



Brüsszel, 2024. július 3.
(OR. en)

10630/24

Intézményközi referenciaszám:
2023/0053(COD)

CODEC 1421
TRANS 270
PE 156

TÁJÉKOZTATÓ FELJEGYZÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága/a Tanács
Tárgy:	Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE a vezetői engedélyekről, az (EU) 2022/2561 európai parlamenti és tanácsi irányelv és az (EU) 2018/1724 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és a 383/2012/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről – Az Európai Parlament első olvasatának eredménye (Strasbourg, 2024. február 26–28.)

I. BEVEZETÉS

Karima DELLI (Verts/ALE, FR) előadó a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság (TRAN) nevében jelentést nyújtott be a fenti irányelvjavaslatra vonatkozóan. A jelentés 237 módosítást (1–237. módosítás) tartalmazott.

Ezenfelül az EPP képviselőcsoport 32 módosítást (238–241. és 305–332. módosítás), az ECR képviselőcsoport 22 módosítást (242–263. módosítás), a Verts/ALE képviselőcsoport 8 módosítást (264–271. módosítás), az S&D képviselőcsoport 16 módosítást (272–287. módosítás), a Baloldali képviselőcsoport 17 módosítást (288–304. módosítás), néhány – különböző képviselőcsoportokhoz tartozó – európai parlamenti képviselő pedig 11 módosítást (333–343. módosítás) terjesztett elő.

II. SZAVAZÁS

Az Európai Parlament a 2024. február 28-i plenáris ülésén tartott szavazás alkalmával elfogadta az irányelvjavaslatra vonatkozóan benyújtott 1–3., 5–32., 34–36., 38–42., 44–60., 69–78., 80–86., 88., 89., 91., 94., 95., 97., 99–135., 138–167., 169–179., 184–203., 205–220., 222–237., 242., 243., 247., 253., 256., 258–260., 262., 268., 269., 305., 306., 310–312., 315., 318., 320–329., 331., 335., 338., 339. és 341. módosítást. Egyéb módosítás elfogadására nem került sor.

Az így módosított bizottsági javaslat képezi a Parlament első olvasatban elfogadott álláspontját, amely az e dokumentum mellékletében található jogalkotási állásfoglalásában szerepel.

P9_TA(2024)0095

A vezetői engedélyek

Az Európai Parlament 2024. február 28-i jogalkotási állásfoglalása a vezetői engedélyekről, az (EU) 2022/2561 európai parlamenti és tanácsi rendelet és az (EU) 2018/1724 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és a 383/2012/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról (COM(2023)0127 – C9-0035/2023 – 2023/0053(COD))

(Rendes jogalkotási eljárás: első olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság Parlamenthez és Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2023)0127),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (2) bekezdésére és 91. cikkének (1) bekezdésére, amelyek alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C9-0035/2023),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (3) bekezdésér,
 - tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2023. június 14-i véleményére¹;
 - a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,
 - tekintettel eljárási szabályzata 59. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A9-0445/2023),
1. elfogadja első olvasatban az alábbi álláspontot;
 2. felkéri a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha javaslatát másik szöveggel váltja fel, lényegesen módosítja vagy lényegesen módosítani kívánja;
 3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a nemzeti parlamenteknek.

¹ *HL C 293., 2023.8.18., 133. o.*

Módosítás 1

Irányelvre irányuló javaslat -1 preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(-1) Az EU elkötelezett a „zéró-elképzelés” célkitűzése iránt, amely szerint 2050-re meg kell szüntetni a közlekedéssel összefüggő halálesetek előfordulását, amint azt a 2020-as fenntartható és intelligens mobilitási stratégia is megerősítette. 2017-ben a Közlekedési Tanács Vallettában tartott nem hivatalos ülésén megállapodás született arról, hogy a halálos kimenetelű közúti balesetek és a súlyos közúti sérülések tartósan magas száma jelentős társadalmi problémát jelent, és nyilatkozatot adott ki, amelyben többek között felszólította a Bizottságot, hogy dolgozzon ki megerősített uniós közlekedésbiztonsági szakpolitikai és jogi keretet a 2020 utáni évtizedre, amely biztosítja a kevesebb halálesetet, és fokozza az úthasználók, különösen azon veszélyeztetett úthasználók védelmét, akik a leggyakrabban válnak áldozattá.

Módosítás 2

Irányelvre irányuló javaslat -1 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(-1a) A hatóságok által eddig tett erőfeszítések eredményeként a halálos kimenetelű közúti balesetek száma a 2001-es 51 400-ról 2021-re 19 800-ra csökkent.

Ezek az adatok elmaradtak az EU azon célkitűzésétől, hogy 2001 és 2020 között 75%-kal csökkenjen a halálos kimenetelű közúti balesetek száma. Emellett az első évtizedben stagnált a közúti halálesetek számának felére csökkentése terén elért előrehaladás.

Módosítás 3

Irányelvre irányuló javaslat 2 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A jelenlegi keretet aktualizálni kell, hogy megfeleljen az új korszaknak, illetve fenntartható, inkluzív, intelligens és reziliens legyen. Figyelembe kell vennie, hogy az európai gazdaság versenyképességének megerősítése érdekében csökkenteni kell a közlekedésből, a digitalizációból, a demográfiai tendenciákból és a technológiafejlesztésekből származó kibocsátásokat. Az engedélyt kiállító tagállamtól eltérő tagállamban letelepedő gépjárművezetők szabad mozgását gátló, fennmaradó akadályok, például az adminisztratív terhek felszámolása érdekében fontos a közigazgatási eljárások egyszerűsítése és digitalizálása. A vezetői engedélyekre vonatkozó harmonizált uniós keretnek ki kell terjednie a fizikai és a digitális vezetői **engedélyekre**, és rendelkeznie kell azok kölcsönös elismeréséről, amennyiben azokat ezen irányelvvel összhangban szabályszerűen állították ki.

Módosítás

(2) A jelenlegi keretet aktualizálni kell, hogy megfeleljen az új korszaknak, illetve fenntartható, inkluzív, intelligens és reziliens legyen. Figyelembe kell vennie, hogy az európai gazdaság versenyképességének megerősítése érdekében csökkenteni kell a közlekedésből, a digitalizációból, a demográfiai tendenciákból és a technológiafejlesztésekből származó kibocsátásokat **és energiafogyasztást, többek között az alternatív meghajtású járművek nagyobb elterjedése révén**. Az engedélyt kiállító tagállamtól eltérő tagállamban letelepedő gépjárművezetők szabad mozgását gátló, fennmaradó akadályok, például az adminisztratív terhek felszámolása érdekében fontos a közigazgatási eljárások egyszerűsítése és digitalizálása. A vezetői engedélyekre vonatkozó harmonizált uniós keretnek ki kell terjednie a fizikai és a digitális vezetői **engedélyek minden kategóriájára**, és rendelkeznie kell azok kölcsönös elismeréséről, amennyiben azokat ezen irányelvvel összhangban szabályszerűen állították ki.

Módosítás 5

Irányelvre irányuló javaslat 4 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) Biztosítani kell, hogy az ezen irányelv végrehajtása céljából végzett személyesadat-kezelés megfeleljen az Unió adatvédelmi keretének, különösen az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁵³.

⁵³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

Módosítás

(4) Biztosítani kell, hogy az ezen irányelv végrehajtása céljából végzett személyesadat-kezelés megfeleljen az Unió adatvédelmi keretének, különösen az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁵³, **valamint a 2002/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek^{53a}**.

⁵³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

^{53a} ***Az Európai Parlament és a Tanács 2002/58/EK irányelve (2002. július 12.) az elektronikus hírközlési ágazatban a személyes adatok kezeléséről, feldolgozásáról és a magánélet védelméről (HL L 201., 2002.7.31., 37. o.).***

Módosítás 6

Irányelvre irányuló javaslat 5 preambulumbekkezdés

(5) Ez az irányelv – a magas szintű közúti közlekedésbiztonság Unió-szerte történő garantálása érdekében, valamint az (EU) 2016/679 rendelet 6. cikke (1) bekezdésének e) pontjával és adott esetben 9. cikke (2) bekezdésének g) pontjával összhangban – jogalapot teremt a fizikai vezetői engedélyeken és azok mikrocsipjeiben vagy QR-kódjaiban, továbbá a digitális vezetői engedélyeken kötelezően feltüntetendő személyes adatok tárolásához. Ezen adatoknak az adott személy járművezetési jogosultságának igazolásához, az adott személy azonosításához, valamint járművezetési jogosultságainak és személyazonosságának ellenőrzéséhez szükséges mértékre kell korlátozódniuk. Ez az irányelv az ellenőrzési folyamat során nyilvánosságra hozott személyes adatok védelmének biztosítása érdekében további biztosítékokról is rendelkezik.

(5) Ez az irányelv – a magas szintű közúti közlekedésbiztonság Unió-szerte történő garantálása érdekében, valamint az (EU) 2016/679 rendelet 6. cikke (1) bekezdésének e) pontjával és adott esetben 9. cikke (2) bekezdésének g) pontjával összhangban – jogalapot teremt a fizikai vezetői engedélyeken és azok mikrocsipjeiben vagy QR-kódjaiban, továbbá a digitális vezetői engedélyeken kötelezően feltüntetendő személyes adatok tárolásához, **a személy járművezetési jogosultságának és személyazonosságának bizonyítása és ellenőrzése céljából**. Ezen adatoknak az adott személy járművezetési jogosultságának igazolásához, az adott személy azonosításához, valamint járművezetési jogosultságainak és személyazonosságának ellenőrzéséhez szükséges mértékre kell korlátozódniuk. Ez az irányelv az ellenőrzési folyamat során nyilvánosságra hozott személyes adatok védelmének biztosítása érdekében további biztosítékokról is rendelkezik.

Módosítás 7

Irányelvre irányuló javaslat 6 preambulumbekkezdés

(6) A jogi egyértelműség biztosítása, valamint az ezen irányelv és a vezetői engedélyekről szóló 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁵⁴ közötti zökkenőmentes átmenet biztosítása érdekében a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy mikrocsipen további személyes adatokat tároljanak, amennyiben

(6) A jogi egyértelműség biztosítása, valamint az ezen irányelv és a vezetői engedélyekről szóló 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv közötti zökkenőmentes átmenet biztosítása érdekében a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy mikrocsipen további személyes adatokat tároljanak, amennyiben

arról az (EU) 2016/679 rendeletnek megfelelő nemzeti jogszabály rendelkezik. Ez az irányelv azonban nem szolgál jogalapként ilyen kiegészítő adatok felvételéhez.

arról az (EU) 2016/679 rendeletnek megfelelő nemzeti jogszabály rendelkezik. **Mindenesetre az ilyen mikrocsipen tárolt adatokat csak a vezetői engedély érvényességi idejének végéig szabad megőrizni.** Ez az irányelv azonban nem szolgál jogalapként ilyen kiegészítő adatok felvételéhez.

⁵⁴ *Az Európai Parlament és a Tanács 2006/126/EK irányelve (2006. december 20.) a vezetői engedélyekről (HL L 403, 2006.12.30., 18. o).*

Módosítás 8

Irányelvre irányuló javaslat 8 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(8a) A digitális vezetői engedélyeknek a legmagasabb szintű biztonságot kell biztosítaniuk az azonosításhoz és a hitelesítéshez használt személyes adatok tekintetében, függetlenül attól, hogy ezeket az adatokat helyben, decentralizált főkönyvekben vagy felhőalapú megoldásokon tárolják, figyelembe véve továbbá a különböző kockázati szinteket. Annak ellenére, hogy erős felhasználói hitelesítésre van szükség, a személyes adatok azonosítására és hitelesítésére szolgáló biometrikus adatok használatát nem szabad a mobil vezetői engedély használatának előfeltételévé tenni. Az (EU) 2016/679 rendelet szerinti, természetes személy hitelesítésére használt biometrikus adatok nem tárolhatók felhőalapú megoldások segítségével a felhasználó kifejezett hozzájárulása nélkül. A biometrikus adatok használata az e rendelet 9. cikkében meghatározott konkrét forgatókönyvekre korlátozódik,

valamint ahhoz olyan szervezeti és biztonsági intézkedésekre van szükség, amelyek arányban állnak azzal a kockázattal, amellyel az ilyen adatkezelés a természetes személyek jogaira és szabadságaira nézve járhat, és összhangban vannak az (EU) 2016/679 rendelettel.

Módosítás 9

Irányelvre irányuló javaslat 10 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(10) A digitális transzformáció az Unió egyik prioritása. A közúti közlekedés esetében hozzá fog járulni a személyek szabad mozgását gátló fennmaradó adminisztratív akadályok, például a fizikai vezetői engedélyek kiállításának időtartamával kapcsolatos akadályok felszámolásához. Ezért az Unión belül kiállított digitális vezetői engedélyekre vonatkozóan külön uniós szabványt kell létrehozni. A digitális transzformáció elősegítése érdekében a digitális vezetői engedélyeket *alapértelmezés szerint* [az elfogadás dátuma + 4 év]-**i dátummal** kell kiállítani, a kérelmező azon jogának sérelme nélkül, hogy a fizikai **engedélyt vagy mindkét engedélyt egyidejűleg megszerezze.**

Módosítás

(10) A digitális transzformáció az Unió egyik prioritása. A közúti közlekedés esetében hozzá fog járulni a személyek szabad mozgását gátló fennmaradó adminisztratív akadályok, például a fizikai vezetői engedélyek kiállításának időtartamával kapcsolatos akadályok felszámolásához. Ezért az Unión belül kiállított digitális vezetői engedélyekre vonatkozóan külön uniós szabványt kell létrehozni. A digitális transzformáció elősegítése érdekében a **fizikai vezetői engedélyek mellett** [az elfogadás dátuma + 4 év]-**tól/től kezdődően digitális vezetői engedélyeket** kell kiállítani, a kérelmező azon jogának sérelme nélkül, hogy **lemondhat akár a fizikai engedélyről, akár a digitális engedélyről. A kérelmezőnek jogában kell állnia, hogy bármikor megszerezze a vezetői engedély azon formátumát, amelyről eredetileg lemondott. Továbbra is mérlegelésen alapuló megközelítést kell alkalmazni, biztosítva ugyanakkor, hogy a kérelmezők gazdasági és működési szempontból egyformán hozzáférhessenek a fizikai és a mobil formátumhoz. A fizikai vezetői engedély választásától ezért semmiképpen sem szabad visszatartani, és különösen**

azon kérelmezők számára, akik nem tudnak vagy nem akarnak mobil vezetői engedélyt szerezni, továbbra is biztosítani kell a fizikai vezetői engedélyhez való hozzáférést. A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a fizikai vezetői engedélyt indokolatlan késedelem nélkül, de legkésőbb az igénylésétől számított 2 héten belül kiállítsák vagy újra kiállítsák.

Módosítás 10

Irányelvre irányuló javaslat 11 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(11) A digitális vezetői engedélynek a fizikai vezetői engedélyen feltüntetett információkon kívül az adatok hitelességének **ellenőrzését lehetővé tevő információkat** és **egy** egyszer használatos **mutatót** is tartalmaznia kell. Biztosítani kell azonban, hogy a rendelkezésre bocsátott személyes adatok mennyisége még ilyen esetekben is a fizikai vezetői engedélyen feltüntetendő adatmennyiségre és az ilyen adatok hitelességének ellenőrzéséhez feltétlenül szükséges mértékre korlátozódjon. E kiegészítő adatoknak eltérőeknek kell lenniük abban az esetben, ha az adott személy több digitális vezetői engedéllyel rendelkezik, ami akkor lehetséges, ha azokat ugyanaz a tagállam állította ki.

Módosítás

(11) A digitális vezetői engedélynek a fizikai vezetői engedélyen feltüntetett információkon kívül az adatok hitelességének és **az** egyszer használatos **mutatónak az ellenőrzését lehetővé tevő információkat** is tartalmaznia kell. Biztosítani kell azonban, hogy a rendelkezésre bocsátott személyes adatok mennyisége még ilyen esetekben is a fizikai vezetői engedélyen feltüntetendő adatmennyiségre és az ilyen adatok hitelességének ellenőrzéséhez feltétlenül szükséges mértékre korlátozódjon, **különös tekintettel a kiállító hatóság elektronikus aláírására**. E kiegészítő adatoknak eltérőeknek kell lenniük abban az esetben, ha az adott személy több digitális vezetői engedéllyel rendelkezik, ami akkor lehetséges, ha azokat ugyanaz a tagállam állította ki.

Módosítás 11

Irányelvre irányuló javaslat 12 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(12) A fenntartható és intelligens mobilitási stratégia meghatározza a mobilitás és a közlekedés fenntarthatóságának jelentős javításához kapcsolódó uniós jövőképet. A közúti közlekedési ágazat kibocsátásai közé tartoznak az üvegházhatásúgáz-kibocsátások, a légköri szennyező anyagok, a zaj, valamint a gumiabroncs- és az útkopásból származó mikroműanyagok. A vezetési stílus befolyásolja ezeket a kibocsátásokat, és negatív hatásai lehetnek a környezetre és az emberi egészségre. Ezért a gépjárművezetői képzésnek tudatosítania kell a gépjárművezetőkben a kibocsátásokra gyakorolt hatásuk csökkentését, és fel kell készítenie őket a kibocsátásmentes járművek vezetésére.

Módosítás

(12) A fenntartható és intelligens mobilitási stratégia meghatározza a mobilitás és a közlekedés fenntarthatóságának jelentős javításához kapcsolódó uniós jövőképet. A közúti közlekedési ágazat kibocsátásai közé tartoznak az üvegházhatásúgáz-kibocsátások, a légköri szennyező anyagok, a zaj, valamint a gumiabroncs- és az útkopásból származó mikroműanyagok. ***Az alternatív üzemanyaggal működő járművek nagyobb jelenléte kulcsfontosságú a zöld átállás szempontjából. Ebben az irányelvben a B, C vagy D kategóriájú vezetői engedélyekben figyelembe kell venni az új, nagyobb tömegű modellek rendelkezésre állásának lehetőségét.*** A vezetési stílus befolyásolja ezeket a kibocsátásokat, és negatív hatásai lehetnek a környezetre és az emberi egészségre. Ezért a gépjárművezetői képzésnek és vizsgának tudatosítania kell a gépjárművezetőkben a kibocsátásokra gyakorolt hatásuk csökkentését, ***többek között a környezetkímélő vezetésen keresztül*** és fel kell készítenie őket a kibocsátásmentes ***és alacsony kibocsátású*** járművek vezetésére.

Módosítás 12

Irányelvre irányuló javaslat 13 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(13a) A mentőjárművek kategorizálása és az ilyen járművek vezetéséhez szükséges

engedélyek kategóriái tekintetében fennálló nemzeti vagy regionális különbségek a határokon átnyúló vagy ugyanazon tagállamon belüli forgalom megzavarásának kockázatát hordozzák magukban. A mentőjárműveket ezért ezen irányelv keretében különleges kezelésben kell részesíteni. Ennélfogva az Unió egész területén engedélyezni kell a mentőjárművek B kategóriájú vezetői engedéllyel történő vezetését, feltéve, hogy a mentőjármű megengedett tömege nem haladja meg a 4 250 kg-ot, 2 évvel a B kategóriájú vezetői engedély első alkalommal történő kiadását követően.

Módosítás 13

Irányelvre irányuló javaslat 14 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(14a) Az egyéni közlekedési eszközök kulcsfontosságú szerepet játszanak sok millió európai polgár mobilitási igényeinek kielégítésében, különösen a vidéki területeken és a csökkent mozgásképességű személyek esetében. A vezetői engedély megfizethetősége egyes esetekben mindazonáltal akadályt jelent. A tagállamoknak fontolóra kell venniük a megfelelő infrastruktúra fejlesztését a városi, városkörnyéki és vidéki területeken, amely szükséges a közúti balesetek és a forgalmi torlódások csökkentéséhez, valamint célzott politikákat és támogatási rendszereket kell kialakítaniuk a közlekedési szegénység által veszélyeztetett személyek számára.

Módosítás 14

Irányelvre irányuló javaslat
15 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(15) A fogyatékossggal élő személyek jogairól szóló, 2006. december 13-i ENSZ-egyezménnyel összhangban, amelynek az EU 2011. január 21. óta részes fele, külön rendelkezéseket kell elfogadni a fogyatékossggal élő személyek járművezetésének megkönnyítése érdekében. Ily módon – a Bizottság előzetes beleegyezésével – a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a 6. cikk alkalmazása alól kizárják a gépi meghajtású járművek bizonyos konkrét típusait.

Módosítás

(15) A fogyatékossggal élő személyek jogairól szóló, 2006. december 13-i ENSZ-egyezménnyel összhangban, amelynek az EU 2011. január 21. óta részes fele, külön rendelkezéseket kell elfogadni a fogyatékossggal élő személyek járművezetésének megkönnyítése érdekében. ***Ezenkívül a csökkent mozgásképességű személyeknek – függetlenül attól, hogy képesek-e járművezetésre – élniük kell mobilitási jogaikkal a közlekedési szegénység megelőzése érdekében. E mobilitási jogok érvényesítése testreszabott egyéni vagy kollektív járművek használatát vonhatja maga után, beleértve a különleges jellemzőket vagy felszereléseket is, valamint megfelelő infrastruktúrát igényel, a vidéki területeken is.*** Ily módon – a Bizottság előzetes beleegyezésével – a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a 6. cikk alkalmazása alól kizárják a gépi meghajtású járművek bizonyos konkrét típusait.

Módosítás 15

Irányelvre irányuló javaslat
16 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(16) A különböző kategóriájú vezetői engedélyért folyamodó kérelmezők alsó korhatárát uniós szinten kell meghatározni. Mindazonáltal lehetővé kell tenni, hogy a tagállamok a közúti közlekedésbiztonság

Módosítás

(16) A különböző kategóriájú vezetői engedélyért folyamodó kérelmezők alsó korhatárát uniós szinten kell meghatározni. Mindazonáltal lehetővé kell tenni, hogy a tagállamok a közúti közlekedésbiztonság

további előmozdítása érdekében magasabb korhatárt határozhassanak meg egyes járműkategóriák vezetése esetében. Lehetővé kell tenni, hogy a tagállamok kivételes **körülmények esetén** – a nemzeti feltételek figyelembevétele érdekében – alacsonyabb korhatárt határozhassanak meg. Különösen a tűzoltósági járművek és a közrend fenntartásához kapcsolódó járművek vezetését, illetve az új járműtechnológiákkal kapcsolatos kísérleti projekteket kell lehetővé tenni.

további előmozdítása érdekében magasabb korhatárt határozhassanak meg egyes járműkategóriák vezetése esetében. Lehetővé kell tenni, hogy a tagállamok kivételes **jelleggel** – a nemzeti feltételek figyelembevétele érdekében – alacsonyabb korhatárt határozhassanak meg. Különösen a tűzoltósági, **polgári védelmi** járművek és a közrend fenntartásához kapcsolódó járművek vezetését, illetve az új járműtechnológiákkal kapcsolatos kísérleti projekteket kell lehetővé tenni.

