



Bryssel, 20. maaliskuuta 2018
(OR. en)

7087/18

Toimielinten välinen asia:
2017/0015 (COD)

CODEC 371
TRANS 113
MI 172
EDUC 94
PE 30

ILMOITUS

Lähtettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Pysyvien edustajien komitea / Neuvosto
Asia:	Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun direktiivin 2003/59/EY ja ajokorteista annetun direktiivin 2006/126/EY muuttamisesta – Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn tulokset (Strasbourg, 12.–15. maaliskuuta 2018)

I JOHDANTO

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 294 artiklan määräysten sekä yhteispäätösmenettelyyn sovellettavia käytännön menettelytapoja koskevan yhteisen julistuksen¹ mukaisesti neuvosto, Euroopan parlamentti ja komissio ovat olleet useita kertoja epävirallisesti yhteydessä toisiinsa, jotta tästä asiasta päästäisiin sopimukseen ensimmäisessä käsittelyssä ja vältettäisiin näin tarve toiseen käsittelyyn ja sovittelumenettelyyn.

Esittelijä Peter LUNDGREN (EFDD, SE) esitti tässä yhteydessä liikenne- ja matkailuvaliokunnan puolesta yhden kompromissitarkistuksen (tarkistus 41) direktiiviehdotukseen. Tästä tarkistuksesta oli sovittu edellä mainitussa epävirallisessa yhteydenpidossa.

¹ EUVL C 145, 30.6.2007, s. 5.

II ÄÄNESTYS

Kyseinen direktiiviehdotukseen esitetty kompromissitarkistus (tarkistus 41) hyväksyttiin täysistunnon äänestyksessä 13. maaliskuuta 2018. Näin tarkistettu komission ehdotus muodostaa Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn kannan, joka on liitteenä olevassa parlamentin lainsäädäntöpäätöslauselmassa².

Euroopan parlamentin kanta vastaa sitä, mitä toimielinten kesken oli aiemmin sovittu. Neuvoston pitäisi näin ollen voida hyväksyä Euroopan parlamentin kanta.

Säädös annettaisiin sitten Euroopan parlamentin kantaa vastaavassa muodossa.

² Lainsäädäntöpäätöslauselmassa olevaan parlamentin kannan versioon on merkitty komission ehdotukseen tehdyistä tarkistuksista johtuvat muutokset. Komission tekstiin tehdyt lisäykset on *lihavoitu ja kursivoitu*. Poistettu teksti on osoitettu merkillä "■".

Tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyys ja jatkokoulutus sekä ajokortit *I**

Euroopan parlamentin lainsäädäntöpäätöslauselma 13. maaliskuuta 2018 ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun direktiivin 2003/59/EY ja ajokorteista annetun direktiivin 2006/126/EY muuttamisesta (COM(2017)0047 – C8-0025/2017 – 2017/0015(COD))

(Tavallinen lainsäätämisyjärjestys: ensimmäinen käsittely)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle (COM(2017)0047),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 2 kohdan ja 91 artiklan, joiden mukaisesti komissio on antanut ehdotuksen Euroopan parlamentille (C8-0025/2017),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 3 kohdan,
 - ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean 31. toukokuuta 2017 antaman lausunnon³,
 - on kuullut alueiden komiteaa,
 - ottaa huomioon asiasta vastaavan valiokunnan työjärjestyksen 69 f artiklan 4 kohdan mukaisesti hyväksymän alustavan sopimuksen sekä neuvoston edustajan 20. joulukuuta 2017 päivätyllä kirjeellä antaman sitoumuksen hyväksyä Euroopan parlamentin kanta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 4 kohdan mukaisesti,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 59 artiklan,
 - ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön (A8-0321/2017),
1. vahvistaa jäljempänä esitetyn ensimmäisen käsittelyn kannan;
 2. pyytää komissiota antamaan asian uudelleen Euroopan parlamentin käsiteltäväksi, jos se korvaa ehdotuksensa, muuttaa sitä huomattavasti tai aikoo muuttaa sitä huomattavasti;
 3. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle sekä kansallisille parlamenteille.

