



---

*Dokument z posiedzenia*

---

**A8-0321/2017**

20.10.2017

**\*\*\*I**

# **SPRAWOZDANIE**

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej 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 (COM(2017)0047 – C8-0025/2017 – 2017/0015(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Peter Lundgren

### ***Objaśnienie używanych znaków***

- \* Procedura konsultacji
- \*\*\* Procedura zgody
- \*\*\*I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- \*\*\*II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- \*\*\*III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu)

### ***Poprawki do projektu aktu***

#### **Poprawki Parlamentu w postaci dwóch kolumn**

Skreślenia zaznacza się wytłuszczonym drukiem i kursywą w lewej kolumnie. Zmianę brzmienia zaznacza się wytłuszczonym drukiem i kursywą w obu kolumnach. Nowy tekst zaznacza się wytłuszczonym drukiem i kursywą w prawej kolumnie.

Pierwszy i drugi wiersz nagłówka każdej poprawki wskazuje element rozpatrywanego projektu aktu, którego dotyczy poprawka. Jeżeli poprawka odnosi się do obowiązującego aktu, do którego zmiany zmierza projekt aktu, nagłówek zawiera dodatkowo trzeci wiersz wskazujący obowiązujący akt i czwarty wiersz wskazujący przepis tego aktu, którego dotyczy poprawka.

#### **Poprawki Parlamentu w postaci tekstu skonsolidowanego**

Nowe fragmenty tekstu zaznacza się **wytłuszczonym drukiem i kursywą**. Fragmenty tekstu, które zostały skreślone, zaznacza się za pomocą symbolu ■ lub przekreśla. Zmianę brzmienia zaznacza się przez wyróżnienie nowego tekstu **wytłuszczonym drukiem i kursywą** i usunięcie lub przekreślenie zastąpionego tekstu.

Tytułem wyjątku nie zaznacza się zmian o charakterze ściśle technicznym wprowadzonych przez służby w celu opracowania końcowej wersji tekstu.

## SPIS TREŚCI

	<b>Strona</b>
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO.....	5
UZASADNIENIE .....	26
PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ.....	27
GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ .....	28



## PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

**w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej 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 (COM(2017)0047 – C8-0025/2017 – 2017/0015(COD))**

**(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)**

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2017)0047),
  - uwzględniając art. 294 ust. 2 i art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C8-0025/2017),
  - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
  - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 31 maja 2017 r.<sup>1</sup>,
  - po konsultacji z Komitetem Regionów,
  - uwzględniając art. 59 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A8-0321/2017),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
  2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
  3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji oraz parlamentom narodowym.

---

<sup>1</sup> Dz.U. C 288 z 31.8.2017, s. 115.

## **Poprawka 1**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Motyw -1 (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(-1) W białej księdze z dnia 28 marca 2011 r. Komisja Europejska ponownie wskazuje na konieczność dążenia do konkurencyjnej i niskoemisyjnej mobilności dzięki badaniom naukowym i wdrażaniu dostępnych już osiągnięć technologicznych, co umożliwi – dzięki harmonizacji polityki państw członkowskich – przejście do prawdziwie jednolitego rynku w sektorze transportu.*

## **Poprawka 2**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Motyw 2 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(2a) Cel redukcji emisji gazów cieplarnianych dla sektora transportu na rok 2030 wyznaczono na 20 % w stosunku do poziomu z 2008 r. Aby osiągnąć ten cel, konieczne jest odpowiednie przeszkolenie kierowców, tak aby prowadzili pojazdy w sposób najbardziej wydajny. Należy to osiągnąć dzięki promowaniu zrównoważonej mobilności przez zachęcanie do korzystania z pojazdów z silnikami wykorzystującymi paliwa alternatywne, a także wykorzystywanie bardziej zrównoważonych rodzajów transportu, takich jak duże pojazdy ciężarowe w transporcie drogowym lub transporcie intermodalnym.*

## **Poprawka 3**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Motyw 5 a (nowy)**

**(5a) Do celów niniejszej dyrektywy Komisja powinna sprecyzować znaczenie „podstawowego zajęcia”, aby zagwarantować podobną wykładnię przez państwa członkowskie przy stosowaniu wyłączeń z zakresu dyrektywy.**

#### Poprawka 4

##### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6) Z uwagi na rozwój w zakresie kształcenia i szkolenia oraz w celu zwiększenia wkładu dyrektywy 2003/59/WE w bezpieczeństwo ruchu drogowego a także 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 i paliwooszczędny styl jazdy.

