Ta cilj zmanjšanja emisij bo pripomogel k izpolnitvi dolgoročnih ciljev Pariškega sporazuma, k njegovemu doseganju pa bi morali prispevati vsi gospodarski sektorji. Za zmanjšanje emisij in energijsko učinkovitost v prometnem sektorju je potreben celostni pristop. Nadaljevati bi bilo treba v smeri mobilnosti z nizkimi emisijami, tudi s pomočjo raziskav in uvajanja že razpoložljivih tehnoloških dosežkov. Voznike je treba ustrezno usposobiti za vožnjo na najučinkovitejši možen način.

- (4) Komisija je pri oceni izvajanja Direktive 2003/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup> ugotovila več pomanjkljivosti. Glavne ugotovljene pomanjkljivosti so bile težave v zvezi z in pravna negotovost pri razlagi izjem, vsebina usposabljanj, ki le delno ustreza potrebam voznikov, težave voznikov pri pridobitvi medsebojnega priznanja zaključenega ali delno zaključenega usposabljanja, ki so ga opravili v drugi državi članici, in neusklajene zahteve glede najnižje starosti med direktivama 2003/59/ES in 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>2</sup>.
- (5) Da bi se izboljšala pravna jasnost v Direktivi 2003/59/ES, bi bilo treba vsa sklicevanja na razveljavljene ali nadomeščene akte Unije črtati ali spremeniti.

---

<sup>1</sup> Direktiva 2003/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2003 o temeljnih kvalifikacijah in rednem usposabljanju voznikov nekaterih cestnih vozil za prevoz blaga ali potnikov, o spremembi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 in Direktive Sveta št. 91/439/EGS ter o razveljavitvi Direktive Sveta 76/914/EGS (UL L 226, 10.9.2003, str. 4).

<sup>2</sup> Direktiva 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. decembra 2006 o voznških dovoljenjih (UL L 403, 30.12.2006, str. 18).

- (6) Da bi se zagotovila gotovost in skladnost z drugimi akti Unije, bi bilo treba uvesti več sprememb v zvezi z izjemami v Direktivi 2003/59/ES, pri čemer bi bilo treba upoštevati podobne izjeme iz Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup>. Nekatere od teh izjem se nanašajo na primere, kadar vožnja ni glavna dejavnost voznika in kadar bi bilo voznikom naloženo nesorazmerno breme, če bi morali izpolnjevati zahteve iz Direktive 2003/59/ES. Vožnja na splošno ne velja za glavno dejavnost voznika, kadar zajema manj kot 30 % mesečnega delovnega časa.
- (7) Kadar se vožnja opravlja poredko in jo opravljajo vozniki na podeželju, ki oskrbujejo lastne dejavnosti, bi morale veljati izjeme, pod pogojem, da je varnost na cesti še vedno zagotovljena. Zaradi raznolikih pogojev na podeželju po vsej Uniji, od geografskih in podnebnih razlik do gostote prebivalstva, bi morale imeti države članice diskrecijsko pravico pri določanju, ali velja vožnja za občasno in ali določena izjema vpliva na varnost v cestnem prometu, na primer glede na tip ceste, gostoto prometa ali prisotnost ranljivih udeležencev v cestnem prometu.

---

<sup>1</sup> Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL L 102, 11.4.2006, str. 1).

- (8) Ker se lahko razdalje, ki jih med opravljanjem svojega dela prevozijo osebe v poljedelstvu, vrtnarstvu, gozdarstvu, živinoreji in ribištvu, ki so izvzete iz te direktive, razlikujejo po Uniji, bi bilo treba državam članicam prepustiti, da v nacionalnem pravu določijo največje dovoljene razdalje, izračunane od sedeža podjetja, za katere veljajo izjeme.
- (9) Od voznikov, ki so izvzeti od zahteve glede pridobitve temeljne kvalifikacije, bi morali kljub temu, da lahko to izjemo še naprej uporabljajo, vseeno zahtevati, da redno opravljajo usposabljanja za zagotovitev, da obnavljajo znanje, ki je bistveno za njihovo delo.
- (10) Države članice bi si morale v sodelovanju s Komisijo po elektronski poti izmenjevati informacije o spričevalih o strokovni usposobljenosti (v nadaljnjem besedilu: spričevalo). Razviti bi morale potrebno elektronsko platformo ter pri tem upoštevati analizo Komisije o stroških in koristih, vključno z možnostjo razširitve omrežja EU za vozniška dovoljenja iz Direktive 2006/126/ES. To bo poleg drugih koristi državam članicam omogočilo lahek dostop do informacij o opravljenih usposabljanjih, ki niso označena na vozniškem dovoljenju voznika. Pomembno je, da si države članice in Komisija prizadevajo za nadaljnji razvoj te funkcije, s ciljem dostopa do teh informacij v realnem času med cestnim preverjanjem.