Módosítás 16

Irányelvre irányuló javaslat 16 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(16a) Az aktív mobilitás, amely magában foglalja a gyaloglást, a kerékpár vagy elektromos kerékpár és más könnyű közlekedési eszközök, például az e-robogók használatát, a zöld átállásra tekintettel egyre népszerűbbé válik. Ezen eszközök használói egyre gyakrabban lépnek be az európai utakra, és osztoznak azokon más egyéni közlekedési eszközökkel. A legfiatalabb felhasználók, akik egyre gyakrabban használják különösen az e-robogókat, gyakran az alkalmazandó normák megfelelő ismerete nélkül használják e járműveket, mivel még nem szereztek vezetői engedélyt semmilyen kategóriára. Ez egyre több olyan balesetet eredményez, amelyben e-robogók is érintettek, és amelyeknek mind a gyalogosok, mind az e-robogók használói a fő áldozatai. Tekintettel az általános közúti közlekedésbiztonsági kihívásokra, a tagállamoknak a közúti közlekedésbiztonság javítása érdekében be kell építeniük az iskolai tantervbe a közlekedési szabályokra és a

kockázattudatosságra vonatkozó, életkornak megfelelő oktatást. Ennek biztosítania kell a biztonsági intézkedések – például a biztonsági öv és a sisak használata – széles körű, átfogó ismeretét, és különösen a veszélyeztetett úthasználók – például a gyalogosok, a kerékpárosok vagy az e-robogók – közlekedésben való részvételére, valamint a motorizált járművekkel való biztonságos interakcióra vonatkozó ismereteket. A tagállamok további intézkedéseket és rendszereket vezethetnének be a személyi mobilitási járművek használói számára a közlekedési balesetek csökkentése, a közlekedésbiztonsági szabályok és a kockázattudatosság javítása érdekében.

Módosítás 17

**Irányelvre irányuló javaslat
16 b preambulumbekkezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(16b) A közúti közlekedésbiztonság javára válhat, ha az egyes kategóriákban a vezetői engedélyek megfelelő alsó korhatárát, amely megkönnyíti a fiatal járművezetők mobilitási függetlenségét és a hivatásos járművezetéshez való időben történő hozzáférését, a kezdő járművezetőkre vonatkozó szigorúbb feltételekkel kombinálják, többek között az alkoholfogyasztási határértékek tekintetében.

Módosítás 18

**Irányelvre irányuló javaslat
16 c preambulumbekkezdés (új)**

(16c) A járművezető biztonságos vezetésre való alkalmasságának értékelését konkrét kritériumok alapján kell elvégezni, figyelembe véve különösen a járművezető egészségi állapotát. A vezetői engedély korlátozására, felfüggesztésére, visszavonására vagy érvénytelenítésére vonatkozó döntéseket egyedi alapon kell meghozni, és azoknak a vizsgálatok és tesztek objektív eredményein kell alapulniuk. A vezetői engedéllyel rendelkező járművezetőkkel szembeni, kizárólag életkoron alapuló megkülönböztetés minden formája elfogadhatatlan.

Módosítás 19

Irányelvre irányuló javaslat 16 d preambulumbekkezdés (új)

(16d) A vezetői engedélyhez való jog a szabad mozgás és a gazdasági és társadalmi életben való részvétel garanciája, különösen a korlátozott tömegközlekedési hálózattal rendelkező vidéki és kevésbé urbanizált területeken. Az egyéni közlekedés – különösen az idősek, az egyedül élők, a mozgáskorlátozottak és a fogyatékossgal élők számára – fontos eleme a független és önálló életvitel támogatásának. A vezetői engedély birtoklásához való jog korlátozásának objektív, egyéni jelleggel meghatározott kritériumokon kell alapulnia, és nem járhat a megkülönböztetés kockázatával.

Módosítás 20

Irányelvre irányuló javaslat 17 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(17) Létre kell hozni egy fokozatokra épülő rendszert, azaz a B kategóriájú vezetői engedélyre való jogosultságot kell megállapítani annak előfeltételeként, hogy a kérelmező jogosulttá váljon bizonyos egyéb kategóriák vezetésére, továbbá a kategóriák közötti egyenértékűségeket kell megállapítani. Ennek a rendszernek **részben** kötelező erejűnek kell lennie valamennyi tagállamra nézve, ugyanakkor lehetővé kell tennie a tagállamok számára, hogy azt egymás között a saját területükön alkalmazzák. A tagállamok számára azt is lehetővé kell tenni, hogy megállapítsanak egyes olyan egyenértékűségeket, amelyek kizárólag a saját területükre korlátozódnak.

Módosítás

(17) Létre kell hozni egy fokozatokra épülő rendszert, azaz a B kategóriájú vezetői engedélyre való jogosultságot kell megállapítani annak előfeltételeként, hogy a kérelmező jogosulttá váljon bizonyos egyéb kategóriák vezetésére, továbbá a kategóriák közötti egyenértékűségeket kell megállapítani, **beleértve adott esetben a jogosultságot megelőző minimális tapasztalatszerzési időt**. Ennek a rendszernek kötelező erejűnek kell lennie valamennyi tagállamra nézve, ugyanakkor lehetővé kell tennie a tagállamok számára, hogy azt egymás között a saját területükön alkalmazzák. A tagállamok számára azt is lehetővé kell tenni, hogy megállapítsanak egyes olyan egyenértékűségeket, amelyek kizárólag a saját területükre korlátozódnak.

Módosítás 242 és 305 Irányelvre irányuló javaslat 18 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(18) A közúti közlekedés biztonságára hivatkozva meg kell határozni a vezetői engedély kiállításának minimumkövetelményeit. A gépjárművezetői vizsgák, valamint a vezetői engedély kiállításának követelményeit össze kell hangolni. E célból meg kell határozni a gépi meghajtású járművek vezetéséhez szükséges ismereteket, készségeket és magatartást, a gépjárművezetői vizsgának e koncepciókon kell alapulnia, valamint meg kell határozni az ilyen járművek

Módosítás

(18) A közúti közlekedés biztonságára hivatkozva meg kell határozni a vezetői engedély kiállításának minimumkövetelményeit. A gépjárművezetői vizsgák, valamint a vezetői engedély kiállításának követelményeit össze kell hangolni. E célból meg kell határozni a gépi meghajtású járművek vezetéséhez szükséges ismereteket, készségeket és magatartást, a gépjárművezetői vizsgának e koncepciókon kell alapulnia, valamint meg kell határozni az ilyen járművek

vezetéséhez szükséges fizikai és szellemi alkalmassági minimumkövetelményeket.

vezetéséhez szükséges alkalmassági minimumkövetelményeket.

E követelmények meghatározása során figyelembe kell venni a különböző tagállamokban alkalmazott eltérő gyakorlatokat.

Módosítás 243 és 306
Irányelvre irányuló javaslat
18 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(18a) Jelenleg az 1. csoportba tartozó vezetői engedélyek kiadásakor, nevezetesen az A, A1, A2, AM, B, B1 és BE kategóriájú járművek vezetői számára, a legtöbb tagállamban a látásvizsgálaton túl valamilyen formában járművezetői alkalmassági vizsgálat van érvényben. Ez az ellenőrzés egy önértékelő formanyomtatvány kitöltését, vagy akár egy házi orvos, szakorvos vagy vizsgálati központ által végzett orvosi vizsgálatot is magában foglalhat. Az 1. csoportba tartozó vezetői engedélyek megújításakor kevés tagállam ír elő orvosi vizsgálatot. Szintén kevés olyan tagállam van, amely nemzeti mechanizmust hozott létre a vezetési alkalmasságban bekövetkező jelentős változások bejelentésére. Általánosságban megállapítható, hogy a 2. csoportra, azaz a C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 és D1E kategóriájú járművek vezetőire vonatkozó vezetői engedélyek kiállításakor és meghosszabbításakor az orvosi vizsgálat előírása révén a követelmények szigorúbbak és részletesebbek.

Módosítás 21

Irányelvre irányuló javaslat
19 preambulumbekkezdés

(19) A járművezetéshez szükséges fizikai és szellemi alkalmassági minimumkövetelményeknek való megfelelést a személy- vagy áruszállításra használt járművek vezetőinek a vezetői engedély kiállításakor, valamint azt követően rendszeres időközönként bizonyítaniuk kell.

A minimumkövetelményeknek való megfelelésre vonatkozó nemzeti szabályokkal összhangban elvégzett rendszeres ellenőrzés hozzájárul a személyek szabad mozgásához, a versenyhelyzet torzulásainak elkerüléséhez, valamint az ilyen járművek vezetői különös felelősségének jobb figyelembevételéhez. A tagállamok ***száma lehetővé kell tenni, hogy*** orvosi vizsgálatokat ***írjanak elő*** az egyéb gépi meghajtású járművek vezetéséhez szükséges fizikai és szellemi alkalmassági minimumkövetelményeknek való megfelelés biztosítására. Az átláthatóság érdekében ezeket vizsgálatokat a vezetői engedélyek megújításával egyidejűleg kell elvégezni.

(19) A járművezetéshez szükséges fizikai és szellemi alkalmassági minimumkövetelményeknek való megfelelést a személy- vagy áruszállításra használt járművek vezetőinek a vezetői engedély kiállításakor, valamint azt követően rendszeres időközönként bizonyítaniuk kell.

A minimumkövetelményeknek való megfelelésre vonatkozó nemzeti szabályokkal összhangban elvégzett rendszeres ellenőrzés hozzájárul a személyek szabad mozgásához, a versenyhelyzet torzulásainak elkerüléséhez, valamint az ilyen járművek vezetői különös felelősségének jobb figyelembevételéhez. ***A tagállamoknak*** orvosi vizsgálatokat ***kell előírniuk*** az egyéb gépi meghajtású járművek vezetéséhez szükséges fizikai és szellemi alkalmassági minimumkövetelményeknek való megfelelés biztosítására. Az átláthatóság érdekében ezeket vizsgálatokat a vezetői engedélyek megújításával egyidejűleg kell elvégezni.

Módosítás 22

Irányelvre irányuló javaslat 19 a preambulumbekzdés (új)

(19a) A közelmúlt új orvosi technológiái hozzájárultak a közúti közlekedésbiztonság javításához. Olyan technológiákat vezettek be a piacra és terjesztettek el a betegek körében, amelyek minimalizálják vagy megszüntetik a vezetéshez kapcsolódó kockázatot bizonyos egészségügyi állapotok esetén.

A monitorozási technológiák, például a cukorbetegség számára kifejlesztett folyamatos glükózfigyelő (CGM) rendszerek lehetővé teszik, hogy az érintettek hatékonyan és folyamatosan ellenőrizzék egészségügyi állapotukat, így kiküszöbölve a betegségükhöz társuló vezetési kockázatot. Ezen túlmenően az olyan technológiákat, mint a CGM-rendszerek, jelenleg gyors ütemben fejlesztik és tökéletesítik, biztosítva a betegség folyamatos jobb ellenőrzését és ezáltal a közlekedésbiztonság növelését.

Módosítás 23

**Irányelvre irányuló javaslat
19 b preambulumbekkezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(19b) Az Európai Parlament „A diabétesz megelőzése, kezelése és jobb ellátása az EU-ban a Diabétesz Világnap alkalmából” című, 2022. november 23-i állásfoglalásában^{1a} felhívta a Bizottságot, hogy vizsgálja felül a vonatkozó munkahelyi egészségvédelemre és biztonságra vonatkozó jogi keretet és a közúti biztonsági előírásokat a cukorbetegségekkel szembeni további megkülönböztetés elkerülése érdekében.

^{1a} HL C 167., 2023.5.11., 36. o.

Módosítás 24

**Irányelvre irányuló javaslat
20 a preambulumbekkezdés (új)**

(20a) A tapasztalt járművezetők számára szervezett továbbképzések javíthatják a közúti közlekedésbiztonságot azáltal, hogy növelik a tudatosságot, és megkövetelik a járművezetőktől, hogy további tapasztalatokat szerezzenek az új technológiai megoldások, például a fejlett vezetéstámogató rendszerek, a félig automatizált és automatizált vezetés terén. E célból a szimulátorok használata kulcsfontosságú lehet a tapasztalt járművezetők készségeinek frissítéséhez. A vezetésszimulátorok emellett a kedvezőtlen körülményeket és a vészhelyzeti forgatókönyveket is rekonstruálhatják, és ezáltal javíthatják a járművezetők kritikus helyzetekben való reagálási és döntési képességét.

Módosítás 25

Irányelvre irányuló javaslat 20 b preambulumbekzdés (új)

(20b) Az egész életen át tartó képzés kulcsfontosságú a tapasztalt járművezetők készségeinek naprakészen tartásához, különös tekintettel a környezetkímélő vezetésre, a járművek tömegének növekedésére, a vezetéstámogató rendszerek és más automatizált eszközök folyamatos technológiai fejlődésére, valamint a járművek alternatív erőforrásaira. A tagállamokat ezért ösztönözni kell arra, hogy dolgozzanak ki képzési modulokat a tapasztalt járművezetők számára.

Irányelvre irányuló javaslat
25 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(25) A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy határozatot fogadjon el azon harmadik országok meghatározásáról, amelyek az Unióéhoz hasonló szintű közúti közlekedésbiztonságot biztosítanak, és amelyek lehetővé teszik az ezen országok által kiállított vezetői engedélyek jogosultjainak, hogy vezetői engedélyeiket ugyanolyan feltételekkel cseréljék, mintha azokat valamely tagállam állította volna ki. Ezeket a feltételeket valamennyi releváns vezetőiengedély-kategória tekintetében részletezni kell és pontosan meg kell határozni.

Módosítás

(25) A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy határozatot fogadjon el azon harmadik országok meghatározásáról, amelyek az Unióéhoz hasonló szintű közúti közlekedésbiztonságot biztosítanak, és amelyek lehetővé teszik az ezen országok által kiállított vezetői engedélyek jogosultjainak, hogy vezetői engedélyeiket ugyanolyan feltételekkel cseréljék, mintha azokat valamely tagállam állította volna ki. ***A Bizottság számára e tekintetben lehetővé kell tenni, hogy felmérje, hogy egy harmadik ország rendelkezik-e az unióhoz részben vagy egészben hasonló szintű hivatásos járművezetői képzéssel, tanúsítási szabályokkal és vizsgáztatási eljárásokkal, hogy végül a szakmai alkalmassági bizonyítványhoz hasonló bizonyítványt adhasson ki. Ez lehetővé tenné, hogy a harmadik országbeli bizonyítványok birtokosai bizonyítványaikat európai szakmai alkalmassági bizonyítványra válthassák, feltéve, hogy további alkalmassági képzésen vesznek részt. Ez a bizonyítvány a vezetői engedély mellett a második kötelező követelmény lehetne a hivatásos járművezetők számára ahhoz, hogy uniós székhelyű fuvarozási vállalkozásoknál fuvarozási tevékenységet végezzenek.*** Ezeket a feltételeket valamennyi releváns vezetőiengedély-kategória tekintetében részletezni kell és pontosan meg kell határozni.

Módosítás 310
Irányelvre irányuló javaslat
27 a preambulumbekkezdés (új)

(27a) A nem közúti mozgó gépek sokféle gépet foglalnak magukban, amelyeket jellemzően a közutakon kívül használnak különféle célokra. Idetartoznak például az építőipari és erdészeti gépek (kotrógépek, rakodógépek, buldózerek stb.), valamint a mezőgazdasági és földművelő gépek (aratógépek, talajmegmunkáló gépek stb.). A meglévő irányelv nem alkalmazandó az ilyen gépekre. Ezek azonban a vezetői engedélyre és az egyedi képzési követelményekre vonatkozó különböző nemzeti rendelkezések hatálya alá tartoznak, mivel közutakon is közlekedhetnek. A tagállamoknak együtt kell működniük annak érdekében, hogy Unió-szerte megkönnyítsék a nem közúti mozgó gépek használatát, különösen a határokon átnyúló összefüggésben, az idénymunkával vagy a kiküldött külföldi munkavállalók által végzett munkával kapcsolatban. A Bizottságnak együttműködési platformot kell létrehoznia a nemzeti hatóságok és az érintett érdekelt felek meghívása révén, hogy valamennyi tagállamban összesítsék, feldolgozzák és terjesszék a különleges célú járművek, például a nem közúti mozgó gépek vezetőire vonatkozó bevált gyakorlatokkal kapcsolatos ismereteket és információkat. Az együttműködési platformon belüli eszmecserének kell alapul szolgálniuk a nem közúti mozgó gépekre vonatkozó nemzeti rendelkezések alkalmazásának hatásairól, valamint annak a belső piacra és a közúti biztonságra gyakorolt hatásáról szóló bizottsági jelentéshez. Ezt a jelentést adott esetben az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak szóló jogalkotási javaslat kísérik a nem közúti mozgó gépek Unió-szerte történő használatának megkönnyítése céljából.

Irányelvre irányuló javaslat 28 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(28) A közúti közlekedésbiztonság javítása érdekében **egy**es vezetőiengedély-kategóriák esetében a kísérelővel történő vezetésre vonatkozó uniós szintű rendszert kell bevezetni. E rendszer szabályainak lehetővé kell tenniük a kérelmezők számára, hogy az előírt alsó korhatár elérése előtt vezetői engedélyt szerezhessenek a releváns kategóriákban. Ezek a vezetői engedélyek azonban kizárólag akkor használhatók, ha tapasztalt gépjárművezető kíséri őket. Ilyen helyzetekben a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy közúti közlekedésbiztonsági okokból a területükön szigorúbb feltételeket és szabályokat határozzanak meg az általuk kiállított vezetői engedélyekre vonatkozóan.

Módosítás

(28) A közúti közlekedésbiztonság javítása érdekében **a B, C és C1** vezetőiengedély-kategóriák esetében a kísérelővel történő vezetésre vonatkozó uniós szintű rendszert kell bevezetni. E rendszer szabályainak lehetővé kell tenniük a kérelmezők számára, hogy az előírt alsó korhatár elérése előtt vezetői engedélyt szerezhessenek a releváns kategóriákban. Ezek a vezetői engedélyek azonban kizárólag akkor használhatók, ha tapasztalt gépjárművezető kíséri őket. Ilyen helyzetekben a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy közúti közlekedésbiztonsági okokból a területükön szigorúbb feltételeket és szabályokat határozzanak meg az általuk kiállított vezetői engedélyekre vonatkozóan.

Módosítás 28

Irányelvre irányuló javaslat 29 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(29) A kísérelővel történő vezetés rendszerének – a közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló általános céljának sérelme nélkül – elérhetőbbé és vonzóbbá kell tennie a tehergépjármű-vezetői szakmát a fiatalabb generációk számára annak érdekében, hogy bővüljenek a foglalkozási lehetőségeik, és a rendszer hozzájáruljon az Unión belüli gépjárművezető-hiány kezeléséhez. Ezért a

Módosítás

(29) A kísérelővel történő vezetés rendszerének – a közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló általános céljának sérelme nélkül – elérhetőbbé és vonzóbbá kell tennie a tehergépjármű-vezetői szakmát a fiatalabb generációk számára annak érdekében, hogy bővüljenek a foglalkozási lehetőségeik, és a rendszer hozzájáruljon az Unión belüli gépjárművezető-hiány kezeléséhez. Ezért a

rendszernek ki kell terjednie a C kategóriájú vezetői engedélyekre és az azok előfeltételeként előírt B kategóriájú vezetői engedélyekre.

rendszernek ki kell terjednie a C és C1 kategóriájú vezetői engedélyekre és az azok előfeltételeként előírt B kategóriájú vezetői engedélyekre.

Módosítás 29

Irányelvre irányuló javaslat 29 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(29a) A szakképző iskolák és a közlekedési és logisztikai vállalatok közötti partnerséget ösztönözni kell, többek között egyedi uniós költségvetési támogatással és az (EU) 2015/413 európai parlamenti és tanácsi irányelv^{1a} alapján elkülönített bevételek felhasználásával, a hivatásos járművezetők uniós hiányának kezelése érdekében. E partnerségnek lehetőséget kell nyújtania a jövőbeli hivatásos járművezetők számára, hogy jobban megismerjék a szakma előnyeit és kihívásait, fejlesszék operatív és szervezési készségeiket, és tapasztalatot szerezzenek, miközben fejlett technológiákat és technikákat használnak. A támogatás formája lehet többek között az uniós társfinanszírozás bizonyos képesítések, például a szakmai alkalmassági bizonyítvány megszerzéséhez vagy a leendő járművezetők számára szervezett speciális képzésekhez.

^{1a} HL L 68., 2015.3.13., 9. o. ELI:
<http://data.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj>.

Módosítás 30

A Bizottság által javasolt szöveg

(30) Biztosítani kell, hogy azok a gépjárművezetők, akik egy adott kategóriában újonnan szerzik meg vezetői engedélyüket, tapasztalatlanságuk miatt ne veszélyeztessék a közúti közlekedésbiztonságot. E kezdő gépjárművezetők számára kétéves próbaidőt kell megállapítani, **amelynek** során Unió-szerte szigorúbb szabályok és szankciók hatálya alá kell tartozniuk, ha azokat alkohol hatása miatt **sértik meg**. Az ilyen magatartásért kivetett szankcióknak hatékonynak, arányosnak, visszatartó erejűnek és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük, és súlyosságuknak a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell vennie az Unió azon közép- és hosszú távú céljait, hogy a halálesetek és a súlyos sérülések száma a felére csökkenjen, és azokat szinte teljesen fel lehessen számolni. Ami a kezdő gépjárművezetőkre vonatkozó bármely egyéb korlátozást illeti, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a területükön szabadon további szabályokat vezessenek be.

Módosítás

(30) Biztosítani kell, hogy azok a gépjárművezetők, akik egy adott kategóriában újonnan szerzik meg vezetői engedélyüket, tapasztalatlanságuk miatt ne veszélyeztessék a közúti közlekedésbiztonságot. E kezdő gépjárművezetők számára **legalább** kétéves próbaidőt kell megállapítani. **Amennyiben a kezdő járművezető már rendelkezik más kategóriára érvényes vezetői engedéllyel, a próbaidő csak a meglévő vezetői engedély próbaidejéből fennmaradó időszakot foglalja magában, de nem lehet 6 hónapnál rövidebb. A járművezetőknek ezen időszak** során Unió-szerte szigorúbb szabályok és szankciók hatálya alá kell tartozniuk, ha azokat **megsértik, például** alkohol **vagy kábítószerek** hatása, **gyorshajtás, nem engedélyezett jármű használata, a biztonsági felszerelések használatának elmulasztása vagy érvényes vezetői engedély nélküli vezetés** miatt. **A végrehajtó hatóságoknak a tényleges méréseikhez a technikai zéró toleranciának megfelelő küszöbértéket kell megállapítaniuk, amely nem lehet magasabb 0,2 g/l-nél, hogy figyelembe lehessen venni az alkoholnak való véletlenszerű kitettséget.** Az ilyen magatartásért kivetett szankcióknak hatékonynak, arányosnak, visszatartó erejűnek és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük, és súlyosságuknak a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell vennie az Unió azon közép- és hosszú távú céljait, hogy a halálesetek és a súlyos sérülések száma a felére csökkenjen, és azokat szinte teljesen fel lehessen számolni. Ami a kezdő gépjárművezetőkre vonatkozó bármely egyéb korlátozást illeti, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a területükön szabadon további szabályokat vezessenek be.