(6) Z uwagi na rozwój w zakresie kształcenia i szkolenia oraz w celu zwiększenia wkładu dyrektywy 2003/59/WE w bezpieczeństwo ruchu drogowego a także 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, **a zwłaszcza pieszych, rowerzystów i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, i paliwooszczędny styl jazdy. Szkolenia te powinny również obejmować nowe technologie w dziedzinie transportu drogowego, takie jak kierowanie pojazdami podłączonymi do sieci.**

#### Poprawka 5

##### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**(6a) Należy mieć na uwadze, że inteligentne systemy transportu stwarzają szanse osiągnięcia celów zmniejszenia liczby szkód, redukcji emisji i rozwoju konkurencyjnego europejskiego sektora transportu oraz że w związku z tym**

*zasadnicze znaczenie ma wyszkolenie kierowców, by wykorzystywali potencjał tych systemów.*

## Poprawka 6

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 6 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(6b) W celu zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych i zachęcenia do stosowania nowych technologii i nowych rodzajów alternatywnych zespołów napędowych, przy obliczaniu całkowitej masy pojazdu nie należy uwzględniać masy zespołu napędowego.*

## Poprawka 7

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 7

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(7) Państwa członkowskie powinny uzyskać możliwość poprawy i **unowocześnienia** praktyk szkoleniowych z wykorzystaniem narzędzi ICT, takich jak e-uczenie się i nauczanie mieszane, w odniesieniu do części szkolenia, jednocześnie zapewniając jakość szkolenia.

(7) Państwa członkowskie powinny uzyskać możliwość poprawy, **unowocześnienia i zharmonizowania** praktyk szkoleniowych z wykorzystaniem narzędzi ICT, takich jak e-uczenie się i nauczanie mieszane, w odniesieniu do części szkolenia, jednocześnie zapewniając **najwyższą** jakość szkolenia, **a także jego należyte prowadzenie i skuteczność, oraz wyłączając dziedziny obejmujące tematy wrażliwe, takie jak kierowanie pojazdami przeznaczonymi do transportu towarów niebezpiecznych, towarów ciężkich lub żywych zwierząt oraz jazda w niekorzystnych warunkach pogodowych.**

## Poprawka 8

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 8



*Tekst proponowany przez Komisję*

(8) Aby zapewnić spójność między różnymi formami szkolenia wymaganego zgodnie z prawem Unii, państwa członkowskie powinny mieć możliwość łączenia różnych rodzajów odpowiednich szkoleń, takich jak szkolenie dotyczące transportu towarów niebezpiecznych, uwrażliwiania na problemy niepełnosprawności lub transportu zwierząt, ze szkoleniem określonym w dyrektywie 2003/59/WE.

*Poprawka*

(8) Aby zapewnić spójność między różnymi formami szkolenia wymaganego zgodnie z prawem Unii, państwa członkowskie powinny mieć możliwość łączenia różnych rodzajów odpowiednich szkoleń, takich jak szkolenie dotyczące transportu towarów niebezpiecznych, uwrażliwiania na problemy niepełnosprawności lub transportu zwierząt, ze szkoleniem określonym w dyrektywie 2003/59/WE, **a także szkoleniami dotyczącymi transportu ciężarowego i transportu w złych warunkach pogodowych.**

**Poprawka 9**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 9**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(9) Aby zapobiec rozbieżności praktyk między państwami członkowskimi dotyczącej utrudniania wzajemnego uznawania i ograniczania praw kierowców do odbywania szkolenia okresowego w państwie członkowskim, w którym pracują, organy państwa członkowskiego powinny mieć obowiązek wydawania **odpowiedniego dokumentu, który** zapewni wzajemne uznawanie każdemu kierowcy spełniającemu wymogi dyrektywy 2003/59/WE.

*Poprawka*

(9) Aby zapobiec rozbieżności praktyk między państwami członkowskimi dotyczącej utrudniania wzajemnego uznawania i ograniczania praw kierowców do odbywania szkolenia okresowego w państwie członkowskim, w którym pracują, organy państwa członkowskiego powinny mieć obowiązek wydawania **karty kwalifikacji kierowcy sporządzonej na standardowym formularzu, która** zapewni wzajemne uznawanie każdemu kierowcy spełniającemu wymogi dyrektywy 2003/59/WE.

**Poprawka 10**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 9 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(9a) W celu uniknięcia ryzyka stosowania różnych wykładni pojęcia niezarobkowego przewozu osób lub rzeczy**

*należy stosować wykładnię zgodną z jednolitą definicją zawartą w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.*

## **Poprawka 11**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 10 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(10a) Mając na uwadze zdefiniowany w białej księdze cel obniżenia emisji gazów cieplarnianych o 60 % oraz cel zmniejszenia o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030 r. i wyeliminowania ich z miast do 2050 r., państwa członkowskie powinny mieć możliwość, na mocy dyrektywy 2006/126/WE oraz zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej, udzielenia zezwolenia na prowadzenie na swym terytorium pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi o masie do 4250 kg na podstawie prawa jazdy kategorii B, pod warunkiem że przekroczenie masy pojazdu wynika wyłącznie z masy jego alternatywnego systemu paliwowego oraz że wykorzystanie tych pojazdów przyczynia się do obniżenia emisji gazów cieplarnianych oraz poprawy jakości powietrza. Ponadto państwa członkowskie powinny dopilnować, by kierowcy tych pojazdów byli zobowiązani do ukończenia dodatkowego szkolenia, tak aby wywrzeć pozytywny wpływ na bezpieczeństwo drogowe oraz zachęcić do ekologicznego stylu jazdy.*

