

Briselē, 1.2.2017.
COM(2017) 47 final

2017/0015 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

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

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SWD(2017) 26 final}

{SWD(2017) 27 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Direktīvā 2003/59/EK (“Direktīva”) ir noteiktas sākotnējās kvalifikācijas un periodiskās apmācības prasības profesionāliem kravas automobiļu un autobusu vadītājiem drošības uzlabošanai uz Eiropas ceļiem.

Direktīvas nolūks ir uzlabot standartus jauno vadītāju vidū, un uzturēt un uzlabot kravas automobiļu un autobusu esošo vadītāju profesionālās prasmes visā ES. Direktīvas mērķis īpaši ir palielināt vadītāju izpratni par riskiem, lai tādējādi samazinātu riskus un palielinātu ceļu satiksmes drošību. Turklāt Direktīvā ir noteikti profesionālo prasmju standarti, ar kuriem nodrošina taisnīgu konkurenci visā ES.

Dalībvalstīm ir piešķirta ievērojama rīcības brīvība Direktīvas īstenošanā, piemēram, saistībā ar vadītāju apmācību saturu, administratīvajām procedūrām un apmācības sistēmas struktūru.

Eiropas Komisija 2012. gada jūlijā publicēja ziņojumu par Direktīvas īstenošanu, kurā bija minēti vairāki trūkumi. Direktīvas *ex-post* izvērtējums, tostarp apspriešanās ar ieinteresētajām pusēm, tika pabeigta 2014. gada oktobrī.

Izvērtējumā tika secināts, ka Direktīva ir tikusi īstenota bez lielām problēmām. Tā bija uzlabojusi darbaspēka mobilitāti un veicinājusi vadītāju brīvu pārvietošanos. Izvērtējumā tika arī apstiprināts, ka ar Direktīvu tika efektīvi sekmēts tās galvenais mērķis — nodrošināt satiksmes drošību.

Izvērtējumā tika konstatēti trūkumi, kas mazina tiesiskā regulējuma efektivitāti un saskanību, kā arī traucē Direktīvas sākotnējo mērķu sasniegšanu. Minētie trūkumi ir izklāstīti 3. iedaļā.

• Saskanība ar pašreizējiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā

Direktīva ir ar kravas automobiļu un autobusu profesionālajiem vadītājiem saistīto ES tiesību aktu vispārīgā regulējuma neatņemama daļa. Tā ir arī cieši saistīta ar ceļu satiksmes drošību, un to piemēro kopā ar citiem ES tiesību aktiem, piemēram, ar Direktīvu par vadītāju apliecībām¹, Direktīvu par bīstamo kravu pārvadājumiem² un noteikumiem par transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laikposmiem³. To piemēro arī kopā ar ES tiesībām par piekļuvi tirgum.

Izvērtējumā ir konstatētas vairākas konkrētas problēmas saistībā ar saskanību ar citiem ES tiesību aktiem. Šajā sakarā mērķis ir nodrošināt ES tiesību aktu saskanību.

Ja Direktīvā tiktu precizēti noteikumi par vadītāju atestācijas savstarpējo atzīšanu, tiktu uzlabota saskanība starp Direktīvas noteikumiem par apmācības vietu un savstarpējās atzīšanas administratīvajām procedūrām. Turklāt šādi tiktu uzlabota saskanība ar Regulu 1072/2009, nodrošinot profesionālo vadītāju apmācības savstarpēju atzīšanu un vienlaikus ņemot vērā minētās regulas nesen veikto izvērtēšanu.

Visi politiskie risinājumi uzlabo apmācību un tādējādi arī ceļu satiksmes drošību. Tas saskan ar Direktīvas, 2011. gada Transporta politikas baltās grāmatas un 2010. gada paziņojuma “Virzoties uz Eiropas ceļu satiksmes drošības telpu: satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam” mērķiem, jo īpaši ar mērķi minētajā laikposmā ievērojami samazināt

¹ Direktīva 2006/126/EK par vadītāju apliecībām.

² Direktīva 2008/68/EK par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem.

³ Regula (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu.

negadījumu un cietušo skaitu un uz pusi samazināt bojā gājušo skaitu. Viens no pēdējā minētā dokumenta galvenajiem mērķiem ir uzlabot satiksmes dalībnieku izglītošanu un apmācību, kā arī apmācību pēc vadītāja apliecības saņemšanas.

- **Saskanība ar citām ES politikas jomām**

Baltā grāmata par transporta politikas nākotni ar tajā noteikto mērķi līdz 2050. gadam samazināt CO₂ emisijas pārvadājumu jomā par 60 % sekmē vides ilgtspējību. Vēl lielāka koncentrēšanās uz apmācību par ekonomisku braukšanu profesionāliem vadītājiem samazinās CO₂ emisijas un degvielas izmaksas.

Šī iniciatīva saskan ar pašreizējo Komisijas prioritāti veicināt nodarbinātību un izaugsmi. Mūsdienīgāki noteikumi par apmācību palīdz sasniegt mērķus par gudru izaugsmi ekonomikā, kuras pamatā ir zināšanas un inovācija un kurā mūžizglītībai un spējai pielāgoties tehnoloģiskām pārmaiņām ir svarīga loma, kā arī par ilgtspējīgu izaugsmi, veicinot resursu ziņā efektīvāku, videi nekaitīgāku un konkurētspējīgāku ekonomiku un iekļaujošu izaugsmi, kas savukārt sekmē augstas nodarbinātības ekonomiku. Turklāt labāka vadītāju apmācības savstarpēja atzīšana saskan ar vienotā tirgus uzlabojumiem, jo īpaši darbaspēka mobilitāte.

IKT rīku izmantošanas rosināšana saskan ar Digitālā vienotā tirgus stratēģijas politiskajiem virzieniem.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Direktīvas par profesionālo vadītāju apmācību (2003/59/EK) un ierosināto grozījumu juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD)⁴ 91. panta 1. punkta c) apakšpunkts (bijušais EKL 71. pants). Minētajā pantā noteikts pamats tādu ES tiesību aktu pieņemšanai, ar kuriem uzlabo transporta drošību, tostarp ceļu satiksmes drošību.

