



EUROOPA LIIT

EUROOPA PARLAMENT

NÕUKOGU

Brüssel, 21. märts 2018
(OR. en)

2017/0015 (COD)

PE-CONS 71/17

TRANS 569
MI 976
EDUC 459
CODEC 2108

SEADUSANDLIKUD AKTID JA MUUD DOKUMENDID

Teema: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV, millega muudetakse direktiivi 2003/59/EÜ reisijate- või kaubaveol kasutatavate teatavate maanteeõidukite juhtide alus- ja jätkuõppe kohta ning direktiivi 2006/126/EÜ juhilubade kohta

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU
DIREKTIIV (EL) 2018/...,**

...

**millega muudetakse direktiivi 2003/59/EÜ reisijate- või kaubaveol
kasutatavate teatavate maantesõidukite juhtide
alus- ja jätkuõppe kohta
ning direktiivi 2006/126/EÜ juhilubade kohta**

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,
võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 91,
võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,
pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt²

¹ ELT C 288, 31.8.2017, lk 115.

² Euroopa Parlamendi 13. märtsi 2018. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu ... otsus.

ning arvestades järgmist:

- (1) 28. märtsi 2011. aasta valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“ seadis komisjon eesmärgiks viia hukkunute arv nullini, mis tähendab, et liit peaks viima liiklussurmade arvu maanteetranspordis 2050. aastaks nulli lähedale.
- (2) Komisjon tegi oma teatises liiklusohutuse valdkonna 2011.–2020. aasta poliitikasuuniste kohta „Euroopa kui liiklusohutusalal: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020“ ettepaneku seada eesmärgiks vähendada alates 2010. aastast liidus liiklussurmade koguarvu 2020. aastaks veel poole võrra. Selle eesmärgi saavutamiseks seadis komisjon seitse strateegilist eesmärki, mille hulgas on liiklejate hariduse ja koolituse parandamine ning vähekaitstud liiklejate kaitse.
- (3) Euroopa Ülemkogu kiitis 23.–24. oktoobril 2014 heaks siduva eesmärgi vähendada 2030. aastaks liidu kõigis majandusharudes kasvuhoonegaaside heitkoguseid vähemalt 40 % võrreldes 1990. aastaga. See heitkoguste vähendamise eesmärk aitab täita Pariisi kokkuleppe pikaajalisi eesmärke ja selle saavutamisse peaksid oma panuse andma kõik majandussektorid. Heitkoguste vähendamise ja energiatõhususe edendamiseks vajab transpordisektor terviklikku lähenemisviisi. Tuleks liikuda vähese heitega liikuvuse suunas, seda muu hulgas teadusuuringute toel ja juba olemasolevate tehnoloogiasaavutuste kasutuselevõtmise abil. Juhte tuleb asjakohaselt koolitada, et nende sõidustiil oleks võimalikult tõhus.

- (4) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/59/EÜ¹ rakendamise hindamisel leidis komisjon mitu puudujääki. Peamisteks puudusteks leiti olevat raskused erandite tõlgendamisel ja sellega seotud õiguskindluse puudumine; koolituse sisu üksnes osaline vastavus juhtide vajadustele; juhtide raskused muus liikmesriigis läbitud või osaliselt läbitud koolituse vastastikusel tunnustamisel; ning ebakõla vanuse alampiiri nõuetes Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivides 2003/59/EÜ ja 2006/126/EÜ².
- (5) Direktiivi 2003/59/EÜ õigusselguse parandamiseks tuleks kõik viited kehtetuks tunnistatud või asendatud liidu õigusaktidele välja jätta või neid muuta.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2003. aasta direktiiv 2003/59/EÜ reisijate- või kaubaveol kasutatavate teatavate maantesõidukite juhtide alus- ja jätkuõppe kohta ning nõukogu määruse (EMÜ) nr 3820/85 ja nõukogu direktiivi 91/439/EMÜ muutmise ja nõukogu direktiivi 76/914/EMÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 226, 10.9.2003, lk 4).

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta direktiiv 2006/126/EÜ juhilubade kohta (ELT L 403, 30.12.2006, lk 18).

- (6) Selleks et tagada õiguskindlus ja kooskõla teiste liidu õigusaktidega, tuleks teha mitu muudatust direktiivis 2003/59/EÜ sätestatud eranditesse, võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 561/2006¹ sätestatud sarnaseid erandeid. Mõned kõnealused erandid on seotud olukordadega, mille puhul sõiduki juhtimine ei ole juhi põhitöö ja see oleks ebaproportsionaalselt koormav kui neilt nõutaks direktiivi 2003/59/EÜ nõuete täitmist. Üldjuhul loetakse, et sõiduki juhtimine ei ole juhi põhitöö, kui see moodustab igakuisest jooksvast tööajast alla 30 %.
- (7) Kui sõidukit juhitakse harva ja sellega tegeleb maapiirkonnas juht, kes varustab omaenda ettevõtet, tuleks kohaldada erandit, tingimusel et liiklusohutus on endiselt tagatud. Kuna liidu maapiirkondade geograafilised, ilmastiku- ja rahvastiku tihedusega seotud tingimused on erinevad, peaks liikmesriikidel olema vabadus otsustada, kas sellist sõiduki juhtimist saab pidada juhuslikuks ja kas sellisel erandil on mõju liiklusohutusele, lähtudes näiteks tee liigist, liikluse mahust või vähekaitstud liiklejate olemasolust.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1).