## **Poprawka 12**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 11 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(11a) Komisja zauważa, że około 33 % wszystkich przejazdów wykonywanych przez pojazdy ciężarowe w Unii to przejazdy wiążące się z przekraczaniem granic między państwami członkowskimi. Przedsiębiorstwa transportowe muszą zatem wiedzieć, gdzie mogą uzyskać informacje na temat różnych przepisów mających wpływ na wykonywanie przez nich zawodu, i należy wziąć to pod uwagę przy opracowywaniu kursów szkoleniowych pod kątem odpowiedniego świadectwa kwalifikacji zawodowych.*

### **Poprawka 13**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 11 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(11b) W związku z brakami w zakresie komunikacji na temat poszczególnych obowiązujących przepisów regulujących działalność transportową w Unii należy opracować wspólną bazę danych zawierającą aktualne przepisy i regulacje w dziedzinie transportu, w tłumaczeniu na co najmniej kilka spośród najczęściej używanych w Unii języków, tak aby wyeliminować niektóre z barier utrudniających wdrożenie jednolitego, skutecznego i konkurencyjnego rynku europejskiego w dziedzinie transportu.*

### **Poprawka 14**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera a  
Dyrektywa 2003/59/WE  
Artykuł 2 – litera b**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

b) pojazdów, które wykorzystują lub kontrolują siły zbrojne, obrona cywilna, służby przeciwpożarowe i siły odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego, gdy przewóz wykonywany

b) pojazdów, które wykorzystują lub kontrolują siły zbrojne, obrona cywilna, służby przeciwpożarowe, siły odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego **oraz służby pogotowia**

jest w związku z zadaniami powierzonymi tym służbom;

*ratunkowego*, gdy przewóz wykonywany jest w związku z zadaniami powierzonymi tym służbom;

## **Poprawka 15**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera a a (nowa)**

Dyrektywa 2003/59/WE

Artykuł 2 – litera c

*Obowiązujący tekst*

c) pojazdów poddawanych testom drogowym do celów rozwoju technicznego, w celu naprawy **lub** konserwacji albo pojazdów nowych bądź odremontowanych, które nie zostały jeszcze wprowadzone do użytku;

*Poprawka*

*aa) lit. c) otrzymuje brzmienie:*

c) pojazdów poddawanych testom drogowym do celów rozwoju technicznego, w celu naprawy *i* konserwacji, albo pojazdów nowych bądź odremontowanych, które nie zostały jeszcze wprowadzone do użytku, **lub pojazdów bez pasażerów odwożonych do bazy lub przywożonych z bazy przez pracowników obsługi;**

## **Poprawka 16**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera b**

Dyrektywa 2003/59/WE

Artykuł 2 – litera e – akapit 1 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*ponadto niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do osób ubiegających się o prawo jazdy lub ŚKZ zgodnie z art. 6 i art. 8 ust. 1, jeśli osoba taka odbywa dodatkowe szkolenie kierowców w formie uczenia się poprzez praktykę w miejscu pracy, pod warunkiem że osobie tej towarzyszy inna osoba posiadająca ŚKZ lub instruktor jazdy dla danej kategorii pojazdu wykorzystywanego do tego celu;*

## Poprawka 17

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera b a (nowa)

Dyrektywa 2003/59/WE

Artykuł 2 – litera g a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*ba) dodaje się lit. ga) w brzmieniu:*

*ga) pojazdów, którymi dokonuje się przewozów na obszarze o promieniu mniejszym niż 100 km od bazy, pod warunkiem że kierowanie pojazdem nie jest podstawowym zajęciem kierowcy.*

## Poprawka 18

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera c

Dyrektywa 2003/59/WE

Artykuł 2 – litera h

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

h) pojazdów używanych, lub wynajmowanych bez kierowcy, przez przedsiębiorstwa rolnicze, ogrodnicze, leśne, gospodarstwa rolne lub rybackie do przewozu rzeczy w ramach własnej działalności gospodarczej, pod warunkiem że prowadzenie pojazdu nie jest podstawowym zajęciem kierowcy.

h) pojazdów używanych, lub wynajmowanych bez kierowcy, przez przedsiębiorstwa rolnicze, ogrodnicze, leśne, gospodarstwa rolne lub rybackie do przewozu rzeczy **lub niezbędnych przedmiotów** w ramach własnej działalności gospodarczej, pod warunkiem że prowadzenie pojazdu nie jest podstawowym zajęciem kierowcy.

## Poprawka 19

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera a

Dyrektywa 2003/59/WE

Artykuł 7 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Szkolenie okresowe polega na szkoleniu mającym umożliwić posiadaczom ŚKZ uaktualnienie wiedzy mającej szczególne znaczenie w wykonywanej przez nich pracy, ze szczególnym podkreśleniem

Szkolenie okresowe polega na szkoleniu mającym umożliwić posiadaczom ŚKZ uaktualnienie wiedzy mającej szczególne znaczenie w wykonywanej przez nich pracy, ze szczególnym podkreśleniem, w

bezpieczeństwa drogowego i racjonalizacji zużycia paliwa.