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvai kompetencei)**

Saskaņā ar LESD 4. panta 2. punkta g) apakšpunktu transporta jomas regulēšana ir ES un dalībvalstu dalītā kompetencē. ES var izdot tiesību aktus tikai tiktāl, ciktāl tas ir atļauts līgumos, pienācīgi ņemot vērā nepieciešamības, subsidiaritātes un proporcionalitātes principus⁵.

Aptuveni 33 % no visiem braucieniem, kas ES tiek veikti ar smagajiem kravas transportlīdzekļiem, tiek šķērsota dalībvalstu robeža. Aptuveni 8 % no pārrobežu pārvadājumiem ES veic autobusi vai tālsatiksmes autobusi. Minētie skaitļi pēdējos gados pieaug.

Citā dalībvalstī notikušas periodiskās apmācības savstarpējās atzīšanas problēmu nevar efektīvi atrisināt, ja to dara dalībvalstis vienas pašas. Lai arī vadītāju kvalifikācijas karšu izdošana, kā jau paredzēts Direktīvā, šo problēmu atrisinātu, spēkā esošajos tiesību aktos ir noteikts, ka to izdošana nav obligāta. Astoņas dalībvalstis ir izvēlējušās šo iespēju neizmantojot, neraugoties uz Arodprasmes apliecības (APA) komitejas centieniem šo jautājumu atrisināt nelegislatīvā veidā. Tādējādi, lai nodrošinātu ES notikušas apmācības savstarpēju atzīšanu dalībvalstu administratīvajā praksē, ir nepieciešams ES likumdošanas pasākums. Ar divpusējiem nolīgumiem starp dalībvalstīm nevar efektīvi nodrošināt savstarpēju atzīšanu visā ES.

⁴ Līguma par Eiropas Savienības darbību konsolidētā versija, 2010. g., OV C 83/47.

⁵ Līguma par Eiropas Savienību konsolidētā versija, 2008. g., OV C 115/13, 5. panta 3. un 4. punkts.

Direktīvas atšķirīgajām interpretācijām un dažādajām dalībvalstu praksēm ir negatīva ietekme uz vienotā tirgus darbību. Ar mēģinājumiem vienādot izpratni un piemērošanu visās dalībvalstīs, izmantojot nelegislatīvus pasākumus, piemēram, ar norādījumu izdošanu vai diskusijām APA komitejā, vēlamais rezultāts nav panākts. Vienlīdzīgus konkurences apstākļus autopārvadātāju starpā, vienlaikus nodrošinot minimālo ceļu satiksmes drošības līmeni, var izveidot tikai ar kopīgiem ES noteikumiem.

Turklāt, tā kā ES tiesību aktos noteikta konkrēta apmācība par bīstamajām kravām, invaliditātes izpratni un dzīvnieku labturību, ES pienākums ir nodrošināt juridisko skaidrību un saskanību starp dažādiem ES tiesību aktiem.

Attiecībā uz periodisku apmācību dažas dalībvalstis ir novirzījušās no drošības mērķiem, jo ir atļāvušas vienu un to pašu kursu moduli apmeklēt vairākas reizes vai piedāvā pilnu apmācību kursu, kurā nav ietverti drošības jautājumi. Lai arī apmācības pielāgošana valsts vajadzībām un prioritātēm ir un tai vajadzētu palikt dalībvalstu pārziņā, ES ir jānodrošina, ka minimālais apmācību saturs saskan ar vispārējiem politikas mērķiem.

- **Proporcionalitāte**

Kā minēts ietekmes novērtējuma ziņojuma 7. punktā, konstatētās problēmas vislabāk ir risināt ES līmenī, veicot Direktīvā grozījumus, ar kuriem precizē dažus elementus un nosaka labāk saskaņotas minimālās prasības, vienlaikus saglabājot dalībvalstīm zināmu rīcības brīvību.

Direktīvas pārskatīšana ir proporcionāls pasākums, jo šādā veidā tiek turpināta apmācības prasību saskaņošana, lai novērstu dažas problēmas, vienlaikus saglabājot dalībvalstīm rīcības brīvību, lai apmācības daļu īstenošanu pielāgotu savai ekonomiskai un sociālai videi un autopārvadājumu nozares īpašajām vajadzībām un iezīmēm.

ES direktīva nodrošinātu, ka apmācībai tiek piemērotas atbilstošas minimālās prasības un ka apmācība tiek atzīta visā ES.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Ņemot vērā ierosināto izmaiņu nelielo skaitu un to, ka sākotnējais tiesību akts ir direktīva, par vispiemērotāko instrumentu uzskata direktīvu.

3. EX POST IZVĒRTĒJUMU, APSPIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

- **Ex post izvērtējumi/spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaude**

Izvērtējumā secināts, ka Direktīva dalībvalstīs tika īstenota nez būtiskām problēmām, tā ir uzlabojusi darbaspēka mobilitāti un ir sekmējusi vadītāju brīvas pārvietošanās nodrošināšanu. Izvērtējumā turklāt apstiprināts, ka Direktīva efektīvi sekmē galvenā mērķa sasniegšanu, proti, nodrošina ceļu satiksmes drošību kopā ar iepriekš minētajiem tiesību aktiem.

Lai arī *ex-post* izvērtējumā teikts, ka Direktīvai ir bijusi pozitīva ietekme uz nozari kopumā, tomēr ir konstatēti trūkumi, kas mazina tiesiskā regulējuma efektivitāti un saskanību, kā arī traucē Direktīvas mērķu sasniegšanu.