- (8) Kuna vahemaad, mida põllumajanduses, aianduses, metsanduses, loomakasvatuses ja kalanduses töötavad isikud, kelle suhtes käesolevat direktiivi ei kohaldata, peavad oma töö käigus läbima, võivad olla liidu piires erinevad, tuleks liikmesriikidel lasta oma riigisisese õiguses kindlaks määrata maksimaalsed lubatud vahemaad arvutatuna ettevõtte asukohast, mille suhtes erandeid kohaldatakse.
- (9) Alusõppe nõudest vabastatud juhtide suhtes peaks erand jääma kehtima, kuid nad peaksid läbima jätkuõppe, mis tagab, et nende tööks vajalikud teadmised on ajakohased.
- (10) Liikmesriigid peaksid koostöös komisjoniga vahetama elektrooniliselt kutseoskuse tunnistuste (edaspidi „kutsetunnistus“) alast teavet. Nad peaksid välja arendama selleks vajaliku elektroonilise platvormi, võttes arvesse komisjoni kulude-tulude analüüsi, sealhulgas võimalust laiendada direktiivi 2006/126/EÜ kohaselt loodud ELi juhilubade võrgustikku. Lisaks muudele eelistele võimaldab see liikmesriikidel pääseda hõlpsasti juurde teabele läbitud koolituse kohta, mida ei ole juhi juhiloale märgitud. On oluline, et liikmesriigid ja komisjon teeksid jõupingutusi selle funktsiooni edasiarendamiseks eesmärgiga sellele reaajas teeäärsete kontrollide käigus juurde pääseda.

- (11) Võttes arvesse koolitus- ja haridusalaseid arengusuundumusi ning selleks, et suurendada direktiivi 2003/59/EÜ panust liiklusohutusse ja koolitamise asjakohasust juhtide jaoks, tuleks tõhustada koolituskursuste liiklusohutusosalaseid aineid, näiteks ohtude äratundmine, vähekaitstud liiklejate, eelkõige jalakäijate, jalgratturite ja piiratud liikumisvõimega isikute kaitse, kütusesäästlik sõitmine, sõitmine äärmuslikes ilmastikuoludes ning ebaharilike veoste vedamine. Seda arvesse võttes peaksid kursused seonduma ka intelligentsete transpordisüsteemidega ning edasi arenema, et käia kaasas tehnoloogia arenguga.
- (12) Liikmesriikidele tuleks pakkuda konkreetset võimalust parandada ja ajakohastada koolitust info- ja kommunikatsioonitehnoloogia (IKT) vahendite (näiteks osaliselt e-õppe ja kombineeritud õppe) kasutamisega, tagades samas koolituse kvaliteedi. Koolituse parandamise ja moderniseerimise puhul IKT-vahendite kasutamisega on oluline arvesse võtta, et mõned spetsiifilised teemad – näiteks lumekettide paigaldamine või koorma kinnitamine või muud koolituselemendid, mille puhul on oluline praktiline külg – nõuavad praktilist koolitust ja neid ei saa nimetatud õppevahendite abil asjakohaselt käsitleda. Praktiline koolitus võiks, kuid ei pruugi, seisneda sõiduki juhtimises. Oluline osa käesoleva direktiivi kohaselt nõutavast koolitusest peaks toimuma heakskiidetud koolituskeskuses.

- (13) Selleks et tagada liidu õigusaktides ettenähtud koolituse eri vormide kooskõla, peaks liikmesriikidel olema võimalik kombineerida asjaomase koolituse eri liike, näiteks peaks neil olema võimalik kombineerida ohtlike kaupade veo, puuetega inimeste kohta teadlikkuse suurendamise ja loomade veo alaseid koolitusi direktiiviga 2003/59/EÜ ettenähtud koolitustega.
- (14) Selleks et liikmesriikide erinevad tavad ei takistaks vastastikust tunnustamist ega piiraks juhtide õigust läbida jätkukoolitus liikmesriigis, kus nad töötavad, peaks liikmesriigi ametiasutustel olema kohustus juhul, kui läbitud koolitust ei ole võimalik märkida juhiloale, anda juhi kutsetunnistus välja standardmudeliga ettenähtud vormis, millega tagatakse vastastikune tunnustamine igale juhile, kes vastab direktiivi 2003/59/EÜ nõuetele.
- (15) Juhile kolmandast riigist võib juhitunnistuse kasutamine koolitusnõuetele vastavuse tõendamiseks olla takistuseks, kui vedaja tagastab tunnistuse selle välja andnud asutusele, eelkõige juhul, kui kõnealune juht soovib minna tööle teise liikmesriiki. Et vältida olukorda, kus sel juhul peab juht uuele töökohale asudes oma väljaõpet kordama, tuleks liikmesriike innustada tegema koostööd ja vahetama teavet juhtide kvalifikatsiooni kohta.

- (16) Sujuva ülemineku võimaldamiseks tuleks kehtivaid juhitunnistusi ja kehtivaid juhtide kutsetunnistusi, mis on välja antud enne käesoleva direktiiviga muudetud sätete kohaldamist kehtinud õigusnormide kohaselt, tunnustada kuni nende kehtivusaja lõpuni. Nimetatud muudatustega ei tunnistata kehtetuks enne nende kohaldamist läbitud koolitust ega juhilube, mis on väljastatud asjaomase koolituse tõendamiseks.
- (17) Selleks et tagada õigusselgus ja ühtlustatud nõuded vanuse alampiiridele direktiivis 2003/59/EÜ sätestatud eesmärkidel, tuleks direktiiviga 2006/126/EÜ ette näha selge erand, mille kohaselt võib juhilube välja anda isikutele, kes on ületanud direktiivis 2003/59/EÜ sätestatud vanuse alampiiri. See täpsustus puudutab teatavate sõidukikategooriate kutsetunnistust omavate juhtide üldist vanuse alampiiri ja see ei muuda olemasolevaid võimalusi kõnealuse vanuse alampiiri nõuete vähendamiseks ega nende suhtes erandite tegemiseks.
- (18) Direktiivi 2006/126/EÜ muudatused peaksid piirduma nendega, mis on otseselt seotud direktiivi 2003/59/EÜ läbivaatamise ja alternatiivkütusel töötavate sõidukite kasutamise lihtsustamisega. Põhjalikum analüüs direktiivi 2006/126/EÜ rakendamise ja kohaldamise kohta, sealhulgas teatavate sõidukikategooriate piiritlemine, näib soovitatav ja tuleks lisada direktiivi 2006/126/EÜ edasise läbivaatamise kavasse.