³ EUVL C 288, 31.8.2017, s. 115.

**Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ensimmäisessä käsittelyssä 13. maaliskuuta 2018,
Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/... antamiseksi maanteiden tavara-
ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason
ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun direktiivin 2003/59/EY ja ajokorteista
annetun direktiivin 2006/126/EY muuttamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁴,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä⁵,

⁴ EUVL C 288, 31.8.2017, s. 115.

⁵ Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 13. maaliskuuta 2018.

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Komissio asettaa 28 päivänä maaliskuuta 2011 julkistamassaan valkoisessa kirjassa, jonka otsikkona on ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” tavoitteeksi nollatoleranssin, jonka mukaisesti unionissa olisi edettävä kohti tilannetta, jossa tieliikennekuolemien määrä on lähellä nollaa, vuoteen 2050 mennessä.
- (2) Tiedonannossaan tieliikenneturvallisuuden poliittisista suuntaviivoista vuosiksi 2011–2020, jonka otsikkona on ”Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuusaluetta: tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat 2011–2020”, komissio ehdotti tavoitteeksi tieliikennekuolemien puolittamista unionissa vuoteen 2020 mennessä vuodesta 2010 alkaen. Jotta tähän päästäisiin, komissio asetti seitsemän strategista tavoitetta, joihin sisältyivät tienkäyttäjille annettavan koulutuksen parantaminen ja vaaralle alttiiden tienkäyttäjien suojeleminen.
- (3) ***Eurooppa-neuvosto asetti 23–24 päivänä lokakuuta 2014 pitämässään kokouksessa sitovaksi tavoitteeksi vähentää unionin kasvihuonekaasupäästöjä koko talouden laajuisesti vuoteen 2030 mennessä vähintään 40 prosenttia vuoden 1990 tasoihin verrattuna. Tämän päästövähennystavoitteen avulla voidaan saavuttaa Pariisin sopimuksen pitkän aikavälin tavoitteet ja kaikkien talouden alojen olisi edistettävä sen saavuttamista. Liikennealalla tarvitaan kokonaisvaltaista lähestymistapaa päästövähennysten ja energiatehokkuuden edistämiseen. Olisi edistytävä kohti vähäpäästöistä liikennejärjestelmää muun muassa tutkimuksen avulla ja ottamalla käyttöön jo saatavilla olevia kehittyneitä tekniikoita. Kuljettajille on annettava asianmukaista koulutusta, jotta he osaavat ajaa mahdollisimman tehokkaasti.***

- (4) Arvioituaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/59/EY⁶ täytäntöönpanoa komissio löysi siitä useita puutteita. Tärkeimpiä havaittuja puutteita olivat poikkeusten tulkintaan liittyvät vaikeudet ja oikeudellinen epävarmuus, koulutuksen sisältö, jonka katsottiin soveltuvan kuljettajien tarpeisiin vain osittain, kuljettajien vaikeudet saada toisessa jäsenvaltiossa kokonaan tai osittain suoritettu koulutuksensa vastavuoroisesti tunnustetuksi, ja alaikärajavaatimusten epäjohdonmukaisuudet Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 2003/59/EY ja 2006/126/EY⁷ välillä.
- (5) Direktiivin 2003/59/EY oikeudellisen selkeyden parantamiseksi kaikki viittaukset kumottuihin tai korvattuihin unionin säädöksiin olisi poistettava tai niitä olisi muutettava.

⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/59/EY, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2003, maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 ja neuvoston direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 76/914/ETY kumoamisesta (EUVL L 226, 10.9.2003, s. 4).

⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY, annettu 20 päivänä joulukuuta 2006, ajokorteista (EUVL L 403, 30.12.2006, s. 18).