Galvenie konstatētie trūkumi:

- (1) vadītājiem ir grūtības panākt citā valstī pilnībā vai daļēji pabeigtas apmācības atzīšanu;
- (2) apmācības saturs tikai daļēji atbilst vadītāju vajadzībām;

- (3) grūtības un juridiska rakstura neskaidrības saistībā ar atbrīvojumu interpretāciju;
- (4) nekonsekvence minimālā vecuma prasībās starp Direktīvu par profesionālo vadītāju apmācību (2003/59/EK) un Direktīvu par vadītāju apliecībām (2006/126/EK), neskaidrība saistībā ar iespēju apvienot profesionālo vadītāju apmācību ar citiem apmācību kursiem, kas noteikti ES tiesību aktos (t. i., apmācība par bīstamajām kravām (ADR), pasažieru tiesībām un dzīvnieku labturību), un neskaidrība par IKT izmantošanu mācībuursos (piem., e-mācības/jaukta tipa mācīšanās).

Šā priekšlikuma mērķis ir atbilstoši novērst konstatētos trūkumus.

• **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Pirms šā tiesību akta priekšlikuma izstrādes notika apspriešanās ar ieinteresētajām personām, lai apkopotu pēc iespējas vairāk atsauksmju un ieteikumu no iesaistītajām privātpersonām un iestādēm. Šī apspriešanās notika atbilstoši minimālajiem standartiem par apspriešanos ar ieinteresētajām personām, kas noteikti Komisijas 2002. gada 11. decembra paziņojumā (COM(2002) 704 galīgā redakcija).

Apspriešanās procesā tika izmantoti divu veidu darbības: atsauksmju apkopošana un datu vākšana. Tika izmantotas atklātās un mērķorientētās apspriešanas metodes un dažādi apspriešanas rīki.

Atklātai apspriešanai tika izmantota sabiedriskā apspriešana internetā, kas notika no 2013. gada 17. jūlija līdz 25. oktobrim. Komisija saņēma 395 viedokļus, 203 respondenti bija privātpersonas, un 192 atbildes bija sniegtas iestāžu vārdā vai kāda interesēs. 58 respondenti ir reģistrēti Eiropas Parlamenta un Eiropas Komisijas Pārredzamības reģistrā.

Dalībnieki uzsvēra, ka ir svarīgi turpināt ES darbību profesionālo vadītāju kvalifikāciju un apmācības jomā. Ieinteresētās personas uzskata, ka Direktīva nav pietiekami sekmējusi mērķu sasniegšanu, proti, ceļu satiksmes drošības palielināšanu, profesionālo vadītāju prasmju attīstību, vadītāju mobilitāti un vienlīdzīgu konkurences apstākļu radīšanu vadītājiem un uzņēmumiem. Tomēr viedokļi bija dalīti jautājumā par konkrētiem pasākumiem, ar kuriem minētās problēmas novērst.

Apspriešanās dokuments, saņemtās atsauksmes, to kopsavilkums un ziņojums par 2014. gada 6. martā notikušo ieinteresēto personu konferenci ir pieejami MOVE ĢD ceļu satiksmes drošības nodaļas vietnē un portālā “Jūsu balss Eiropā”⁶.

Mērķorientētās apspriešanas procesā bija šādi elementi:

- Komisija sociālā dialoga ietvaros autotransporta jomas sociālos partnerus ar šo iniciatīvu iepazīstināja 2013. gada 24. jūnijā un pilsētu sabiedriskā transporta jomas pārstāvjus — 2013. gada 25. septembrī⁷. Atklātās sabiedriskās apspriešanas galvenie secinājumi arī tika izklāstīti autotransporta jomas sociālajiem partneriem 2014. gada

⁶ Skatīt http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/cpc_en.htm un http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_03_06_cpc_review_en.htm

⁷ <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=521&langId=en&agreementId=5365>

25. aprīlī. Priekšlikumā galvenie risinātie jautājumi sociālajiem partneriem tika izklāstīti 2014. gada 19. novembrī. Minētajā tikšanās reizē sociālie partneri pauda atbalstu šīs jomas tiesību aktam, ko piemēro ES līmenī, un viņi neiebilda pret Komisijas ierosinātajiem mērķiem.

- Briselē 2014. gada 6. martā notika tikšanās ar ieinteresētajām personām, kurā piedalījās delegācijas no aptuveni 100 organizācijām, kas pārstāv kravu pārvadātājus, pasažieru pārvadātājus, strādniekus, apmācību pakalpojumu sniedzējus un valsts pārvaldes iestādes. Konferencē tika apstiprināti atklātajā sabiedriskajā apspriešanā izdarītie secinājumi (sk. iepriekš). Konferences ziņojums ir pieejams MOVE ĢD ceļu satiksmes drošības nodaļas vietnē.
- Komisija 2014. gada 23. janvārī organizēja neformālu darbsemināru ar dalībvalstīm, kurā tika apspriestas minimālā vecuma prasības un apmācības struktūra Direktīvas iespējamās pārskatīšanas kontekstā. APA komitejas sanāksmes, kas notika 2014. gada 23. oktobrī, pēdējā daļa tika veltīta neformālai diskusijai ar dalībvalstīm par to, kā uzlabot savstarpējo atzīšanu. APA komiteja atkārtoti tikās 2015. gada 9. oktobrī, kad tika diskutēts par uzsākto Direktīvas pārskatīšanu. Attiecībā uz periodiskās apmācības savstarpējo atzīšanu dalībnieki pauda bažas par to, ka dalībvalstīs tiek izmantota atšķirīga prakse, un kopumā atzina, ka ir vajadzīga saskaņota pieeja. Tika uzsvērts, ka ir svarīgi Direktīvu atjaunināt, ņemot vērā tehnikas progresu, kā arī nepieciešamība precizēt dažus aspektus, piemēram, e-mācības.
- Dalībvalstu iestādēm 2013. gada decembrī atbalsta pētījuma ietvaros tika nosūtīta aptauja, lai apkopotu sīkāku informāciju par Direktīvas īstenošanu. Tā tika izsūtīta MOVE ĢD APA komitejas locekļiem. Lai apkopotu papildu kvantitatīvo informāciju par konkrētiem ar Direktīvu saistītiem punktiem, 2014. gada aprīlī tika nosūtīts papildu datu pieprasījums.

Turklāt darbuzņēmējs kopā ar Eiropas Transporta darbinieku federāciju (ETF) izstrādāja aptauju par iespējamiem vadītāju brīvās pārvietošanās šķēršļiem. Šī aptauja ES dalībvalstīm, kas ir ETF locekles, tika iesniegta 2014. gada aprīlī.

