

Szkolenie kierowców zawodowych

W dniu 1 lutego 2017 r. Komisja Europejska przyjęła wniosek w sprawie zmiany obowiązujących przepisów dotyczących szkolenia kierowców zawodowych (kierowców samochodów ciężarowych i autobusów). Wniosek zmienia 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, aby rozwiązać główne niedociągnięcia, jakie zidentyfikowano we wdrażaniu obecnie obowiązujących przepisów. Parlament ma głosować nad tym wnioskiem podczas marcowej sesji plenarnej.

Kontekst

Inicjatywa ta, którą ogłoszono w załączniku II (obejmującym inicjatywy w ramach programu REFIT) do programu prac Komisji Europejskiej na 2017 r., wpisuje się w ogólne ramy dotyczące zawodowych kierowców samochodów ciężarowych i autobusów oraz ściśle wiąże się z bezpieczeństwem drogowym. Jest ona również zgodna z białą księgą Komisji z 2011 r. dotyczącą transportu oraz z jej komunikatem z 2010 r. pt. „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020”, który ma w szczególności na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach poprzez edukację i szkolenie użytkowników dróg, również po uzyskaniu przez nich prawa jazdy.

Wniosek Komisji Europejskiej

[Dyrektywę 2003/59/WE](#) wdrożono bez większych problemów i przyczyniła się ona do poprawy bezpieczeństwa na drogach i większej mobilności pracowników. We wcześniejszych ocenach i sprawozdaniach z wykonania wskazano jednak niedociągnięcia, które mają wpływ na skuteczność i spójność ram prawnych oraz utrudniają osiągnięcie celów dyrektywy. Są to szczególności:

- trudności w kwestii uznawania szkoleń odbywanych przez kierowców w innych państwach członkowskich;
- treść szkoleń tylko częściowo odpowiadająca potrzebom kierowców;
- trudności i brak pewności prawa w wykładni wyłączeń;
- brak spójności pomiędzy dyrektywą 2003/59/WE a [dyrektywą 2006/126/WE](#) w odniesieniu do wymogów dotyczących minimalnego wieku, dwuznaczność w odniesieniu do możliwości łączenia szkolenia na mocy dyrektywy 2003/59/WE z kursami szkoleniowymi wymaganymi na mocy innych aktów prawnych UE, a także brak jasności co do wykorzystania ICT w kursach szkoleniowych, np. e-uczenie się i kształcenie mieszane.

Główne zmiany we [wniosku](#) odnoszą się do art. 2 dyrektywy 2003/59/WE dotyczącego wyłączeń, art. 7 dotyczącego szkolenia okresowego, art. 10 dotyczącego kodu wspólnotowego i załączników, a także art. 4 dyrektywy 2006/126/WE.

Stanowisko Parlamentu Europejskiego

W dniu 12 października 2017 Komisja Transportu i Turystyki Parlamentu Europejskiego (TRAN) przyjęła [sprawozdanie](#) w sprawie omawianego tu wniosku. Za jego pośrednictwem wprowadzono szereg zmian, takich jak przepisy szczegółowe odnoszące się do jazdy w ekstremalnych warunkach pogodowych, a także kilka wyjątków, jak również zaproponowano utworzenie wspólnego ogólnounijnego rejestru, który ma stanowić pomoc dla organów ścigania w zwalczaniu nielegalnego handlu podrabianymi prawami jazdy. Negocjacje międzyinstytucjonalne zaowocowały osiągnięciem w dniu 12 grudnia 2017 r. [porozumienia](#) wstępnego zatwierdzonego przez Coreper w dniu 20 grudnia, w którym unowocześniono obowiązujące wymogi w zakresie



kształcenia, położono większy nacisk na bezpieczeństwo i środowisko naturalne, a także zapewniono uproszczenie uznawania kwalifikacji kierowców we wszystkich państwach członkowskich. W dniu 23 stycznia 2018 r. [komisja TRAN](#) przyjęła porozumienie wstępne, które musi teraz zostać poddane pod głosowanie w pierwszym czytaniu podczas posiedzenia plenarnego.

Sprawozdanie w pierwszym czytaniu: [2017/0015\(COD\)](#);
Komisja przedmiotowo właściwa: TRAN Sprawozdawca:
Peter Lundgren (EFDD, Szwecja). Zob. również briefing na
temat wniosku z serii „EU Legislation in Progress”
[\[Opracowywanie prawa UE\]](#).