- (19) Selleks et aidata vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid ja parandada õhukvaliteeti, lihtsustades alternatiivkütusel töötavate sõidukite kasutamist, tuleks liikmesriikidele anda võimalus lubada B-kategooria juhiloa omanikel juhtida nende territooriumil teatavat liiki alternatiivkütusel töötavaid sõidukeid, mille lubatud täismass on suurem kui 3 500 kg, kuid ei ületa 4 250 kg. Nimetatud 3 500 kg ületamise võimaluse andmise tingimus peaks olema see, et lubatud lisamass tuleneb üksnes alternatiivse jõuseadme suuremast massist, ning et järgitakse piiranguid ja tingimusi, mille eesmärk on vältida negatiivset mõju liiklusohutusele.
- (20) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, milleks on reisijate- või kaubaveol kasutatavate teatavate maantesõidukite juhtide alus- ja jätkuõppe ELi standardi parandamine, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab neid maanteetranspordi ja käesolevas direktiivis käsitletavate küsimuste piiriülese olemuse tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (21) Seepärast tuleks direktiive 2003/59/EÜ ja 2006/126/EÜ vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 2003/59/EÜ muudetakse järgmiselt.

1) Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 1

Kohaldamisala

Käesolevat direktiivi kohaldatakse sõidukijuhtimise suhtes, millega tegelevad:

- a) liikmesriigi kodanikud, ning
- b) kolmandate riikide kodanikud, kelle on tööle võtnud või keda kasutab liikmesriigis asuv ettevõtja,

edaspidi „juhid“, kes tegelevad autoveoga liidus üldkasutataval maanteel, kasutades:

- sõidukeid, mille juhtimiseks nõutakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2006/126/EÜ* määratletud C1-, C1+E-, C- või C+E-kategooria juhilube või samaväärseid juhilube,

- sõidukeid, mille juhtimiseks nõutakse direktiivis 2006/126/EÜ määratletud D1-, D1-+E-, D- või D-+E-kategooria juhilube või samaväärseid juhilube.

Käesoleva direktiivi kohaldamisel loetakse viiteid plussmärki (+) sisaldavatele juhiloakategooriatele vastavalt III lisas esitatud vastavustabelile.

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta direktiiv 2006/126/EÜ juhilubade kohta (ELT L 403, 30.12.2006, lk 18).“

2) Artikkel 2 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 2

Erandid

1. Käesolevat direktiivi ei kohaldata juhtide suhtes, kes juhivad sõidukeid,
 - a) mille suurim lubatud kiirus ei ületa 45 km/h;
 - b) mida kasutavad relvajõud, kodanikukaitse- ja tuletõrjeteenistused, korrakaitseorganid ning kiirabiteenistused või mille kasutamine on nende kontrolli all, kui vedu toimub nimetatud teenistuste ametiülesannete täitmiseks;

- c) mis läbivad tehnilise arendamise, remondi või hoolduse eesmärgil teekatsetusi, ega selliste uute või ümberehitatud sõidukite juhtide suhtes, mis pole veel kasutusse võetud;
- d) mille juhtimiseks nõutakse D- või D1-kategooria juhiluba ja mille hooldustöötajad viivad ilma reisijateta veoettevõtja kasutatava lähima hooldusbaasi läheduses asuvasse hoolduskeskusse või sealt ära, tingimusel et nimetatud sõiduki juhtimine ei ole juhi põhitegevusala;
- e) mida kasutatakse erakorralises seisukorras või mis on ette nähtud päästeoperatsioonideks, sealhulgas sõidukeid, mida kasutatakse mitteäri­lisel humanitaarabiveol;
- f) mida vastavalt artiklile 6 ja artikli 8 lõikele 1 kasutatakse isikute sõidukoolitusel ja juhiloa või kutseoskuse tunnistuse (edaspidi „kutsetunnistus“) saamiseks vajaliku sõidueksami sooritamiseks, tingimusel et selliseid sõidukeid ei kasutata äri­liseks kauba- ega reisijateveoks.
- g) mida kasutatakse mitteäri­liseks reisijate- ja kaubaveoks;

- h) mis veavad materjali, seadmeid või masinaid, mida juhid kasutavad oma töös, tingimusel et nende sõidukite juhtimine ei ole juhi põhitegevusala.

Mis puudutab käesoleva lõike punkti f, siis käesolevat direktiivi ei kohaldata isiku suhtes, kes soovib saada juhiluba või kutsetunnistust vastavalt artiklile 6 ja artikli 8 lõikele 1, kui asjaomane isik on tööpõhise õppe ajal täiendaval õppesõidul, tingimusel et isikuga on kaasas nimetatud punktis sätestatud vastava õppesõiduki kategooria kutsetunnistust omav isik või sõiduõpetaja;

2. Käesolevat direktiivi ei kohaldata, kui kõik järgmised tingimused on täidetud:

- a) juht sõidab maapiirkonnas selleks, et varustada omaenda ettevõtet,
- b) juht ei paku veoteenuseid ja
- c) liikmesriigid leiavad, et vedu on juhuslikku laadi ja ei mõjuta liiklusohutust.