Atbalsta pētījuma laikā notika mērķorientētas intervijas, lai papildinātu ar citām metodēm iegūtos datus, izvērtētu dažas konkrētas problēmas, pārbaudītu izdarītos secinājumus vai precizētu atbildes, ko aptaujā bija sniegušas ieinteresētās personas. Intervijās piedalījās vairākas ieinteresētās personas, sākot ar valsts iestādēm un beidzot ar attiecīgām transporta jomas asociācijām.

Apspriešanās rezultāti liecināja par vispārēju vienprātību saistībā ar to, ka ir jāuzlabo Direktīvas īstenošana, būtiski neizmainot tās saturu. Tika izteikts atbalsts izmaksu ziņā efektīvam savstarpējās atzīšanas problēmas risinājumam, bet viedokļi par vispiemērotākajiem pasākumiem bija atšķirīgi. Ieinteresētās personas arī piekrita tam, ka apmācība varētu būt labāk piemērota vadītāju vajadzībām. Dažas ieinteresētās personas uzskatīja, ka apmācībā par ceļu satiksmes drošību neaizsargātākajiem satiksmes dalībniekiem jābūt vienai no prioritātēm. Atbrīvojumu precizēšana un to saskaņošana APA direktīvā un darba laika noteikumos kopumā tika uztvertas pozitīvi, bet izmaiņas to piemērošanas jomā — negatīvi. Attiecībā uz jautājumu par minimālo vecumu ieinteresēto personu viedokļi bija atšķirīgi; nozares un dalībvalstu pārstāvji kopumā atbalstīja piedāvātās izmaiņas. Kopumā pozitīvi tika uztverta arī iespēja izmantot IKT rīkus vai apkopot obligāto apmācību.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Neatkarīgs darbuzņēmējs palīdzēja sagatavot *ex-post* izvērtējuma ziņojumu un atbalsta pētījumu par ietekmes novērtējumu⁸, kurš tika pabeigts 2014. gada oktobrī.

- **Ietekmes novērtējums**

Šai iniciatīvai ir pievienots ietekmes novērtējums, par ko ir saņemts pozitīvs novērtējums no Regulējuma kontroles padomes.

Tā kā trīs konstatētās galvenās problēmas ir savstarpēji neatkarīgas, ietekmes novērtējumā ir apsvērti trīs politikas risinājumu kopumi atbilstoši trīs galvenajām rīcības jomām: savstarpējā atzīšana, apmācības saturs un juridiskā skaidrība un saskanība.

Vēlamais risinājums ir nodrošināt savstarpējo atzīšanu, ārvalstniekiem izsniedzot vadītāju kvalifikācijas kartes. Šis risinājums tika salīdzināts ar iespēju veikt apmācības atzīšanu vadītāju apliecību informācijas sistēmā *RESPER* vai iespēju izmantot atzītu sertifikātu.

Vēlamais risinājums saistībā ar apmācību saturu ir mācībuursos palielināt saturu par ceļu satiksmes drošību un degvielas izlietojuma efektivitāti un precizēt, ka mācībuursos drīkst izmantot e-mācības vai jauktā tipa mācīšanos. Attiecībā uz juridisko skaidrību un saskanību vēlamais risinājums ir precizēt piemērojamo minimālā vecuma ierobežojumu un atbrīvojumu apmēru un valsts iestādēm noteikt, ka apmācību var apvienot ar citiem apmācību kursiem, kas paredzēti ES tiesību aktos. Visi politikas pasākumi tika salīdzināti ar pamatscenāriju.

Ar vēlamo risinājumu tiek izlabota ar savstarpējo atzīšanu saistītā problēma, kas varētu ietekmēt aptuveni 46 700 vadītāju (2016. gada dati). Ņemot vērā to, ka apmācība notiek atkārtoti, turpmākajos 15 gados kopējais šādu gadījumu skaits var sasniegt 100 000. Apmācību satura palielināšanai būs pozitīva ietekme uz ceļu satiksmes drošību un degvielas izlietojuma efektivitāti. Tā kā Direktīvai ir papildinošs raksturs attiecībā uz vairākiem faktoriem, kas ietekmē ceļu satiksmes drošību un degvielas izlietojuma efektivitāti, paredzamā ietekme ir visai ierobežota. Ar vēlamo risinājumu tiek panākta konsekvence atbrīvojumu piemērošanā un saistībā ar minimālā vecuma prasībām, lai iegūtu tiesības strādāt šajā profesijā, kas, kā uzsvēruši nozares pārstāvji, varētu mazināt tādu vadītāju pieaugošo trūkumu, kuri sāk strādāt šajā profesijā.

Šis priekšlikums saskan ar ietekmes novērtējuma vēlamo risinājumu.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Šim priekšlikumam ir šāds *REFIT* mērķis: nodrošinot savstarpējai atzīšanai raitāku administratīvo praksi, uzņēmumiem un pārvaldes iestādēm varētu samazināties administratīvās izmaksas. Veicot pārskatīšanu, ar savstarpējo atzīšanu saistītās problēmas būtu iespējams atrisināt ar zemākām izmaksām. Aplēsts, ka tās laikposmā no 2018.–2030. gadam ir EUR 6,3 miljoni. Minētās izmaiņas dos labumu nozarē izmaksu samazinājuma

⁸ *Ex-post* izvērtējuma ziņojums: *Study on the effectiveness and improvement of the EU legislative framework on training of professional drivers*, Panteia et al., 2014. gads; http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014_ex_post_evaluation_study_training_drivers_en.pdf

veidā, kas laikposmā no 2018.–2030. gadam būs EUR 2,3 milj. un EUR 6,7 milj. respektīvi uzņēmumiem un vadītājiem. Turklāt apmācības sistēma kļūs efektīvāka, jo tiks pārskatīts sākotnējās un periodiskās apmācības saturs, tādējādi sekmējot drošību un ieguvumu videi. Šādi tiks mazinātas izmaksas (kopā EUR 14,1 milj. laikposmā no 2018.–2030. gadam), kas saistītas ar izmaiņām saturā.