Módosítás 31

Irányelvre irányuló javaslat 31 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(31) A vizsgabiztosok ismereteinek és készségeinek javítása, és ezáltal a vezetői engedélyt kérelmezők objektívebb értékelésének biztosítása, valamint a gépjárművezetői vizsgák egységesebb tétele érdekében minimumszabályokat kell megállapítani a vizsgabiztosi szakma gyakorlásának megkezdésére és a vizsgabiztosok képzési követelményeire vonatkozóan. A Bizottságot fel kell hatalmazni továbbá arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el azzal a céllal, hogy az említett minimumszabályokat szükség esetén módosítsa, illetve azokat hozzáigazítsa az e területen bekövetkező műszaki, üzemeltetési vagy tudományos fejlődéshez.

Módosítás

(31) A vizsgabiztosok ismereteinek és készségeinek javítása, **beleértve a veszélyhelyzetek felismerésére irányuló képzést is**, és ezáltal a vezetői engedélyt kérelmezők objektívebb értékelésének biztosítása, valamint a gépjárművezetői vizsgák egységesebb tétele érdekében minimumszabályokat kell megállapítani a vizsgabiztosi szakma gyakorlásának megkezdésére és a vizsgabiztosok képzési követelményeire vonatkozóan. A Bizottságot fel kell hatalmazni továbbá arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el azzal a céllal, hogy az említett minimumszabályokat szükség esetén módosítsa, illetve azokat hozzáigazítsa az e területen bekövetkező műszaki, üzemeltetési vagy tudományos fejlődéshez, **beleértve az új fejlett gépjárművezetés-támogató rendszereket is**.

Módosítás 32

Irányelvre irányuló javaslat 32 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(32) A szokásos tartózkodási hely fogalmát úgy kell meghatározni, hogy az lehetővé tegye az olyan esetekben felmerülő problémák megoldását, amikor a

Módosítás

(32) A szokásos tartózkodási hely fogalmát úgy kell meghatározni, hogy az lehetővé tegye az olyan esetekben felmerülő problémák megoldását, amikor a

szokásos tartózkodási hely foglalkozási vagy családi kötelékek alapján nem állapítható meg. Rendelkezni kell arról is, hogy a kérelmezők az állampolgárságuk szerinti tagállamban letehessék az elméleti vagy gyakorlati vizsgákat azokban az esetekben, amikor a szokásos tartózkodási helyük szerinti tagállam nem teszi lehetővé e vizsgák letételét az előbbi tagállam hivatalos nyelvén. Külön szabályokat **kell** megállapítani a diplomátákra és családtagjaikra vonatkozóan, amennyiben küldetésük miatt hosszabb ideig külföldön kell élniük.

szokásos tartózkodási hely foglalkozási vagy családi kötelékek alapján nem állapítható meg. Rendelkezni kell arról is, hogy a kérelmezők az állampolgárságuk szerinti tagállamban letehessék az elméleti vagy gyakorlati vizsgákat azokban az esetekben, amikor a szokásos tartózkodási helyük szerinti tagállam nem teszi lehetővé e vizsgák letételét az előbbi tagállam hivatalos nyelvén. Külön szabályokat **lehetne** megállapítani a diplomátákra és családtagjaikra vonatkozóan, amennyiben küldetésük miatt hosszabb ideig külföldön kell élniük, **amennyiben ez nem von maga után további közúti közlekedésbiztonsági kockázatokat.**

Módosítás 247 és 311
Irányelvre irányuló javaslat
35 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(35a) Ezen irányelv felülvizsgálatának előkészítése során a Bizottságnak a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell vennie, hogy a tagállamok a közúti közlekedésbiztonság javítása során különböző földrajzi és társadalmi kihívásokkal néznek szembe. Míg egyes tagállamok sikeresen próbálják érvényesíteni a közúti közlekedési szabályokat az úgynevezett büntetőpontrendszereken keresztül, mások egyéb módszereket választanak, például azonnali szigorúbb szankciók kiszabását vagy a célzott végrehajtási és megelőző kampányok megerősítését. Ezenkívül figyelembe kell venni annak tényét is, hogy maguk a büntetőpontrendszerek jelentősen eltérhetnek egymástól az alkalmazásukat választó különböző tagállamokban. Ezért az erőforrásokat és a figyelmet egyéb olyan intézkedésekre kell fordítani, amelyek növelhetik a közúti közlekedésbiztonságot, ugyanakkor lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy az általuk leghatékonyabbnak ítélt

módon kezeljék az előttük álló különböző kihívásokat.

Módosítás 34

Irányelvre irányuló javaslat 35 b preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(35b) A tagállamoknak egyformán meg kell osztaniuk egymással a közúti közlekedésbiztonsági intézkedésekkel és a kockázattudatosító képzésekkel kapcsolatos bevált gyakorlataikra vonatkozó adatokat, különös tekintettel a kezdő járművezetőkre és az egész életen át tartó képzésekre, a közlekedésszichológus, a vizsgabiztos vagy a járművezető-oktató visszajelzéseire, ajánlásaira és részvételi igazolásaira épülő támogatási rendszer korcsoportonkénti igénybevételével, valamint a veszélyeztetett úthasználók közúti biztonságának növelésére irányuló intézkedésekkel kapcsolatos bevált gyakorlataikra vonatkozó adatokat.

Módosítás 35

Irányelvre irányuló javaslat 37 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(37) A közúti közlekedés fokozatos digitalizációjára, automatizálására és egyre szigorúbb kibocsátáscsökkentésére vonatkozó követelményekkel, valamint a gépi meghajtású járművek folyamatos

(37) A közúti közlekedés fokozatos digitalizációjára, automatizálására és egyre szigorúbb kibocsátáscsökkentésére vonatkozó követelményekkel, valamint a gépi meghajtású járművek folyamatos

technológiafejlesztésével összefüggésben biztosítani kell, hogy valamennyi gépjárművezető közúti közlekedésbiztonsággal és fenntarthatósággal kapcsolatos ismeretei folyamatosan naprakészek legyenek. **Az** egész életen át tartó **képzés előmozdítása** kulcsfontosságú lehet ahhoz, hogy a tapasztalt gépjárművezetők készségei naprakészek maradjanak a közúti közlekedésbiztonság, az új technológiák és a környezetkímélő vezetés terén, ami javítja az üzemanyag-hatékonyságot, csökkenti a kibocsátásokat, illetve javítja a sebességszabályozást.

technológiafejlesztésével összefüggésben biztosítani kell, hogy valamennyi gépjárművezető **új technológiákkal**, közúti közlekedésbiztonsággal és fenntarthatósággal kapcsolatos ismeretei folyamatosan naprakészek legyenek. **A tagállamoknak törekedniük kell a járművezetők** egész életen át tartó **képzésének előmozdítására, és ösztönözniük kell a biztonságos vezetéssel foglalkozó tanfolyamokon való részvételt, többek között visszajelzést nyújtó beavatkozásokkal, a részvétel igazolásával és a járművezetői szakoktató, a közlekedépszichológus vagy a járművezetői vizsgabiztos által adott ajánlásokkal, ami hozzájárulhat a befogadóbb mobilitáshoz. Ez** kulcsfontosságú lehet ahhoz, hogy a tapasztalt gépjárművezetők készségei naprakészek maradjanak a közúti közlekedésbiztonság, az új technológiák és a környezetkímélő vezetés terén, ami javítja az üzemanyag-hatékonyságot, csökkenti a kibocsátásokat, illetve javítja a sebességszabályozást.

Módosítás 36

Irányelvre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

d) a kezdő gépjárművezetőkre vonatkozó egyes szempontok.

Módosítás

d) **többek között** a kezdő gépjárművezetőkre vonatkozó egyes szempontok.

Módosítás 312

Irányelvre irányuló javaslat 1 cikk – 2 bekezdés

(2) *Ez az irányelv nem alkalmazandó olyan kerekeken vagy láncalpakon mozgó, legalább kéttengelyes gépi meghajtású járművekre, amelyeknek alapvető funkciója a vontatóerején alapul, amelyeket különösen mezőgazdasági vagy erdészeti műveletekhez kapcsolódó egyes eszközök, gépek vagy pótkocsik vontatására, tolására, szállítására vagy működtetésére terveztek, és amelyek a közúti személy- vagy áruszállításban, illetve személy- vagy áruszállításra szolgáló járművek közúti vontatásában csak másodlagos szerepet töltenek be.*

(2) *Ezen irányelv 12a. és 20. cikkének, valamint a tagállamok azon jogának sérelme nélkül, hogy az I. mellékletnek megfelelően általuk kiadott vezetői engedélyeket nemzeti kategóriákkal egészítsék ki, ez az irányelv nem alkalmazandó a 2006/42/EK irányelv hatálya alá tartozó, munkavégzésre tervezett vagy gyártott önjáró mozgó gépekre, így például [a közutakon közlekedő nem közúti mozgó gépek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, valamint az (EU) 2019/1020 rendelet módosításáról szóló rendelet (2023/0090(COD)) meghatározása szerinti nem közúti mozgó gépekre.*

Módosítás 38

Irányelvre irányuló javaslat
2 cikk – 1 bekezdés – 1 pont

1. „vezetői engedély”: olyan **elektronikus vagy fizikai** dokumentum, amely igazolja a gépi meghajtású jármű vezetésére való jogosultságot, és tartalmazza azokat a feltételeket, amelyek mellett az engedély jogosultja vezetésre jogosult;

1. „vezetői engedély”: olyan dokumentum, amely igazolja a gépi meghajtású jármű vezetésére való jogosultságot, és tartalmazza azokat a feltételeket, amelyek mellett az engedély jogosultja vezetésre jogosult, **akár fizikai, akár digitális formátumban, akár mindkét formátumban;**

Módosítás 39

Irányelvre irányuló javaslat
2 cikk – 1 bekezdés – 11 a pont (új)

11a. „mentőjármű”: az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet^{1a} I. mellékletének a „Feltételek a járművek kategóriákba sorolásához” című A. részében, a különleges rendeltetésű járművekről szóló rész 5.3. pontjában említett, beteg vagy sérült személyek szállítására szolgáló, M kategóriájú jármű, amely ilyen célra különleges felszereléssel rendelkezik;

^{1a} Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).

Módosítás 40

**Irányelvre irányuló javaslat
2 cikk – 1 bekezdés – 11 b pont (új)**

11b. „lakóautó”: szálláshelyet magában foglaló, M kategóriájú jármű, amely ülésekkel és asztallal, (akár az ülésekből átalakítható) alvóhellyel, főzőalkalmatossággal, szekrényekkel és tárolóhellyel rendelkezik, amely felszerelések mindegyikét a lakótérben szilárdan rögzíteni kell, az (EU) 2018/858 rendelet^{1a} I. mellékletének a „Feltételek a járművek kategóriákba

sorolásához” című A. részében, a különleges rendeltetésű járművekről szóló rész 5.1. pontjában foglalt meghatározás szerint;

Módosítás 41

Irányelvre irányuló javaslat
2 cikk – 1 bekezdés – 11 c pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

11c. „alternatív üzemanyaggal hajtott jármű”: teljes egészében vagy részben alternatív üzemanyaggal meghajtott olyan gépjármű, amelyet az (EU) 2018/858 rendelet szerint jóváhagytak;

Módosítás 42

Irányelvre irányuló javaslat
2 cikk – 1 bekezdés – 11 d pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

11d. „alternatív üzemanyagok”: a közlekedés energiaellátásában a fosszilis üzemanyagokat legalább részben helyettesítő üzemanyagok vagy energiaforrások, amelyek potenciálisan hozzájárulnak a közlekedési ágazat dekarbonizációjához és javítják annak környezeti teljesítményét, beleértve a következőket:

- a) az elektromos járművek minden típusa által használt villamos energia;**
- b) hidrogén;**
- c) földgáz, beleértve a biometánt,**

gáznemű (sűrített földgáz – CNG) és cseppfolyósított (cseppfolyósított földgáz – LNG) formában;

d) cseppfolyósított propán-bután gáz (LPG);

e) a fedélzetén tárolt/fedélzeti forrásból származó mechanikus energia, ideértve a hulladékhőt is,

f) bármilyen egyéb szén-dioxid-semleges üzemanyag, azaz az (EU) 2018/2001 irányelvben meghatározott valamennyi üzemanyag, ahol a használt üzemanyagból eredő kibocsátás (eu) nettó nullának tekinthető, ami többek között azt jelenti, hogy a használt üzemanyag kémiai összetételébe beépített szén-dioxid CO₂-egyenértéke (eu) biogén eredetű és/vagy megkötötték, így nem került CO₂-ként a légkörbe, vagy megkötötték a környezeti levegőből, beleértve a következőket;

i. megújuló és/vagy szintetikus üzemanyagok, például bioüzemanyagok, biogáz, biomasszából előállított üzemanyagok, folyékony és gáznemű, nem biológiai eredetű megújuló közlekedési üzemanyagok (RFNBO) vagy a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok (RCF);

ii. az (EU) 2018/2001 irányelvben fel nem sorolt egyéb üzemanyagok beletartozhatnak a szén-dioxid-semleges üzemanyag fogalmába, feltéve, hogy megfelelnek az említett kritériumoknak, valamint az említett irányelv és a kapcsolódó, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok fenntarthatósági kritériumainak; valamint

iii. két vagy több szén-dioxid-semleges üzemanyag keveréke szén-dioxid-semleges üzemanyagnak minősül;

Irányelvre irányuló javaslat
3 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A tagállamok [az elfogadás dátuma + 4 év]-ig biztosítják, hogy alapértelmezés szerint **csak** digitális vezetői engedélyek kiállítására **kerüljön** sor. Ezen időpontig a tagállamok dönthetnek úgy, hogy digitális vezetői engedélyeket állítanak ki.

Módosítás

(4) A tagállamok [az elfogadás dátuma + 4 év]-ig biztosítják, hogy **a kérelmezők számára** alapértelmezés szerint digitális vezetői engedélyek **és fizikai vezetői engedélyek** kiállítására **egyenként** sor **kerüljön**. Ezen időpontig a tagállamok dönthetnek úgy, hogy digitális vezetői engedélyeket állítanak ki.

Módosítás 45

Irányelvre irányuló javaslat
3 cikk – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(5) A (4) bekezdéstől eltérve a tagállamok – **a kérelmező kérésére – lehetővé teszik a digitális vezetői engedély helyett vagy azzal együtt** fizikai vezetői engedély kiállítását.

Módosítás

(5) A (4) bekezdéstől eltérve a tagállamok **biztosítják, hogy a kérelmezőknek jogukban álljon, hogy kérésre vagy a fizikai, vagy a digitális vezetői engedélyről lemondjanak. A tagállamok megkönnyítik a kérelmezők ilyen jellegű kérelmeit, és semmilyen módon nem törekszenek azok befolyásolására.**

Módosítás 46

Irányelvre irányuló javaslat
3 cikk – 5 a bekezdés (új)

(5a) *A tagállamok az (5) bekezdéstől eltérve jogot biztosítanak azon kérelmezők számára, akik lemondtak a vezetői engedély (4) bekezdésben említett valamely formátumáról, hogy kérjék azon formátum kiállítását vagy újbóli kiállítását, amelyről korábban lemondtak. Azon formátum kiállítása vagy újbóli kiállítása, amelyről korábban lemondtak, indokolatlan késedelem nélkül, de legkésőbb a kérelmező kérelmének benyújtásától számított két héten belül megtörténik.*

Módosítás 47

Irányelvre irányuló javaslat 4 cikk – 4 bekezdés

(4) A tagállamok biztosítják, hogy **2030.** január 19-ig, valamennyi kiállított, illetve használatban lévő fizikai vezetői engedély teljesíti ezen irányelv összes követelményét.

(4) A tagállamok biztosítják, hogy **2033.** január 19-ig, valamennyi kiállított, illetve használatban lévő fizikai vezetői engedély teljesíti ezen irányelv összes követelményét.

Módosítás 48

Irányelvre irányuló javaslat 4 cikk – 5 bekezdés – 1 albekezdés

A tagállamok határozhatnak úgy, hogy a fizikai vezetői engedély részét képező

A tagállamok határozhatnak úgy, hogy a fizikai vezetői engedély részét képező

adathordozót (mikrocsip) vezetnek be. Ha egy tagállam úgy dönt, hogy fizikai vezetői engedély részeként mikrocsipet vezet be, határozhat úgy is, hogy – amennyiben a vezetői engedélyekre vonatkozó nemzeti jogszabályai úgy rendelkeznek – az I. melléklet D. részében meghatározott adatokon túl további adatokat is tárol a mikrocsipen.

adathordozót (mikrocsip) vezetnek be. Ha egy tagállam úgy dönt, hogy fizikai vezetői engedély részeként mikrocsipet vezet be, határozhat úgy is, hogy – amennyiben a vezetői engedélyekre vonatkozó nemzeti jogszabályai úgy rendelkeznek – az I. melléklet D. részében meghatározott adatokon túl további adatokat is tárol a mikrocsipen. ***A mikrocsipen tárolt személyes adatok megőrzési idejét lehetőség szerint a vezetői engedély érvényességi idejéhez kell igazítani.***

Módosítás 49

Irányelvre irányuló javaslat

5 cikk – 2 bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Ezeknek az alkalmazásoknak a 910/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁶² összhangban kiadott európai digitális személyazonosság-tárcákon kell alapulniuk.

⁶² Az Európai Parlament és a Tanács 910/2014/EU rendelete (2014. július 23.) a belső piacon történő elektronikus tranzakciókhoz kapcsolódó elektronikus azonosításról és bizalmi szolgáltatásokról (HL L 257., 2014.8.28., 73. o.).

Módosítás

Ezeknek az alkalmazásoknak a 910/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁶² összhangban kiadott európai digitális személyazonosság-tárcákon kell alapulniuk, ***és biztosítani kell a kérelmek megfelelő szintű biztonságát.***

⁶² Az Európai Parlament és a Tanács 910/2014/EU rendelete (2014. július 23.) a belső piacon történő elektronikus tranzakciókhoz kapcsolódó elektronikus azonosításról és bizalmi szolgáltatásokról (HL L 257., 2014.8.28., 73. o.).

Módosítás 50

Irányelvre irányuló javaslat

5 cikk – 3 bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A tagállamok biztosítják, hogy az elektronikus alkalmazások ne tartalmazzanak, **illetve – mutató alkalmazása esetén – ne tegyenek hozzáférhetővé** az I. melléklet D. részében említettől több adatot.

Módosítás

A tagállamok biztosítják, hogy az elektronikus alkalmazások ne tartalmazzanak az I. melléklet D. részében említettől több adatot.

Módosítás 51

**Írányelvre irányuló javaslat
5 cikk – 4 bekezdés – 2 albekezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

A tagállamok biztosítják, hogy a hitelesítő ne őrizze meg a digitális vezetői engedéllyel rendelkező személy vezetési jogainak ellenőrzéséhez szükséges személyes adatokat, és hogy a vezetői engedélyt kiállító hatóság az értesítés útján kapott információkat kizárólag az ellenőrzés iránti kérelemre való válaszadás céljából dolgozza fel.

Módosítás

A tagállamok biztosítják, hogy a hitelesítő ne őrizze meg a digitális vezetői engedéllyel rendelkező személy vezetési jogainak ellenőrzéséhez szükséges személyes adatokat, és hogy a vezetői engedélyt kiállító hatóság az értesítés útján kapott információkat kizárólag az ellenőrzés iránti kérelemre való válaszadás céljából dolgozza fel. ***A személyes adatok feldolgozása az (EU) 2016/679 és (EU) 2018/1725 rendeletekkel, valamint adott esetben a 2002/58/EK irányelvvel összhangban történik, az „adatminimalizálás”, a „célhoz kötöttség” és a „beépített és alapértelmezett adatvédelem” elvének megvalósításával, különös tekintettel a technikai intézkedésekre.***

Módosítás 52

**Írányelvre irányuló javaslat
5 cikk – 5 bekezdés**

(5) A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot a digitális vezetői engedélyekre vonatkozó adatok **és mutatók** kiadására jogosult nemzeti rendszerek jegyzékéről. A Bizottság biztonságos csatornán keresztül, automatizált feldolgozásra alkalmas, elektronikus aláírással vagy bélyegzővel ellátott formátumban elérhetővé teszi a nyilvánosság számára a tagállamok ilyen nemzeti rendszereinek jegyzékét.

(5) A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot a digitális vezetői engedélyekre vonatkozó adatok kiadására jogosult nemzeti rendszerek jegyzékéről. A Bizottság biztonságos csatornán keresztül, automatizált feldolgozásra alkalmas, elektronikus aláírással vagy bélyegzővel ellátott formátumban elérhetővé teszi a nyilvánosság számára a tagállamok ilyen nemzeti rendszereinek jegyzékét.

Módosítás 53

Irányelvre irányuló javaslat 5 cikk – 7 bekezdés

(7) A Bizottság [az elfogadás időpontja + 18 hónap]-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben részletes rendelkezéseket állapít meg a digitális vezetői engedélyek interoperabilitására, biztonságára és tesztelésére vonatkozóan, beleértve az ellenőrzési funkciókat és a nemzeti rendszerekkel való interfészt is. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 22. cikk (2) bekezdésében meghatározott vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni.

(7) A Bizottság [az elfogadás időpontja + 18 hónap]-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben részletes rendelkezéseket állapít meg a digitális vezetői engedélyek interoperabilitására, biztonságára és tesztelésére vonatkozóan, beleértve az ellenőrzési funkciókat és a nemzeti rendszerekkel való interfészt is, **valamint figyelembe véve az említett vezetői engedélyek harmadik országbeli hatóságok általi elismerésének biztosításához szükséges követelményeket.** Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 22. cikk (2) bekezdésében meghatározott vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni.

Módosítás 54

Irányelvre irányuló javaslat
5 cikk – 7 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(7a) A Bizottság e tekintetben segítséget nyújt a tagállamoknak, amelyeknek az 1949. szeptember 19-i genfi közúti közlekedési egyezmény, az 1926. április 24-i nemzetközi gépjármű-közlekedési egyezmény és az 1968. november 8-i bécsi Közúti Közlekedési Egyezmény módosítása révén együtt kell működniük az európai mobil vezetői engedély világszerte történő használatának és elismerésének megvalósítása érdekében.