3. Käesolevat direktiivi ei kohaldata juhi suhtes, kes juhib sõidukit, mida põllumajandus-, aiandus-, metsandus-, loomakasvatus- või kalandusettevõtjad kasutavad või võtavad ilma juhita rendile kaubaveoks oma äritegevuse raames, välja arvatud juhul, kui sõidukijuhtimine on osa juhi põhitegevusalast või kui läbitav vahemaa ületab liikmesriigi õiguses sätestatud vahemaa sõidukit omava, rentiva või liisiva ettevõtja asukohast.“

3) Artikkel 7 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 7

Jätkuõpe

Jätkuõpe hõlmab koolitust, mis võimaldab kutsetunnistuse omanikel ajakohastada oma tööks vajalikke teadmisi ja kus keskendutakse eelkõige liiklusohutusele, töötervishoiule ja tööohutusele ning autosõidu keskkonnamõju vähendamisele.

Kõnealuse koolituse korraldavad heakskiidetud koolituskeskused I lisa 5. jao kohaselt.

Koolitus hõlmab klassiruumiõpet, praktilist koolitust ning võimaluse korral koolitust info- ja kommunikatsioonitehnoloogia (IKT) vahendite abil või tipptasemel simulaatoritel. Kui juht asub mõne teise ettevõtja teenistusse, tuleb arvesse võtta juba läbitud jätkuõpet.

Jätkuõppe eesmärk on teadmisi teatavates I lisa 1. jaos osutatud ainetes süvendada või üle korrata. Jätkuõppes õpetatakse mitut ainet, mille hulka kuulub alati vähemalt üks liiklusohutuslane aine. Õppeainete puhul võetakse arvesse sellekohaste õigusaktide ja tehnika arengut ning võimaluse piires juhi spetsiifilisi koolitusvajadusi.“

4) Artikli 9 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Käesoleva direktiivi artikli 1 punktis a osutatud juhid läbivad käesoleva direktiivi artiklis 5 osutatud alusõppe liikmesriigis, kus on nende alaline elukoht, nagu on määratletud direktiivi 2006/126/EÜ artiklis 12.“

5) Artikkel 10 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 10

Liidu kood

1. Artiklis 6 osutatud alusõpet tõendava kutsetunnistuse alusel ja artikli 8 lõikes 1 osutatud jätkuõpet tõendava kutsetunnistuse alusel märgivad liikmesriikide pädevad asutused käesoleva direktiivi artikli 5 lõikeid 2 ja 3 ning artiklit 8 arvesse võttes direktiivi 2006/126/EÜ I lisa osutatud liidu ühtlustatud koodi „95“ vastavate loakategooriate kõrvale

– juhiloale või

- käesoleva direktiivi II lisas esitatud vormi kohaselt koostatud kutsetunnistusele.

Kui selle liikmesriigi pädev asutus, kus kutsetunnistus omandati, ei saa märkida liidu koodi juhiloale, annab ta juhile välja kutsetunnistuse.

Liikmesriigi väljaantud kutsetunnistusi tunnustatakse vastastikku. Kui kutsetunnistus välja antakse, kontrollivad pädevad asutused juhiloa kehtivust asjaomase sõidukikategooria suhtes.

2. Artikli 1 punktis b osutatud juhil, kes juhib kaupade autoveoks kasutatavat sõidukit, on samuti lubatud tõendada käesolevale direktiivile vastavat kvalifikatsiooni ning väljaõpet Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1072/2009* sätestatud juhitunnistusega, tingimusel et sellel on liidu kood „95“. Käesoleva direktiivi kohaldamisel märgib loa väljastanud liikmesriik liidu koodi 95 juhitunnistuse märkuste rubriiki, kui asjaomane juht vastab käesolevas direktiivis sätestatud kvalifikatsiooni- ja koolitusnõuetele.

3. Juhitunnistusi, millel ei ole liidu koodi „95“ ja mis on välja antud enne ... [24 kuud pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumist] määruse (EÜ) nr 1072/2009 artikli 5, eelkõige selle lõike 7 kohaselt ning mille eesmärk on tõendada vastavust käesolevas direktiivis sätestatud koolitusnõuetele, arvestatakse kvalifikatsioonitõendina kuni nende kehtivusaja lõpuni.

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1072/2009 rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 300, 14.11.2009, lk 72).“

- 6) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 10a

Nõuete täitmise tagamise võrgustik

1. Nõuete täitmise tagamise eesmärgil vahetavad liikmesriigid teavet väljastatud või tagasi võetud kutsetunnistuste kohta. Selleks arendavad liikmesriigid koostöös komisjoniga välja elektroonilise võrgustiku või laiendavad olemasolevat võrgustikku, võttes arvesse komisjoni hinnangut selle kohta, milline oleks kõige kulutõhusam valik.
2. Võrgustik võib sisaldada kutsetunnistustes sisalduvat teavet, aga ka kutsetunnistustega seotud haldusmenetlustega seonduvat teavet.

3. Liikmesriigid tagavad, et isikuandmeid töödeldakse üksnes käesolevale direktiivile, eelkõige käesolevas direktiivis sätestatud koolitusnõuetele vastavuse kontrollimiseks kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2016/679*.
4. Juurdepääs võrgustikule peab olema turvaline. Liikmesriigid võivad anda juurdepääsu ainult pädevatele asutustele, kes vastutavad käesoleva direktiivi rakendamise ja järgimise kontrolli eest.

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 95/46/EÜ (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).“

- 7) I ja II lisa muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi lisale.