Liela daļa transporta uzņēmumu ir mikrouzņēmumi vai mazie un vidējie uzņēmumi (MVU). Kopumā 65–95 % uzņēmumu šajā nozarē nodarbina mazāk nekā desmit darbiniekus. Direktīvā nav noteikts, ka mikrouzņēmumi un MVU ir ārpus tās darbības jomas, un tos ietekmēs galvenokārt savstarpējās atzīšanas procesa vienkāršošana, izmaiņas apmācību saturā un saskaņotāka atbrīvojumu piemērošana.

- **Pamattiesības**

Ar politikas mērķiem netiks ierobežotas Pamattiesību hartā noteiktās absolūtās tiesības un neabsolūtās tiesības. Vispārīgais politikas mērķis ir uzlabot hartā noteikto pamattiesību īstenošanu ES tiesību aktu kopumā, un viens no šā tiesību akta pamatmērķiem ir transporta jomas strādnieku drošības atbalstīšana.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmēs Savienības budžetu.

5. CITI JAUTĀJUMI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzības, novērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Ir svarīgi uzraudzīt pasākumus, lai nodrošinātu, ka vispārīgie un konkrētie mērķi tiek sasniegti efektīvi un efektīgi. Šajā sakarā Komisija ir izveidojusi rādītāju sarakstu, kas palīdzēs Direktīvas izvērtēšanā.

Komisija saglabās ciešu saikni ar dalībvalstīm un attiecīgajām ieinteresētajām personām, lai uzraudzītu jauno kvalifikācijas un apmācības prasību ietekmi. APA komiteja ir ļoti labs forums, kurā veikt informācijas apmaiņu ar dalībvalstīm. Komisijas saglabās kontaktus arī ar sociālajiem partneriem. Lai apmainītos ar informāciju ar sociālajiem partneriem, var izmantot nozares sociālā dialoga komiteju.

Beidzoties šajā direktīvā noteiktajam termiņam, Komisija veiks detalizētu transponēšanas novērtējumu.

- **Skaidrojošie dokumenti (direktīvām)**

Ņemot vērā priekšlikuma darbības jomu, tas, ka ar to tiek grozīta tikai Direktīva 2003/59/EK un Direktīva 2006/126/EK, kuras visas dalībvalstis ir pilnībā transponējušas, pieprasīt skaidrojošus dokumentus nav pamata, un tas nebūtu proporcionāli.

- **Konkrētu priekšlikuma noteikumu sīks skaidrojums**

Papildus dažām nelielām lingvistiskām un redakcionālām izmaiņām, kā arī atsauču uz ES tiesību aktiem atjaunināšanai, priekšlikuma galvenie elementi ir šādi:

Direktīvas 2003/59/ES 2. pants — Atbrīvojumi

Atbrīvojumu formulējums tiek grozīts, lai padarītu tos skaidrākus un saskanīgākus ar atbrīvojumiem, kas noteikti Regulā (EK) 561/2006:

Ar grozījumu 2. panta b) punktā tiek precizēts, ka transportlīdzekļus nedrīkst izmantot citiem mērķiem kā vien tiem, kuriem tie paredzēti un kuri noteikti atbrīvojumā. Tas nozīmē, ka, piemēram, ugunsdzēsēju transportlīdzekli izmanto izklaides vajadzībām gadatirgū, uz vadītāju atbrīvojums neattiecas. Minētās frāzes pievienošana nodrošina saskanību ar līdzīgu atbrīvojumu Regulas (EK) 561/2006 3. panta c) punktā.

Ar grozījumu 2. panta d) punktā tiek precizēts, ka atbrīvojums attiecas arī uz transportlīdzekļiem, ko izmanto humānās palīdzības kravu nekomerciāliem pārvadājumiem, ja tos lieto ārkārtas situācijās un glābšanas operācijās; šādi tiek nodrošināta saskanība ar Regulas (EK) 561/2006 3. panta d) punktu.

2. panta e) punktā tiek izdarīti divi precizējumi: pirmkārt, ka transportlīdzekļus var izmantot ne tikai vadīšanas nodarbību, bet arī vadīšanas eksāmena laikā, un, otrkārt, ka atbrīvojums attiecas tad, ja transportlīdzekli izmanto tikai apmācības nolūkā, nevis arī tad, jo to apvieno ar komercpārvadājumiem. Šie noteikumi saskan ar līdzīgiem atbrīvojumiem, kas noteikti Regulas (EK) 561/2006 respektīvi 3. panta d) punktā un 13. panta 1. punkta g) apakšpunktā.

Ar grozījumiem 2. panta f) punktā tiek precizēts, ka atbrīvots nekomerciālais pārvadājums nav obligāti jāveic vadītāja “personīgām vajadzībām” (piem., nekomerciāls pārvadājums labdarības iestādēm vai bezpeļņas organizācijām). Šādi nodrošina saskanību ar līdzīgiem atbrīvojumiem Regulas (EK) 561/2006 3. panta h) punktā un 13. panta i) punktā.

2. panta g) punktā iekļauj vārdu “tehnika”, lai precizētu, ka arī tad, ja vadītājs pārvadā tehniku, ko vadītājs izmantos darba laikā, uz viņu aizvien attiecas atbrīvojums. Tas nodrošina saskanību ar līdzīgu atbrīvojumu Regulas (EK) 561/2006 3. panta aa) punktā.

Atbrīvojumu 2. panta h) punktā ir paredzēts attiecināt uz uzņēmējiem lauksaimniecības, dārzkopības, lopkopības vai zivsaimniecības uzņēmumos, kuri savus produktus pārvadā laiku pa laikam. Tas, savukārt, nodrošina saskanību ar līdzīgu atbrīvojumu Regulas (EK) 561/2006 13. panta 1) punkta b) apakšpunktā.

Direktīvas 2003/59/ES 7. pants — Periodiska apmācība

Grozījums izriet no tā, ka 4. pantā noteiktais pārejas periods ir beidzies un ka visiem APA turētājiem kopš 2016. gada 10. septembra ir jāatbilst prasībām par periodisko apmācību.