- (6) Jotta parannettaisiin varmuutta ja johdonmukaisuutta suhteessa muihin unionin säädöksiin, direktiivissä 2003/59/EY säädettyihin poikkeuksiin olisi tehtävä useita muutoksia, joissa otetaan huomioon Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 561/2006⁸ säädetyt vastaavat poikkeukset. *Jotkut kyseisistä poikkeuksista liittyvät tilanteisiin, joissa ajoneuvon kuljettaminen ei ole kuljettajan päätoimi ja joissa direktiivin 2003/59/EY vaatimusten noudattamisen edellyttäminen kuljettajilta aiheuttaisi kuljettajille kohtuutonta raskautta. Ajoneuvon kuljettamisen ei yleensä katsota olevan kuljettajan päätoimi silloin, kun siihen käytetään vähemmän kuin 30 prosenttia säännöllisestä kuukausittaisesta työajasta.*
- (7) *Kun ajoneuvoa ei kuljeteta usein, kuljettaminen tapahtuu maaseudulla ja kuljettajat toimittavat tavaroita omaa liiketoimintaansa varten, olisi sovellettava poikkeuksia, kunhan silloinkin taataan liikenneturvallisuus. Koska olosuhteet unionin maaseudulla ovat erilaisia maantieteen, ilmaston ja väestötiheyden kannalta katsottuna, jäsenvaltioiden olisi voitava oman harkintansa mukaan määrittää, voidaanko tällainen ajoneuvon kuljettaminen katsoa satunnaiseksi ja vaikuttaako tällainen poikkeus liikenneturvallisuuteen, esimerkiksi tietyypin, liikennemäärän tai vaaralle alttiiden tienkäyttäjien perusteella.*

⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1).

- (8) *Koska etäisyydet, joita tämän direktiivin soveltamisesta vapautettuja maanviljelyä, puutarhaviljelyä, metsätaloutta, kotieläintaloutta ja kalastusta harjoittavien henkilöiden on työnsä yhteydessä kuljettava, vaihtelevat unionissa, jäsenvaltioiden olisi voitava määrittää kansallisessa lainsäädännössään yrityksen asemapaikasta laskettavat suurimmat sallitut etäisyydet, joihin poikkeuksia sovelletaan.*
- (9) *Perustason ammattipätevyysvaatimuksesta vapautettuja kuljettajia olisi kuitenkin, samalla kun he edelleen hyötyvät tästä poikkeuksesta, vaadittava suorittamaan jatkokoulutusta sen varmistamiseksi, että heidän tietämyksensä asioista, jotka ovat keskeisiä heidän ammattinsa kannalta, pysyy ajantasaisena.*
- (10) *Jäsenvaltioiden olisi yhteistyössä komission kanssa vaihdettava sähköisesti tietoja ammattitaitoa osoittavista todistuksista (CAP). Niiden olisi kehitettävä tarvittava sähköinen alusta ottaen huomioon komission tekemä kustannus-hyötyanalyysi, mukaan lukien mahdollisuus laajentaa direktiivin 2006/126/EY nojalla perustettua EU:n ajokorttiverkostoa. Muiden hyötyjen ohella tämä antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden saada vaivattomasti suoritettua koulutusta koskevia tietoja, joita ei kirjata kuljettajan ajokorttiin. On tärkeää, että jäsenvaltiot ja komissio pyrkivät kehittämään tätä toimintoa edelleen tavoitteena reaaliaikainen saatavuus tienvarsitarkastusten aikana.*