Artikkel 2

Direktiivi 2006/126/EÜ muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

a) lõiget 4 muudetakse järgmiselt:

i) punkti e kolmas taane asendatakse järgmisega:

– „vanuse alampiir C1- ja C1E-kategooria puhul on 18 aastat.“;

ii) punkti g teine taane asendatakse järgmisega:

– „vanuse alampiir C- ja CE-kategooria puhul on 21 aastat.“;

iii) punkti i teine taane asendatakse järgmisega:

– „vanuse alampiir D1- ja D1E-kategooria puhul on 21 aastat.“;

iv) punkti k teine taane asendatakse järgmisega:

– „vanuse alampiir D- ja DE-kategooria puhul on 24 aastat.“;

b) lisatakse järgmine lõige:

„7. Erandina käesoleva direktiivi artikli 4 lõike 4 punktides g, i ja k sätestatud vanuse alampiiridest on C- ja CE-, D1- ja D1E- ning D- ja DE-kategooria juhiloa väljaandmisel vanuse alampiir see, mis on kutsetunnistuste omanike puhul selliste sõidukite juhtimiseks vastavalt sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/59/EÜ* artikli 5 lõikes 2, artikli 5 lõike 3 punkti a alapunkti i esimeses lõigus, artikli 5 lõike 3 punkti a alapunkti ii esimeses lõigus või artikli 5 lõike 3 punktis b.

Kui vastavalt direktiivi 2003/59/EÜ artikli 5 lõike 3 punkti a alapunkti i teisele lõigule või artikli 5 lõike 3 punkti a alapunkti ii teisele lõigule lubab liikmesriik selliseid sõidukeid oma territooriumil juhtida nooremaealistel, kehtib juhiluba üksnes selle väljaandnud liikmesriigi territooriumil seni, kuni loaomanik on ületanud käesoleva lõike esimeses lõigus osutatud asjaomase vanuse alampiiri ja tal on kutsetunnistus.

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2003. aasta direktiiv 2003/59/EÜ reisijate- või kaubaveol kasutatavate teatavate maantee sõidukite juhtide alus- ja jätkuõppe kohta ning nõukogu määruse (EMÜ) nr 3820/85 ja nõukogu direktiivi 91/439/EMÜ muutmise ja nõukogu direktiivi 76/914/EMÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 226, 10.9.2003, lk 4).“

2) Artikli 6 lõikesse 4 lisatakse järgmine punkt:

„c) alternatiivkütusel töötavaid haagiseta kaubaveokeid, millele on osutatud nõukogu direktiivi 96/53/EÜ* artiklis 2 ja mille lubatud täismass on suurem kui 3 500 kg, kuid ei ületa 4 250 kg, kui loaomanikul on vähemalt kaks aastat varem välja antud B-kategooria sõiduki juhiluba, tingimusel et 3 500 kg ületav mass tuleneb üksnes jõuseadme suuremast massist võrreldes samade mõõtmetega sõidukiga, mille jõuseadmeks on tavapärane säde- või survesüütega sisepõlemismootor, ja tingimusel, et selle sõiduki kandevõime ei suurene.

* Nõukogu 25. juuli 1996. aasta direktiiv 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maanteesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass (EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59).“

3) Artikkel 15 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 15

Vastastikune abi

1. Liikmesriigid abistavad üksteist käesoleva direktiivi rakendamisel ja vahetavad teavet nende juhilubade kohta, mille nad on väljastanud, välja vahetanud, asendanud, uuendanud või ära võtnud. Liikmesriigid kasutavad selleks loodavat ELi juhilubade võrgustikku, niipea kui võrgustik on toimima hakanud.
2. ELi juhilubade võrgustikku võib samuti kasutada teabevahetuseks liidu õigusaktides sätestatud kontrollieesmärkidel.
3. Liikmesriigid tagavad, et käesolevas direktiivis osutatud isikuandmeid töödeldakse üksnes käesoleva direktiivi ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivide 2003/59/EÜ (EL) 2015/413* rakendamise eesmärgil. Käesoleva direktiivi raames toimuv isikuandmete töötlemine on kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustega (EL) 2016/679** ja (EÜ) 45/2001***.

4. Juurdepääs võrgustikule peab olema turvaline. Liikmesriigid võivad anda juurdepääsu ainult pädevatele asutustele, kes vastutavad käesoleva direktiivi ning direktiivide 2003/59/EÜ ja (EL) 2015/413 rakendamise ja kõnealustele direktiividele vastavuse kontrollimise eest.

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/413, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta (ELT L 68, 13.3.2015, lk 9).

** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).

*** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. detsembri 2000. aasta määrus (EÜ) nr 45/2001 üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ühenduse institutsioonides ja asutustes ning selliste andmete vaba liikumise kohta (ELT L 8, 12.1.2001, lk 1).“

Artikkel 3

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt ... [24 kuud pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumist], välja arvatud käesoleva direktiivi artikli 1 punkti 6 järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid, mis jõustuvad hiljemalt ... [36 kuud pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumist]. Nad teatavad nendest viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nende ametlikul avaldamisel nendesse või nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetavate põhiliste õigusnormide teksti.

Artikkel 4

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 5

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

...

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

LISA

Direktiivi 2003/59/EÜ lisasid muudetakse järgmiselt.

- 1) I lisa muudetakse järgmiselt:
 - a) 1. jagu muudetakse järgmiselt:
 - i) teine lõik asendatakse järgmisega:

„Kutseoskuste miinimumtase on võrreldav vähemalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2008. aasta soovitus^{*} II lisas sätestatud Euroopa kvalifikatsiooniraamistiku 2. tasemega.