*czasie co najmniej jednego dnia szkolenia, bezpieczeństwa drogowego, bezpieczeństwa i higieny pracy oraz racjonalizacji zużycia paliwa, na przykład dzięki ekologicznemu stylowi jazdy.*

## Poprawka 20

Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera a a (nowa)  
Dyrektywa 2003/59/WE  
Artykuł 7 – akapit 2

### *Obowiązujący tekst*

Szkolenie jest organizowane przez ośrodek szkoleniowy zatwierdzony zgodnie z sekcją 5 załącznika I. Jeżeli kierowca *przenosi się* do innego przedsiębiorstwa, *szkolenie okresowe, które już zaliczył musi zostać uwzględnione.*

### *Poprawka*

*aa) akapit drugi otrzymuje brzmienie:*

Szkolenie jest organizowane przez ośrodek szkoleniowy zatwierdzony zgodnie z sekcją 5 załącznika I. *Znaczna część szkolenia odbywa się jako klasyczna nauka stacjonarna, druga część składa się z praktycznych ćwiczeń jazdy na terenie treningowym, a trzecia część może odbywać się na wysokiej klasy symulatorach.* Jeżeli kierowca *przejdzie* do innego przedsiębiorstwa, *zalicza się mu już odbyte szkolenie okresowe.*

## Poprawka 21

Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera b (nowa)  
Dyrektywa 2003/59/WE  
Artykuł 7 – akapit 3

### *Tekst proponowany przez Komisję*

Szkolenie okresowe ma na celu rozszerzenie i powtórzenie niektórych tematów określonych w sekcji 1 załącznika I. Zawsze obejmuje co najmniej jeden temat związany z bezpieczeństwem drogowym i dotyczy różnych kwestii. Tematy szkolenia uwzględniają *potrzeby szkoleniowe specyficzne dla operacji transportowych wykonywanych przez kierowcę oraz zmiany w odpowiednich przepisach i technologii.*

### *Poprawka*

Szkolenie okresowe ma na celu rozszerzenie i powtórzenie niektórych tematów określonych w sekcji 1 załącznika I. Zawsze obejmuje co najmniej jeden temat związany z bezpieczeństwem drogowym i dotyczy różnych kwestii. Tematy szkolenia uwzględniają *zmiany w odnośnych przepisach oraz postęp technologiczny. Uwzględniają one również, w miarę możliwości, konkretne potrzeby szkoleniowe danego kierowcy;*

## Poprawka 22

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5

Dyrektywa 2003/59/WE

Artykuł 10 – ustęp 1 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Na podstawie ŚKZ określonego w art. 6 i ŚKZ określonego w art. 8 ust. 1 właściwe organy państw członkowskich, z uwzględnieniem przepisów art. 5 ust. 2 i 3 i art. 8, obok kategorii prawa jazdy umieszczają zharmonizowany kod unijny 95 przewidziany w załączniku I do dyrektywy 2006/126/WE:

- *albo* na prawie jazdy,
- *albo* na karcie kwalifikacji sporządzonej zgodnie ze wzorem zamieszczonym w załączniku II.

## Poprawka 23

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5

Dyrektywa 2003/59/WE

Artykuł 10 – ustęp 1 – akapit 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

Karty kwalifikacji kierowców wydawane przez państwo członkowskie są wzajemnie uznawane. Przy wydawaniu karty właściwe organy sprawdzają ważność prawa jazdy, **którego numer znajduje się na karcie.**

## Poprawka 24

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5

Dyrektywa 2003/59/WE

Artykuł 10 – ustęp 2 – litera a

*Poprawka*

Na podstawie ŚKZ określonego w art. 6 i ŚKZ określonego w art. 8 ust. 1 właściwe organy państw członkowskich, z uwzględnieniem przepisów art. 5 ust. 2 i 3 i art. 8, obok **odpowiedniej** kategorii prawa jazdy umieszczają zharmonizowany kod unijny 95 przewidziany w załączniku I do dyrektywy 2006/126/WE:

- na prawie jazdy,
- ***albo – jeżeli umieszczenie kodu w prawie jazdy nie jest możliwe*** – na karcie kwalifikacji sporządzonej zgodnie ze wzorem zamieszczonym w załączniku II.

*Poprawka*

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. *a) Kierowca* określony w art. 1 lit. b), który kieruje pojazdami używanymi do przewozu drogowego rzeczy, **zobowiązany jest** przedstawić dowód kwalifikacji i szkolenia, przewidzianych w niniejszej dyrektywie, poprzez okazanie świadectwa kierowcy przewidzianego w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1072/2009(\*). **Świadectwo kierowcy jest wzajemnie uznawane** do celów niniejszej dyrektywy, **nawet jeżeli nie umieszczono na nim odpowiedniego kodu unijnego.**

*Poprawka*

2. **Kierowca** określony w art. 1 lit. b), który kieruje pojazdami używanymi do przewozu drogowego rzeczy, **musi również mieć prawo** przedstawić dowód kwalifikacji i szkolenia przewidzianych w niniejszej dyrektywie poprzez okazanie świadectwa kierowcy przewidzianego w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1072/2009(\*), **pod warunkiem że jest ono oznaczone kodem unijnym 95.** Do celów niniejszej dyrektywy **wydające państwo członkowskie podaje kod unijny 95 w sekcji „Uwagi” na świadectwie, jeżeli dany kierowca spełnił wymogi dotyczące kwalifikacji i szkolenia przewidziane w niniejszej dyrektywie.**