Módosítás 55

Irányelvre irányuló javaslat

6 cikk – 1 bekezdés – a pont – 2 bekezdés – 1 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

– olyan két- vagy háromkerekű járművek, amelyek legnagyobb tervezési sebessége nem több mint 45 km/h (kivéve azokat, amelyek legnagyobb tervezési sebessége 25 km/h-nál kisebb vagy azzal megegyezik),

– olyan két- vagy háromkerekű járművek, amelyek legnagyobb tervezési sebessége nem több mint 45 km/h, **legnagyobb hasznos teljesítménye pedig nem haladja meg a 4 kW-ot** (kivéve azokat, amelyek legnagyobb tervezési sebessége 25 km/h-nál kisebb vagy azzal megegyezik),

Módosítás 56

Irányelvre irányuló javaslat

6 cikk – 1 bekezdés – b pont – i alpont – 1 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- olyan motorkerékpárok, amelyek hengerűrtartalma a 125 cm³-t, teljesítménye a 11 kW-ot, teljesítmény/tömeg aránya pedig a 0,1 kW/kg-ot nem haladja meg,

Módosítás

- olyan motorkerékpárok, amelyek hengerűrtartalma a 125 cm³-t, **legnagyobb hasznos** teljesítménye a 11 kW-ot, teljesítmény/tömeg aránya pedig a 0,1 kW/kg-ot nem haladja meg,

Módosítás 57

Irányelvre irányuló javaslat

6 cikk – 1 bekezdés – b pont – i alpont – 2 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- olyan háromkerekű gépjárművek, amelyek teljesítménye a 15 kW-ot nem haladja meg;

Módosítás

- olyan háromkerekű gépjárművek, amelyek **legnagyobb hasznos** teljesítménye a 15 kW-ot nem haladja meg;

Módosítás 58

Irányelvre irányuló javaslat

6 cikk – 1 bekezdés – b pont – ii alpont – 1 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- olyan motorkerékpárok, amelyek teljesítménye a 35 kW-ot, teljesítmény/tömeg aránya pedig a 0,2 kW/kg-ot nem haladja meg, és amelyet nem 70 kW teljesítményű járműből alakítottak át;

Módosítás

- olyan motorkerékpárok, amelyek **legnagyobb hasznos** teljesítménye a 35 kW-ot, teljesítmény/tömeg aránya pedig a 0,2 kW/kg-ot nem haladja meg, és amelyet nem 70 kW teljesítményű járműből alakítottak át;

Módosítás 59

Irányelvre irányuló javaslat

6 cikk – 1 bekezdés – b pont – iii alpont – 2 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- olyan háromkerekű gépjárművek; amelyek teljesítménye a 15 kW-ot meghaladja;

Módosítás

- olyan háromkerekű gépjárművek, amelyek **legnagyobb hasznos**teljesítménye a 15 kW-ot meghaladja;

Az érintett járművekre vonatkozó típusjóváhagyási szabályok rendelkezéseinek sérelme nélkül, az a) és b) pontban említett kategóriákba tartozó gépjárművek olyan pótkocsival kapcsolhatók össze, amelynek megengedett legnagyobb tömege nem haladja meg a vontató jármű terheletlen tömegének felét;

Módosítás 60

Irányelvre irányuló javaslat

6 cikk – 1 bekezdés – c pont – viii alpont – 1 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- a vezetőn kívül legfeljebb 16 utas szállítására tervezett és gyártott, 8 m-t meg nem haladó legnagyobb hosszúságú gépjárművek,

Módosítás

- a vezetőn kívül **több mint 8, de** legfeljebb 16 utas szállítására tervezett és gyártott, 8 m-t meg nem haladó legnagyobb hosszúságú gépjárművek,

Módosítás 69

Irányelvre irányuló javaslat

6 cikk – 2 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A tagállamok, a javasolt intézkedés közúti közlekedésbiztonságra gyakorolt hatását értékelő Bizottság előzetes hozzájárulásával, a gépi meghajtású járművek egyes meghatározott típusait – köztük a fogyatékkal élők számára készülő különleges járműveket – kivonhatják e cikk alkalmazási köréből.

Módosítás

A tagállamok, a javasolt intézkedés közúti közlekedésbiztonságra gyakorolt hatását értékelő Bizottság előzetes hozzájárulásával, a gépi meghajtású járművek egyes meghatározott típusait – köztük a fogyatékkal élők számára készülő különleges járműveket ***vagy a többek között nem közúti mozgó gépként besorolt, az építőiparban használt járműveket*** – kivonhatják e cikk alkalmazási köréből.

Módosítás 70

Irányelvre irányuló javaslat
7 cikk – 1 bekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

a) 16 év az AM, A1 és B1 kategória esetében;

Módosítás

a) 16 év az AM, A1, B1 és ***T*** kategória esetében;

Módosítás 71

Irányelvre irányuló javaslat
7 cikk – 1 bekezdés – d a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

da) az (EU) 2022/2561 irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében meghatározott körülmények sérelme nélkül, 18 év a C, CE, D1 és D1E kategória esetében a vezetői engedélyt nemzeti és nemzetközi szinten használó hivatásos járművezetők esetében, azzal a feltétellel, hogy rendelkeznek szakmai alkalmassági

bizonyítvánnyal;

Módosítás 72

Irányelvre irányuló javaslat
7 cikk – 1 bekezdés – e a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

*ea) az (EU) 2022/2561 irányelv
6. cikkének (1) bekezdésében
meghatározott körülmények sérelme
nélkül, 21 év a D és DE kategória
esetében a vezetői engedélyt nemzeti és
nemzetközi szinten használó hivatásos
járművezetők esetében, azzal a feltétellel,
hogy rendelkeznek szakmai alkalmassági
bizonyítvánnyal.*

Módosítás 73

Irányelvre irányuló javaslat
7 cikk – 2 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

b) a B1 kategória esetében 18 évre
emelhetik;

b) a B1 kategória esetében 18 évre
emelhetik;

*A tagállamok nem állíthatnak ki B1
kategóriájú vezetői engedélyt 21 éven
felüli jelöltek részére a 9. cikk (4)
bekezdése első albekezdésének c)
pontjában említett járművek tekintetében
és az abban a bekezdésben meghatározott
feltételek mellett.*

Módosítás 74

Irányelvre irányuló javaslat
7 cikk – 3 bekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

a) a tűzoltóság által, illetve a közrend fenntartására használt járművek;

Módosítás

a) a tűzoltóság, **a polgári védelem** által, illetve a közrend fenntartására használt járművek;

Módosítás 75

Irányelvre irányuló javaslat
7 cikk – 3 bekezdés – 1 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A tagállamok saját területükön kölcsönösen érvényesnek ismerhetik el az e bekezdésben meghatározott alsó korhatárt még el nem ért vezetők részére kiállított vezetői engedélyeket.

Módosítás 76

Irányelvre irányuló javaslat
7 cikk – 4 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A (2) és (3) bekezdésnek megfelelően kiállított vezetői engedélyek kizárólag a kiállító tagállam területén érvényesek addig az időpontig, amikor az engedély jogosultja eléri az (1) bekezdésben meghatározott alsó korhatárt.

Módosítás

A (2) bekezdésnek megfelelően kiállított vezetői engedélyek kizárólag a kiállító tagállam területén érvényesek addig az időpontig, amikor az engedély jogosultja eléri az (1) bekezdésben meghatározott alsó korhatárt.

Módosítás 77

Irányelvre irányuló javaslat

7 cikk – 5 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

E cikk (1) bekezdésének d) és e) pontjától eltérve, amennyiben a jelölt rendelkezik az (EU) 2022/2561 irányelv 6. cikkében említett szakmai alkalmassági bizonyítvánnyal, a vezetői engedély kiállításának alsó korhatára a következő:

törölve

a) ***a C és a CE kategória esetében az (EU) 2022/2561 irányelv 5. cikke (2) bekezdése a) pontjának i. alpontjában előírt alsó korhatárok;***

b) ***a D1 és a DIE kategória esetében az említett irányelv 5. cikke (3) bekezdése a) pontja i. alpontjának második albekezdésében előírt alsó korhatár;***

c) ***a D és DE kategória esetében az említett irányelv 5. cikke (3) bekezdése a) pontja i. alpontjának első albekezdésében, 5. cikke (3) bekezdése a) pontja ii. alpontjának első albekezdésében, valamint 5. cikke (3) bekezdésének b) pontjában előírt alsó korhatárok.***

Módosítás 78

Irányelvre irányuló javaslat

8 cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A tagállamok megjelölik az olyan személy részére kiállított vezetői engedélyt, akire egy vagy több járművezetési jogosultsági feltétel vonatkozik. E célból a tagállamok

A tagállamok megjelölik az olyan személy részére kiállított vezetői engedélyt, akire

az I. melléklet E. részében meghatározott megfelelő uniós kódokat használják. Az I. melléklet E. részében nem szereplő feltételek esetében nemzeti kódokat is használhatnak.

egy vagy több járművezetési jogosultsági feltétel vonatkozik. E célból a tagállamok az I. melléklet E. részében meghatározott megfelelő uniós kódokat használják. Az I. melléklet E. részében nem szereplő feltételek esetében nemzeti kódokat is használhatnak, *és amennyiben így járnak el, ezen irányelv hatálybalépésekor, valamint [a későbbi] új kiegészítések vagy a meglévő kódok módosítása esetén haladéktalanul jelentik ezt a tényt a Bizottságnak, a kódok és azon esetek részleteivel együtt, amelyekben a kódokat használják.*

Módosítás 80

Irányelvre irányuló javaslat
9 cikk – 2 bekezdés – c a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ca) a CE és a DE kategóriájú vezetői engedélyek a C és a D kategóriára is érvényesek;

Módosítás 81

Irányelvre irányuló javaslat
9 cikk – 2 bekezdés – d a pont (új)

da) a C1E és a D1E kategóriájú vezetői engedélyek a C1, illetve a D1 kategóriára is érvényesek;

Módosítás 82

**Irányelvre irányuló javaslat
9 cikk – 2 bekezdés – h pont**

h) a B kategóriára kiállított vezetői engedély első alkalommal történő kiállítását követő két évvel az engedély érvényes **a 96/53/EK tanácsi** irányelv⁶³ 2. cikkében említett, 3 500 kg-ot meghaladó, de 4 250 kg-ot nem túllépő maximális engedélyezett tömegű, pótkocsi nélküli, alternatív üzemanyaggal működő járművek vezetésére is.

h) a B kategóriára kiállított vezetői engedély első alkalommal történő kiállítását követő két évvel az engedély érvényes **az ezen** irányelv 2. cikkében **[11c]** említett, 3 500 kg-ot meghaladó, de 4 250 kg-ot nem túllépő maximális engedélyezett tömegű, pótkocsi nélküli, **a közúti forgalomban történő használatra szánt** alternatív üzemanyaggal működő járművek vezetésére is, **ideértve az egy vagy több szakaszban tervezett és gyártott járműveket, az (EU) 2018/858 rendelettel**⁶³ **létrehozott M és az N kategóriában, amelyeket az utasszállításra szánnak, és a vezető nélkül legfeljebb nyolc ülőhellyel rendelkeznek. Ezek a járművek pótkocsival vagy félpótkocsival kapcsolhatók össze, és az így kapott szerelvény megengedett legnagyobb tömege nem haladhatja meg az 5 000 kg-ot;**

⁶³ A Tanács 96/53/EK irányelve (1996. július 25.) a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének

⁶³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az

megállapításáról (HL L 235., 1996.9.17., 59. o.).

595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).

Módosítás 83

Irányelvre irányuló javaslat
9 cikk – 2 bekezdés – h a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ha) a B kategóriára kiállított vezetői engedély első alkalommal történő kiállítását követő két évvel az engedély érvényes az ezen irányelv 2. cikkében [(11a)] meghatározott mentőjárművek és egyéb különleges használatú járművek, valamint az ezen irányelv 2. cikkében [(11b)] meghatározott, legfeljebb 4250 kg tömegű lakókocsik vezetésére is;

Az ezen irányelv 20. cikkében említett, az Európai Parlament és a Tanács számára készített időszakos jelentésekben a Bizottság felülvizsgálja a sürgősségi orvosi felszerelések terén elért technológiai fejlődés és/vagy az alternatív üzemanyagok használatának a mentőjárművek össztömegére gyakorolt hatását. A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy ezen irányelv 21. cikkével összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el ezen irányelvnek a mentőjárművek maximális tömegének az említett időszakos jelentések következtetései alapján történő

aktualizálása révén történő módosítása céljából.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 21. cikkkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, hogy a műszaki fejlődés és a mentőjárművek alternatív üzemanyagainak fejlesztésével járó hatás figyelembevétele érdekében az e pont első albekezdésében említett járművek maximális tömegének aktualizálásával módosítsa ezen irányelvet;

Módosítás 84

Irányelvre irányuló javaslat
9 cikk – 2 bekezdés – h b pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

hb) a B kategóriára kiállított vezetői engedély első alkalommal történő kiállítását követő két évvel az engedély feljogosít az ezen irányelv 2. cikkének 11c. pontjában meghatározott, 3 500 kg-ot meghaladó, de 4 250 kg-ot nem túllépő maximális engedélyezett tömegű, pótkocsi nélküli, a közúti forgalomban történő használatra szánt alternatív üzemanyaggal működő járművek vezetésére is, ideértve az egy vagy több szakaszban tervezett és gyártott járműveket, az (EU) 2018/858 rendelettel létrehozott M és N kategóriában. Ezek a járművek pótkocsival vagy félpótkocsival kombinálhatók, amennyiben a pótkocsi vagy a félpótkocsi megengedett legnagyobb tömege nem haladja meg a 3 500 kg-ot;

Módosítás 85

Irányelvre irányuló javaslat 9 cikk – 2 bekezdés – h c pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

hc) a C1 kategóriára kiállított vezetői engedély első alkalommal történő kiállítását követő három évvel az engedély érvényes az ezen irányelv 2. cikkének [(11c. pontjában)] meghatározott, 7 500 kg-ot meghaladó, de 8 250 kg-ot nem túllépő maximális engedélyezett tömegű, pótkocsi nélküli, alternatív üzemanyaggal működő, a vezetőkön kívül legfeljebb nyolc utas szállítására tervezett és gyártott gépjárművek vezetésére is. Ezeket a járműveket olyan pótkocsival lehet összekapcsolni, amelynek megengedett legnagyobb összömege a 750 kg-ot nem haladja meg;

Módosítás 86

Irányelvre irányuló javaslat 9 cikk – 2 bekezdés – h d pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

hd) a C1E kategóriára kiállított vezetői engedély első alkalommal történő kiállítását követő három évvel az engedély érvényes a 9. cikk (2) bekezdésének hc) pontjában említett járművek és 750 kg-ot meghaladó megengedett legnagyobb összömegeű pótkocsijuk vagy félpótkocsijuk vezetésére is, feltéve hogy a szerelvény megengedett legnagyobb összömege nem haladja meg a 12 750 kg-ot;

Módosítás 88

Irányelvre irányuló javaslat
9 cikk – 2 bekezdés – h f pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

hf) a D1 kategóriára kiállított vezetői engedély első alkalommal történő kiállítását követő három évvel az engedély érvényes a vezetőn kívül legfeljebb 22 utas szállítására tervezett és gyártott, 8 métert meg nem haladó maximális hosszúságú járművek vezetésére is.

Módosítás 89

Irányelvre irányuló javaslat
9 cikk – 2 bekezdés – 1 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Az ezen irányelv 20. cikkében említett, az Európai Parlament és a Tanács számára készített második végrehajtási jelentésében a Bizottság értékeli az alternatív üzemanyaggal működő járművek fejlesztésének és bevezetésének és/vagy [e cikk h)–hd) pontja] alkalmazásának a közúti közlekedésbiztonságra gyakorolt hatását. A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 21. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el ezen irányelvnek az alternatív üzemanyaggal működő járművek tömeghatárértékeinek aktualizálásával történő módosítása céljából.

Módosítás 91

Irányelvre irányuló javaslat
9 cikk – 4 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4a) A tagállamok jogosultak engedélyezni a területükön a D vagy D1 kategóriájú járművek vezetését a C kategóriára kiadott vezetői engedély birtokosai számára, feltéve, hogy a járműben nem szállítanak más személyeket, és a járművezető a 2014/45/EU irányelv szerinti műszaki vizsgálatot végző személy, vagy a járműjavító műhely szerelője, aki a jármű javítását követően a műhelytől számított 5 km-es körzetben próbautat végez, illetve a járművet karbantartás vagy ellenőrzés céljából vezeti. A tagállamok értesítik a Bizottságot az e bekezdéssel összhangban megadott minden engedélyről.

Módosítás 94

Irányelvre irányuló javaslat
10 cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1a) A tagállamok elfogadják a szükséges rendelkezéseket annak biztosítása érdekében, hogy azok a fogyasztóssággal élő személyek, akiknek a vizsgálatát fogyasztósságuknak megfelelő járművel végzik, mentesüljenek a fogyasztósságukkal összeegyeztethetetlen feladatok elvégzése alól.

Módosítás 95

Irányelvre irányuló javaslat

10 cikk – 2 bekezdés – 1 albekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

A tagállamok által kiállított vezetői engedélyek igazgatási érvényességi ideje a következő:

Módosítás

A tagállamok által kiállított vezetői engedélyek **minimális** igazgatási érvényességi ideje a következő:

Módosítás 253, 315 és 335

Irányelvre irányuló javaslat

10 cikk – 2 bekezdés – 5 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A tagállamok egyedi esetben korlátozhatják bármely kategóriájú vezetői engedély igazgatási érvényességi idejét, amennyiben **gyakori** orvosi ellenőrzések vagy egyéb különleges intézkedések – mint például közlekedési szabálysértők esetében korlátozások – alkalmazását tartják szükségesnek.

Módosítás

A szubszidiaritás elvének tiszteletben tartása mellett a tagállamok egyedi esetben korlátozhatják bármely kategóriájú vezetői engedély igazgatási érvényességi idejét, ***figyelembe véve az alkalmasságot és a biztonságos vezetésre való képességet a III. melléklettel összhangban***, amennyiben ***gyakoribb*** orvosi ellenőrzések vagy egyéb különleges intézkedések – mint például közlekedési szabálysértők esetében korlátozások – alkalmazását tartják szükségesnek ***a közúti közlekedésbiztonság további javítása érdekében***.

Módosítás 97

Irányelvre irányuló javaslat

10 cikk – 2 bekezdés – 6 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A tagállamok az első albekezdésben meghatározott igazgatási érvényességi időt öt évre vagy annál rövidebb időtartamra rövidíthetik le a területükön lakóhellyel rendelkező, 70. életévüket betöltött

Módosítás

törölve

jogosultak esetében, gyakori orvosi ellenőrzések vagy egyéb különleges intézkedések – mint például az ismeretek frissítésére szolgáló tanfolyamok – alkalmazása érdekében. Az igazgatási érvényességi idő lerövidítése kizárólag a vezetői engedély megújításakor tehető meg.

Módosítás 99

Irányelvre irányuló javaslat
10 cikk – 6 bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A Bizottság [az elfogadás időpontja + 18 hónap]-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza a III. melléklet 3. pontjában említett önértékelés tartalmát, és amelyek kiterjednek az említett mellékletben említett valamennyi egészségügyi alkalmatlanságra. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 22. cikk (2) bekezdésében meghatározott vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni.

Módosítás

törölve

Módosítás 256 és 318

Irányelvre irányuló javaslat
10 cikk – 6 bekezdés – 2 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A szubszidiaritás elvének tiszteletben tartása mellett a tagállamok az AM, A1, A2, B, B1, BE és T kategóriájú vezetői engedélyek megújításakor megkövetelhetik a III. mellékletben meghatározott, gépjárművezetésre való alkalmasságra vonatkozó minimumkövetelmények alkalmazására

épülő vizsgálatot.

Módosítás 100

Irányelvre irányuló javaslat
10 cikk – 6 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(6a) A tagállamok bizonyítékokon alapuló iránymutatásokat dolgoznak ki a házi orvosok és a családi orvosok számára a gépjárművezetés szempontjából veszélyeztetett személyek azonosítása céljából, és az engedélyező hatóságokkal összehangoltan működnek.

Módosítás 101

Irányelvre irányuló javaslat
10 cikk – 6 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(6b) A tagállamok nemzeti érzékenyítő kampányokat dolgoznak ki annak érdekében, hogy felhívják a lakosság figyelmét azokra a mentális vagy fizikai jelekre, amelyek veszélyeztethetik a járművezetést.

Módosítás 102

Irányelvre irányuló javaslat
10 cikk – 7 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Senki nem rendelkezhet egynél több **fizikai**

Senki nem rendelkezhet egynél több

vezetői engedéllyel. Egy személy azonban **rendelkezhet** több digitális vezetői engedéllyel is, **feltéve, hogy azokat ugyanaz a tagállam állítja ki.**

vezetői engedéllyel. Egy személy azonban több **eszközön is tárolhatja** a digitális vezetői **engedélyt.**

Módosítás 103

Irányelvre irányuló javaslat 10 cikk – 8 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(8a) A Bizottság szakértői tanácsadás alapján online tanfolyamot dolgoz ki a házi orvosok számára, amely lehetővé teszi számukra, hogy a kérelmezők gépjárművezetésre való alkalmasságának valamennyi szempontját értékeljék.

Módosítás 104

Irányelvre irányuló javaslat 11 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3) A **cserét** végrehajtó tagállam visszaküldi a régi vezetői engedélyt a kiállító tagállam hatóságához, és eljárását megindokolja.

(3) A **fizikai vezetői engedély cseréjét** végrehajtó tagállam visszaküldi a régi vezetői engedélyt a kiállító tagállam hatóságához, és eljárását megindokolja. **A vezetői engedélyt kicserélő tagállam tájékoztatja a kiállító tagállam hatóságait, megjelölve a csere okait. A vezetői engedélyt eredetileg kiállító tagállam gondoskodik arról, hogy a korábbi digitális vezetői engedélyt többé ne lehessen megtekinteni. A tagállamok kommunikációs célra igénybe veszik a vezetői engedélyek 19. cikk (1) bekezdésében említett uniós hálózatait.**

Irányelvre irányuló javaslat
11 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

11a. cikk

Ideiglenes vezetői engedély

(1) *A vezetői engedély pótlása, megújítása vagy cseréje során a pótlást, megújítást vagy cserét végző tagállam ideiglenes vezetői engedélyt állít ki tanúsítvány formájában, még akkor is, ha ez ugyanaz a tagállam, amely a korábbi vezetői engedélyt kiállította. A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy 2025. december 31-ig a 21. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogadjon el ezen irányelvnek az e tanúsítvány egységesített formanyomtatványának meghatározásával történő kiegészítése céljából. E felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadásakor a Bizottság kellőképpen figyelembe veszi az ilyen formanyomtatványok hamisításának kockázatát.*

(2) *A tagállam által e cikk alapján kiadott tanúsítvány legfeljebb egy hónapig érvényes. A tagállamok kölcsönösen elismerik e tanúsítványokat. Amennyiben a vezetői engedély pótlása, megújítása vagy cseréje hosszabb időt vesz igénybe, a tagállamok két alkalommal, alkalmanként legfeljebb egy hónapra megújíthatják a tanúsítványt. Az ilyen tanúsítvány érvényessége automatikusan megszűnik, amint a jogosult a 3. cikkel összhangban fizikai vagy digitális engedély birtokába kerül.*

Módosítás 106

Irányelvre irányuló javaslat

12 cikk – 6 bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Amennyiben a Bizottság azonosít egy ilyen harmadik országot, a tagállamokkal együttműködve értékelheti a harmadik ország közúti közlekedési keretét.