^{*} Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2008. aasta soovitus Euroopa kvalifikatsiooniraamistiku loomise kohta elukestva õppe valdkonnas (2008/C111/01) (ELT C 111, 6.5.2008, lk 1).“

ii) punkt 1.2 asendatakse järgmisega:

„1.2. Eesmärk: tunda juhtimisseadmete tehnilisi omadusi ja tööpõhimõtteid, et sõidukit juhtida, kulumist minimeerida ja rikkeid ära hoida:

piduri ja aeglusti kasutamise piirangud, piduri ja aeglusti kombineeritud kasutamine, kiirusele sobiva käigu valimine, sõiduki inerts kasutamine, kiiruse mahavõtmise ja pidurdamise viisid allamäge sõidul, tegevus õnnetusjuhtumi korral, elektrooniliste ja mehaaniliste seadmete (näiteks elektroonilise stabiilsusprogrammi (ESP), kõrgetasemelise hädapidurdussüsteemi (AEBS), mitteblokeeruva pidurisüsteemi (ABS), veojõukontrolli süsteemi (TCS) ja sõidukite jälgimissüsteemi (IVMS) ning muude heakskiidetud juhiabi- ja automaatseadmete) kasutamine.“;

iii) punkt 1.3 asendatakse järgmisega:

„1.3. Eesmärk: oskus optimeerida kütusekulu:

säästlik kütusetarbimine punktides 1.1 ja 1.2 osutatud teadmisi kasutades, liiklusvoo ennustamise tähtsus, sobiv pikivahe teiste sõidukitega ja sõiduki hoo kasutamine, ühtlane kiirus, sujuv sõidustiil ja õige rehvirõhk ning intelligentsete transpordisüsteemide tundmine, mis võimaldavad sõidukit tõhusamalt juhtida ja aitavad marsruuti planeerida.“;

- iv) alapealkirja „C-, C++E-, C1-, C1++E-kategooria load“ ette lisatakse järgmine punkt:

„1.3a. Eesmärk: võime liiklusriske vältida, hinnata ja nendega kohaneda:

tunda erinevaid tee-, liiklus- ja ilmastikuolusid ning nendega kohaneda, olla valmis eelseisvateks sündmusteks; mõista, kuidas ebaharilike ilmastikuolude korral reisi ette valmistada ja kavandada; osata kasutada asjakohast turvavarustust ja mõista, millal tuleb reis äärmuslike ilmastikuolude tõttu edasi lükata või ära jätta; kohaneda liiklusohutudega, sealhulgas ohtlik käitumine liikluses või juhtimine kui tähelepanu on hajutatud (näiteks elektroonikaseadmete kasutamise, söömise, joomise jne tõttu); tunda ära ohtlikke olukordi ja toime tulla sellest tuleneva stressiga, eelkõige seoses sõidukite suuruse ja kaaluga ning vähekaitstud liiklejatega, näiteks jalakäijate, ratturite ja kaherattaliste mootorsõidukite juhtidega, ning nendega kohaneda;

tunda ära võimalikke ohtlikke olukordi ja tõlgendada õigesti, kuidas need potentsiaalselt ohtlikud olukorrad võivad muutuda olukordadeks, milles kokkupõrget ei ole enam võimalik vältida, ning valida selline teguviis ja viia see ellu viisil, mis suurendab turvavaru, nii et kokkupõrget on ohtude ilmnemisel siiski võimalik vältida.“;

v) punkt 1.4 asendatakse järgmisega:

„1.4. Eesmärk: oskus sõidukile koormat peale laadida ohutusnõudeid ja sõiduki nõuetekohast kasutust silmas pidades:

liikuvat sõidukit mõjutavad jõud, sõiduki koormale ja teeoludele vastava õige käigu valik, automaatkäigukasti kasutamine, sõiduki või autorongi nimikoormuse arvutamine, kogumassi arvutamine, veose paigutus, telje ülekoormamise tagajärjed, sõiduki stabiilsus ja raskuskese, pakendite ja kaubaaluste liigid;

peamised kaubakategooriad, mis vajavad kindlustamist, kinnitamist ja toestamist, koormakinnitusrihmade kasutamine, koorma kinnitusvahendite kontrollimine, teisaldusseadmete kasutamine, kattepresendi paigaldamine ja eemaldamine.“;

vi) punkt 1.5 asendatakse järgmisega:

„1.5. Eesmärk: oskus tagada reisijate mugavus ja ohutus:

piki- ja põikisuunalise liikumise juhtimine, tee jagamine, sõiduki paiknemine teel, sujuv pidurdamine, sõiduki juhtimine ülendinurka arvestades, teatavate eriinfrastruktuuride kasutamine (üldkasutatavad teed, erisõidurajad), ohutu sõidu ja juhi muude rollide sobitamine, suhtlemine reisijatega, teatavate reisijarühmade eripära (puuetega inimesed, lapsed).“;

vii) punkt 1.6 asendatakse järgmisega:

„1.6. Eesmärk: oskus sõidukile koormat peale laadida ohutusnõudeid ja sõiduki nõuetekohast kasutust silmas pidades:

liikuvat sõidukit mõjutavad jõud, sõiduki koormale ja teeoludele vastava käigu valik, automaatkäigukasti kasutamine, sõiduki või autorongi nimikoormuse arvutamine, veose paigutus, telje ülekoormamise tagajärjed, sõiduki stabiilsus ja raskuskese.“;

viii) punkt 2.1 asendatakse järgmisega:

„2.1. Eesmärk: tunda autoveo sotsiaalsed keskkonda ja seda reguleerivaid õigusnorme:

maksimaalsed tööajad autoveo puhul; Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruste (EÜ) nr 561/2006* ja (EL) nr 165/2014** põhimõtted, kohaldamine ja tagajärjed; karistused sõidumeeriku kasutamata jätmise, nõuetele mittevastava kasutuse või võltsimise eest; teadmised autoveo sotsiaalse keskkonna kohta: juhtide õigused ja kohustused seoses alus- ja jätkuõppega.