- (11) Kun otetaan huomioon koulutuksessa tapahtunut kehitys ja jotta voidaan tehostaa direktiivin 2003/59/EY vaikutuksia liikenneturvallisuuteen ja parantaa kuljettajien koulutuksen soveltuvuutta, koulutuskursseilla olisi painotettava liikenneturvallisuuteen liittyviä aihealueita, kuten vaarojen havaitseminen, vaaralle alttiiden tienkäyttäjien, **erityisesti jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja liikuntarajoitteisten henkilöiden**, suojeleminen, polttoainetaloudellinen ajaminen, **äärimmäisissä sääolosuhteissa ajaminen ja erityiskuljetukset. Tässä yhteydessä kursseilla olisi käsiteltävä myös älykkäitä liikennejärjestelmiä, ja niitä olisi kehitettävä tekniikan kehityksen tahdissa.**
- (12) Jäsenvaltioille olisi annettava selkeä mahdollisuus parantaa ja nykyaikaistaa koulutuskäytäntöjä hyödyntämällä verkko-opetuksen ja sulautuvan opetuksen kaltaisia tieto- ja viestintätekniikan välineitä joissakin koulutusosioissa, kuitenkin siten, että koulutuksen laatu varmistetaan. Parannettaessa ja nykyaikaistettaessa koulutuskäytäntöjä hyödyntämällä tieto- ja viestintätekniikan välineitä, on tärkeää ottaa huomioon, **että jotkin erityisaiheet edellyttävät käytännön koulutusta eikä niitä voida asianmukaisesti käsitellä näillä oppimisvälineillä, esimerkiksi lumiketjujen asennus tai kuorman varmistus taikka muut koulutusosiot, joissa käytännön puoli on tärkeä. Käytännön koulutus voi mutta sen ei tarvitse koostua ajoneuvon kuljettamisesta. Merkittävä määrä tässä direktiivissä vaadittavasta koulutuksesta olisi suoritettava hyväksytyssä koulutuskeskuksessa.**

- (13) Jotta varmistettaisiin johdonmukaisuus unionin lainsäädännössä edellytettyjen erilaisten koulutusmuotojen välillä, jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus yhdistää direktiivissä 2003/59/EY säädettyyn koulutukseen eri tyyppistä soveltuvaa koulutusta, joka koskee esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetusta, vammaisuuteen liittyvää tietoisuutta tai eläinkuljetuksia.
- (14) Jotta jäsenvaltioiden erilaiset käytännöt eivät estäisi vastavuoroista tunnustamista eivätkä rajoittaisi kuljettajien oikeutta suorittaa jatkokoulutus siinä jäsenvaltiossa, jossa he työskentelevät, jäsenvaltion viranomaiset olisi velvoitettava ***silloin, jos suoritettua koulutusta ei voida merkitä ajokorttiin***, myöntämään ***vakiomalleissa määrättyssä muodossa oleva kuljettajan ammattipätevyyskortti***, jolla varmistetaan vastavuoroinen tunnustaminen jokaiselle direktiivin 2003/59/EY vaatimukset täyttävälle kuljettajalle.
- (15) ***Kolmansien maiden kuljettajien kuljettajatodistuksen käyttö todisteena koulutusvaatimusten täyttämisestä saattaa muodostaa esteen kuljettajille, jos liikenteenharjoittaja palauttaa todistuksen sen myöntäneille viranomaisille, erityisesti jos kyseiset kuljettajat haluavat ottaa vastaan työn toisessa jäsenvaltiossa. Jotta vältettäisiin tilanteet, joissa kuljettajan on tällaisissa olosuhteissa uuden työn vastaanottaessaan suoritettava koulutus uudelleen, jäsenvaltioita olisi kannustettava yhteistyöhön ja tietojenvaihtoon kuljettajien ammattipätevyydestä.***

- (16) *Saumattoman siirtymisen mahdollistamiseksi voimassa olevat kuljettajatodistukset ja voimassa olevat kuljettajan ammattipätevyyskortit, jotka on myönnetty ennen tällä direktiivillä muutettujen säännösten soveltamista sovellettujen sääntöjen mukaisesti, olisi tunnustettava niiden voimassaolon päättymispäivään asti. Kyseiset muutokset eivät mitätöi ennen niiden soveltamista suoritettua koulutusta tai ajokortteja, jotka on myönnetty osoituksena tällaisen koulutuksen suorittamisesta.*
- (17) Jotta voitaisiin selkeyttää oikeustilaa ja varmistaa yhdenmukaistetut alaikärajavaatimukset direktiiviä 2003/59/EY sovellettaessa, direktiivissä 2006/126/EY olisi säädettävä selkeästä poikkeuksesta, jonka mukaan ajokortit voidaan myöntää direktiivissä 2003/59/EY säädetyistä alaikärajoista lähtien. *Tämä selvennys koskee tiettyjen ajoneuvoluokkien kuljettajiin, joilla on CAP-todistus, sovellettavaa yleistä alaikärajaa, eikä se vaikuta nykyisiin mahdollisuuksiin alentaa tällaisia alaikärajavaatimuksia tai myöntää niihin poikkeuksia.*