- (11) Ob upoštevanju razvoja na področju usposabljanja in izobraževanja ter za večji prispevek Direktive 2003/59/ES k varnosti v cestnem prometu in večjo ustreznost usposabljanja za voznike bi bilo treba na tečajih usposabljanja okrepiti vsebine, povezane z varnostjo v cestnem prometu, kot so prepoznavanje nevarnosti, zaščita ranljivih udeležencev v cestnem prometu, predvsem pešcev, kolesarjev in gibalno oviranih oseb, vožnja z nizko porabo goriva, vožnja v ekstremnih vremenskih razmerah in prevoz neobičajnih tovorov. V zvezi s tem bi se morali tečaji nanašati tudi na inteligentne prometne sisteme in bi se morali razvijati v koraku s tehnološkim razvojem.
- (12) Države članice bi morale imeti na voljo jasno možnost, da izboljšajo in posodobijo prakse usposabljanja z uporabo orodij informacijske in komunikacijske tehnologije (IKT), kot sta e-učenje in kombinirano učenje, pri delu usposabljanja, pri čemer hkrati zagotovijo kakovost usposabljanja. Pri izboljševanju in posodabljanju praks usposabljanja z uporabo orodij IKT je treba upoštevati dejstvo, da ta orodja niso ustrezna za nekatera usposabljanja, za katera je potreben bolj praktičen pristop, na primer montaža snežnih verig, pritrditev tovora ali drugi elementi usposabljanja, kjer je praktični del pomemben. Praktično usposabljanje lahko zajema vožnjo, ni pa nujno. Velik del usposabljanja, zahtevanega na podlagi te direktive, bi bilo treba izvajati v odobrenem centru za usposabljanje.

- (13) Za zagotovitev skladnosti med različnimi oblikami usposabljanja, ki se zahteva na podlagi prava Unije, bi morale države članice imeti možnost, da kombinirajo različne vrste ustreznega usposabljanja, morale bi na primer imeti možnost, da usposabljanje glede prevoza nevarnega blaga, ozaveščanja o invalidnosti ali prevoza živali, kombinirajo z usposabljanjem iz Direktive 2003/59/ES.
- (14) Da različne prakse v državah članicah ne bi ovirale medsebojnega priznavanja in omejevale pravic voznikov do opravljanja rednega usposabljanja v državi članici, v kateri delajo, bi bilo treba od organov držav članic zahtevati, da v primeru, ko opravljenega izobraževanja ni mogoče zabeležiti v vozniškem dovoljenju, izdajo izkaznico o vozniških kvalifikacijah v standardno predvidenem formatu, s katero bo zagotovljeno medsebojno priznavanje za vsakega voznika, ki izpolnjuje zahteve iz Direktive 2003/59/ES.
- (15) Uporaba potrdil za voznike iz tretjih držav kot dokaz o izpolnjevanju zahtev glede usposabljanja bi lahko pomenila oviro za voznike, kadar prevoznik vrne potrdilo organom, ki so ga izdali, zlasti če se želijo ti vozniki zaposliti v drugi državi članici. Da bi se izognili primerom, ko morajo vozniki v takšnih okoliščinah ponavljati usposabljanje ob začetku nove zaposlitve, bi bilo treba države članice spodbujati, da sodelujejo in izmenjavajo informacije o vozniških kvalifikacijah.

- (16) Da bi omogočili nemoten prehod, bi morali veljavna potrdila za voznike in veljavne izkaznice o vozniških kvalifikacijah, ki so bile izdane v skladu s pravili pred začetkom uporabe določb, spremenjenih s to direktivo, priznavati za obdobje do izteka njihove veljavnosti. Te spremembe ne razveljavljajo opravljenega usposabljanja ali vozniških dovoljenj, ki potrjujejo takšna usposabljanja, pred uporabo sprememb.
- (17) Za zagotovitev pravne jasnosti in usklajenih zahtev glede najnižje starosti za namene, določene v Direktivi 2003/59/ES, bi bilo treba v Direktivi 2006/126/ES določiti jasno odstopanje, da se lahko vozniška dovoljenja izdajo pri najnižjih starostih iz Direktive 2003/59/ES. To pojasnilo se nanaša na splošno najnižjo starost voznikov določenih kategorij vozil, ki imajo spričevalo, in ne zadeva obstoječih možnosti za znižanje takšnih zahtev glede najnižje starosti ali za določitev izjem od teh zahtev.
- (18) Spremembe Direktive 2006/126/ES bi morale biti omejene na tiste, ki so neposredno povezane z revizijo Direktive 2003/59/ES in ki lajšajo uporabo vozil na alternativna goriva. Zaželeno je temeljitejša analiza izvajanja in uporabe Direktive 2006/126/ES, vključno z razmejitvijo med določenimi kategorijami vozil, ki bi jo bilo treba vključiti v vsak prihodnji pregled izvajanja Direktive 2006/126/ES.