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1).

** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist (ELT L 60, 28.2.2014, lk 1).“;

ix) punkt 2.2 asendatakse järgmisega:

„2.2. Eesmärk: teada kaubavedu reguleerivaid õigusnorme:

transpordialased tegevusload, sõidukis hoitavad dokumendid, teatavate teede kasutamise keeld, teekasutustasu, kaubaveo tüüplepingutega seotud kohustused, veolepingusse kuuluvate dokumentide koostamine, rahvusvahelised veoload, rahvusvahelisest kaupade autoveolepingu konventsioonist tulenevad kohustused, rahvusvahelise veokirja koostamine, piiriületus, ekspediitorid, teatavad kaubadokumendid.“;

x) punkt 3.7 asendatakse järgmisega:

„3.7. Eesmärk: tunda autokaubaveo majanduslikku keskkonda ja turukorraldust:

autoveo suhted teiste veoliikidega (konkurents, kaubasaatjad), erinevad autoveo valdkonnad (vedu rendi või tasu eest, omal kulul, transpordi abitegevus), vedajate tegevuse põhiliikide organisatsioonitüübid, eri veoviisid (paakauto, kontrollitud veoseruumi temperatuuriga sõiduk, ohtlikud kaubad, loomade vedu jne), veondusala areng (pakutavate teenuste mitmekesisustumine, raudtee-autovedu, allhanked jne).“;

xi) punkt 3.8 asendatakse järgmisega:

„3.8. Eesmärk: tunda reisijate autoveo majanduslikku keskkonda ja turukorraldust:

reisijate autoveo seosed muude reisijateveo liikidega (raudtee, sõiduauto), reisijate autoveoga seotud eri tegevusalad, teadlikkuse suurendamine puuetega inimeste suhtes, piiriületus (rahvusvahelised veod), reisijate autoveoga tegelevate ettevõtjate põhitüüpide korraldus.“;

b) 2. jagu muudetakse järgmiselt:

i) punkt 2.1 asendatakse järgmisega:

„2.1. Kursustel osalemine ja eksam

Alusõpe peab sisaldama kõigi 1. jaos loetletud ainete õpetamist.

Alusõppe kestus peab olema 280 tundi.

Iga juhipraktikant saab vähemalt 20 tundi individuaalset sõiduõpet asjaomase kategooria sõidukiga, mis vastab vähemalt direktiivis 2006/126/EÜ eksamisõidukitele seatud nõuetele.

Individaalses sõidutunnis peab juhipraktikandiga kaasas olema heakskiidetud koolituskeskuses töötav sõiduõpetaja. Iga juhipraktikant võib maksimaalselt 8 tundi 20-tunnisest individaalsest sõiduõppest teha spetsiaalsel treeningalal või tiptasemel simulaatoril, et hinnata ohutusnõuetel põhineva säästliku sõidu oskust, eelkõige seoses sõiduki valitsemisega erinevates teeloludes ja vahelduvates ilmastikuoludes valgel ja pimedal ajal ning kütusekulu optimeerimise oskusega.

Liikmesriigid võivad lubada osa koolituse läbimist heakskiidetud koolituskeskuses IKT vahendite abil, näiteks e-õppe teel, tagades, et säilib hea koolituskvaliteet ja -tõhusus ning valides õppeained, kus IKT vahendeid on võimalik kõige tõhusamalt kasutada. Eelkõige nõuavad liikmesriigid kasutaja usaldusväärset tuvastamist ja asjakohaseid kontrollivahendeid. Liikmesriigid võivad lugeda muude liidu õigusaktide alusel nõutava erikoolituse koolituse hulka. See hõlmab koolitusi, mis on nõutud ohtlike kaupade veoks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/68/EÜ* alusel, puuetega inimeste suhtes teadlikkuse suurendamiseks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 181/2011** alusel ning loomade veoks nõukogu määruse (EÜ) nr 1/2005*** alusel, kuid ei ole piiratud üksnes nende koolitustega.

Artikli 5 lõikes 5 osutatud juhtide puhul peab alusõppe kestus olema 70 tundi, sh viis tundi individuaalset sõiduõpet.

Nimetatud kooolituse lõppedes teevad liikmesriikide pädevad asutused või nende poolt määratud üksused juhile kirjaliku või suulise eksami. Eksam peab sisaldama vähemalt üht küsimust iga eesmärgi kohta, mis sisaldub 1. jaos esitatud ainete loetelus.

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta direktiiv 2008/68/EÜ ohtlike kaupade siseveo kohta (ELT L 260, 30.9.2008, lk 13).

** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 181/2011, mis käsitleb bussisõitjate õigusi ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2006/2004 (ELT L 55, 28.2.2011, lk 1).

*** Nõukogu 22. detsembri 2004. aasta määrus (EÜ) nr 1/2005, mis käsitleb loomade kaitset vedamise ja sellega seonduvate toimingute ajal ning millega muudetakse direktiive 64/432/EMÜ ja 93/119/EÜ ja määrust (EÜ) nr 1255/97 (ELT L 3, 5.1.2005, lk 1).“;

ii) punkti 2.2 alapunkti b teine lõik asendatakse järgmisega:

„Praktilisel eksamil kasutatav sõiduk peab vastama vähemalt direktiivis 2006/126/EÜ sätestatud eksamisõidukitele seatud nõuetele.“;

c) 3. ja 4. jagu asendatakse järgmisega:

„3. jagu: Artikli 3 lõikes 2 ettenähtud kiirendatud alusõpe

Kiirendatud alusõpe peab sisaldama kõigi 1. jaos loetletud ainete õpetamist. See peab kestma 140 tundi.