Jaunais formulējums nodrošina, ka periodiskajā apmācībā ir vismaz viens temats par ceļu satiksmes drošību un kā tās pašas apmācības laikā tie paši temati netiek atkārtoti. Tas arī paredz, ka apmācība ir būtiska konkrēta vadītāja veiktajam darbam un ka tā ir aktuāla un vajadzīga.

Direktīvas 2003/59/ES 10. pants — Savienības kods

Groza 1. punktu, lai iekļautu atsauci uz saskaņoto 95. kodu, kas iekļauts Direktīvas 2006/126/EK I pielikumā.

Teksts tiek grozīts, lai nodrošinātu, ka visiem APA turētājiem tiek izdotas vadītāju apliecības, kurās ir savstarpēji atzītais 95. kods, vai savstarpēji atzīta vadītāja kvalifikācijas karte. Šādi tiek risinātas savstarpējās atzīšanas grūtības, kas rodas, kad vadītājs saņem APA dalībvalstī, kur nav viņa parastā dzīvesvieta un kurā izdod tikai vadītāja apliecību ar 95. kodu.

Atsauce tiek pievienota, lai nodrošinātu Regulā (ES) 2009/1072 paredzēto vadītāju atestācijas savstarpējo atzīšanu, tostarp arī tad, ja uz tās nav norādīts attiecīgais Savienības kods.

Direktīvas 2003/59/EK I pielikums — Minimālās prasības attiecībā uz kvalifikācijas iegūšanu un apmācību

Atsauci uz Lēmumu 85/368/EEK, kas ir atcelts, aizstāj ar atsauci uz Ieteikumu 2008/C 111/01 un Eiropas kvalifikācijas sistēmu (EQF). Tā kā tās pamatā ir ieteikums, EQF dod dalībvalstīm lielāku rīcības brīvību.

1. iedaļa ir atjaunināta, lai:

- labāk atspoguļotu transportlīdzekļu šībrīža tehnikas stāvokli un tehniskās iezīmes un pievērstu pastiprinātu uzmanību ekonomiskai braukšanai;
- veicinātu drošu braukšanu, tostarp spēju paredzēt un novērtēt riskus ceļu satiksmē un pielāgoties tiem;
- iekļautu atsaucē uz automātiskās transmisijas sistēmu lietošanu, tādējādi labāk atspoguļojot transportlīdzekļu šībrīža tehnikas stāvokli un tehniskās iezīmes;
- izveidotu plašāku tematu sarakstu, kurā iekļauta bīstamu kravu pārvadāšana, dzīvnieku pārvadāšana un invaliditātes izpratne, ņemot vērā dažādos kravu un pasažieru autopārvadājumus.

Groza 2. iedaļu, lai atļautu dalībvalstīm apmācībā izmantot IKT rīkus, kā arī lai atļautu Direktīvā paredzēto apmācību apvienot ar cita veida apmācību, kas noteikta ES tiesību aktos.

Direktīvas 2003/59/EK II pielikums — Noteikumi par vadītāja kvalifikācijas kartes Eiropas Savienības paraugu

Grozījumus II pielikumā veic, lai atjauninātu atsauci uz vadītāja kvalifikācijas kartes Savienības paraugu un ņemtu vērā atsauci uz Direktīvā paredzēto saskaņoto Savienības 95. kodu.

Direktīvas 2006/126/EK 4. pants — Kategorijas, definīcijas un minimālais vecums

Šā grozījuma mērķis ir novērst juridisko neskaidrību saistībā ar prasībām par minimālo vecumu, ko piemēro dažām transportlīdzekļu kategorijām, un noteikt saskaņotu ES mērogā piemērojamu minimālo vecumu.

Atsauces uz Direktīvu 2003/59/EK tiek svītrotas 4. panta 4. punkta e), g), i) un k) apakšpunktā, un Direktīvas 2006/126/EK 4. pantam pievieno jaunu 7. punktu, kas satur skaidras norādes par to, kad un ar kādiem nosacījumiem piemēro Direktīvā 2003/59/EK noteiktās zemāka minimālā vecuma prasības.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

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

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu⁹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu¹⁰,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Komisija 2011. gada 28. marta baltajā grāmatā¹¹ izklāstījusi “nulles vīzijas” mērķi, kas paredz, ka līdz 2050. gadam bojā gājušo skaitam satiksmes negadījumos Savienībā vajadzētu būt tuvu nullei.
- (2) Komisija savā paziņojumā par ceļu satiksmes drošības politikas ievirzēm 2011.–2020. gadam¹² ierosināja no 2010. līdz 2020. gadam vēl uz pusi samazināt bojā gājušo skaitu satiksmes negadījumos Savienībā. Šā mērķa sasniegšanai Komisija noteica septiņus stratēģiskos mērķus, tostarp uzlabot ceļu satiksmes dalībnieku izglītošanu un apmācību un neaizsargātāko ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzību.
- (3) Izvērtējusi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2013/59/EK¹³ īstenošanu, Komisija ir konstatējusi vairākus trūkumus. Galvenie konstatētie trūkumi ir grūtības un juridiska rakstura neskaidrības saistībā ar atbrīvojumu interpretāciju; apmācību saturs, kas tikai daļēji atbilst vadītāju vajadzībām; grūtības vadītājiem panākt citā valstī pilnībā vai daļēji pabeigtas apmācības atzīšanu; nekonsekvence minimālā

⁹ OV C , , . lpp.

¹⁰ OV C , , . lpp.

¹¹ 2011. gada 28. marta Baltā grāmata "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu", COM(2011) 144 final.

¹² Komisijas paziņojums “Virzoties uz Eiropas ceļu satiksmes drošības telpu: satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam” (COM (2010) 389 galīgā redakcija).