A tagállamoknak hat hónap áll rendelkezésükre, hogy véleményt nyilvánítsanak az azonosított harmadik országban hatályban lévő közúti közlekedési keretről. A Bizottság azt követően folytatja le az értékelést, hogy megkapta az összes tagállam véleményét, vagy ha a vélemények megküldésére rendelkezésre álló határidő letelt, attól függően, hogy melyik a **későbbi** időpont.

Módosítás

Amennyiben a Bizottság azonosít egy ilyen harmadik országot, a tagállamokkal együttműködve értékelheti a harmadik ország közúti közlekedési keretét.

A tagállamoknak hat hónap áll rendelkezésükre, hogy véleményt nyilvánítsanak az azonosított harmadik országban hatályban lévő közúti közlekedési keretről. A Bizottság azt követően folytatja le az értékelést, hogy megkapta az összes tagállam véleményét, vagy ha a vélemények megküldésére rendelkezésre álló határidő letelt, attól függően, hogy melyik a **korábbi** időpont.

Módosítás 107

Irányelvre irányuló javaslat

12 cikk – 6 bekezdés – 3 albekezdés – f a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

fa) az uniós vezetői engedélyekre vonatkozóan a harmadik országban létrehozott csererendszer.

Módosítás 108

Irányelvre irányuló javaslat

12 cikk – 8 a bekezdés (új)

(8a) A (2) bekezdésben említett harmadik ország által kiadott szakmai alkalmassági bizonyítvány vagy azzal egyenértékű bizonyítvány helyettesíthető egy tagállam által kiadott új szakmai alkalmassági bizonyítvánnyal, ha a bizonyítvány birtokosa az adott tagállamban legfeljebb 35 órás kiegészítő képzést végzett. Ezt a kiegészítő képzést a [jelölt] által legjobban értett uniós nyelven kell elvégezni.

Szükség esetén – az egyes közúti árufuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképesítéséről és továbbképzéséről szóló (EU) 2022/2561 irányelvvel^{1a} összhangban – a magas szintű szakértelem és a közúti közlekedésbiztonság biztosítása érdekében megfelelő nyelvi támogatást kell biztosítani.

Annak megállapítása céljából, hogy harmadik országok rendelkeznek-e a megfelelő uniós szabályokkal részben vagy teljes mértékben összehasonlítható szabályokkal, amelyek az uniós szabályokhoz részben vagy teljes mértékben hasonló szintű közúti közlekedésbiztonságot garantálnak, a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy [2 évvel e módosító irányelv hatálybalépését követően]-ig a 21. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el ezen irányelv kiegészítése céljából, amelyekben meghatározza a harmadik országok járművezetők szakmai képzésére vonatkozó szabályainak, illetve a

harmadik országok tanúsítási és vizsgáztatási eljárásokra vonatkozó szabályainak vagy mindkettőnek az értékelésére vonatkozó feltételeket, valamint az értékelés során alkalmazandó kritériumokat és módszereket.

E [felhatalmazáson alapuló jogi aktusok/értékelési feltételek, kritériumok és módszerek] alapján és a tagállamokkal együttműködve a Bizottság a (6) bekezdésben meghatározott eljárásnak megfelelően végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza azon döntését, hogy egy adott harmadik ország a járművezetők szakmai képzésére vonatkozó olyan szabályokkal és/vagy a tanúsítási és vizsgáztatási eljárásokra vonatkozó olyan szabályokkal rendelkezik, amelyek teljes mértékben vagy részben összehasonlíthatók a megfelelő uniós szabályokkal, és amelyek a közúti közlekedésbiztonságnak az uniós szabályokhoz teljes mértékben vagy részben hasonló szintjét garantálják. Az említett végrehajtási jogi aktusokat a 22. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

^{1a} Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2022/2561 irányelve (2022. december 14.) egyes közúti áru fuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképesítéséről és továbbképzéséről (HL L 330., 2022.12.23., 46. o.).

Módosítás 109

**Irányelvre irányuló javaslat
12 cikk – 9 bekezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

(9) A Bizottság az Európai Unió Hivatalos Lapjában és saját honlapján közzéteszi azon harmadik országok jegyzékét, amelyek a (7) bekezdéssel összhangban végrehajtási határozat tárgyát képezték, és ennek megfelelően közzéteszi a **(9)** bekezdéssel összhangban végrehajtott releváns módosításokat is.

Módosítás

(9) A Bizottság az Európai Unió Hivatalos Lapjában és saját honlapján közzéteszi azon harmadik országok jegyzékét, amelyek a (7) **és (8a)** bekezdéssel összhangban végrehajtási határozat tárgyát képezték, és ennek megfelelően közzéteszi a **(8)** bekezdéssel összhangban végrehajtott releváns módosításokat is.

Módosítás 320

Irányelvre irányuló javaslat

12 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

12a. cikk

Együttműködési platform

(1) A Bizottság együttműködési platformot hoz létre a bevált gyakorlatokkal kapcsolatos ismeretek és információk összegyűjtése, feldolgozása és terjesztése céljából:

- a) a tagállami járművezetői képzési rendszerekkel – többek között a különleges célú járművek, például a nem közúti mozgó gépekre vonatkozó vezetői képzéssel – kapcsolatban;**
- b) a különleges célú járművek, például a nem közúti mozgó gépek különböző tagállamokban való engedélyezésével és rendeltetésszerű használatával – többek között az ilyen gépek használatának megkönnyítése érdekében az e szabályok közötti különbségek határokön átnyúló vonatkozásaiival – kapcsolatban; valamint**
- c) bármilyen más megfelelőnek ítélt kérdéssel kapcsolatban.**

(2) A platform munkájában az érintett tagállami hatóságok és a közúti közlekedési ágazat érdekelt felei vesznek

részt, és a platformnak lehetőség szerint elő kell segítenie e bevált gyakorlatok alkalmazását.

Módosítás 110

Irányelvre irányuló javaslat
13 cikk – 3 bekezdés – 2 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A tagállamok felfüggesztik a vezetői engedélyt, ha a 10. cikkben említett, az érvényesség megerősítésére irányuló orvosi vizsgálat azt mutatja, hogy az egészségügyi állapotokra vonatkozóan a III. mellékletben említett fizikai és pszichológiai követelmények ideiglenesen nem teljesíthetők.

Módosítás 111

Irányelvre irányuló javaslat
14 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1) A 7. cikk (1) bekezdésének b) és d) pontjától eltérve a tagállamok a 10. cikk (1) bekezdésével összhangban az I. melléklet E. részében meghatározott 98.02 uniós kóddal jelölt, B és C kategóriájú vezetői engedélyt állítanak ki azon kérelmezők számára, akik betöltötték a 17. életévüket.

(1) A 7. cikk (1) bekezdésének b) és d) pontjától eltérve a tagállamok a 10. cikk (1) bekezdésével összhangban az I. melléklet E. részében meghatározott 98.02 uniós kóddal jelölt, B, C és **C1** kategóriájú vezetői engedélyt állítanak ki azon kérelmezők számára, akik betöltötték a 17. életévüket.

Módosítás 112

Irányelvre irányuló javaslat
14 cikk – 2 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A 98.02 uniós kóddal jelölt vezetői engedéllyel rendelkező, 18 év alatti vezető csak **az alábbi feltételeknek megfelelő** személy kíséretében vezethet:

Módosítás

(2) A 98.02 uniós kóddal jelölt vezetői engedéllyel rendelkező, 18 év alatti jogosult csak **egy olyan, az első utasülésen utazó** személy kíséretében vezethet, **aki képes iránymutatást adni a vezetés idején. A kísérő személynek be kell tartania az alkohol vagy kábítószer hatása alatt vagy bármely más okból cselekvőképtelen állapotban történő járművezetésre vonatkozó szabályokat, és meg kell felelnie az alábbi feltételeknek:**

Módosítás 113

Irányelvre irányuló javaslat
14 cikk – 2 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) az adott kategóriájú, több mint öt évvel korábban kiállított vezetői engedéllyel rendelkezik;

Módosítás

b) az adott kategóriájú, több mint öt évvel korábban kiállított **uniós** vezetői engedéllyel rendelkezik;

Módosítás 114

Irányelvre irányuló javaslat
14 cikk – 2 bekezdés – e pont

A Bizottság által javasolt szöveg

e) C kategóriájú járművek esetében rendelkezik az (EU) 2022/2561

Módosítás

e) **C és CI** kategóriájú járművek esetében rendelkezik az (EU) 2022/2561

irányelvben előírt képesítéssel és képzéssel.

irányelvben előírt képesítéssel és képzéssel.

Módosítás 115

Irányelvre irányuló javaslat
14 cikk – 2 bekezdés – e a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ea) a C és C1 járműkategória esetében az időszakos szakmai alkalmassági képzés részeként 7 órás képzésen vett részt a szükséges szakmai és pedagógiai készségek elsajátítása érdekében.

Módosítás 116

Irányelvre irányuló javaslat
14 cikk – 2 bekezdés – 2 albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A tagállamok dönthetnek úgy, hogy a képzés időtartamát legfeljebb 14 órára növelik.

Módosítás 117

Irányelvre irányuló javaslat
14 cikk – 3 a bekezdés (új)

(3a) A kísérvél történő vezetés rendszere nem korlátozza a tagállamok azon meglévő lehetőségeit, hogy csökkentsék a B járműkategóriára vonatkozó, ezen irányelv 7. cikke (2) bekezdésében meghatározott alsó korhatárt, és nemzeti szinten alkalmazzanak ehhez kapcsolódó feltételeket.

Módosítás 118

**Irányelvre irányuló javaslat
14 cikk – 4 a bekezdés (új)**

(4a) A tagállamok az (1) bekezdésben meghatározott életkort csökkenthetik a területükön szokásos tartózkodási hellyel rendelkező személyek esetében annak érdekében, hogy kísérleti projekteket hajtsanak végre és adatokat gyűjtsenek az kísérvél történő vezetési rendszerek alacsonyabb életkor melletti alkalmazásának hatásáról a kérelmező képzésének részeként, a 3500 km eléréséig. Ha egy tagállam élni kíván ezzel a lehetőséggel, indokolással ellátott kérelmet nyújt be a Bizottsághoz. A Bizottság az érintett tagállammal folytatott párbeszéd útján értékeli a kérelmet, és 3 hónapon belül döntést hoz. A Bizottság indokolással ellátott vélemény benyújtásával jóváhagyhatja vagy elutasíthatja a kérelmet, vagy a közúti közlekedésbiztonság biztosítása érdekében megszabott további feltételek mellett jóváhagyhatja azt. Amennyiben a Bizottság eltérést engedélyez, a (2), (3) és (4) bekezdés rendelkezéseit továbbra is alkalmazni kell. A tagállamok

figyelemmel kísérik a jóváhagyott kísérleti projektek eredményeit, és ezekről beszámolnak a Bizottságnak. A Bizottság időszakos felülvizsgálatai során értékeli a jóváhagyott kísérleti projektekre vonatkozó kérelmeket és – amennyiben rendelkezésre állnak – az ilyen projektek eredményeit.

Módosítás 119

Irányelvre irányuló javaslat 15 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) Az egy adott kategóriába tartozó, első alkalommal kiállított vezetői engedély birtokosa kezdő gépjárművezetőnek tekintendő, és legalább kétéves próbaidőt kell előírni számára.

Módosítás

(1) Az egy adott kategóriába tartozó, első alkalommal kiállított vezetői engedély birtokosa kezdő gépjárművezetőnek tekintendő, és legalább kétéves próbaidőt kell előírni számára. *A tagállamok szabályokat állapítanak meg a kezdő járművezetőkre vonatkozó időszak hosszára és a szankciókra vonatkozóan.*

Módosítás 268

Irányelvre irányuló javaslat 15 cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1a) A tagállamok kötelezik a kezdő gépjárművezetőket, hogy a próbaidejük teljes időtartama alatt egy szabványos uniós jelzést helyezzenek el járművük hátsó szélvédőjén. A Bizottság legkésőbb [az ezen irányelv hatálybalépésének napjától számított 6 hónappal]-ig a 21. cikkkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogad el, amelyben meghatározza a közös jelzésre vonatkozó közös vizuális előírásokat.

Módosítás 120

Irányelvre irányuló javaslat 15 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A tagállamok megállapítják a **0,0 g/ml-t** meghaladó véralkoholszinttel vezető kezdő gépjárművezetőkre alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és megteszik az **azok** végrehajtásához szükséges intézkedéseket. Az említett szankcióknak hatékonyaknak, arányosnak, visszatartónak és diszkriminációmentesnek kell lenniük.

Módosítás

(2) A tagállamok megállapítják a **0,2 g/ml-t** meghaladó véralkoholszinttel **vagy pszichotrop anyag vagy kábítószer hatása alatt** vezető kezdő gépjárművezetőkre alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat. **A tagállamok végrehajtó hatásai a passzív vagy véletlenszerű expozíciót figyelembe vevő legalacsonyabb mennyiségi határérték alapján a technikai zéró toleranciának megfelelő mérési küszöbértéket állapítanak meg,** és megteszik az **annak** végrehajtásához szükséges intézkedéseket. Az említett szankcióknak hatékonyaknak, arányosnak, visszatartónak és diszkriminációmentesnek kell lenniük, **és magukban foglalhatják a járművezetéstől való eltiltást.**

Módosítás 121

Irányelvre irányuló javaslat 15 cikk – 2 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2a) A tagállamok a kezdő gépjárművezetők esetében alkalmazandó szankciókra vonatkozóan szigorúbb szabályokat állapítanak meg, többek között arra az esetre, ha nem használják a biztonsági berendezéseket vagy érvényes vezetői engedély nélkül vezetnek, és

megteszik az azok végrehajtásához szükséges összes intézkedést. Az említett szankcióknak hatékonyaknak, arányosnak, visszatartónak és diszkriminációmentesnek kell lenniük.

Módosítás 269

Irányelvre irányuló javaslat
15 cikk – 2 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2b) A tagállamok az alkoholra és a tiltott pszichoaktív kábítószerekre vonatkozó zérótolerancia-rendszer alkalmazását valamennyi járművezetőre kiterjeszthetik.

Módosítás 122

Irányelvre irányuló javaslat
15 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3) A tagállamok a közúti közlekedésbiztonság javítása érdekében a területükön a próbaidő alatt a kezdő gépjárművezetőkre alkalmazandó további szabályokat állapíthatnak meg. Erről értesítik a Bizottságot.

(3) A tagállamok a közúti közlekedésbiztonság javítása érdekében a területükön a próbaidő alatt a kezdő gépjárművezetőkre alkalmazandó további szabályokat állapíthatnak meg. Erről értesítik a Bizottságot. ***Ezek a szabályok nem korlátozhatják az éjszakai vezetést.***

Módosítás 123

Irányelvre irányuló javaslat
15 cikk – 5 a bekezdés (új)

(5a) Azon járművezetők esetében, akik a korábban kiállított kategória próbaideje alatt egy új kategóriára is engedélyt szereznek, az új kategóriára vonatkozó próbaidő csökkenthető a már teljesített próbaidővel, de nem lehet rövidebb hat hónapnál. Ez a csökkentés nem alkalmazható, ha a meglévő vezetői engedélyt kizárólag AM kategóriára állították ki.

Módosítás 124

**Irányelvre irányuló javaslat
15 cikk – 5 b bekezdés (új)**

(5b) A tagállamokat arra ösztönzik, hogy általános- és középiskolai tanterveikbe építsék be az életkornak megfelelő, a közúti közlekedésbiztonsági szabályokkal kapcsolatos képzést és a közlekedési kockázatokkal kapcsolatos tudatosságnövelő képzéseket. A tagállamok [az (EU) 2015/413 európai parlamenti és tanácsi irányelv^{1a}] alapján előirányzott bevételeket felhasználhatják ilyen kezdeményezések pénzügyi támogatására. A Bizottság [az említett irányelv 8a. cikkében] említett forrásokat ugyancsak felhasználhatja ilyen kezdeményezések pénzügyi támogatására.

^{1a} Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/413 irányelve (2015. március 11.) a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről (HL L 68.,

Módosítás 125

Irányelvre irányuló javaslat

16 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A 2013. január 19. előtt már ilyen munkakörben dolgozó vizsgabiztosokra kizárólag a minőségbiztosítással és a rendszeres képzéssel kapcsolatos követelmények vonatkoznak.

Módosítás

Az ezen irányelv hatályba lépése előtt már ilyen munkakörben dolgozó vizsgabiztosokra kizárólag a minőségbiztosítással és a rendszeres képzéssel kapcsolatos követelmények vonatkoznak.

Módosítás 126

Irányelvre irányuló javaslat

17 cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Ezen irányelv alkalmazásában a „szokásos tartózkodási hely” az a hely, ahol az adott személy általában él, vagyis ahol egy naptári évben legalább 185 napot tölt, személyes *és* foglalkozásával összefüggő kötıtségei miatt, *vagy* foglalkozási kötıtségekkel nem rendelkező személy esetén, olyan személyes kötıtségei miatt, amelyek szoros kapcsolatra utalnak az adott személy és azon hely között, ahol él.

Módosítás

Ezen irányelv alkalmazásában a „szokásos tartózkodási hely” az a hely, ahol az adott személy általában él, vagyis ahol egy naptári évben legalább 185 napot tölt, személyes *vagy* foglalkozásával összefüggő kötıtségei miatt, *és* foglalkozási kötıtségekkel nem rendelkező személy esetén, olyan személyes kötıtségei miatt, amelyek szoros kapcsolatra utalnak az adott személy és azon hely között, ahol él.

Módosítás 127

Irányelvre irányuló javaslat
17 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A 10. cikk (1) bekezdésének e) pontjától eltérve és a **B kategóriájú** vezetői engedély első kiállításának konkrét céljából az állampolgársága szerinti tagállamtól eltérő szokásos tartózkodási hellyel rendelkező kérelmező vezetői engedélyét kiállíthatja ez utóbbi tagállam, amennyiben a szokásos tartózkodási hely szerinti tagállam nem teszi lehetővé az elméleti vagy gyakorlati vizsgáknak az állampolgárság szerinti tagállam valamelyik hivatalos nyelvén vagy tolmács segítségével történő letételét.

Módosítás

(4) A 10. cikk (1) bekezdésének e) pontjától eltérve és a vezetői engedély első kiállításának konkrét céljából az állampolgársága szerinti tagállamtól eltérő szokásos tartózkodási hellyel rendelkező kérelmező vezetői engedélyét kiállíthatja ez utóbbi tagállam, amennyiben a szokásos tartózkodási hely szerinti tagállam nem teszi lehetővé az elméleti vagy gyakorlati vizsgáknak az állampolgárság szerinti tagállam valamelyik **uniós** hivatalos nyelvén vagy tolmács segítségével történő letételét.

Módosítás 128

Irányelvre irányuló javaslat
18 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A tagállamok az (EU) 2016/1945 bizottsági határozatban⁶⁴ megállapított egyenértékűségeket alkalmazzák **a 2013. január 19.** előtt megszerzett jogosultságok és az ezen irányelv 6. cikkében meghatározott vezetői engedély kategóriák között.

⁶⁴ A Bizottság (EU) 2016/1945 határozata (2016. október 14.) a vezetőiengedély-kategóriák közötti egyenértékűségről (HL L 302., 2016.11.9., 62. o.).

Módosítás

(1) A tagállamok az (EU) 2016/1945 bizottsági határozatban⁶⁴ megállapított egyenértékűségeket alkalmazzák **az ezen irányelv hatálybalépése** előtt megszerzett jogosultságok és az ezen irányelv 6. cikkében meghatározott vezetői engedély kategóriák között.

⁶⁴ A Bizottság (EU) 2016/1945 határozata (2016. október 14.) a vezetőiengedély-kategóriák közötti egyenértékűségről (HL L 302., 2016.11.9., 62. o.).

Módosítás 129

Irányelvre irányuló javaslat
18 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) **A 2013. január 19-ig** megadott egyetlen járművezetési jogosultság sem szüntethető meg, illetve korlátozható ezen irányelv rendelkezései alapján.

Módosítás

(2) **Az ezen irányelv hatálybalépése** előtt megadott egyetlen járművezetési jogosultság sem szüntethető meg, illetve korlátozható ezen irányelv rendelkezései alapján.

Módosítás 130

Irányelvre irányuló javaslat
19 cikk – 2 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) a [HIVATKOZÁS A PRÜM II-RE]-**ben említett** bűncselekmények megelőzése, felderítése és nyomozása;

Módosítás

c) a [HIVATKOZÁS A PRÜM II-RE] **szerinti, közúti közlekedéssel kapcsolatos** bűncselekmények megelőzése, felderítése és nyomozása, **feltéve, hogy az e célból szükséges valamennyi feltétel fennáll, valamint a célhoz kötöttség, a szükségesség és az arányosság elvének kellő figyelembevételével;**

Módosítás 131

Irányelvre irányuló javaslat
20 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A tagállamok évente tájékoztatják a Bizottságot az egyes kategóriákra vonatkozóan kiállított, megújított, pótoltt,

Módosítás

A tagállamok évente tájékoztatják a Bizottságot az egyes kategóriákra vonatkozóan kiállított, megújított, pótoltt,

visszavont és lecserélt vezetői engedélyek számáról, beleértve a digitális vezetői engedélyek kiállítására és használatára vonatkozó adatokat is.

visszavont és lecserélt vezetői engedélyek számáról, beleértve a digitális vezetői engedélyek kiállítására és használatára vonatkozó adatokat is. *A tagállamok három hónapon belül tájékoztatják a Bizottságot, ha az általuk elfogadott törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek, úgy módosulnak, hogy az befolyásolja ezen irányelv rendelkezéseinek alkalmazását.*

Módosítás 132

Irányelvre irányuló javaslat 20 cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A tagállamoknak meg kell osztaniuk egymással a közúti közlekedésbiztonsági intézkedésekkel és a kockázattudatosító képzésekkel kapcsolatos bevált gyakorlataikra vonatkozó adatokat is, különös tekintettel a kezdő járművezetőkre és az egész életen át tartó képzésekre, a korcsoportonként előírt orvosi alkalmassági vizsgálatok típusaival, a közlekedépszichológus, a vizsgabiztos vagy a járművezető-oktató visszajelzéseire, ajánlásaira és részvételi igazolásaira épülő támogatási rendszer korcsoportonkénti igénybevételével, valamint a veszélyeztetett úthasználók közúti biztonságának növelésére irányuló intézkedésekkel kapcsolatos bevált gyakorlataikra vonatkozó adatokat, beleértve a mikromobilitást szabályozó intézkedéseket is.

Módosítás 321

**Irányelvre irányuló javaslat
20 cikk – 1 b bekezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A Bizottság felkérést kap, hogy 2027. július 1-jéig nyújtson be jelentést az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a nem közúti mozgó gépekre vonatkozó nemzeti rendelkezések alkalmazásának hatásairól, valamint annak a belső piacra és a közúti biztonságra gyakorolt hatásáról. A jelentést adott esetben az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak szóló javaslat kísérheti a nem közúti mozgó gépek Unió-szerte történő használatának megkönnyítése céljából.