- (19) Države članice bi morale dobiti možnost, da z olajševanjem uporabe vozil na alternativna goriva prispevajo k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov in izboljšanju kakovosti zraka tako, da na svojem ozemlju imetnikom z vozniškim dovoljenjem za kategorijo B dovolijo, da vozijo določene tipe vozil na alternativna goriva, katerih največja dovoljena masa je večja od 3 500 kg, a ne presega 4 250 kg. Ta možnost preseči 3 500 kg bi morala biti pogojena s tem, da je vzrok za dodatno dovoljeno maso vozila izključno povečana masa, ki je rezultat alternativnih pogonskih sistemov, in bi morala spoštovati omejitve in pogoje, namenjene izognitvi negativnim posledicam za varnost v cestnem prometu.
- (20) Ker cilja te direktive, in sicer izboljšati standard EU na področju temeljnih kvalifikacij in rednega usposabljanja voznikov nekaterih cestnih vozil za prevoz blaga ali potnikov, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi čezmejne narave cestnega prometa in čezmejne narave vprašanj, ki naj bi jih ta direktiva obravnavala, lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja.
- (21) Direktivi 2003/59/ES in 2006/126/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

## *Člen 1*

Direktiva 2003/59/ES se spremeni:

(1) člen 1 se nadomesti z naslednjim:

*„Člen 1*

*Področje uporabe*

Ta direktiva se uporablja za vožnjo, ki jo opravljajo:

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

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

- vozila, za katera se zahteva vozniško dovoljenje kategorije C1, C1 + E, C ali C + E, kakor so opredeljene v Direktivi 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta\*, ali vozniško dovoljenje, priznано kot enakovredno,

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

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

\* Direktiva 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. decembra 2006 o voziških dovoljenjih (UL L 403, 30.12.2006, str. 18).“;

(2) člen 2 se nadomesti z naslednjim:

*„Člen 2*

*Izjeme*

1. Ta direktiva se ne uporablja za voznike:

- (a) vozil, katerih največja dovoljenja hitrost ne presega 45 km/h;
- (b) vozil, ki jih uporabljajo ali nadzorujejo oborožene sile, civilna zaščita, gasilci, sile, pristojne za ohranjanje javnega reda in miru, ter vozil, ki opravljajo nujne reševalne prevoze, kadar se prevoz opravlja zaradi nalog, dodeljenih tem službam;

- (c) vozil, ki opravljajo cestne preizkuse za namene tehničnega razvoja, popravila ali vzdrževanja, ali voznike novih ali predelanih vozil, ki še niso dana v promet;
- (d) vozil brez potnikov, za katere je potrebno voziško dovoljenje kategorije D ali D1 in ki jih vozijo vzdrževalci v vzdrževalni center ali iz njega, ki se nahaja blizu najbližje vzdrževalne baze, ki jo uporablja cestni prevoznik, pod pogojem, da vožnja ni glavna dejavnost voznika tega vozila;
- (e) vozil, ki se uporabljajo v nujnih primerih ali so namenjena za reševalne akcije, vključno z vozili, uporabljenimi pri nekomercialnem prevozu humanitarne pomoči;
- (f) vozil, ki jih na voziških tečajih uporabljajo vse osebe, ki želijo pridobiti voziško dovoljenje ali spričevalo o strokovni usposobljenosti (v nadaljnjem besedilu: spričevalo), kakor določata člen 6 in člen 8(1), če se ne uporabljajo za komercialni prevoz blaga in potnikov;
- (g) vozil, ki se uporabljajo za nekomercialni prevoz potnikov ali blaga;

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

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

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

- (a) vozniki vozil delujejo na podeželju za dobavo voznikovemu lastnemu podjetju;
- (b) vozniki ne ponujajo prevoznih storitev ter
- (c) država članica meni, da gre za občasen prevoz, ki ne vpliva na varnost v cestnem prometu.

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

(3) člen 7 se nadomesti z naslednjim:

*„Člen 7*

*Redno usposabljanje*

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

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

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

(4) v členu 9 se prvi odstavek nadomesti z naslednjim:

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

(5) člen 10 se nadomesti z naslednjim:

*„Člen 10*

*Koda Unije*

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

– na vozniskem dovoljenju ali

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

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

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

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

3. Potrdila za voznike, ki nimajo kode Unije ,95‘ in so izdana pred ... [24 mesecev po začetku veljavnosti te direktive o spremembi] v skladu s členom 5 Uredbe (ES) št. 1072/2009, in zlasti odstavkom 7 navedenega člena, se za namene potrditve skladnosti z zahtevami glede usposabljanja iz te direktive sprejmejo kot dokaz o kvalifikacijah do izteka njihove veljavnosti.