- (18) *Direktiiviin 2006/126/EY tehtävät muutokset olisi rajoitettava niihin, jotka liittyvät suoraan direktiivin 2003/59/EY tarkistamiseen ja vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien ajoneuvojen käytön helpottamiseen. Perusteellisempi analyysi direktiivin 2006/126/EY täytäntöönpanosta ja soveltamisesta, mukaan lukien tiettyjen ajoneuvoluokkien välinen erottelu, vaikuttaa suotavalta ja olisi sisällytettävä direktiivin 2006/126/EY mahdolliseen tulevaan tarkasteluun.*
- (19) *Jotta voitaisiin myötävaikuttaa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen ja ilmanlaadun parantamiseen helpottamalla vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien ajoneuvojen käyttöä, jäsenvaltioille olisi annettava mahdollisuus sallia alueellaan B-luokan ajokortin haltijan kuljettaa tietyn tyyppisiä vaihtoehtoisella polttoaineella toimivia ajoneuvoja, joiden suurin sallittu massa on enemmän kuin 3 500 kg mutta enintään 4 250 kg. Kyseisen 3 500 kg:n ylittämismahdollisuuden ehtona olisi oltava, että sallittu lisämassa johtuu yksinomaan vaihtoehtoisista käyttövoimajärjestelmistä aiheutuvasta lisäpainosta, ja jollei rajoituksista ja ehdoista, joiden tarkoituksena on välttää liikenneturvallisuuteen kohdistuvia kielteisiä vaikutuksia, muuta johdu.*

- (20) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitetta, joka on maanteiden tavaraj- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydelle ja jatkokoulutukselle asetetun unionin laajuisen standardin parantaminen, vaan se voidaan tieliikenteen rajat ylittävän luonteen vuoksi ja niiden kysymysten vuoksi, joita tällä direktiivillä on määrä ratkaista, saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (21) Direktiivit 2003/59/EY ja 2006/126/EY olisi sen vuoksi muutettava vastaavasti,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 2003/59/EY seuraavasti:

1) Korvataan 1 artikla seuraavasti:

”1 artikla

Soveltamisala

Tätä direktiiviä sovelletaan kuljetustoimintaan, jota suorittavat:

- a) jäsenvaltion kansalaiset,
- b) kolmannen maan kansalaiset, joilla on jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen kanssa työsuhde tai joita jäsenvaltioon sijoittautunut yritys käyttää,

jäljempänä ”kuljettajat”, jotka suorittavat maantiekuljetuksia unionissa seuraavanlaisilla ajoneuvoilla:

- ajoneuvot, joiden kuljettamiseen vaaditaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY* mukainen luokkaan C1, C1 + E, C tai C + E kuuluva tai vastaavaksi tunnustettu ajokortti,
- ajoneuvot, joiden kuljettamiseen vaaditaan direktiivin 2006/126/EY mukainen luokkaan D1, D1 + E, D tai D + E kuuluva tai vastaavaksi tunnustettu ajokortti.

Tätä direktiiviä sovellettaessa viittaukset plus-merkin ('+') sisältäviin ajokorttiluokkiin on luettava liitteessä III olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY, annettu 20 päivänä joulukuuta 2006, ajokorteista (EUVL L 403, 30.12.2006, s. 18).”