Módosítás 133

**Irányelvre irányuló javaslat
20 cikk – 1 c bekezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A tagállamok évente jelentést tesznek a Bizottságnak a 14. cikkben meghatározott, kísérővel történő vezetés rendszerének keretében a kezdő járművezetők által okozott közúti balesetekről, vezetőiengedély-kategóriáinként. A Bizottság felkérést kap arra, hogy háromévente készítsen jelentést, amelyben összehasonlítja a kísérővel történő vezetés rendszerben vezetői engedélyt szerzett járművezetők, illetve a többi járművezető által okozott közúti baleseteket. A jelentésnek figyelembe kell vennie az egyes vezetőiengedély-kategóriákra vonatkozó adatokat. A Bizottság a jelentést nyilvánosan hozzáférhetővé teszi, többek között [a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv] által létrehozott CBE-portálon keresztül.

Módosítás 134

Irányelvre irányuló javaslat 21 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A Bizottságnak a 4. cikk (8) bekezdésében, az 5. cikk (6) bekezdésében, a 8. cikk (2) bekezdésében, a 10. cikk (8) bekezdésében és a 16. cikk (2) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól [az irányelv hatálybalépésének időpontja]-tól/-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam vége előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az ötéves időtartam vége előtt, akkor a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.

Módosítás

(2) A Bizottságnak a 4. cikk (8) bekezdésében, az 5. cikk (6) bekezdésében, a 8. cikk (2) bekezdésében, **a 9. cikk (2) bekezdésében**, a 10. cikk (8) bekezdésében, **a 11. cikk a) pontjában, a 12. cikk (8a) bekezdésében**, a 16. cikk (2) bekezdésében és **a 16a. cikk (2) bekezdésében** említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól [az irányelv hatálybalépésének időpontja]-tól/-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam vége előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az ötéves időtartam vége előtt, akkor a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.

Módosítás 135

Irányelvre irányuló javaslat 23 cikk – 1 bekezdés

(EU) 2022/2561 irányelv

5 cikk – 2 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) 17 éves kortól C vezetőiengedély-kategóriába tartozó járműveket, feltéve, hogy rendelkeznek SZAB-bal, a 6. cikk (1) bekezdésében előírtak szerint, és kizárólag a [HIVATKOZÁS ERRE AZ IRÁNYELVRE] irányelv 14. cikkének (2) bekezdésében meghatározott feltételek mellett;

Módosítás

c) 17 éves kortól C és **CI** vezetőiengedély-kategóriába tartozó járműveket, feltéve, hogy rendelkeznek SZAB-bal, a 6. cikk (1) bekezdésében előírtak szerint, és kizárólag a [HIVATKOZÁS ERRE AZ IRÁNYELVRE] irányelv 14. cikkének (2) bekezdésében meghatározott feltételek mellett;

Módosítás 322

**Irányelvre irányuló javaslat
23 cikk – 1 a bekezdés (új)**

(EU) 2022/2561 irányelv

5 cikk – 3 bekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Az 5. cikk (3) bekezdésének a) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„a) 21 éves kortól:

i. D és D + E vezetőiengedély-kategóriába tartozó járműveket, feltéve hogy rendelkeznek SZAB-bal, a 6. cikk (2) bekezdésében előírtak szerint.

Bármely tagállam engedélyezheti a D1 és D1 + E vezetőiengedély-kategória valamelyikébe tartozó járművek vezetőinek, hogy területén ilyen járműveket 18 éves kortól vezessenek, feltéve hogy rendelkeznek SZAB-bal, a 6. cikk (1) bekezdésében előírtak szerint.

Bármely tagállam a területén a hivatásos autóbuszvezetők esetében a D és DE kategóriára vonatkozó alsó korhatárt

– 19 évre csökkentheti, feltéve hogy a járművezetők teljes körű szakmai képzésen vettek részt, és az (EU) 2022/2561 irányelv 6. cikke (1)

*bekezdésének rendelkezéseivel
összhangban rendelkeznek SZAB-bal;*

*– 18 évre csökkentheti, feltéve hogy a
járművezetők teljes körű szakmai
képzésen vettek részt, és az
(EU) 2022/2561 irányelv 6. cikke (1)
bekezdésének rendelkezéseivel
összhangban rendelkeznek SZAB-bal, és
utasok nélkül, illetve 50 km-nél rövidebb
útvonalon utasokkal vezetik ezeket a
járműveket;*

*ii. D és D + E vezetőiengedély-
kategóriába tartozó járműveket, feltéve
hogy rendelkeznek SZAB-bal, a 6. cikk (1)
bekezdésében előírtak szerint.*

*Bármely tagállam a területén a hivatásos
autóbuszvezetők esetében a D és DE
kategóriára vonatkozó alsó korhatárt*

*– 19 évre csökkentheti, feltéve hogy a
járművezetők teljes körű szakmai
képzésen vettek részt, és az (EU)
2022/2561 irányelv 6. cikke (1)
bekezdésének rendelkezéseivel
összhangban rendelkeznek SZAB-bal;*

*– 18 évre csökkentheti, feltéve hogy a
járművezetők teljes körű szakmai
képzésen vettek részt, és az
(EU) 2022/2561 irányelv 6. cikke (1)
bekezdésének rendelkezéseivel
összhangban rendelkeznek SZAB-bal, és
utasok nélkül, illetve 50 km-nél rövidebb
útvonalon utasokkal vezetik ezeket a
járműveket.”*

Módosítás 323

**Irányelvre irányuló javaslat
23 cikk – 1 b bekezdés (új)**

(EU) 2022/2561 irányelv

5 cikk – 3 bekezdés – b pont

Hatályos szöveg

*„b) 23 éves kortól D és D + E
vezetőiengedély-kategóriába tartozó*

Módosítás

törölve

járműveket, feltéve, hogy rendelkeznek SZAB-bal, a 6. cikk (2) bekezdésében előírtak szerint.”

Módosítás 324

Irányelvre irányuló javaslat

25 cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A tagállamok legkésőbb [az elfogadás napja + 2 év]-ig elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Ezen rendelkezések szövegéről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Módosítás

A tagállamok **az (1a) bekezdés sérelme nélkül** legkésőbb ... [az elfogadás napja + 2 év]-ig elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Ezen rendelkezések szövegéről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Módosítás 325

Irányelvre irányuló javaslat

25 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Ezeket a rendelkezéseket [az elfogadás napja + 3 év]-től/-től kezdődően kell alkalmazni.

Módosítás

Az (1a) bekezdés sérelme nélkül ezeket a rendelkezéseket ... [az elfogadás napja + 3 év]-től/-től kezdődően kell alkalmazni.

Módosítás 326

Irányelvre irányuló javaslat

25 cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1a) A tagállamok legkésőbb ... [az elfogadás napja + 4 hónap]-ig elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy megfeleljenek ezen irányelv 9. cikke (2) bekezdésének.

Ezeket a rendelkezéseket ... [az elfogadás napja + 4 hónap]-tól/-től kezdődően kell alkalmazni.

Módosítás 138

Irányelvre irányuló javaslat

I melléklet – B1 rész – 4 pont – 3 pont – 2 bekezdés – e pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

e) **8. DG: az engedély jogosultjának írására vonatkozó biometrikus adatok;**

e) **törölve**

Módosítás 139

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – A pont – 2 pont – 1 bekezdés – b pont – 2 a franciabekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

– **a GSM vagy más elektronikus eszközök vezetés közbeni használata miatti figyelemelvonás kockázatára gyakorolt hatások és biztonsági következmények;**

Módosítás 140

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – A pont – 2 pont – 1 bekezdés – c pont – 1 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- a járművek közötti biztonságos távolság, a féktávolságok és a biztonságos úttartás különböző időjárási és útviszonyok **közötti** megtartására vonatkozó legfontosabb elvek,

Módosítás

- a járművek közötti biztonságos távolság, **a** féktávolságok és a biztonságos úttartás különböző időjárási és útviszonyok, **különösen havas és csúszós útviszonyok melletti** megtartására vonatkozó legfontosabb elvek;

Módosítás 141

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – A pont – 2 pont – 1 bekezdés – d pont – 1 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- a többi úthasználó tapasztalatlanságával összefüggő sajátos kockázati tényezők, különös tekintettel a veszélyeztetett úthasználókra, akik a gépjárművel – például autóval, autóbusszal, illetve tehergépkocsival – közlekedőkhöz képest kevésbé védettek a forgalomban, és közvetlenül ki vannak téve az ütközési erőknek. Ebbe a kategóriába tartoznak a gyalogosok, a kerékpárosok, a kétkerekű gépjárművel közlekedők, a személyi mobilitási eszközökkel közlekedők, valamint a fogyatékossgal élő személyek, a csökkent mozgásképességű személyek és a csökkent tájékozódóképességű személyek,

Módosítás

- a többi úthasználó tapasztalatlanságával összefüggő sajátos kockázati tényezők, különös tekintettel a veszélyeztetett úthasználókra, akik a gépjárművel – például autóval, autóbusszal, illetve tehergépkocsival – közlekedőkhöz képest kevésbé védettek a forgalomban, és közvetlenül ki vannak téve az ütközési erőknek. Ebbe a kategóriába tartoznak a **gyermekek**, **a** gyalogosok, a kerékpárosok, a kétkerekű gépjárművel közlekedők, a személyi mobilitási eszközökkel közlekedők, valamint a fogyatékossgal élő személyek, a csökkent mozgásképességű személyek és a csökkent tájékozódóképességű személyek.

Módosítás 142

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – A pont – 2 pont – 1 bekezdés – d pont – 2 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

– a különböző járműtípusok mozgásával és vezetésével, **továbbá vezetőik eltérő látóterével** járó kockázati tényezők, **ideértve a fejlett vezetéstámogató rendszerekkel és egyéb automatizálási funkciókkal rendelkező járműveket is;**

Módosítás

– a különböző járműtípusok mozgásával és vezetésével, **valamint az azokkal való interakcióval** járó kockázati tényezők, **amelyek a különböző nagyságrend és vezetési dinamika, valamint vezetőik eltérő látóterével függenek össze;**

Módosítás 143

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – A pont – 2 pont – 1 bekezdés – d pont – 2 a franciabekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

– **holtterek és lejtési szögek változásai;**

Módosítás 144

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – A pont – 2 pont – 1 bekezdés – d pont – 2 b franciabekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

– **az irányjelző lámpák megfelelő és időben való használata;**

Módosítás 145

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – A pont – 2 pont – 1 bekezdés – e pont – 2 a franciabekezdés (új)

- ***arra vonatkozó szabályok, hogy hogyan kell viselkedni, ha egy vészhelyzeti jármű közeledik, és mit kell tenni az ütközés helyszínén;***

Módosítás 146

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – A pont – 2 pont – 1 bekezdés – e pont – 4 franciabekezdés

- az alternatív üzemanyaggal működő járművekkel kapcsolatos biztonsági szempontok ismerete;

- az alternatív üzemanyaggal ***és/vagy akkumulátorral*** működő járművekkel kapcsolatos biztonsági szempontok ismerete, ***különösen a baleset vagy meghibásodás esetén bekövetkező robbanás/tűz vagy kémiai reakció kockázata;***

Módosítás 147

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – A pont – 2 pont – 1 bekezdés – f pont

- f) a jármű elhagyásakor szükséges óvintézkedések;

- f) a jármű elhagyásakor szükséges óvintézkedések, ***többek között annak biztosítása, hogy a jármű ajtaja biztonságosan nyitható legyen, és ez nem jelentsen veszélyt más úthasználókra, például a gyalogosokra, a kerékpárosokra és a mikromobilitási eszközök használóira nézve;***

Módosítás 148

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – A pont – 2 pont – 1 bekezdés – i pont

A Bizottság által javasolt szöveg

i) a járműhasználat környezettel összefüggő szabályai és szempontjai, ideértve az elektromos járművek használatát is: a hangjelző készülékek megfelelő használata, mérsékelt üzemanyag-/energiafogyasztás, a kibocsátások korlátozása (üvegházhatásúgáz-kibocsátások, légszennyező anyagok, zaj, a gumiabroncsokból és az úthasználatból származó mikroműanyagok stb.).

Módosítás

i) a járműhasználat környezettel összefüggő szabályai és szempontjai, ideértve az elektromos járművek használatát is: a hangjelző készülékek megfelelő használata, mérsékelt üzemanyag-/energiafogyasztás, a kibocsátások korlátozása (üvegházhatásúgáz-kibocsátások, légszennyező anyagok, zaj, a gumiabroncsokból, **fékből** és az úthasználatból származó mikroműanyagok stb.).

Módosítás 149

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – A pont – 2 pont – 1 bekezdés – i a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ia) az elsősegély-nyújtási eszközök használatára vonatkozó alapismeretek, valamint az elsősegély-nyújtási képesség, beleértve a kardiopulmonáris újraélesztést is;

A tagállamok alternatívaként azt a lehetőséget is elérhetővé tehetik, hogy a korábban elvégzett, tanúsított gyakorlati elsősegélynyújtási képzés, amely magában foglalja a kardiopulmonáris újraélesztést is, lehetővé tegye az elméleti vizsga elsősegélynyújtással kapcsolatos tartalma

alóli felmentést;

Módosítás 150

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – A pont – 2 pont – 1 bekezdés – i b pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

*ib) biztonságos interakció a fejlett
vezetéstámogató rendszerek funkcióival és
egyéb automatizálási funkciókkal,
valamint azok előnyeivel, korlátaival és
kockázataival;*

Módosítás 151

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – A pont – 2 pont – 1 bekezdés – i c pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

*ic) a városi járműbehajtási
korlátozásokra vonatkozó alapvető
szabályozási keret, beleértve az alacsony
kibocsátású zónákat is;*

Módosítás 152

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – A pont – 4 pont – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

4. A C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 és D1E kategóriákra vonatkozó különleges rendelkezések

4. A C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E és **T** kategóriákra vonatkozó különleges rendelkezések

Módosítás 153

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – A pont – 4 pont – 1 pont – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

d) baleset esetén tanúsítandó magatartás; baleset vagy hasonló esemény esetén elvégzendő intézkedések – beleértve a vészhelyzeti intézkedéseket, például az utasok kimenekítését – ismerete és elsősegély-nyújtási alapismeretek;

d) baleset esetén tanúsítandó magatartás; baleset vagy hasonló esemény esetén elvégzendő intézkedések – beleértve a vészhelyzeti intézkedéseket, például az utasok kimenekítését – ismerete és elsősegély-nyújtási alapismeretek, **beleértve a kardiopulmonáris újraélesztést is;**

Módosítás 154

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – A pont – 4 pont – 1 pont – f a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

fa) a lassítófékek/kipufogórendszerek és fékek célja és használata;

Módosítás 155

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – A pont – 4 pont – 1 pont – g pont

A Bizottság által javasolt szöveg

g) a látótérnek a saját jármű jellemzői által okozott korlátozása;

Módosítás

g) a látótérnek a saját jármű jellemzői által okozott korlátozása, ***különösen a gyalogosok esetében a jármű előtt, valamint a kerékpárosok esetében a jármű mellett és előtt;***

Módosítás 156

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – A pont – 4 pont – 1 pont – h a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ha) defenzív és környezetkímélő vezetés: követési távolság; kanyarban előzés, sávváltás, elsőbbségi szabályok, sebességhatárolások;

Módosítás 157

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – A pont – 4 pont – 1 pont – i pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

i) a jármű rakományával kapcsolatos biztonsági tényezők: a rakomány ellenőrzése (rakodás és rögzítés), a különböző típusú rakományokkal kapcsolatos nehézségek (például folyadékok, függő rakomány, ...), az áru be- és kirakodása és a rakodó-berendezések használata (csak a C, CE, C1, C1E

i) a jármű rakományával kapcsolatos biztonsági tényezők: a rakomány ellenőrzése (rakodás és rögzítés), a különböző típusú rakományokkal kapcsolatos nehézségek (például folyadékok, függő rakomány, ...), az áru be- és kirakodása és a rakodó-berendezések használata (csak a C, CE, C1, C1E,

kategóriákban);

T kategóriákban);

Módosítás 158

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – A pont – 4 pont – 1 pont – i a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

**ia) a biztonságos parkolókkal
kapcsolatos biztonsági intézkedések,
eljárások és protokollok;**

Módosítás 159

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – A pont – 4 pont – 1 pont – j pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

j) a járművezető felelőssége az utasszállítást illetően; az utasok kényelme és biztonsága; gyermekek szállítása; az elindulás előtti szükséges ellenőrzések; az elméleti vizsgának valamennyi busztípust magában kell foglalnia (a tömegközlekedésben használt buszok és a távolsági buszok, különleges méretű buszok, ...) (csak a D, DE, D1, D1E kategóriákban);

j) a járművezető felelőssége az utasszállítást illetően; az utasok, **valamint különösen a fogyatékossgal élő és csökkent mozgásképességű személyek** kényelme és biztonsága, **valamint megfelelő válaszadás nemi alapú zaklatás és erőszak esetén**; gyermekek szállítása; az elindulás előtti szükséges ellenőrzések; az elméleti vizsgának valamennyi busztípust magában kell foglalnia (a tömegközlekedésben használt buszok és a távolsági buszok, különleges méretű buszok, ...) (csak a D, DE, D1, D1E kategóriákban);

Módosítás 160

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 5 pont – 1 pont – c pont – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Az automata sebességváltóval rendelkező járművön végzett jártassági és magatartási vizsga alapján kiállított A1, A2, A, B1, B és BE kategóriájú vezetői engedélyen feltüntetett uniós kódot el kell távolítani, ha a jogosult leteszi a külön e célra készült jártassági és magatartási vizsgát vagy elvégez egy célzott képzést.

Módosítás

Az automata sebességváltóval rendelkező járművön végzett jártassági és magatartási vizsga alapján kiállított A1, A2, A, B1, B, B BE kategóriájú vezetői engedélyen feltüntetett uniós kódot ***nem szabad kötelezővé tenni, feltüntetni vagy*** el kell távolítani, ha a jogosult leteszi a külön e célra készült jártassági és magatartási vizsgát vagy elvégez egy célzott képzést, ***amire az automata sebességváltóval rendelkező járművön végzett jártassági és magatartási vizsga előtt vagy után is sor kerülhet.***

Módosítás 161

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 5 pont – 1 pont – c pont – 2 bekezdés – i alpont

A Bizottság által javasolt szöveg

i. a célzott képzés jóváhagyása és felügyelete; vagy

Módosítás

i. a célzott képzés jóváhagyása és felügyelete, ***többek között az általános járművezetői képzés részeként;*** vagy

Módosítás 162

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 5 pont – 1 pont – d pont – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 és D1E kategóriákra vonatkozó különleges

Módosítás

A BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E és ***T*** kategóriákra vonatkozó különleges

Módosítás 163

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 5 pont – 2 pont – g pont – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A C kategóriába tartozó járművek, amelyek megengedett legnagyobb össztömege legalább 12 000 kg, és hossza legalább 8 m, szélessége legalább 2,40 m, továbbá legalább 80 km/h sebesség elérésére alkalmasak; blokkolásgátló fékekkel vannak ellátva és a 165/2014/EU rendelet által meghatározott menetíró készülékkel vannak felszerelve; **a raktér egy zárt dobozos felépítményből áll, amely legalább olyan széles és magas, mint a vezetőfülke;** a jármű tényleges össztömegének legalább 10 000 kg-nak kell lennie.

Módosítás

A C kategóriába tartozó járművek, amelyek megengedett legnagyobb össztömege legalább 12 000 kg, és hossza legalább 8 m, szélessége legalább 2,40 m, továbbá legalább 80 km/h sebesség elérésére alkalmasak; blokkolásgátló fékekkel vannak ellátva és a 165/2014/EU rendelet által meghatározott menetíró készülékkel vannak felszerelve; a jármű tényleges össztömegének legalább 10 000 kg-nak kell lennie.

Módosítás 164

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 5 pont – 2 pont – h pont – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

vagy nyerges jármű, vagy egy C kategóriájú vizsgajárműből és legalább 7,5 m hosszú pótkocsiból álló járműszerelvénnyel; a nyerges jármű vagy a járműszerelvénnyel megengedett legnagyobb össztömege legalább 20 000 kg, és hossza

Módosítás

vagy nyerges jármű, vagy egy C kategóriájú vizsgajárműből és legalább 7,5 m hosszú pótkocsiból álló járműszerelvénnyel; a nyerges jármű vagy a járműszerelvénnyel megengedett legnagyobb össztömege legalább 20 000 kg, és hossza

legalább 14 m, szélessége legalább 2,40 m, továbbá legalább 80 km/h sebesség elérésére képes; blokkolásgátló fékekkel **vannak** ellátva és a 165/2014/EU rendelet által meghatározott menetíró készülékkel **vannak** felszerelve; **a raktér egy zárt dobozos felépítményből áll, amely legalább olyan széles és magas, mint a vezetőfülke.** a nyerges jármű, illetve a járműszerelvénnyel való összességének legalább 15 000 kg-nak kell lennie;

legalább 14 m, szélessége legalább 2,40 m, továbbá legalább 80 km/h sebesség elérésére képes; blokkolásgátló fékekkel **van** ellátva, **nyeregszerkezettel van ellátva, valamint legalább nyolc előremeneti fokozattal rendelkező sebességváltóval** és a 165/2014/EU rendelet által meghatározott menetíró készülékkel **van** felszerelve; a nyerges jármű, illetve a járműszerelvénnyel való összességének legalább 15 000 kg-nak kell lennie;

Módosítás 165

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 5 pont – 2 pont – i pont – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

C1 alkategóriába tartozó járművek, amelyek legnagyobb megengedett össztömege legalább 4 000 kg, és hossza legalább 5 m, továbbá legalább 80 km/h sebesség elérésére alkalmasak; blokkolásgátló fékekkel **vannak** ellátva és a 165/2014/EU rendelet által meghatározott menetíró készülékkel **vannak** felszerelve; **a raktér egy zárt dobozos felépítményből áll, amely legalább olyan széles és magas, mint a vezetőfülke.**

Módosítás

C1 alkategóriába tartozó járművek, amelyek legnagyobb megengedett össztömege legalább 4 000 kg, és hossza legalább 5 m, továbbá legalább 80 km/h sebesség elérésére alkalmasak; blokkolásgátló fékekkel **vannak** ellátva és a 165/2014/EU rendelet által meghatározott menetíró készülékkel **vannak** felszerelve;

Módosítás 166

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 5 pont – 2 pont – j pont – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Egy C1 kategóriába tartozó vizsgajárműből és egy legalább 1 250 kg megengedett

Módosítás

Egy C1 kategóriába tartozó vizsgajárműből és egy legalább 1 250 kg megengedett

legnagyobb össztömegű pótkocsiból álló járműszerelvénny; a járműszerelvénny hossza legalább 8 m, és legalább 80 km/h sebesség elérésére alkalmas; ***a pótkocsi raktere egy zárt dobozos felépítményből áll, amely legalább olyan széles és magas, mint a vezetőfülke; a zárt dobozos felépítmény szélessége kis mértékben el is maradhat a vezetőfülkéétől, feltéve, hogy a hátratekintés csak a vonójármű külső visszapillantó tükreinek használatával lehetséges;*** a pótkocsi tényleges össztömegének legalább 800 kg-nak kell lennie.

legnagyobb össztömegű pótkocsiból álló járműszerelvénny; a járműszerelvénny hossza legalább 8 m, és legalább 80 km/h sebesség elérésére alkalmas; a pótkocsi tényleges össztömegének legalább 800 kg-nak kell lennie.