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

- (6) vstavi se naslednji člen:

*„Člen 10a*

*Omrežje za izvrševanje*

1. Države članice si za namene izvrševanja izmenjujejo informacije o izdanih in preklicanih spričevalih. V ta namen države članice v sodelovanju s Komisijo razvijejo elektronsko omrežje ali delajo na razširitvi obstoječega omrežja ob upoštevanju ocene Komisije glede stroškovno najučinkovitejše rešitve.
2. Omrežje lahko vsebuje informacije iz spričeval in informacije o upravnih postopkih, povezanih s spričevali.

3. Države članice zagotovijo, da se obdelava osebnih podatkov izvaja samo za namene preverjanja skladnosti s to direktivo, zlasti kar zadeva zahteve glede usposabljanja iz te direktive, v skladu z Uredbo (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta\*.
4. Dostop do omrežja je zaščiten. Države članice lahko omogočijo dostop samo pristojnim organom, odgovornim za izvajanje te direktive in nadzor skladnosti z njo.

---

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

(7) prilogi I in II se spremenita v skladu s Prilogo k tej direktivi.

## Člen 2

Direktiva 2006/126/ES se spremeni:

(1) člen 4 se spremeni:

(a) odstavek 4 se spremeni:

(i) v točki (e) se tretja alineja nadomesti z naslednjim:

– „najnižja starost za kategoriji C1 in C1E je 18 let;“;

(ii) v točki (g) se druga alineja nadomesti z naslednjim:

– „najnižja starost za kategoriji C in CE je 21 let;“;

(iii) v točki (i) se druga alineja nadomesti z naslednjim:

– „najnižja starost za kategoriji D1 in D1E je 21 let;“;

(iv) v točki (k) se druga alineja nadomesti z naslednjim:

– „najnižja starost za kategoriji D in DE je 24 let;“;

(b) doda se naslednji odstavek:

„7. Z odstopanjem od najnižjih starosti iz točk (g), (i) in (k) odstavka 4 tega člena je najnižja starost za izdajo vozniškega dovoljenja kategorij C in CE, D1 in D1E, ter D in DE najnižja starost, določena za vožnjo takih vozil za imetnike spričeval iz člena 5(2), prvega odstavka člena 5(3)(a)(i), prvega odstavka člena 5(3)(a)(ii) ali točke (b) člena 5(3) Direktive 2003/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta\*.

Kadar država članica v skladu z drugim odstavkom člena 5(3)(a)(i) ali drugim odstavkom člena 5(3)(a)(ii) Direktive 2003/59/ES na svojem ozemlju dovoli vožnjo pri nižji starosti, je vozniško dovoljenje veljavno le na ozemlju države članice, ki je dovoljenje izdala, dokler imetnik dovoljenja ne doseže ustrezne najnižje starosti iz prvega pododstavka tega odstavka in pridobi spričevalo.

---

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

(2) v členu 6(4) se doda naslednja točka:

"(c) vozil na alternativna goriva iz člena 2 Direktive Sveta 96/53/ES\* z največjo dovoljeno maso nad 3 500 kg, ki pa ne presega 4 250 kg, za prevoz blaga brez priklopnega vozila, ki jih vozijo imetniki z vozniškim dovoljenjem za kategorijo B, ki jim je bilo le-to izdano vsaj dve leti pred tem, pod pogojem, da masa presega 3 500 kg izključno zaradi povečane mase alternativnega pogonskega sistema v primerjavi s pogonskim sistemom običajnega vozila enakih dimenzij, opremljenega z običajnim motorjem z notranjim izgorevanjem s prisilnim ali kompresijskim vžigom, in pod pogojem, da se prostor za tovor v istem vozilu ne poveča.

---

\* Direktiva Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L 235, 17.9.1996, str. 59).“;

(3) člen 15 se nadomesti z naslednjim:

*„Člen 15*

*Medsebojna pomoč*

1. Države članice si med seboj pomagajo pri izvajanju te direktive ter si izmenjujejo informacije o dovoljenjih, ki so jih izdale, zamenjale, nadomestile, podaljšale ali razveljavile. Države članice od njegove vzpostavitve dalje uporabljajo omrežje EU za vozniška dovoljenja.
2. Omrežje se lahko uporablja tudi za izmenjavo informacij pri preverbah v skladu z zakonodajo Unije.
3. Države članice zagotovijo, da se obdelava osebnih podatkov iz te direktive opravi samo za namene izvajanja te direktive ter direktiv 2003/59/ES in (EU) 2015/413 Evropskega parlamenta in Sveta\*. Vsaka obdelava osebnih podatkov v okviru te direktive mora biti v skladu z uredbama (EU) 2016/679\*\* in (ES) št. 45/2001\*\*\* Evropskega parlamenta in Sveta.

4. Dostop do omrežja je zaščiten. Države članice lahko omogočijo dostop samo pristojnim organom, odgovornim za izvajanje te direktive ter direktiv 2003/59/ES in (EU) 2015/413 in za nadzor skladnosti z navedenimi direktivami.