2) Korvataan 2 artikla seuraavasti:

”2 artikla

Poikkeukset

1. Tätä direktiiviä ei sovelleta kuljettajiin, jotka kuljettavat ajoneuvoja:

- a) joiden suurin sallittu nopeus on 45 kilometriä tunnissa;
- b) jotka ovat puolustusvoimien, väestönsuojelun, palokunnan, yleisestä järjestyksestä vastaavien laitosten *ja kiireellisten sairaankuljetuspalvelujen* käytössä tai valvonnassa, kun tieliikennettä harjoitetaan näille laitoksille osoitettujen tehtävien johdosta;
- c) joilla tehdään tietestejä teknisiä parannuksia, korjausta tai huoltoa varten, tai kuljettajiin, jotka kuljettavat uusia tai muunnettuja ajoneuvoja, joita ei ole vielä otettu liikenteeseen;
- d) *joiden kuljettamiseen vaaditaan D- tai D1-luokan ajokortti ja joita huoltohenkilöstö kuljettaa ilman matkustajia liikenteenharjoittajan käyttämän lähimmän huoltotukikohdan läheisyydessä sijaitsevaan huoltokeskukseen tai sijaitsevasta huoltokeskuksesta, edellyttäen, että tällaisten ajoneuvojen kuljettaminen ei ole kuljettajan päätoimi;*

- e) joita käytetään hälytys- tai pelastusajoneuvoina, mukaan lukien humanitaarisen avun kuljettamiseen muuten kuin kaupallisesti käytettävät ajoneuvot;
- f) joita käytetään ajo-opetukseen ja suoritettavaan tutkintoon henkilölle, joka pyrkii saamaan ajokortin tai ammattitaitoa osoittavan todistuksen (CAP) 6 artiklan ja 8 artiklan 1 kohdan mukaisesti, edellyttäen, ettei ajoneuvoja käytetä kaupallisessa tavara- tai henkilöliikenteessä;

- g) joita käytetään muussa kuin kaupallisessa henkilö- tai tavaraliikenteessä;
- h) joita käytetään kuljettajan työssään käyttämien materiaalien, laitteiden tai koneiden kuljettamiseen, edellyttäen, että tällaisten ajoneuvojen kuljettaminen ei ole kuljettajan päätoimi.

Tämän kohdan f) alakohdan osalta tätä direktiiviä ei sovelleta henkilöön, joka pyrkii saamaan ajokortin tai CAP-todistuksen 6 artiklan ja 8 artiklan 1 kohdan mukaisesti, kun kyseinen henkilö saa lisäajo-opetusta työpaikalla tapahtuvan oppimisen aikana, jos kyseisen henkilön seurassa on toinen henkilö, jolla on CAP-todistus, tai ajo-opettaja, kyseisessä alakohdassa säädettyyn tarkoitukseen käytettyä ajoneuvoluokkaa varten;

2. Tätä direktiiviä ei sovelleta, jos kaikki seuraavat edellytykset täyttyvät:

- a) *kuljettajat käyttävät ajoneuvoja maaseudulla toimittaakseen tavaroita omaa liiketoimintaansa varten,*
- b) *kuljettajat eivät tarjoa kuljetuspalveluja, ja*
- c) *jäsenvaltiot katsovat, että kuljetus on satunnaista eikä vaikuta liikenneturvallisuuteen.*

3. *Tätä direktiiviä ei sovelleta* maanviljelyä, puutarhaviljelyä, metsätaloutta, kotieläintaloutta tai kalastusta harjoittavien yritysten käyttämien tai ilman kuljettajaa vuokraamien *sellaisten* ajoneuvojen *kuljettajiin*, joita käytetään tavarankuljetukseen niiden omassa yritystoiminnassa, *paitsi jos ajoneuvon kuljettaminen on osa kuljettajan päätoimea tai ajoneuvon kuljettaminen ylittää kansallisessa lainsäädännössä määritetyn etäisyyden ajoneuvon omistavan tai vuokraavan yrityksen asemapaikasta.*”

3) Korvataan 7 artikla seuraavasti:

”7 artikla

Jatkokoulutus

Jatkokoulutus muodostuu koulutuksesta, jonka avulla ammattitaitoa osoittavien todistusten (CAP) haltijat voivat täydentää ammattiinsa liittyvää keskeistä tietämystä ja jossa kiinnitetään erityistä huomiota tieturvallisuuteen, *työterveyteen ja -turvallisuuteen* ja *ajamisen ympäristövaikutusten vähentämiseen*.