## **Poprawka 25**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5**

Dyrektywa 2003/59/WE

Artykuł 10 – ustęp 2 – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

*b) Kierowca określony w art. 1 lit. b), który kieruje pojazdami używanymi do przewozu drogowego osób, zobowiązany jest przedstawić dowód kwalifikacji i szkolenia, przewidzianych w niniejszej dyrektywie, poprzez okazanie jednego z następujących dokumentów:*

- *kodu unijnego umieszczonego na unijnym wzorze prawa jazdy, w przypadku gdy jest posiadaczem takiego prawa jazdy,*
- *karty kwalifikacji kierowcy przewidzianej w załączniku II, oznaczonej odpowiednim kodem unijnym,*
- *świadectwa krajowego, którego ważność na ich terytorium uznawana jest wzajemnie przez państwa członkowskie.*

*Poprawka*

*skreśla się*



## **Poprawka 26**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5**  
Dyrektywa 2003/59/WE  
Artykuł 10 – ustęp 2 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**2a. Zaświadczenia dla kierowców, które nie są opatrzone unijnym kodem 95 i które zostały wydane przed dniem [Dz.U.: proszę wstawić datę, o której mowa w art. 3 ust. 1], zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, w szczególności jego ust. 7, w celu poświadczenia zgodności z wymogami szkoleniowymi wynikającymi z niniejszej dyrektywy, są akceptowane jako dowód posiadania kwalifikacji do dnia wygaśnięcia ich ważności.**

## **Poprawka 27**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 a (nowy)**  
Dyrektywa 2003/59/WE  
Artykuł 10 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**5a) dodaje się artykuł w brzmieniu:**

**„Artykuł 10a**

**Rejestr i kontrola**

**Do dnia [Dz.U.: proszę wstawić datę 12 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] państwa członkowskie tworzą wspólną unijną sieć krajowych baz danych do celów wymiany informacji na temat wydanych ŚKZ i osób, które wcześniej posiadały fałszywe świadectwa lub brały udział w wytwarzaniu lub dystrybucji takich świadectw, i przyłączają się do tej sieci.**

*Sieć współpracujących ze sobą krajowych baz danych jest zaprojektowana w taki sposób, aby zapewnić właściwym organom prawo do sprawdzenia w czasie rzeczywistym – podczas kontroli na poboczu drogi lub w trakcie dochodzenia – ważności ŚKZ i do uzyskania informacji o kwalifikacjach danej osoby pod kątem ŚKZ lub o jej wcześniejszym zaangażowaniu w wytwarzanie lub dystrybucję fałszywych świadectw. Sieć ta może być również wykorzystywana przez krajowe organy uprawnione do wydawania świadectw podczas rozpatrywania wniosków o wydanie ŚKZ.”*

## Poprawka 28

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1 – litera b a (nowa)

Dyrektywa 2006/126/WE

Artykuł 4 – ustęp 4 – litera h

*Obowiązujący tekst*

„h) Kategoria D1:

pojazdy silnikowe konstrukcyjnie przeznaczone do przewozu nie więcej niż **16** pasażerów oprócz kierowcy i maksymalnej długości do 8 m; **pojazdy silnikowe tej kategorii mogą być** łączone z przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej **nieprzekraczającej** 750 kg;”

## Poprawka 29

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1 a (nowy)

Dyrektywa 2006/126/WE

Artykuł 6 – ustęp 4 – litera b a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**ba) lit. h) otrzymuje brzmienie:**

„h) Kategoria D1:

pojazdy silnikowe konstrukcyjnie przeznaczone do przewozu nie więcej niż **22** pasażerów oprócz kierowcy i **o** maksymalnej długości do 8 m, **w tym pojazdy** łączone z przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej **do** 750 kg;”

*Poprawka*

**1a) w art. 6 ust. 4 dodaje się literę w brzmieniu:**

**„ba) pojazdami napędzanymi paliwami alternatywnymi, o których mowa w art. 2**

*dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym, o masie do 4250 kg, pod warunkiem że przekroczenie masy pojazdu powyżej 3500 kg wynika wyłącznie z masy jego alternatywnego układu paliwowego i że wykorzystanie tych pojazdów przyczynia się do obniżenia emisji gazów cieplarnianych oraz poprawy jakości powietrza; ponadto państwa członkowskie dopilnowują, by kierowcy tych pojazdów byli zobowiązani do ukończenia dodatkowego szkolenia, aby osiągnąć pozytywny wpływ na bezpieczeństwo drogowe oraz zachęcić do ekologicznego stylu jazdy.”;*

### **Poprawka 30**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia [UP: Proszę wstawić DATE obliczoną **18 miesięcy** po wejściu w życie].  
Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

### **Poprawka 31**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Załącznik I – akapit 1 – punkt 1 – litera a – litera b a (nowa)**  
Dyrektywa 2003/59/WE  
Załącznik I – sekcja 1 – punkt 1.2 a (nowy)

*Poprawka*

Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia [UP: Proszę wstawić datę obliczoną **24 miesiące** po wejściu w życie].  
Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*ba) dodaje się punkt w brzmieniu:*