---

\* Direktiva (EU) 2015/413 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2015 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu (UL L 68, 13.3.2015, str. 9).

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

\*\*\* Uredba (ES) št. 45/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. decembra 2000 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah in organih Skupnosti in o prostem pretoku takih podatkov (UL L 8, 12.1.2001, str. 1).“

### *Člen 3*

1. Države članice uveljavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, do ... [24 mesecev po dnevu začetka veljavnosti te direktive o spremembi], z izjemo zakonov, uredb in upravnih določb, potrebnih za uskladitev s točko 6 člena 1 te direktive, ki jih uveljavijo do ... [36 mesecev po dnevu začetka veljavnosti te direktive o spremembi]. O tem takoj obvestijo Komisijo.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice Komisiji sporočijo besedilo temeljnih predpisov nacionalnega prava, ki jih sprejmejo na področju, ki ga ureja ta direktiva.

*Člen 4*

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

*Člen 5*

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V ...,

*Za Evropski parlament*  
*Predsednik*

*Za Svet*  
*Predsednik*

---

## PRILOGA

Prilogi k Direktivi 2003/59/ES se spremenita:

(1) Priloga I se spremeni:

(a) oddelek 1 se spremeni:

(i) drugi odstavek se nadomesti z naslednjim:

„Minimalna stopnja kvalifikacij je primerljiva vsaj z ravno 2 evropskega ogrodja kvalifikacij za vseživljenjsko učenje, kot je določeno v Prilogi II k Priporočilu Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2008\*.

---

\* Priporočilo Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2008 o uvedbi evropskega ogrodja kvalifikacij za vseživljenjsko učenje (2008/C111/01) (UL C 111, 6.5.2008, str. 1).“;

(ii) točka 1.2 se nadomesti z naslednjim:

„1.2 Cilj: poznavanje tehničnih lastnosti in delovanja varnostnih mehanizmov, da se lahko nadzoruje vozilo, zmanjša obraba in preprečijo motnje v delovanju:

omejitve pri uporabi zavor in retarderjev, kombinirana uporaba zavor in retarderja, učinkovitejša izraba razmerja med hitrostjo in prestavo, izraba inercije vozila, načini upočasnitve in zaviranja po klancu navzdol, ukrepanje pri okvari, uporaba elektronskih in mehanskih naprav, kot so elektronski nadzor stabilnosti, napredni sistemi za zaviranje v sili, protiblokirni zavorni sistem, sistemi za preprečevanje zdrsa pogonskih koles, sistemi za spremljanje lokacije vozila ter druge naprave za pomoč vozniku ali avtomatizacijske naprave, odobrene za uporabo.“;

(iii) točka 1.3 se nadomesti z naslednjim:

„1.3 Cilj: sposobnost optimizacije porabe goriva:

optimizacija porabe goriva z uporabo znanja iz točk 1.1 in 1.2, pomembnost predvidevanja prometnega toka, ustrezna razdalja do drugih vozil in izkoriščanje vztrajnostnega momenta vozila, enakomerna hitrost, umirjen način vožnje in ustrezen tlak v pnevmatikah, kot tudi poznavanje inteligentnih prometnih sistemov, ki omogočajo učinkovitejšo vožnjo in boljše načrtovanje poti.“;

(iv) pred naslovom „Dovoljenja C, C + E, C1, C1 + E“ se vstavi naslednja točka:

„1.3a Cilj: zmožnost predvideti in oceniti tveganja v prometu ter se jim prilagoditi:

ozaveščenost o različnih pogojih na cesti ter različnih prometnih in vremenskih razmerah ter prilagajanje tem pogojem oziroma razmeram, predvidevanje dogodkov, ki se bodo odvili; razumevanje, kako pripraviti in načrtovati potovanje v neobičajnih vremenskih razmerah; poznavanje uporabe ustrezne varnostne opreme in zmožnost oceniti, kdaj je treba potovanje odložiti ali odpovedati zaradi skrajnih vremenskih razmer; prilagajanje tveganjem v prometu, vključno z nevarnim ravnanjem v prometu ali nezbrano vožnjo (zaradi uporabe elektronskih naprav, prehranjevanja, pitja itd.); prepoznavanje nevarnih situacij in sposobnost soočiti se s stresom v takih situacijah, zlasti v zvezi z velikostjo in težo vozil ter ranljivimi udeleženci v cestnem prometu, kot so pešci, kolesarji in motorna dvokolesna vozila, ter prilagajanje tem situacijam;

prepoznavanje možnih nevarnih situacij ter ustrezno predvidevanje, kdaj lahko te potencialno nevarne situacije pripeljejo do situacij, ko je nesreča neizbežna, ter izbira in izvajanje ukrepov, ki povečajo varnost do te mere, da se je nesreči, če pride do te nevarne situacije, še vedno mogoče izogniti.“;