Módosítás 167

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 5 pont – 2 pont – 1 pont – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Egy D kategóriájú vizsgajárműből és egy legalább 1 250 kg megengedett legnagyobb össztömegű pótkocsiból álló, legalább 2,40 m széles és legalább 80 km/h sebesség elérésére képes járműszerelvénny; ***a pótkocsi raktere egy zárt dobozos felépítményből áll, amely legalább 2 m széles és 2 m magas;*** a pótkocsi tényleges össztömegének legalább 800 kg-nak kell lennie.

Módosítás

Egy D kategóriájú vizsgajárműből és egy legalább 1 250 kg megengedett legnagyobb össztömegű pótkocsiból álló, legalább 2,40 m széles és legalább 80 km/h sebesség elérésére képes járműszerelvénny; a pótkocsi tényleges össztömegének legalább 800 kg-nak kell lennie.

Módosítás 169

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 6 pont – 3 pont – 1 bekezdés – e pont

A Bizottság által javasolt szöveg

e) irányváltás: balra és jobbra fordulás;
sávváltás;

Módosítás

e) irányváltás: balra és jobbra fordulás;
sávváltás, **visszafordulás**;

Módosítás 170

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 6 pont – 3 pont – 1 bekezdés – g pont

A Bizottság által javasolt szöveg

g) előzés/elhaladás valami mellett: más közlekedő előzése (**ha lehetséges**); haladás akadályok (például parkoló autók) mellett; más közlekedő általi leelőzés (ha alkalmazható);

Módosítás

g) előzés/elhaladás valami mellett: más közlekedő, **többek között kerékpáros, mikromobilitási eszköz használója, gyalogos** előzése; haladás akadályok (például parkoló autók) mellett; más közlekedő általi leelőzés (ha alkalmazható);

Módosítás 171

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 6 pont – 3 pont – 1 bekezdés – h pont

A Bizottság által javasolt szöveg

h) különleges útszakaszok (ha vannak ilyenek): körforgalom; szintbeli vasúti átjáró; villamos-/autóbusz-megálló; gyalogátkelőhely; haladás hosszú emelkedőn/lejtőn; alagutak;

Módosítás

h) különleges útszakaszok (ha vannak ilyenek): körforgalom; szintbeli vasúti átjáró, **kerékpársáv**; villamos-/autóbusz-megálló; gyalogátkelőhely; haladás hosszú emelkedőn/lejtőn; alagutak;

Módosítás 172

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 6 pont – 3 pont – 1 bekezdés – h a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

**ha) interakció más járművekkel,
beleértve a holtér figyelembevételét és az
irányjelzők megfelelő használatát is;**

Módosítás 173

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 6 pont – 3 pont – 1 bekezdés – j pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

j) a szükséges óvintézkedések betartása
a járműről történő leszálláskor.

j) a szükséges óvintézkedések betartása
a járműről történő leszálláskor, **különösen
a kerékpárosokat illetően.**

Módosítás 174

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 7 pont – 4 pont – 1 bekezdés – g pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

g) előzés/elhaladás valami mellett: más
közlekedő előzése (ha lehetséges); haladás
akadályok (például parkoló autók) mellett;
más közlekedő általi leelőzés (ha
alkalmazható);

g) előzés/elhaladás valami mellett: más
úthasználó, többek között kerékpáros
előzése (ha lehetséges); haladás akadályok
(például parkoló autók) mellett; más
közlekedő általi leelőzés (ha
alkalmazható);

Módosítás 175

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 7 pont – 4 pont – 1 bekezdés – g a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ga) önálló vezetés egy meghatározott célállomás felé, a konkrét fordulójelzéseken túl;

Módosítás 176

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 7 pont – 4 pont – 1 bekezdés – h pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

h) különleges útszakaszok (ha vannak ilyenek): körforgalom; szintbeli vasúti átjáró; villamos-/autóbusz-megálló; gyalogátkelőhely; haladás hosszú emelkedőn/lejtőn; alagutak;

h) különleges útszakaszok (ha vannak ilyenek): körforgalom; **körforgalom használata nagy gépjárművel; jobb és bal oldali vezetés**; szintbeli vasúti átjáró; villamos-/autóbusz-megálló; gyalogátkelőhely; **kerékpársávok**; haladás hosszú emelkedőn/lejtőn; **lejtési szögek változásai**; alagutak;

Módosítás 177

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 7 pont – 4 pont – 1 bekezdés – h a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ha) interakció más úthasználókkal, beleértve a holttér figyelembevételét és az irányjelzők megfelelő használatát is;

Módosítás 178

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 7 pont – 4 pont – 1 bekezdés – i pont

A Bizottság által javasolt szöveg

i) *a szükséges óvintézkedések betartása* a járműből történő *kiszálláskor*;

Módosítás

i) *a járműbe történő beszállás és a járműből történő kiszállás, többek között annak biztosítása, hogy a jármű ajtaja biztonságosan nyitható legyen, és ez ne jelentsen veszélyt más úthasználókra, például a gyalogosokra, a kerékpárosokra és a mikromobilitási eszközök használóira nézve, különös hangsúlyt fektetve arra, hogy az ajtót a tőle távolabbi kézzel nyissák ki;*

Módosítás 179

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 7 pont – 4 pont – 1 bekezdés – j pont

A Bizottság által javasolt szöveg

j) veszélyes helyzetekre való reagálás és az ilyen helyzetek előrejelzése szimulátorok segítségével.

Módosítás

j) veszélyes helyzetekre való reagálás és az ilyen helyzetek előrejelzése, **többek között** szimulátorok segítségével.

Módosítás 184

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 8 pont – 2 pont – a a pont (új)

aa) különböző, tehergépjárművet pótkocsival összekapcsoló szerkezetek, figyelembe véve a nyerges járművek nyeregszerkezetét (félpótkocsik esetében) és a vonórudas pótkocsik vonórudas csatlakozóját (merev tehergépkocsi), valamint a pótkocsik kamionokhoz való csatlakoztatásának és lecsatlakoztatásának szabványos működési eljárásait és protokolljait a kapcsolószerkezetek használata során;

Módosítás 185

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 8 pont – 2 pont – c pont

c) biztonságos parkolás a be-/kirakodáshoz rakodó rámpa/plató vagy hasonló létesítménynél (csak a C, CE, C1, C1E kategóriákban);

c) biztonságos parkolás a be-/kirakodáshoz rakodó rámpa/plató vagy hasonló létesítménynél (csak a C, CE, C1, C1E, **T** kategóriákban);

Módosítás 186

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 8 pont – 3 pont – 1 bekezdés – e pont

e) irányváltás: balra és jobbra fordulás; sávváltás;

e) irányváltás: balra és jobbra fordulás; sávváltás, **visszafordulás**;

Módosítás 187

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 8 pont – 3 pont – 1 bekezdés – e a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ea) a holtterek figyelembevétele;

Módosítás 188

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 8 pont – 3 pont – 1 bekezdés – g pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

g) előzés/elhaladás valami mellett: más **közlekedő** előzése (ha lehetséges); haladás akadályok (például parkoló autók) mellett; más közlekedő általi leelőzés (ha alkalmazható);

g) előzés/elhaladás valami mellett: más **úthasználók és mikromobilitási eszközök felhasználói, ezen belül gyalogosok és kerékpárosok** előzése (ha lehetséges); haladás akadályok (például parkoló autók) mellett; más közlekedő általi leelőzés (ha alkalmazható);

Módosítás 189

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 8 pont – 3 pont – 1 bekezdés – h pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

h) különleges útszakaszok **(ha vannak ilyenek)**: körforgalom; szintbeli vasúti átjáró; villamos-/autóbusz-megálló; gyalogátkelőhely; haladás hosszú emelkedőn/lejtőn; alagutak;

h) különleges útszakaszok: körforgalom **használata nagy gépjárművel; bal és jobb oldali vezetés**; szintbeli vasúti átjáró; villamos-/autóbusz-megálló; gyalogátkelőhely, **kerékpársáv**; haladás hosszú emelkedőn/lejtőn; alagutak;

Módosítás 190

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 8 pont – 3 pont – 1 bekezdés – i pont

A Bizottság által javasolt szöveg

- i) **a szükséges óvintézkedések betartása** a járműből történő kiszálláskor.

Módosítás

- i) a járműből történő kiszálláskor **szükséges óvintézkedések, többek között annak biztosítása, hogy a jármű ajtaja biztonságosan nyitható legyen, és ez nem jelentsen veszélyt más úthasználókra, például a gyalogosokra, a kerékpárosokra és a mikromobilitási eszközök használóira nézve;**

Módosítás 191

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 8 pont – 3 pont – 1 bekezdés – i a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- ia) a járműbe való biztonságos beszálláshoz és az abból való biztonságos kiszálláshoz szükséges óvintézkedések.**

Módosítás 192

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 8 pont – 4 pont – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

a) biztonságos és az üzemanyag-, illetve energiafogyasztást mérséklő vezetés gyorsításkor, lassításkor, hegy- és lejtőmenetben;

Módosítás

a) biztonságos és az üzemanyag-, illetve energiafogyasztást mérséklő vezetés gyorsításkor, lassításkor, hegy- és lejtőmenetben, **követési távolság; kanyarban előzés, sávváltás, elsőbbségi szabályok, sebességkorlátozások;**

Módosítás 193

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 8 pont – 4 pont – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) veszélyes helyzetekre való reagálás és az ilyen helyzetek előrejelzése szimulátorok segítségével.

Módosítás

b) veszélyes helyzetekre való reagálás és az ilyen helyzetek előrejelzése, **többek között** szimulátorok segítségével.

Módosítás 194

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 9 pont – 1 pont – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A járművezetői vizsga vizsgáztatóit ki kell képezni a kérelmezők biztonságos vezetési képességének helyes felmérésére. A vizsgáztatók munkáját – a hibaértékelés e mellékletben meghatározott szabályainak megfelelő, helyes és következetes alkalmazásának biztosítása érdekében – az adott tagállam által erre felhatalmazott testületnek kell figyelemmel kísérnie és felügyelnie.

Módosítás

A járművezetői vizsga vizsgáztatóit ki kell képezni a kérelmezők biztonságos vezetési képességének helyes felmérésére. A vizsgáztatók munkáját – a hibaértékelés e mellékletben meghatározott szabályainak megfelelő, helyes és következetes alkalmazásának biztosítása érdekében – az adott tagállam által erre felhatalmazott **független** testületnek kell figyelemmel kísérnie és felügyelnie.

Módosítás 195

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 9 pont – 3 pont – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

a) ellenőrzése alatt tartja-e a járművet, figyelembe véve: a biztonsági övek, visszapillantó tükrök, fejtámaszok megfelelő használatát; az ülést; a fényszórók és egyéb berendezések megfelelő használatát; a tengelykapcsoló, sebességváltó, gázpedál, a fékrendszerek (ha van, harmadik fékrendszer is), a kormány megfelelő használatát; a jármű különböző körülmények közötti, különböző sebességek melletti irányítását; az útbiztonságot; a jármű tömegét, méreteit és jellemzőit; a rakomány tömegét és típusát (csak a BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E kategóriákban); az utasok kényelmét (csak a D, DE, D1, D1E kategóriákban) (egyenletes vezetés nagymértékű gyorsítás és hirtelen fékezés nélkül);

Módosítás

a) ellenőrzése alatt tartja-e a járművet, figyelembe véve: a biztonsági övek, **a biztonságot és vezetőt segítő modern rendszerek**, visszapillantó tükrök, fejtámaszok megfelelő használatát; az ülést; a fényszórók és egyéb berendezések megfelelő használatát; a tengelykapcsoló, sebességváltó, gázpedál, a fékrendszerek (ha van, harmadik fékrendszer is), a kormány megfelelő használatát; a jármű különböző körülmények közötti, különböző sebességek melletti irányítását; az útbiztonságot; a jármű tömegét, méreteit és jellemzőit; a rakomány tömegét és típusát (csak a BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E, **T** kategóriákban); az utasok kényelmét (csak a D, DE, D1, D1E kategóriákban) (egyenletes vezetés nagymértékű gyorsítás és hirtelen fékezés nélkül);

Módosítás 196

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 9 pont – 3 pont – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) gazdaságosan, valamint környezetbarát és energiatakarékos módon vezet-e, figyelembe véve a percenkénti fordulatszámot, a sebességváltást, a fékezést és a gyorsítást (csak a B, BE, C,

Módosítás

b) gazdaságosan és környezetbarát módon vezet-e, figyelembe véve a percenkénti fordulatszámot, a sebességváltást, a fékezést és a gyorsítást, **valamint a járműbe épített vezetőt segítő**

CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E
kategóriákban);

és/vagy biztonsági rendszereket használ-e
(csak a B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1,
D1E kategóriákban);

Módosítás 197

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 9 pont – 3 pont – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) betartja-e a figyelemmel kapcsolatos szabályokat: minden irányba kiterjedő figyelem; a tükrök megfelelő használata; nagy-, közép- és kistávolságú látás;

Módosítás

c) betartja-e a figyelemmel kapcsolatos szabályokat: minden irányba kiterjedő figyelem; a tükrök *és az új technológiák* megfelelő használata; nagy-, közép- és kistávolságú látás;

Módosítás 198

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – I rész – B pont – 9 pont – 3 pont – j pont

A Bizottság által javasolt szöveg

j) megfelelő módon tud-e fékezni és megállni: időben lassít-e, a körülményeknek megfelelően fékez és áll-e meg; előrelátó-e; használja-e a különböző fékrendszereket (csak a C, CE, D, DE kategóriákban); használja-e a fékeken kívüli sebességcsökkentő rendszereket (csak a C, CE, D, DE kategóriákban).

Módosítás

j) megfelelő módon tud-e fékezni és megállni: időben lassít-e, a körülményeknek megfelelően fékez és áll-e meg; előrelátó-e; használja-e a különböző fékrendszereket (csak a C, CE, D, DE kategóriákban); használja-e a fékeken kívüli sebességcsökkentő rendszereket, *valamint a járműbe épített technológiákat* (csak a C, CE, D, DE kategóriákban).

Módosítás 199

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – II rész – 1 bekezdés – 5 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- a vezetői magatartást befolyásoló összes tényező figyelembevételére (például alkohol, fáradtság, gyenge látás stb.) a biztonságos vezetéshez szükséges képességek teljes körű megőrzése érdekében,

Módosítás

- a vezetői magatartást befolyásoló összes tényező figyelembevételére (például alkohol, fáradtság, gyenge látás, **elektronikus eszközök használata** stb.) a biztonságos vezetéshez szükséges képességek teljes körű megőrzése érdekében,

Módosítás 200

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – II rész – 1 bekezdés – 7 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- elegendő ismerettel rendelkezni a mikromobilitási **eszközökkel** összefüggő kockázati tényezőkről,

Módosítás

- elegendő ismerettel rendelkezni a **kerékpárosokkal, gyalogosokkal és a** mikromobilitási **eszközök használóival** összefüggő kockázati tényezőkről,

Módosítás 201

Irányelvre irányuló javaslat

II melléklet – II rész – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A **tagállamok** megfelelő intézkedéseket **vezethetnek** be annak biztosítására, hogy azok a járművezetők, akik elfelejtették az 1–9. pontban leírt ismereteket, jártasságot vagy magatartást, visszanyerhessék ezeket az ismereteket és ezt a jártasságot, valamint továbbra is olyan magatartást

Módosítás

A **tagállamokat ösztönzi arra, hogy** megfelelő intézkedéseket **fogadjanak el és vezessenek** be annak biztosítására, hogy azok a járművezetők, akik elfelejtették az 1–9. pontban leírt ismereteket, jártasságot vagy magatartást, visszanyerhessék ezeket az ismereteket és ezt a jártasságot, valamint

tanúsíthassanak, amilyen a gépi meghajtású járművek vezetéséhez szükséges.

továbbra is olyan magatartást tanúsíthassanak, amilyen a gépi meghajtású járművek vezetéséhez szükséges.
A tagállamok az (EU) 2015/413 irányelv alapján előírt bevételeket felhasználhatják ilyen intézkedések pénzügyi támogatására.

Módosítás 258, 327 és 338
Irányelvre irányuló javaslat
III melléklet – 1 alcím

A Bizottság által javasolt szöveg

**A GÉPI MEGHAJTÁSÚ JÁRMŰVEK
VEZETÉSÉHEZ SZÜKSÉGES FIZIKAI
ÉS SZELLEMI ALKALMASSÁG
MINIMUMKÖVETELMÉNYEI**

Módosítás

**A GÉPJÁRMŰVEZETÉSRE VALÓ
ALKALMASSÁG
MINIMUMKÖVETELMÉNYEI**

Módosítás 259, 328 és 339
Irányelvre irányuló javaslat
III melléklet – 3 alcím

A Bizottság által javasolt szöveg

ORVOSI VIZSGÁLATOK

Módosítás

**GÉPJÁRMŰ VEZETÉSÉRE VALÓ
ALKALMASSÁG**

Módosítás 202

Irányelvre irányuló javaslat
III melléklet – 1 pont – 1 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

1. 1. csoport: az A, A1, A2, AM, B, B1 és BE kategóriába tartozó járművek vezetői.

Módosítás

1. 1. csoport: az A, A1, A2, AM, B, B1, BE és T kategóriába tartozó járművek vezetői.

Módosítás 203

Irányelvre irányuló javaslat III melléklet – 1 pont – 3 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

3. Nemzeti jogszabályok **előírhatják**, hogy a 2. csoportba tartozó járművezetőkre e mellékletben megállapított rendelkezések alkalmazandók azon B kategóriájú járművek vezetői közül azokra, akik vezetői engedélyüket hivatásos vezetőként (taxi, mentőautó stb. vezetőjeként) használják.

Módosítás

3. Nemzeti jogszabályok **előírják**, hogy a 2. csoportba tartozó járművezetőkre e mellékletben megállapított rendelkezések alkalmazandók azon B kategóriájú járművek vezetői közül azokra, akik vezetői engedélyüket hivatásos vezetőként (taxi, mentőautó stb. vezetőjeként) használják.

Módosítás 260 és 329

Irányelvre irányuló javaslat III melléklet – 3 pont – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A kérelmezőknek önértékelést kell végezniük a **gépi meghajtású járművek vezetéséhez szükséges testi és szellemi alkalmasságukról**.

Módosítás

A kérelmezőknek **a gépjárművezetéshez** önértékelést kell végezniük **vagy orvosi vizsgálatnak kell alávetniük magukat a szokásos tartózkodási hely szerinti tagállamban hatályos nemzeti rendszernek megfelelően**.

Módosítás 205

Irányelvre irányuló javaslat III melléklet – 3 pont – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A kérelmezők kötelesek orvosi vizsgálaton részt venni, amennyiben **a testi és szellemi alkalmasságukról készült önértékelésből, valamint** a vezetői engedély

Módosítás

A kérelmezők kötelesek orvosi vizsgálaton részt venni – **beleértve a 6. pontban leírt megfelelő látásvizsgálatot** – a vezetői engedély megszerzéséhez előírt alaki

megszerzéséhez előírt alaki követelmények, illetve vizsgák *következtében nyilvánvalóvá válik, hogy az e mellékletben említett egy vagy több egészségügyi probléma valószínűleg fennáll az esetükben.*

követelmények *teljesítésekor*, illetve vizsgák *során, amelynek eredményeképpen egy, az e mellékletben foglalt együttes célok összetettségének megfelelő szakértelemmel rendelkező orvosi hatóság indokolással ellátott orvosi szakvéleményt állít ki.*

Módosítás 262, 331 és 341
Irányelvre irányuló javaslat
III melléklet – 3 pont – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A járművezetőkre ugyanez az eljárás vonatkozik a vezetői engedélyük megújításakor is.

Módosítás

A vezetői engedélyek megújításakor a gépjárművezetőket a szokásos tartózkodási hely szerinti tagállam nemzeti rendszerével összhangban orvosi vizsgálatnak, illetve a vezetésre való alkalmasságra vonatkozó önértékelésnek vagy bármely más módon történő értékelésnek vethetik alá.

Módosítás 206

Irányelvre irányuló javaslat
III melléklet – 3 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

3a. *A tagállamok az e mellékletben meghatározottaknál szigorúbb előírásokat és szabályokat is megállapíthatnak a vezetői engedélyek kiadására vagy későbbi megújítására vonatkozóan.*

Módosítás 207

Irányelvre irányuló javaslat
III melléklet – 4 pont – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A vezetői engedély első ízben történő kiállítását megelőzően a kérelmezők, valamint a továbbiakban a vezetői engedély megújításakor minden alkalommal a járművezetők orvosi vizsgálaton vesznek részt, a szokásos tartózkodási hely szerinti tagállam nemzeti rendszerének megfelelően.

Módosítás

A vezetői engedély első ízben történő kiállítását megelőzően a kérelmezők, valamint a továbbiakban a vezetői engedély megújításakor minden alkalommal a járművezetők ***a gépi meghajtású járművek vezetéséhez szükséges testi és szellemi alkalmasságuk megállapítására irányuló*** orvosi vizsgálaton vesznek részt, a szokásos tartózkodási hely szerinti tagállam nemzeti rendszerének megfelelően. ***Az orvosi vizsgálatot házi orvos is elvégezheti, feltéve hogy elvégezte a 10. cikk (8a) bekezdésében említett online tanfolyamot.***

Módosítás 208

Irányelvre irányuló javaslat
III melléklet – 4 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

4a. A járművezetőkre ugyanez az eljárás vonatkozik a vezetői engedélyük megújításakor is.

Módosítás 209

Irányelvre irányuló javaslat
III melléklet – 6 pont – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A vezetői engedélyért folyamodó

Módosítás

A vezetői engedélyért ***és annak***

valamennyi kérelmező köteles megfelelő vizsgálaton részt venni annak megállapítására, hogy rendelkezik-e gépi meghajtású jármű vezetéséhez szükséges, megfelelő látásélességgel és látómezővel. Amennyiben kétség merül fel a kérelmező látóképességére vonatkozóan, úgy az illetékes egészségügyi szakhatóságnak meg kell őt vizsgálnia. E vizsgálat során különös figyelmet kell fordítani a következőkre: a látásélesség és a látótér zavarai, szürkületi vakság, szemkáprázás és csökkent kontrasztérzékenység, kettős látás és a vezetésbiztonságot veszélyeztető egyéb látászavarok.

megújításáért folyamodó valamennyi kérelmező köteles megfelelő vizsgálaton részt venni annak **érvényesített látásélesség vizsgáló ábra útján történő** megállapítására, hogy rendelkezik-e gépi meghajtású jármű vezetéséhez szükséges, megfelelő látásélességgel és látómezővel. Amennyiben kétség merül fel a kérelmező látóképességére vonatkozóan, úgy az illetékes egészségügyi szakhatóságnak **vagy egy nemzeti törvényi felhatalmazással rendelkező minősített szemész szakembernek** meg kell őt vizsgálnia. E vizsgálat során különös figyelmet kell fordítani a következőkre: a látásélesség és a látótér zavarai, szürkületi vakság, szemkáprázás és csökkent kontrasztérzékenység, kettős látás és a vezetésbiztonságot veszélyeztető egyéb látászavarok.