¹³ Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 15. jūlija Direktīva 2003/59/EK par dažu kravu vai pasažieru pārvadāšanai paredzētu autotransporta līdzekļu vadītāju sākotnējās kvalifikācijas iegūšanu un periodisku apmācību, par Padomes Regulas (EEK) Nr. 3820/85 un Padomes Direktīvas 91/439/EEK grozīšanu un Padomes Direktīvas 76/914/EEK atcelšanu (OV L 226, 10.9.2003., 4. lpp.).

vecuma prasībās starp Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/59/EK un Direktīvu 2006/126/EK¹⁴.

- (4) Lai uzlabotu juridisko skaidrību, Direktīvā 2003/59/EK būtu jāsvītro vai jāgroza atsaucē uz atceltiem vai aizstātiem Savienības tiesību aktiem.
- (5) Lai nodrošinātu skaidrību un saskanību ar citiem Savienības tiesību aktiem, būtu jāizmaina vairāki atbrīvojumi no Direktīvas 2003/59/EK, ņemot vērā līdzīgus atbrīvojumus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006¹⁵.
- (6) Ņemot vērā attīstību apmācības un izglītības jomā, kā arī lai palielinātu Direktīvas 2003/59/EK ietekmi uz ceļu satiksmes drošību un apmācības nozīmību vadītājiem, mācību kursus lielāka vērtība būtu jāpievērš tematiem, kas saistīti ar ceļu satiksmes drošību, piemēram, bīstamības novērtēšanai, neaizsargātāko ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzībai un ekonomiskai braukšanai.
- (7) Dalībvalstīm būtu jāsniedz skaidrs risinājums, ar kuru uzlabot un modernizēt apmācības procesu, apmācībā daļēji izmantojot IKT rīkus, piemēram, e-mācības un jauktā tipa mācīšanās, un vienlaikus nodrošinot pienācīgu apmācības kvalitāti.
- (8) Lai nodrošinātu saskanību starp dažādiem apmācības veidiem, kas Savienības tiesību aktos noteikti par obligātiem, dalībvalstīm būtu jāsniedz iespēja apvienot dažādas apmācības daļas, piemēram, kursus par bīstamu kravu pārvadāšanu, invaliditātes izpratni vai dzīvnieku pārvadāšanu, ar apmācību, kas noteikta Direktīvā 2003/59/EK.
- (9) Lai novērstu to, ka starp dalībvalstīm pastāvošās atšķirīgās prakses dēļ tiek kavēta savstarpējā atzīšana un tiek ierobežotas vadītāju tiesības piedalīties periodiskajās apmācībās dalībvalstī, kurā viņi strādā, dalībvalsts iestādēm būtu jānosaka pienākums izdot attiecīgos dokumentus, kas nodrošinās savstarpējo atzīšanu katram vadītājam, kurš izpildījis Direktīvas 2003/59/EK prasības.
- (10) Lai Direktīvā 2003/59/EK paredzētajiem nolūkiem panāktu juridisku skaidrību un nodrošinātu saskaņotas prasības par minimālo vecumu, Direktīvā 2006/126/EK būtu jānosaka atkāpe, kas paredz, ka vadītāja apliecību var izdot tikai no minimālā vecuma, kurš noteikts Direktīvā 2003/59/EK.
- (11) Tā kā šīs direktīvas mērķi, proti, uzlabot ES mēroga standartu, ko piemēro dažu kravu vai pasažieru pārvadāšanai paredzētu autotransporta līdzekļu vadītāju sākotnējās kvalifikācijas iegūšanai un periodiskai apmācībai, dalībvalstis nevar pienācīgi sasniegt, bet tā vietā, ņemot vērā autotransporta pārrobežu raksturu un problēmas, kuras paredzēts risināt ar šo direktīvu, tos būtu labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība drīkst pieņemt pasākumus, ievērojot subsidiaritātes principu, kā noteikts Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionālītātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (12) Tādēļ Direktīvas 2003/59/EK un 2006/126/EK būtu attiecīgi jāgroza.

¹⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 20. decembra Direktīva 2006/126/EK par vadītāju apliecībām (OV L 403, 30.12.2006., 18. lpp.).

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

1. pants

Direktīvu 2003/59/EK groza šādi:

- (1) direktīvas 1. panta otrās daļas pirmo un otro ievilkumu aizstāj ar šādiem:
- “— transportlīdzekļus, kuru vadīšanai nepieciešama Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2006/126/EK(*) definētās C1, C1+E, C vai C + E kategorijas vadītāja apliecība vai par līdzvērtīgu atzīta vadītāja apliecība,
- transportlīdzekļus, kuru vadīšanai nepieciešama Direktīvā 2006/126/EK definētās D1, D1+E, D vai D + E kategorijas vadītāja apliecība vai par līdzvērtīgu atzīta vadītāja apliecība. _____
- (*) Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 20. decembra Direktīva 2006/126/EK par vadītāju apliecībām (OV L 403, 30.12.2006., 18. lpp.).”;
- (2) direktīvas 2. pantu groza šādi:
- (a) panta b) punktu aizstāj ar šādu:
- “b) transportlīdzekļus, ko izmanto vai kontrolē valsts bruņotie spēki, civilās aizsardzības dienests, ugunsdzēsības dienests un sabiedriskās kārtības uzturēšanas spēki, kad pārvadāšana notiek minētajiem dienestiem noteikto uzdevumu rezultātā;”
- (b) panta d)–g) punktu aizstāj ar šādiem:
- “d) transportlīdzekļus, ko izmanto ārkārtas situācijās vai kas paredzēti glābšanas uzdevumu veikšanai, tostarp transportlīdzekļi, ko izmanto humānās palīdzības kravu nekomerciāliem pārvadājumiem;
- e) transportlīdzekļus, ko izmanto transportlīdzekļa vadīšanas apmācībā un eksāmenos, apmācot jebkuru personu, kas vēlas iegūt vadītāja apliecību vai APA, kā noteikts 6. pantā un 8. panta 1. punktā, ja šos transportlīdzekļus neizmanto kravu un pasažieru komerciāliem pārvadājumiem;
- f) transportlīdzekļus, ko izmanto nekomerciāliem pasažieru vai kravu pārvadājumiem;
- g) transportlīdzekļus, ar ko pārvadā materiālus, iekārtas vai tehniku, kuru vadītāji izmantos sava darba laikā, ja transportlīdzekļu vadīšana nav vadītāja pamatdarbība;”
- (c) pantam pievieno šādu h) punktu:
- “h) transportlīdzekļus, kurus izmanto vai nomā bez transportlīdzekļa vadītāja lauksaimniecības, dārzniecības, mežsaimniecības, zemkopības vai zivsaimniecības uzņēmumi, lai pārvadātu ar to komercdarbību saistītas kravas, ja transportlīdzekļa vadīšana nav vadītāja pamatdarbība.”;
- (3) direktīvas 7. pantu groza šādi:
- (a) panta pirmo daļu aizstāj ar šādu:
- “Periodisku apmācību veido apmācības, ko organizē, lai APA turētāji varētu atjaunot zināšanas, kas ir būtiskas viņu darbā, īpašu vērību veltot ceļu satiksmes drošībai un degvielas patēriņa racionalizācijai.”;