(v) točka 1.4 se nadomesti z naslednjim:

„1.4 Cilj: sposobnost nalaganja vozila z upoštevanjem varnostnih predpisov in pravilne uporabe vozila:

sile, ki vplivajo na vozila med vožnjo, uporaba prestavnega razmerja menjalnika glede na tovor vozila in lastnosti ceste, uporaba sistemov samodejnega menjalnika, izračun koristnega tovora vozila ali sestave, izračun skupne prostornine, porazdelitev tovora, posledice prenatovorjenja osi, stabilnost vozila in težišče, vrste embalaže in palet;

glavne kategorije blaga, ki ga je treba zaščititi, tehnike pritrjevanja in privezovanja, uporaba zaščitnih jermenov, uporaba vpenjalnih pripomočkov, uporaba pretovornih naprav, in pritrditev in odstranitev ponjav.“;

(vi) točka 1.5 se nadomesti z naslednjim:

„1.5 Cilj: sposobnost zagotavljanja udobja in varnosti potnikov:

prilagajanje vzdolžnega in bočnega gibanja, upoštevanje prometnih soudeležencev, položaj na cesti, gladko zaviranje, dinamika tresljajev, uporaba posebnih infrastruktur (javne površine, rezervirani vozni pasi), reševanje nasprotij med varno vožnjo in drugimi vlogami voznika, interakcija s potniki, posebne značilnosti nekaterih skupin potnikov (invalidi, otroci).“;

(vii) točka 1.6 se nadomesti z naslednjim:

„1.6 Cilj: sposobnost nalaganja vozila z upoštevanjem varnostnih predpisov in pravilne uporabe vozila:

sile, ki vplivajo na vozila med vožnjo, uporaba prestavnega razmerja menjalnika glede na tovor vozila in lastnosti ceste, uporaba sistemov samodejnega menjalnika, izračun koristnega tovora vozila ali sestave, porazdelitev tovora, posledice prenatovorjenja osi, stabilnost vozila in težišče.“;

(viii) točka 2.1 se nadomesti z naslednjim:

„2.1 Cilj: poznavanje socialnega okolja cestnega prometa in predpisov, ki ga urejajo:

najdaljša neprekinjena vožnja, ki velja za prometno panogo; načela, uporaba in posledice uredb (ES) št. 561/2006\* in (EU) št. 165/2014\*\* Evropskega parlamenta in Sveta; sankcije za neuporabo, napačno uporabo ali ponarejanje tahografa; poznavanje socialnega okolja cestnega prometa: pravice in dolžnosti voznikov glede temeljnih kvalifikacij in rednega usposabljanja.

---

\* Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL L 102, 11.4.2006, str. 1).

\*\* Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 60, 28.2.2014, str. 1).“;

(ix) točka 2.2 se nadomesti z naslednjim:

„2.2 Cilj: poznavanje predpisov o prevozu blaga:

operativne licence, dokumentacija, ki mora biti prisotna v vozilu, prepovedi vožnje na posameznih cestnih odsekih, pristojbine za uporabo cest, obveznosti na podlagi standardnih pogodb za prevoz blaga, priprava dokumentov, ki sestavljajo pogodbo za prevoz, mednarodna prometna dovoljenja, obveznosti na podlagi Konvencije o pogodbi za mednarodni cestni tovorni promet, priprava mednarodnega tovarnega lista, prehod meja, tovorni posredniki, posebni dokumenti, ki spremljajo blago.“;

(x) točka 3.7 se nadomesti z naslednjim:

„3.7 Cilj: poznavanje ekonomskega okolja cestnega prevoza blaga in tržne ureditve:

cestni promet glede na druge načine prevoza (konkurenca, nakladalci), različne dejavnosti v cestnem prometu (prevoz za najem ali plačilo, prevoz za lastne potrebe, pomožne prevozne dejavnosti) organizacija glavnih tipov prevoznih podjetij in pomožnih prevoznih dejavnosti, različne prevozne specializacije (cisterne, prevoz pri določeni temperaturi, nevarno blago, prevoz živali itd.), spremembe v panogi (razvejanje storitev, oprtni promet, podizvajanje itd.).“;

(xi) točka 3.8 se nadomesti z naslednjim:

„3.8 Cilj: poznavanje ekonomskega okolja prevoza potnikov po cesti in tržne ureditve:

prevoz potnikov po cesti glede na druge načine prevoza potnikov (železnica, osebni avto), različne dejavnosti v zvezi s cestnim prevozom potnikov, ozaveščanje o invalidnosti, prehod meja (mednarodni prevoz), organizacija glavnih tipov podjetij za prevoz potnikov po cesti.“;

(b) oddelek 2 se spremeni:

(i) točka 2.1 se nadomesti z naslednjim:

„2.1 Način, ki vključuje obiskovanje tečaja in preizkus

Temeljne kvalifikacije morajo obsegati poučevanje vseh vsebin s seznama iz oddelka 1. Pouk za temeljne kvalifikacije mora obsegati 280 ur.