*1.2a. Cel: umiejętność zachowania się w ekstremalnych warunkach pogodowych, wiedza na temat sposobu przygotowania i planowania podróży w nietypowych warunkach pogodowych, takie jak wyjątkowo wysoka lub niska temperatura, oblodzone drogi, opady śniegu i intensywne opady deszczu, i zrozumienie tej wiedzy; wiedza o funkcjonowaniu sprzętu bezpieczeństwa, takiego jak łańcuchy śniegowe, a także rozeznanie, kiedy daną podróż należy przełożyć w czasie lub odwołać ze względu na ekstremalne warunki pogodowe.*

### **Poprawka 32**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik I – akapit 1 – punkt 1 – litera a – litera c**

Dyrektywa 2003/59/WE

Załącznik 1 – sekcja 1 – punkt 1.3 – akapit 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

optymalizacja zużycia paliwa z zastosowaniem know-how w zakresie ppkt 1.1 i 1.2, znaczenie przewidywania strumienia ruchu, zachowanie odpowiedniej odległości i wykorzystanie dynamiki pojazdu, stała prędkość, płynna jazda i odpowiednie ciśnienie w oponach.

optymalizacja zużycia paliwa z zastosowaniem know-how w zakresie ppkt 1.1 i 1.2, znaczenie przewidywania strumienia ruchu, zachowanie odpowiedniej odległości i wykorzystanie dynamiki pojazdu, stała prędkość, płynna jazda i odpowiednie ciśnienie w oponach, **a także zapoznanie się z inteligentnymi systemami transportu, które umożliwiają wydajne prowadzenie pojazdu oraz lepsze planowanie trasy;**

### **Poprawka 33**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik I – akapit 1 – punkt 1 – litera a – litera d**

Dyrektywa 2003/59/WE

Załącznik 1 – sekcja 1.3 a – akapit 1 – litera a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*a) świadomość występowania niebezpiecznych sytuacji na drodze i umiejętność rozpoznania tych sytuacji; umiejętność skutecznego radzenia sobie ze stresem i niebezpiecznym stylem jazdy;*

#### **Poprawka 34**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik I – akapit 1 – punkt 1 – litera a – litera d**

Dyrektywa 2003/59/WE

Załącznik 1 – sekcja 1.3 a – akapit 2 – litera a a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*aa) rozpoznanie ewentualnych sytuacji niebezpiecznych, takich jak nieuważna jazda spowodowana na przykład korzystaniem ze smartfonów lub innych urządzeń elektronicznych, a także z rozwiązań technologicznych wbudowanych w pojazd.*

#### **Poprawka 35**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik I – akapit 1 – punkt 1 – litera a – litera d a (nowa)**

Dyrektywa 2003/59/WE

Załącznik 1 – sekcja 1.3 b (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*da) dodaje się ust. 1.3b. w brzmieniu:*

*1.3b. Cel: dostosowanie szkolenia zawodowego kierowców zawodowych do ich profilu:*

*szkolenie praktyczne kierowców zawodowych powinno skupiać się na obszarach tematycznych związanych z transportem, bezpieczeństwem drogowym i bezpieczeństwem i higieną w miejscu pracy, rozwojem wiedzy o technologiach cyfrowych i umiejętności korzystania z nich, a także na nauczaniu metod ekologicznego stylu jazdy. Treść szkolenia*

*musi odpowiadać indywidualnym  
potrzebom szkoleniowym kierowców z  
punktu widzenia ich profilu zawodowego.*

## Poprawka 36

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik I – akapit 1 – punkt 1 – litera a – litera g a (nowa)

Dyrektywa 2003/59/WE

Załącznik I – sekcja 1 – punkt 2.2

*Obowiązujący tekst*

„2.2. *Cel*: znajomość przepisów regulujących przewóz rzeczy:

*pozwolenia przewoźników drogowych, zobowiązania wynikające ze standardowych umów na przewóz rzeczy, opracowywanie projektów dokumentów składających się na umowę przewozową, zezwolenia na transport międzynarodowy, zobowiązanie wynikające z Konwencji o Umowie na Międzynarodowy Przewóz Drogowy Rzeczy, opracowywanie projektu międzynarodowego listu przewozowego, przekraczanie granic, spedycje, specjalne dokumenty towarzyszące towarom.”*

*Poprawka*

*ga) pkt 2.2 otrzymuje brzmienie:*

„2.2. *Cel*:znajomość przepisów regulujących przewóz rzeczy:

*zezwolenia na przewóz, wymagane dokumenty w pojeździe, zakazy jazdy po niektórych drogach, opłaty za korzystanie z dróg, obowiązki wynikające z umów wzorcowych o przewóz towarów, wystawianie dokumentów przewozowych, zezwolenia w transporcie międzynarodowym, obowiązki wynikające z CMR (Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów), wystawianie międzynarodowego listu przewozowego, przekraczanie granic, komisanci z branży transportowej, specjalne dokumenty towarzyszące towarom.*

## Poprawka 37

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik I – akapit 1 – punkt 1 – litera a – litera g b (nowa)