Módosítás 210

Irányelvre irányuló javaslat III melléklet – 6 pont – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Az 1. csoportba tartozó járművezetőknél „kivételes egyedi esetekben” megfontolás tárgyává tehető a vezetői engedély kiadása, amennyiben a látótér nagysága vagy a látás élessége elmarad a kívánatostól, de okkal feltételezhető, hogy a kérelmező számára kiállított vezetői engedély nem veszélyeztetné a közúti közlekedés biztonságát; az illetékes egészségügyi szakhatóságnak ilyenkor meg kell vizsgálnia a gépjárművezetőt, hogy kizárja egyéb látászavarok, így például a szemkáprázás, a csökkent kontrasztérzékenység és a szürkületi vakság lehetőségét. A gépjárművezetőnek vagy az engedélykérelmezőnek emellett az illetékes hatóság által szervezett gyakorlati

Módosítás

Az 1. csoportba tartozó járművezetőknél „kivételes egyedi esetekben” megfontolás tárgyává tehető a vezetői engedély kiadása, amennyiben a látótér nagysága vagy a látás élessége elmarad a kívánatostól, de okkal feltételezhető, hogy a kérelmező számára kiállított vezetői engedély nem veszélyeztetné a közúti közlekedés biztonságát; az illetékes egészségügyi szakhatóságnak **vagy egy nemzeti törvényi felhatalmazással rendelkező minősített szemész szakembernek** ilyenkor meg kell vizsgálnia a gépjárművezetőt, hogy kizárja egyéb látászavarok, így például a szemkáprázás, a csökkent kontrasztérzékenység és a szürkületi vakság lehetőségét. A gépjárművezetőnek

vizsgán is meg kell felelnie.

vagy az engedélykérelmezőnek emellett az illetékes hatóság által szervezett gyakorlati vizsgán is meg kell felelnie.

Módosítás 211

Irányelvre irányuló javaslat

III melléklet – 6 pont – 3 bekezdés – 1 pont – 1 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A vezetői engedély kiállításáért vagy megújításáért folyamodó kérelmezőnek legalább 0,5-ös binokuláris látásélességgel kell rendelkeznie a két szem együttes – szükség esetén korrekciós lencsével segített – használatával.

Módosítás

A vezetői engedély kiállításáért vagy megújításáért folyamodó kérelmezőnek legalább 0,5-ös **(tizedes jelölés)** binokuláris látásélességgel kell rendelkeznie a két szem együttes – szükség esetén korrekciós lencsével segített – használatával.

Módosítás 212

Irányelvre irányuló javaslat

III melléklet – 6 pont – 3 bekezdés – 2 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

2. A vezetői engedély kiállításáért vagy megújításáért folyamodó azon kérelmezőnek, aki funkcionálisan teljesen elveszítette egyik szemére a látást vagy (például kettős látás esetén) csak egyik szemét használja, legalább 0,5-ös – szükség esetén korrekciós lencsével segített – látásélességgel kell rendelkeznie. Az illetékes egészségügyi szakhatóságnak igazolnia kell, miszerint a monokuláris látás elég hosszú ideje áll fenn az alkalmazkodáshoz, illetve azt, hogy a szem látóterét a 6. (1) pontban leírtak jellemzik.

Módosítás

2. A vezetői engedély kiállításáért vagy megújításáért folyamodó azon kérelmezőnek, aki funkcionálisan teljesen elveszítette egyik szemére a látást vagy (például kettős látás esetén) csak egyik szemét használja, legalább 0,5-ös **(tizedes jelölés)** – szükség esetén korrekciós lencsével segített – látásélességgel kell rendelkeznie. Az illetékes egészségügyi szakhatóságnak igazolnia kell, miszerint a monokuláris látás elég hosszú ideje áll fenn az alkalmazkodáshoz, illetve azt, hogy a szem látóterét a 6. (1) pontban leírtak jellemzik.

Módosítás 213

Irányelvre irányuló javaslat

III melléklet – 6 pont – 3 bekezdés – 3 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

3. Kettős látás kialakulása vagy az egyik szem hirtelen látásvesztése esetén elegendő időt (pl. hat hónapot) kell hagyni az alkalmazkodásra, amely alatt az érintett személy nem vezethet gépjárművet. Ezen időszak elteltével a vezetői engedély kizárólag kedvező szemorvosi és vezetéstechnikai szakvélemény ellenében adható ki.

Módosítás

3. Kettős látás kialakulása vagy az egyik szem hirtelen látásvesztése esetén elegendő időt (pl. hat hónapot) kell hagyni az alkalmazkodásra, amely alatt az érintett személy nem vezethet gépjárművet. Ezen időszak elteltével a vezetői engedély kizárólag kedvező szemorvosi és vezetéstechnikai szakvélemény ellenében adható ki. ***A hatáság átmeneti követelményeket és adott esetben az éjszakai járművezetésre vonatkozó korlátozásokat állapíthat meg.***

Módosítás 214

Irányelvre irányuló javaslat

III melléklet – 6 pont – 4 bekezdés – 4 pont – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A vezetői engedély kiállításáért vagy megújításáért folyamodó kérelmező esetében legalább 0,8-as – szükség esetén korrekciós lencsével segített – látásélességnek kell fennállnia a jobbik szemre és legalább 0,1-es látásélességnek a gyengébb szemre. Amennyiben a 0,8-as, illetve 0,1-es látásélesség korrekciós lencse használatával érhető el, a minimális látásélességet (0,8 és 0,1) legfeljebb plusz 8 dioptriájú szemüveggel, illetve kontaktlencsével lehet biztosítani. A látáskorrekciót az egyénnek jól kell

Módosítás

A vezetői engedély kiállításáért vagy megújításáért folyamodó kérelmező esetében legalább 0,8-as ***(tizedes jelölés)*** – szükség esetén korrekciós lencsével segített – látásélességnek kell fennállnia a jobbik szemre és legalább 0,1-es látásélességnek ***(tizedes jelölés)*** a gyengébb szemre. Amennyiben a 0,8-as, illetve 0,1-es látásélesség korrekciós lencse használatával érhető el, a minimális látásélességet (0,8 és 0,1) legfeljebb plusz 8 dioptriájú szemüveggel, illetve kontaktlencsével lehet biztosítani. A

tolerálnia.

látáskorrekciót az egyénnek jól kell tolerálnia. *Az orvosi vizsgálatot olyan háziorvos végezheti el, aki részt vett a 10. cikk (8a) bekezdésében említett online képzésben.*

Módosítás 215

Irányelvre irányuló javaslat

III melléklet – 6 pont – 4 bekezdés – 4 pont – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Vezetői engedély nem adható ki, illetve nem újítható meg azon kérelmező vagy járművezető esetében, akinél csökkent kontrasztérzékenység vagy kettős látás áll fenn.

Módosítás

Vezetői engedély nem adható ki, illetve nem újítható meg azon kérelmező vagy járművezető esetében, akinél **a szürkületi látás jelentős változása és** csökkent kontrasztérzékenység, **valamint vakítás utáni – még a jobbik szemén is nem megfelelő helyreállási idővel jelentkező – elégtelen látás vagy** kettős látás mutatkozik.

Módosítás 216

Irányelvre irányuló javaslat

III melléklet – 6 pont – 4 bekezdés – 4 pont – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Az egyik szem látóképességének jelentős mértékű csökkenése esetén elegendő időt (pl. hat hónapot) kell hagyni az alkalmazkodásra, amely alatt az érintett személy nem vezethet gépjárművet. Ezen időszak elteltével a vezetői engedély kizárólag kedvező szemorvosi és vezetéstechnikai szakvélemény ellenében adható ki.

Módosítás

Az egyik szem látóképességének jelentős mértékű csökkenése esetén elegendő időt (pl. hat hónapot) kell hagyni az alkalmazkodásra, amely alatt az érintett személy nem vezethet gépjárművet. Ezen időszak elteltével a vezetői engedély kizárólag kedvező szemorvosi és vezetéstechnikai szakvélemény ellenében adható ki. **Az illetékes egészségügyi hatóság bizonyos követelmények mellett**

*engedélyezheti a vezetést vagy
korlátozásokat szabhat meg.*

Módosítás 217

Irányelvre irányuló javaslat

III melléklet – 10 pont – 3 bekezdés – 2 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

2. A hipoglikémia fellépésének kockázatával járó, gyógyszerrel kezelt cukorbeteg kérelmezők, illetve járművezetők kötelesek igazolni, hogy tisztában vannak a hipoglikémia kockázatával, és egészségi állapotukat megfelelően ellenőrzés alatt tartják.

Módosítás

2. A hipoglikémia fellépésének kockázatát hordozó gyógyszerrel kezelt cukorbeteg kérelmezők, illetve járművezetők kötelesek igazolni, hogy tisztában vannak a hipoglikémia kockázatával, és egészségi állapotukat megfelelően ellenőrzés alatt tartják, **többek között folyamatos megfigyelési rendszerrel, amennyiben ezt az illetékes egészségügyi szakhatóság szükségesnek ítéli meg.**

Módosítás 218

Irányelvre irányuló javaslat

III melléklet – 10 pont – 7 bekezdés – 3 pont – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Az említett esetekben a gépjárművezetői engedély kiadását az illetékes egészségügyi szakhatóság állásfoglalásához és rendszeres – legalább háromévente **végzett** – **orvosi** felülvizsgálathoz kell kötni.

Módosítás

Az említett esetekben a gépjárművezetői engedély kiadását **vagy megújítását** az illetékes egészségügyi szakhatóság **kedvező** állásfoglalásához és rendszeres, legalább háromévente **szakorvos által elvégzett** felülvizsgálathoz kell kötni.

Módosítás 219

Irányelvre irányuló javaslat

III melléklet – 11 pont – 2 bekezdés – 1 pont – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Vezetői engedély nem adható ki, illetve nem újítható meg azon kérelmezők, illetve járművezetők számára, akik súlyos idegrendszeri betegségekben szenvednek, kivéve, ha a kérelmüket az erre felhatalmazott orvos szakvéleménye alátámasztja.

Módosítás

Vezetői engedély nem adható ki, illetve nem újítható meg azon kérelmezők, illetve járművezetők számára, akik súlyos idegrendszeri betegségekben szenvednek, kivéve, ha a kérelmüket az erre felhatalmazott orvos **kedvező** szakvéleménye alátámasztja, **amelyet szakorvos vagy az illetékes egészségügyi szakhatóság adott ki.**

Módosítás 220

Irányelvre irányuló javaslat

III melléklet – 11 pont – 2 bekezdés – 1 pont – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A központi vagy periférikus idegrendszert befolyásoló betegségekkel vagy sebési beavatkozással összefüggő olyan idegrendszeri zavarokat, amelyek érzékelési, illetve mozgásszervi hiányosságokat idéznek elő, továbbá befolyásolják az egyensúly-, valamint a koordinációs érzéket, funkcionális hatásaik **és a súlyosbodás kockázatának** megfelelő figyelembevételével kell vizsgálni. Ilyen esetekben az engedély kiállítását, illetve megújítását az állapot romlásának kockázata esetén rendszeres időközönként végzett vizsgálathoz kell kötni.

Módosítás

A központi vagy periférikus idegrendszert befolyásoló **fejlődési rendellenességekkel**, betegségekkel, **orvosi** vagy sebési beavatkozással összefüggő olyan idegrendszeri zavarokat, amelyek **kognitív, viselkedési**, érzékelési, illetve mozgásszervi hiányosságokat idéznek elő, továbbá befolyásolják **a teljesítményt/működést**, az egyensúly-, valamint a koordinációs érzéket, funkcionális hatásaik megfelelő figyelembevételével kell vizsgálni. **Figyelembe kell venni a hiányosság súlyosbodásának kockázatát és a kezelés betartását.** Ilyen esetekben az engedély kiállítását, illetve megújítását az állapot romlásának kockázata esetén rendszeres időközönként végzett vizsgálathoz kell kötni.

Módosítás 222

Irányelvre irányuló javaslat

III melléklet – 12 pont – 6 bekezdés – 11 pont – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Provokált epilepsziás roham: egyedi elbírálás és neurológusi szakvélemény alapján gépjárművezetésre alkalmasnak nyilvánítható az a kérelmező, akinél beazonosítható provokáló tényező hatására lép fel epilepsziás roham, amely azonban a volánnál valószínűsíthetően nem ismétlődik meg. Az akut epilepsziás rohamot követően EEG-vizsgálatra és megfelelő neurológiai diagnózisra van szükség.

Módosítás

Provokált epilepsziás roham: egyedi elbírálás és neurológusi szakvélemény alapján gépjárművezetésre alkalmasnak – ***egyedül és magánhasználatra szánt járművekkel, de mások szállítására nem*** – nyilvánítható az a kérelmező, akinél beazonosítható provokáló tényező hatására lép fel epilepsziás roham, amely azonban a volánnál valószínűsíthetően nem ismétlődik meg. Az akut epilepsziás rohamot követően EEG-vizsgálatra és megfelelő neurológiai diagnózisra van szükség.

Módosítás 223

Irányelvre irányuló javaslat

III melléklet – 12 pont – 6 bekezdés – 12 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

12. Első vagy egyszeri spontán epilepsziás roham: első spontán epilepsziás rohamon átesett kérelmező gépjárművezetésre alkalmasnak nyilvánítható, amennyiben antiepileptikumok szedése nélkül legalább öt éven keresztül rohammentes, és ezt megfelelő neurológiai vizsgálat is alátámasztja. ***A nemzeti hatóságok ezen időszak lejárta előtt is megadhatják a vezetői engedélyt, amennyiben a kérelmező betegségét jól behatárolható,***

Módosítás

12. Első vagy egyszeri spontán epilepsziás roham: első spontán epilepsziás rohamon átesett kérelmező gépjárművezetésre alkalmasnak nyilvánítható, amennyiben antiepileptikumok szedése nélkül legalább öt éven keresztül rohammentes, és ezt megfelelő neurológiai vizsgálat is alátámasztja.

megelőző kórjelek kísérik.

Módosítás 224

Irányelvre irányuló javaslat

III melléklet – 13 pont – 2 bekezdés – 1 pont – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

- a) veleszületett, illetve betegség, trauma vagy idegsebészeti műtét következtében kialakult súlyos mentális zavar;

Módosítás

- a) veleszületett, illetve betegség, trauma vagy idegsebészeti műtét következtében kialakult súlyos mentális, **kognitív vagy viselkedési** zavar;

Módosítás 225

Irányelvre irányuló javaslat

III melléklet – 13 pont – 2 bekezdés – 1 pont – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

- b) **súlyos értelmi fogyatékoság;**

Módosítás

- b) **törölve**

Módosítás 226

Irányelvre irányuló javaslat

III melléklet – 13 pont – 2 bekezdés – 1 pont – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

- c) **súlyos viselkedési probléma, korral járó viselkedési probléma; illetve az** ítélőképességet, a viselkedést vagy az alkalmazkodóképességet súlyosan gyengítő

Módosítás

- c) az ítélőképességet, a viselkedést vagy az alkalmazkodóképességet súlyosan gyengítő személyiségzavar;

személyiségzavar;

Módosítás 227

Irányelvre irányuló javaslat

III melléklet – 13 pont – 3 bekezdés – 2 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

2. Az illetékes egészségügyi hatóságnak kellő megfontolás tárgyává kell tennie azokat a járulékos kockázatokat és veszélyeket, amelyek erre a csoportra vonatkozó meghatározás által érintett járművek vezetésével járnak.

Módosítás

2. Az illetékes egészségügyi hatóságnak kellő megfontolás tárgyává kell tennie azokat a járulékos kockázatokat és veszélyeket, amelyek erre a csoportra vonatkozó meghatározás által érintett járművek vezetésével járnak. ***Az illetékes egészségügyi hatóság átmeneti követelményeket állapíthat meg, és adott esetben járművezetési korlátozásokat szabhat meg.***

Módosítás 228

Irányelvre irányuló javaslat

III melléklet – 14 pont – 2 bekezdés – 1 pont – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Vezetői engedély nem adható ki, illetve nem újítható meg azon kérelmezők vagy járművezetők számára, akik ***alkoholfüggőségben*** szenvednek vagy nem képesek tartózkodni az egyidejű alkoholfogyasztástól és vezetéstől, kivéve, ha a függőség ellensúlyozását lehetővé tévő technológiák alkalmazásával (***például*** indításgátló alkoholszonda kötelező használata révén) megfelelő korlátozások vannak érvényben.

Módosítás

Vezetői engedély nem adható ki, illetve nem újítható meg azon kérelmezők vagy járművezetők számára, akik ***alkoholfogyasztáshoz kapcsolódó betegségben*** szenvednek vagy nem képesek tartózkodni az egyidejű alkoholfogyasztástól és vezetéstől, kivéve, ha a ***rehabilitációs programokban való részvételük révén – beleértve az ellenőrzést és az orvosi felügyeletet –, valamint a*** függőség ellensúlyozását lehetővé tévő technológiák alkalmazásával (***többek között*** indításgátló alkoholszonda

kötelező használata révén) megfelelő korlátozások vannak érvényben.

Módosítás 229

Irányelvre irányuló javaslat

III melléklet – 14 pont – 2 bekezdés – 1 pont – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Olyan kérelmezők vagy járművezetők számára, akik korábban alkoholfüggőségben szenvedtek, korlátozás nélküli vezetői engedély akkor adható ki, illetve újítható meg, ha bizonyos ideig igazoltan absztinensek voltak, továbbá ha a kérelmüket az erre felhatalmazott orvos szakvéleménye alátámasztja, és rendszeres orvosi felülvizsgálaton vettek részt.

Módosítás

Olyan kérelmezők vagy járművezetők számára, akik korábban alkoholfüggőségben szenvedtek, korlátozás nélküli vezetői engedély akkor adható ki, illetve újítható meg, ha bizonyos ideig igazoltan absztinensek voltak, továbbá ha a kérelmüket az erre felhatalmazott orvos **kedvező** szakvéleménye alátámasztja, és az **illetékes egészségügyi szakhatóság általi** rendszeres orvosi felülvizsgálaton vettek részt.

Módosítás 230

Irányelvre irányuló javaslat

III melléklet – 14 rész – 3 bekezdés – 2 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

2a. Az illetékes egészségügyi hatóság átmeneti követelményeket és adott esetben járművezetési korlátozásokat állapíthat meg.

Módosítás 231

Irányelvre irányuló javaslat

III melléklet – 15 pont – 2 bekezdés – 1 pont – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Vezetői engedély nem adható ki, illetve nem újítható meg egyik járműkategóriában sem azon kérelmezők vagy járművezetők számára, akik pszichotrop **anyagoktól függenek**, vagy – **bár függőségük nem áll fenn ilyen anyagok vonatkozásában, de – rendszeresen élnek azokkal.**

Módosítás

Vezetői engedély nem adható ki, illetve nem újítható meg egyik járműkategóriában sem azon kérelmezők vagy járművezetők számára, akik pszichotrop **anyagokat** vagy **kábítószereket fogyasztanak.**

Módosítás 232

Irányelvre irányuló javaslat

III melléklet – 15 pont – 2 bekezdés – 2 pont – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Vezetői engedély nem adható ki, illetve nem újítható meg azon kérelmezők vagy járművezetők számára, akik **bármilyen formában** rendszeresen fogyasztanak pszichotrop anyagokat, **és ez károsíthatja** a jármű **biztonságos** vezetéséhez szükséges képességeket, **ha a felszívódó mennyiség akkora, hogy az káros befolyást gyakorol a járművezetésre.** Ez alkalmazandó minden olyan egyéb gyógyszerre, illetve gyógyszer-kombinációra, amelyek befolyást gyakorolnak a járművezetői képességekre.

Módosítás

Vezetői engedély nem adható ki, illetve nem újítható meg azon kérelmezők vagy járművezetők számára, akik **visszaélnek a pszichotrop anyagokkal vagy** rendszeresen fogyasztanak pszichotrop anyagokat, **ha a fogyasztott mennyiség befolyásolja** a jármű vezetéséhez szükséges képességeket. Ez alkalmazandó minden olyan egyéb gyógyszerre, illetve gyógyszer-kombinációra, amelyek befolyást gyakorolnak a járművezetői képességekre.

Az illetékes egészségügyi hatóság átmeneti követelményeket és adott esetben járművezetési korlátozásokat állapíthat meg.

Módosítás 233

Irányelvre irányuló javaslat
III melléklet – 15 pont – 2 bekezdés – 3 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

3. Az illetékes egészségügyi hatóságnak kellő megfontolás tárgyává kell tennie azokat a járulékos kockázatokat és veszélyeket, amelyek erre a csoportra vonatkozó meghatározás által érintett járművek vezetésével járnak.

Módosítás

3. Az illetékes egészségügyi hatóságnak kellő megfontolás tárgyává kell tennie azokat a járulékos kockázatokat és veszélyeket, amelyek erre a csoportra vonatkozó meghatározás által érintett járművek vezetésével járnak, **és átmeneti követelményeket, illetve adott esetben járművezetési korlátozásokat állapíthat meg.**

Módosítás 234

Irányelvre irányuló javaslat
IV melléklet – 1 rész – 3 pont – g a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ga) a nem motorizált úthasználók veszélyeztetettségének ismerete és az erre való odafigyelés.

Módosítás 235

Irányelvre irányuló javaslat
IV melléklet – 4 rész – 1 pont – e pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

e) A járművezetési vizsgákon folyó tevékenységet az értékelés helyes és következetes alkalmazásának biztosítása érdekében az adott tagállam által felhatalmazott szerv figyelemmel kíséri és

e) A járművezetési vizsgákon folyó tevékenységet az értékelés helyes és következetes alkalmazásának biztosítása érdekében az adott tagállam által felhatalmazott **független** szerv

felügyeli.

figyelemmel kíséri és felügyeli.

Módosítás 236

Irányelvre irányuló javaslat

IV melléklet – 4 rész – 2 pont – a pont – i pont – 1 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- a szükséges ismeretek **és** a vizsgabiztosi készségek megőrzése és frissítése,

Módosítás

- a szükséges ismeretek, a vizsgabiztosi **és kommunikációs** készségek megőrzése és frissítése,

Módosítás 237

Irányelvre irányuló javaslat

IV melléklet – 5 rész – 1 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

1. A tagállamok engedélyezhetik a már **a 2006/126/EK** irányelv **rendelkezéseinek** hatálybalépését megelőzően járművezetői vizsgáztatásra jogosult személyek számára a további vizsgáztatást abban az esetben is, ha jogosultságukat nem a 2. pontban megállapított általános feltételek, illetve a 3. pontban előírt alapképesítési eljárás szerint szerezték.

Módosítás

1. A tagállamok engedélyezhetik a már **az ezen** irányelv hatálybalépését megelőzően járművezetői vizsgáztatásra jogosult személyek számára a további vizsgáztatást abban az esetben is, ha jogosultságukat nem a 2. pontban megállapított általános feltételek, illetve a 3. pontban előírt alapképesítési eljárás szerint szerezték.