Vsak kandidat za voznika mora opraviti vsaj 20 ur individualne vožnje z vozilom zadevne kategorije, ki izpolnjuje vsaj zahteve za testna vozila, kakor so določene z Direktivo 2006/126/ES.

Pri individualni vožnji mora kandidata za voznika spremljati inštruktor, zaposlen pri odobrenem centru za usposabljanje. Vsak kandidat za voznika sme voziti največ osem ur od 20 ur individualne vožnje na posebnem terenu ali na zmogljivem simulatorju, da se oceni usposobljenost za racionalno vožnjo, ki temelji na varnostnih predpisih, zlasti v zvezi z obvladovanjem vozila ob različnih pogojih na cesti in spremembami teh glede na različne vremenske razmere in čas dneva ali noči ter sposobnostjo optimizacije porabe goriva.

Države članice lahko dovolijo, da odobreni centri za usposabljanje del usposabljanja izvajajo z uporabo IKT, kot je e-učenje, pri čemer se zagotovi ohranitev visoke kakovosti in učinkovitosti usposabljanja in izberejo področja, kjer se lahko ta orodja IKT najbolj učinkovito uporabijo. Države članice zlasti zahtevajo zanesljivo identifikacijo uporabnikov in ustrezen nadzor. Države članice lahko kot del usposabljanja upoštevajo posebno usposabljanje, ki se zahteva v skladu z drugo zakonodajo Unije. To med drugim vključuje usposabljanje, ki se v skladu z Direktivo 2008/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta\* zahteva za prevoz nevarnega blaga, usposabljanje glede ozaveščanja o invalidnosti v skladu z Uredbo (EU) št. 181/2011 Evropskega parlamenta in Sveta\*\* ter usposabljanje o prevozu živali v skladu z Uredbo Sveta (ES) št. 1/2005\*\*\*.

Za voznike iz člena 5(5) morajo temeljne kvalifikacije obsegati 70 ur, vključno s petimi urami individualne vožnje.

Ob koncu usposabljanja pristojni organi držav članic ali subjekt, ki ga ti določijo, pripravijo vozniku pisni ali ustni preizkus. Preizkus mora obsegati najmanj eno vprašanje o vsakem cilju, navedenem na seznamu vsebin v oddelku 1.

\* Direktiva 2008/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o notranjem prevozu nevarnega blaga (UL L 260, 30.9.2008, str. 13).

\*\* Uredba (EU) št. 181/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o pravicah potnikov v avtobusnem prevozu in spremembi Uredbe (ES) št. 2006/2004 (UL L 55, 28.2.2011, str. 1).

\*\*\* Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 z dne 22. decembra 2004 o zaščiti živali med prevozom in postopki, povezanimi z njim, in o spremembi Direktiv 64/432/EGS in 93/119/ES ter Uredbe (ES) 1255/97 (UL L 3, 5.1.2005, str. 1).“;

(ii) v točki 2.2(b) se drugi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Vozilo, ki se uporablja za praktično vožnjo, mora izpolnjevati vsaj zahteve za testna vozila, določene v Direktivi 2006/126/ES.“;

(c) oddelka 3 in 4 se nadomestita z naslednjim:

„Oddelek 3: Pospešeno pridobivanje temeljnih kvalifikacij, predvideno v členu 3(2)

Pospešeno pridobivanje temeljnih kvalifikacij mora obsegati poučevanje vseh vsebin s seznama iz oddelka 1. Trajati mora 140 ur.

Vsak kandidat za voznika mora opraviti vsaj 10 ur individualne vožnje z vozilom zadevne kategorije, ki izpolnjuje vsaj zahteve za testna vozila, določene v Direktivi 2006/126/ES.

Pri individualni vožnji mora kandidata za voznika spremljati inštruktor, zaposlen pri odobrenem centru za usposabljanje. Vsak kandidat za voznika sme voziti največ štiri ure od 10 ur individualne vožnje na posebnem terenu ali na zmogljivem simulatorju, da se oceni usposobljenost za racionalno vožnjo, ki temelji na varnostnih predpisih, zlasti v zvezi z obvladovanjem vozila ob različnih pogojih na cesti in spremembami teh pogojev na cesti glede na različne vremenske razmere in čas dneva ali noči ter sposobnostjo optimizacije porabe goriva.

Določbe četrtega odstavka točke 2.1 se uporabljajo tudi za pospešeno pridobivanje temeljnih kvalifikacij.

Za voznike iz člena 5(5) mora pospešeno pridobivanje temeljnih kvalifikacij obsegati 35 ur, vključno z dvema urama in pol individualne vožnje.