Dyrektywa 2003/59/WE

Załącznik I – sekcja 1 – punkt 2.2 – akapit 1 a (nowy)(nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*gb) w ust. 2.2 dodaje się akapit w brzmieniu:*

*unijne dyrektywy i rozporządzenia regulujące przewóz drogowy i przewóz osób oraz poznanie źródeł informacji zawierających prawodawstwo w dziedzinie*

## Poprawka 38

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Załącznik 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b – litera a

Dyrektywa 2003/59/WE

Załącznik I – sekcja 2 – punkt 2.1 – akapit 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie mogą zezwolić, **by szkolenie było częściowo realizowane** za pomocą narzędzi technologii informacyjno-komunikacyjnych, takich jak e-uczenie się, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniej jakości szkolenia, **oraz mogą zaliczyć szkolenie specjalistyczne wymagane zgodnie z przepisami Unii jako część szkolenia. Obejmuje to m.in. 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(\*\*\*)**.

*Poprawka*

Państwa członkowskie mogą zezwolić, **aby część szkolenia była również realizowana – pod nadzorem zatwierdzonego ośrodka szkoleniowego i na jego wyłączną odpowiedzialność** – za pomocą narzędzi technologii informacyjno-komunikacyjnych, takich jak e-uczenie się, przy jednoczesnym zapewnieniu **utrzymania** najwyższej jakości szkolenia, **jego należytego prowadzenia i skuteczności, oraz poprzez wybór tematów, w przypadku których narzędzia technologii informacyjno-komunikacyjnych można wykorzystywać najskuteczniej. Państwa członkowskie wymagają w szczególności rzetelnej identyfikacji użytkowników i właściwych środków kontroli. Państwa członkowskie mogą zaliczyć specjalistyczne szkolenie wymagane zgodnie z innymi przepisami Unii jako część szkolenia.** Obejmuje to m.in. 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(\*\*\*)

## Poprawka 39

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera c**  
Dyrektywa 2003/59/WE  
Załącznik I – sekcja 4 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

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. *Takie szkolenie okresowe może zostać częściowo zrealizowane na wysokiej klasy symulatorach oraz z wykorzystaniem z narzędzi technologii informacyjno-komunikacyjnych, takich jak e-uczenie się, przy jednoczesnym zapewnieniu jakości szkolenia. Co najmniej jeden z siedmiogodzinnych cykli 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. Siedmiogodzinne cykle muszą obejmować różne tematy.*

*Poprawka*

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 rozłożyć na co najmniej dwa, lecz nie więcej niż trzy, kolejne dni szkolenia. Znaczna część szkolenia odbywa się jako klasyczna nauka stacjonarna, druga część musi składać się z praktycznych ćwiczeń jazdy na terenie treningowym, a trzecia część może być również przeprowadzona przez zatwierdzony ośrodek szkoleniowy na wysokiej klasy symulatorach oraz z wykorzystaniem narzędzi technologii informacyjno-komunikacyjnych, takich jak e-uczenie się. W przypadku e-uczenia się zatwierdzony ośrodek szkoleniowy zapewnia utrzymanie właściwej jakości szkolenia, a także dobór tematów, w przypadku których narzędzia technologii informacyjno-komunikacyjnych można wykorzystywać najskuteczniej. Państwa członkowskie wymagają w szczególności rzetelnej identyfikacji użytkowników i właściwych środków kontroli. Maksymalny okres szkolenia w trybie e-uczenia się nie może przekroczyć 10 godzin.*

*Co najmniej jeden z cykli szkolenia obejmuje tematy związane z bezpieczeństwem drogowym. Zawartość merytoryczna szkolenia musi uwzględniać istotne zmiany prawne i rozwój techniczny oraz powinna w jak największym stopniu uwzględniać konkretne potrzeby szkoleniowe kierowcy. W ciągu 35 godzin należy omówić szereg różnych tematów, w tym omówić je powtórnie w przypadkach,*



*w których zostanie wykazane, że kierowca wymaga specjalnego szkolenia uzupełniającego.*

## **Poprawka 40**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Załącznik I – akapit 1 – punkt 1 – litera c**  
Dyrektywa 2003/59/WE  
Załącznik I – sekcja 4 – akapit 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

***Ukończone szkolenie specjalistyczne wymagane** na podstawie innych przepisów Unii **może liczyć się** jako **jeden** z siedmiogodzinnych cykli. Obejmuje to m.in. szkolenia wymagane **na podstawie dyrektywy 2008/68/WE w odniesieniu do transportu towarów niebezpiecznych, szkolenia** dotyczące transportu zwierząt na podstawie rozporządzenia (WE) 1/2005 oraz w odniesieniu do przewozu osób – szkolenia dotyczące uwrażliwiania na problemy niepełnosprawności na podstawie rozporządzenia (UE) 181/2011.*

*Poprawka*

***Państwa członkowskie mogą rozważyć uwzględnienie ukończonego szkolenia specjalistycznego wymaganego** na podstawie innych przepisów Unii jako **jednego** z siedmiogodzinnych cykli. Obejmuje to m.in. szkolenia wymagane 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. **Ukończone szkolenie specjalistyczne wymagane na podstawie dyrektywy 2008/68/WE w odniesieniu do transportu towarów niebezpiecznych może liczyć się jako dwa** z siedmiogodzinnych cykli.*