Iga juhipraktikant saab vähemalt 10 tundi individuaalset sõiduõpet asjaomase kategooria sõidukiga, mis vastab vähemalt direktiivis 2006/126/EÜ eksamisõidukitele seatud nõuetele.

Individuaalses sõidutunnis peab juhipraktikandiga kaasas olema heakskiidetud koolituskeskuses töötav sõiduõpetaja. Iga juhipraktikant võib maksimaalselt 4 tundi 10-tunnisest individuaalsest sõiduõppest teha spetsiaalsel treeningalal või tippasemel stimulaatoril, et hinnata ohutusnõuetel põhineva säästliku sõidu oskust, eelkõige seoses sõiduki valitsemisega erinevates teeoludes ja neis teeoludes vahelduvates ilmastikuoludes valgel ja pimedal ajal ning kütusekulu optimeerimise oskusega.

Punkti 2.1 neljanda lõigu sätteid kohaldatakse ka kiirendatud alusõppe suhtes.

Artikli 5 lõikes 5 osutatud juhtide puhul peab kiirendatud alusõppe kestus olema 35 tundi, sh kaks ja pool tundi individuaalset sõiduõpet.

Nimetatud koolituse lõppedes teevad liikmesriigi pädevad asutused või nende poolt määratud üksused juhile kirjaliku või suulise eksami. Eksam peab sisaldama vähemalt üht küsimust iga eesmärgi kohta, mis sisaldub 1. jaos esitatud ainete loetelus.

4. jagu: Artikli 3 lõike 1 punktis b ettenähtud kohustuslik jätkuõpe

Kohustusliku jätkuõppe kursused peab korraldama heakskiidetud koolituskeskus. Nende kestus peab olema 35 tundi iga viie aasta järel, kusjuures need tuleb korraldada vähemalt seitsmetunnistes osades, mis võivad olla jaotatud kahele järjestikusele päevale. Alati, kui kasutatakse e-õpet, tagab heakskiidetud koolituskeskus koolituse nõuetekohase kvaliteedi säilimise, valides muu hulgas valdkonnad, kus IKT vahendeid saab kõige tõhusamalt kasutada. Eelkõige nõuavad liikmesriigid kasutaja usaldusväärset tuvastamist ja asjakohaseid kontrollivahendeid. E-õppe kaudu toimuva koolituse kestus ei tohi ületada 12 tundi. Vähemalt ühes koolitustsüklis tuleb käsitleda liiklusohutusosalast ainet. Koolituse sisu puhul võetakse arvesse juhi tehtavate vedudega seotud koolitusvajadusi ning sellekohaste õigusaktide ja tehnika arengut, samuti tuleks võimaluste piires arvesse võtta juhi spetsiifilisi koolitusvajadusi. 35 tunni jooksul tuleks käsitleda eri aineid, sealhulgas kordusõpet, kui ilmneb, et juht vajab spetsiifilist tugiõpet.

Liikmesriigid võivad kaaluda muude liidu õigusaktide alusel nõutava läbitud erikoolituse lugemist kuni üheks ette nähtud seitsmetunniseks tsükliks. See hõlmab, koolitusi, mis on nõutud ohtlike kaupade veoks direktiivi 2008/68/EÜ alusel, loomade veoks määruse (EÜ) nr 1/2005 alusel ning teadlikkuse suurendamiseks puuetega inimeste kohta reisijateveol määruse (EL) nr 181/2011 alusel, kuid ei ole piiratud nende koolitustega. Liikmesriigid võivad aga otsustada, et direktiivi 2008/68/EÜ alusel nõutava läbitud erikoolituse ohtlike kaupade veoks võib lugeda kaheks seitsmetunniseks tsükliks, tingimusel et see on ainus koolitus, mida jätkuõppes arvesse võetakse.“

2) II lisa muudetakse järgmiselt:

a) pealkiri asendatakse järgmisega:

„JUHI KUTSETUNNISTUSE EUROOPA LIIDU VORMI KÄSITLEV KORD“;

b) 2. jagu muudetakse järgmiselt:

i) kutsetunnistuse esiküljega seonduvalt:

– punkti d alapunkt 9 asendatakse järgmisega:

„9. sõidukite kategooriad, mille puhul juht täidab alus- ja jätkuõppele seatud nõudeid;“;

– punkti e esimene lause asendatakse järgmisega:

„pealkiri „Euroopa Liidu vorm“ kutsetunnistust välja andva liikmesriigi keeles või keeltes ja kiri „Kutsetunnistus“ liidu teistes ametlikes keeltes, trükitud sinise värviga, nii et see moodustab tunnistuse tausta;“;

ii) kutsetunnistuse tagaküljel asendatakse punkti a alapunktid 9 ja 10 järgmisega:

„9. sõidukite kategooriad, mille puhul juht täidab alus- ja jätkuõppele seatud nõuded;

10. direktiivi 2006/126/EÜ I lisas ettenähtud liidu ühtlustatud kood „95“;“;

c) 4. jagu muudetakse järgmiselt:

i) pealkiri asendatakse järgmisega:

„JUHI KUTSETUNNISTUSE EUROOPA LIIDU VORM“;

ii) Vormi tagaküljel numbril 10 all asendatakse sõnad „ühenduse kood“ sõnadega „liidu kood“;

d) lisatakse järgmine jaotis:

„5. Üleminekusätted

Enne ... [24 kuud pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumist] välja antud juhi kutsetunnistused kehtivad kuni oma kehtivusaja lõpuni.“

3) Lisatakse järgmine lisa:

„III lisa – Teatavate juhiloakategooriate viidete vastavustabel

Viide käesolevas direktiivis	Viide direktiivis 2006/126/EÜ
C+E	CE
C1+E	C1E
D+E	DE
D1+E	D1E

“