(b) panta trešo daļu aizstāj ar šādu:

Periodisku apmācību veido, lai padziļināti apgūtu un atkārtotu dažus I pielikuma 1. iedaļā minētos priekšmetus. Tajā vienmēr iekļauj vismaz vienu ar ceļu satiksmes drošību saistītu priekšmetu un aptver dažādus priekšmetus. Apmācības priekšmetos ir ņemtas vērā apmācības vajadzības konkrētām transporta operācijām, ko veic vadītājs, un jauninājumus attiecīgajā juridiskajā un tehnoloģiju jomā.”;

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

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

(5) direktīvas 10. pantu aizstāj ar šādu:

“10. pants

Savienības kods

1. Uz 6. pantā minētās APA un 8. panta 1. punktā minētās APA pamata dalībvalstu kompetentās iestādes, ņemot vērā 5. panta 2. un 3. punktu un 8. pantu, blakus attiecīgajām vadītāja apliecības kategorijām norāda Direktīvas 2006/126/EK I pielikumā paredzēto Eiropas Savienības 95. kodu:

- vai nu vadītāja apliecībā,
- vai vadītāja kvalifikācijas kartē, kas sagatavota saskaņā ar paraugu II pielikumā.

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

Dalībvalsts izdota vadītāja kvalifikācijas karte ir savstarpēji atzīta. Kad karti izdod, kompetentās iestādes pārbauda tās vadītāja apliecības derīgumu, kuras numurs norādīts kartē.

2. a) Vadītājs, kas minēts 1. panta b) punktā un kas vada transportlīdzekļus, kurus izmanto kravu pārvadāšanai pa autoceļiem, ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 1072/2009(*) paredzēto vadītāja atestātu pierāda, ka viņam vai viņai ir kvalifikācija un viņš vai viņa ir apmācīts(-a), kā noteikts šajā direktīvā. Minētais vadītāja atestāts šīs direktīvas nolūkiem ir savstarpēji atzīts, pat ja uz tā nav norādīts attiecīgais Savienības kods.

b) Vadītājs, kas minēts 1. panta b) punktā un kas vada transportlīdzekļus, kurus izmanto pasažieru pārvadāšanai pa autoceļiem pierāda, ka viņam vai viņai ir kvalifikācija un viņš vai viņa ir apmācīts(-a), kā noteikts šajā direktīvā, izmantojot:

- Savienības kodu, kas norādīts Savienības parauga vadītāja apliecībā, ja viņš vai viņa ir šādas apliecības turētājs,
- II pielikumā paredzēto vadītāja kvalifikācijas karti, kurā norādīts attiecīgais Savienības kods,
- valsts apliecību, kuras derīgumu savās teritorijās dalībvalstis savstarpēji atzīst.

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

(6) direktīvas I un II pielikumu groza saskaņā ar šīs direktīvas pielikumu.

2. pants

Direktīvas 2006/126/EK 4. pantu groza šādi:

(1) panta 4. punktu groza šādi:

(a) e) apakšpunkta trešo ievilkumu aizstāj ar šādu:

“— minimālais vecums C1 un C1E kategorijai ir 18 gadi;”

(b) g) apakšpunkta otro ievilkumu aizstāj ar šādu:

“— minimālais vecums C un CE kategorijai ir 21 gads;”

(c) i) apakšpunkta otro ievilkumu aizstāj ar šādu:

“— minimālais vecums D1 un D1E kategorijai ir 21 gads;”

(d) k) apakšpunkta otro ievilkumu aizstāj ar šādu:

“— minimālais vecums D un DE kategorijai ir 24 gadi;”

(2) pievieno šādu 7. punktu:

“7. Neskarot šīs direktīvas 4. panta 4. punkta g), i) un k) apakšpunktā noteikto minimālā vecuma ierobežojumu, minimālais vecums C, CE, D1, D1E, D vai DE kategorijas vadītāja apliecības izdošanai ir minimālais vecums, kas APA turētājiem šādu transportlīdzekļu vadīšanai noteikts respektīvi Direktīvas 2003/59/EK 5. panta 2. punktā, 5. panta 3. punkta a) apakšpunkta i) punkta pirmajā daļā, 5. panta 3. punkta a) apakšpunkta ii) punkta pirmajā daļā vai 5. panta 3. punkta b) apakšpunktā.

Ja atbilstoši Direktīvas 2003/59/EK 5. panta 3. punkta a) apakšpunkta i) punkta otrai daļai vai 5. panta 3. punkta a) apakšpunkta ii) punkta otrai daļai dalībvalsts ir atļāvusi vadīt transportlīdzekļus no jaunāka vecuma, šāda vadītāja apliecība ir derīga tikai tās dalībvalsts teritorijā, kura to izdevusi, līdz apliecības turētājs ir sasniedzis attiecīgo minimālo vecumu, kas minēts šā panta 1. punktā, un ir saņēmis APA.”

3. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības vēlākais līdz [OP: *please insert the DATE calculated 18 months following the entry into force*]. Dalībvalstis tūlīt dara zināmus Komisijai minēto noteikumu tekstus.

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

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

4. pants

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

5. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*