## UZASADNIENIE

Transport drogowy, zarówno towarowy, jak i pasażerski, ma i nadal będzie miał (przynajmniej w najbliższej, możliwej do przewidzenia przyszłości) kluczowe znaczenie dla gospodarki państw Europy. Nowe tendencje, takie jak zlecenie produkcji do państw trzecich oraz stałe przechodzenie na gospodarkę cyfrową, w tym zakupy w internecie, oznaczają, że przedsiębiorstwa transportowe muszą transportować jeszcze więcej ładunków w Europie i znacznie częściej niż poprzednio, a jednocześnie muszą być konkurencyjne poprzez obniżanie kosztów prowadzenia działalności. Cięcia kosztów odbywają się często ze szkodą dla szkoleń kierowców i podnoszenia ich umiejętności lub ich warunków socjalnych, co z kolei w wielu przypadkach doprowadziło do większej liczby wypadków z udziałem pojazdów ciężarowych na drogach europejskich.

Skuteczność i bezpieczeństwo sektora transportu drogowego opiera się zarówno na jakości wykorzystywanych pojazdów, jak i na umiejętnościach kierowców zatrudnianych przez przedsiębiorstwa transportowe. Z tego względu kwalifikacje kierowców oraz oferowane im szkolenia okresowe, a także możliwość weryfikowania umiejętności kierowców oraz wdrażania regulującego te kwestie prawodawstwa w całej UE to kwestie o ogromnym znaczeniu, które muszą być regularnie aktualizowane, aby możliwe było reagowanie na szybko zachodzące zmiany w tym sektorze.

Sprawozdawca z zadowoleniem przyjmuje i popiera wniosek Komisji, proponując jednak kilka zmian, które jego zdaniem w jeszcze większym stopniu ulepszą zmieniane dyrektywy poprzez poprawę bezpieczeństwa oraz wyrównanie warunków prowadzenia działalności w całej UE. Wśród omawianych zmian są m.in. zapewnienie większej elastyczności w wyborze i prowadzeniu szkoleń lub dostosowanie wymogów do konkretnych potrzeb poszczególnych kierowców. Zaproponowano również kilka wyłączeń, a mianowicie szkolenia praktyczne kierowców w miejscu przez kolegów posiadających ŚKZ, umożliwianie małym przedsiębiorstwom rolnym, ogrodniczym, leśnym i rybackim oraz gospodarstwom rolnym transport własnych towarów przy spełnieniu konkretnych warunków specjalnych oraz umożliwianie stosowania pojazdów z napędem alternatywnym, takich jak elektryczne samochody dostawcze.

Sprawozdawca proponuje wreszcie szczególne wymogi, które przygotowują kierowców do bezpiecznej jazdy w ekstremalnych warunkach pogodowych oraz wprowadza koncepcję wspólnego rejestru ogólnounijnego, aby pomóc władzom egzekwować przepisy zawarte w tych dyrektywach oraz walczyć z nielegalnym handlem fałszywymi prawami jazdy.

## PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ

<b>Tytuł</b>	Wstępna kwalifikacja i okresowe szkolenie kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób oraz prawa jazdy
<b>Odsyłacze</b>	COM(2017)0047 – C8-0025/2017 – 2017/0015(COD)
<b>Data przedstawienia Parlamentowi</b>	1.2.2017
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 1.3.2017
<b>Komisje opiniodawcze</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	EMPL 1.3.2017
<b>Rezygnacja z wydania opinii</b> Data decyzji	EMPL 9.3.2017
<b>Sprawozdawcy</b> Data powołania	Peter Lundgren 3.4.2017
<b>Data przyjęcia</b>	12.10.2017
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+: 47 –: 0 0: 0
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Deirdre Clune, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
<b>Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego</b>	Jakop Dalunde, Bas Eickhout, André Elissen, Michael Gahler, Kateřina Konečná, Jozo Radoš, Evžen Tošenovský, Matthijs van Miltenburg, Henna Virkkunen
<b>Zastępcy (art. 200 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego</b>	Herbert Dorfmann, Jaromír Kohlíček
<b>Data złożenia</b>	23.10.2017

**GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI  
PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ**

<b>47</b>	<b>+</b>
ALDE	Jozo Radoš, Dominique Riquet, Pavel Telička, Matthijs van Miltenburg
ECR	Jacqueline Foster, Tomasz Piotr Poręba, Evžen Tošenovský, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
EFDD	Daniela Aiuto, Peter Lundgren
ENF	Marie-Christine Arnautu, André Elissen
GUE/NGL	Jaromír Kohlíček, Kateřina Konečná, Merja Kyllönen
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Herbert Dorfmann, Michael Gahler, Dieter-Lebrecht Koch, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Jens Nilsson, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, David-Maria Sassoli, Claudia Țapardel, István Ujhelyi, Janusz Zemke
Verts/ALE	Jakop Dalunde, Bas Eickhout, Keith Taylor

<b>0</b>	<b>-</b>

<b>0</b>	<b>0</b>

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się