Ob koncu usposabljanja pristojni organi držav članic ali subjekt, ki ga ti določijo, pripravijo vozniku pisni ali ustni preizkus. Preizkus mora obsegati najmanj eno vprašanje o vsakem cilju, navedenem na seznamu vsebin v oddelku 1.

Oddelek 4: Obvezno redno usposabljanje, predvideno v točki (b) člena 3(1)

Tečaje obveznega rednega usposabljanja mora organizirati odobreni center za usposabljanje. Trajati morajo 35 ur vsakih pet let, vsakič najmanj sedem ur skupaj, ki pa so lahko razdeljene na dva zaporedna dneva. Pri e-učenju odobreni center za usposabljanje zagotovi ohranjanje ustrezne kakovosti usposabljanja, vključno z izbiro področja, kjer se lahko orodja IKT najbolj učinkovito uporabijo. Države članice zlasti zahtevajo zanesljivo identifikacijo uporabnikov in ustrezen nadzor. Usposabljanje v obliki e-učenja ne sme trajati dlje od 12 ur. Vsaj eden od tečajev usposabljanja pokriva vsebino, povezano z varnostjo v cestnem prometu. Pri vsebini usposabljanja se upoštevajo potrebe po usposabljanju v zvezi s prevozi, ki jih voznik izvaja, ter zadevnim pravnim in tehnološkim razvojem, upoštevati pa bi bilo treba, kolikor je mogoče, tudi potrebe posameznega voznika glede usposabljanja. V predpisanih 35 urah bi morale biti obravnavane številne različne vsebine, vključno s ponovitvijo usposabljanja, kadar se izkaže, da voznik potrebuje posebno popravno izobraževanje.

Države članice lahko razmislijo o možnosti, da se lahko opravljeno posebno izobraževanje, ki se zahteva v skladu z drugo zakonodajo Unije, šteje za največ enega od predpisanih sedemurnih tečajev. To med drugim vključuje usposabljanje, ki se v skladu z Direktivo 2008/68/ES zahteva za prevoz nevarnega blaga, usposabljanje o prevozu živali v skladu z Uredbo (ES) št. 1/2005 in usposabljanje glede ozaveščanja o invalidnosti v zvezi s prevozom potnikov v skladu z Uredbo Sveta (ES) št. 181/2011. Vendar pa lahko države članice določijo, da opravljeno posebno usposabljanje iz Direktive 2008/68/ES za prevoz nevarnega blaga šteje za dva sedemurna tečaja, pod pogojem, da je to edino dodatno usposabljanje, ki se upošteva kot del rednega usposabljanja.“;

(2) Priloga II se spremeni:

(a) naslov se nadomesti z naslednjim:

„DOLOČBE ZA VZOREC EVROPSKE UNIJE ZA IZKAZNICO O VOZNIŠKIH KVALIFIKACIJAH“;

(b) oddelek 2 se spremeni:

(i) stran 1 izkaznice o vozniških kvalifikacijah:

– v točki (d) se točka 9 nadomesti z naslednjim:

„9. kategorije vozil, za katere voznik izpolnjuje zahteve glede temeljnih kvalifikacij in rednega usposabljanja;“;

– v točki (e) se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„naslov ‚vzorec Evropske unije‘ v jeziku ali jezikih države članice, ki je izkaznico izdala, in rubrika ‚izkaznica o vozniških kvalifikacijah‘ v drugih uradnih jezikih Unije, natisnjena z modro barvo, tako da sestavlja ozadje izkaznice:“;

(ii) na strani 2 izkaznice o vozniških kvalifikacijah se v točki (a) točki 9 in 10 nadomestita z naslednjim:

„9. kategorije vozil, za katere voznik izpolnjuje zahteve glede temeljnih kvalifikacij in rednega usposabljanja;

10. usklajeno kodo Unije ‚95‘, določeno v Prilogi I k Direktivi 2006/126/ES;“;

(c) oddelek 4 se spremeni:

(i) naslov se nadomesti z naslednjim:

„VZOREC EVROPSKE UNIJE ZA IZKAZNICO O VOZNIŠKIH  
KVALIFIKACIJAH“;

(ii) na strani 2 vzorca se pod številko 10 „koda Skupnosti“ nadomesti s „koda  
Unije“;

(d) doda se naslednji oddelek:

„5. Prehodne določbe

Izkaznice o vozniških kvalifikacijah, izdane pred ... [24 mesecev po začetku  
veljavnosti te direktive o spremembi], veljajo do izteka njihove veljavnosti.“;

(3) Doda se naslednja priloga:

„Priloga III – Korelacijska tabela za sklicevanja na nekatere kategorije vozniških dovoljenj

sklicevanje v tej direktivi	sklicevanje v Direktivi 2006/126/ES
C+E	CE
C1 + E	C1E
D + E	DE
D1 + E	D1E

“