Hyväksytty koulutuskeskus järjestää kyseisen koulutuksen liitteessä I olevan 5 osan mukaisesti. ***Koulutus muodostuu luokkaopetuksesta, käytännön koulutuksesta ja, jos sitä on saatavilla, tieto- ja viestintätekniikan välineiden avulla tai korkeatasoisissa simulaattoreissa annettavasta koulutuksesta.*** Jos kuljettaja siirtyy toisen yrityksen palvelukseen, on jo suoritettu jatkokoulutus otettava huomioon.

Jatkokoulutuksen tarkoituksena on syventää ja kerrata tietämystä joidenkin liitteessä I olevassa 1 osassa tarkoitettujen oppiaineiden osalta. Siihen on kuuluttava useita oppiaineita ja aina sisällyttävä vähintään yksi tieturvallisuuteen liittyvä oppiaine. Koulutukseen sisältyvissä oppiaineissa on otettava huomioon ***asiaankuuluvan lainsäädännön ja tekniikan kehitys sekä mahdollisuuksien mukaan kuljettajan erityiset koulutustarpeet.***”

4) Korvataan 9 artiklan ensimmäinen kohta seuraavasti:

”Tämän direktiivin 1 artiklan a alakohdassa tarkoitettujen kuljettajien on hankittava tämän direktiivin 5 artiklassa tarkoitettu perustason ammattipätevyys siinä jäsenvaltiossa, jossa on heidän vakinainen asuinpaikkansa, sellaisena kuin se määritellään direktiivin 2006/126/EY 12 artiklassa.”

5) Korvataan 10 artikla seuraavasti:

”10 artikla

Unionin koodi

1. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on merkittävä perustason ammattipätevyyden osoittavan CAP-todistuksen ja jatkokoulutuksen osoittavan CAP-todistuksen perusteella sekä tämän direktiivin 5 artiklan 2 ja 3 kohdan ja tämän direktiivin 8 artiklan säännökset huomioon ottaen direktiivin 2006/126/EY liitteessä I säädetty yhdenmukaistettu unionin koodi 95 vastaavan ajokorttiluokan viereen

- ajokorttiin tai
- tämän direktiivin liitteessä II esitetyn mallin mukaisesti laadittuun kuljettajan ammattipätevyyskorttiin.

Jos ■ sen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset, jossa CAP-todistus myönnettiin, *eivät voi merkitä unionin koodia ajokorttiin, niiden* on myönnettävä kuljettajalle kuljettajan ammattipätevyyskortti.

Jäsenvaltion myöntämä kuljettajan ammattipätevyyskortti on tunnustettava vastavuoroisesti. Toimivaltaisten viranomaisten on ammattipätevyyskorttia myönnettäessä tarkistettava ajokortin kelpoisuus *asianomaisessa ajoneuvoluokassa*.

2. ■ Edellä 1 artiklan b alakohdassa tarkoitetun kuljettajan, joka kuljettaa maanteiden tavaraliikenteessä käytettäviä ajoneuvoja, on *myös annettava todistaa*, että hänellä on tässä direktiivissä säädetty ammattipätevyys ja koulutus, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1072/2009* säädetyn kuljettajatodistuksen avulla *edellyttäen, että siinä on unionin koodi 95*. Tätä direktiiviä sovellettaessa *kuljettajatodistuksen myöntävän jäsenvaltion on merkittävä unionin koodi 95 kuljettajatodistuksen kohtaan ”Huomautuksia”, jos asianomainen kuljettaja on täyttänyt tässä direktiivissä säädettyt ammattipätevyys- ja koulutusvaatimukset*.

3. *Kuljettajatodistukset, joissa ei ole unionin koodia 95 ja jotka on myönnetty ennen ... päivää ...kuuta ... [24 kuukautta tämän muutosdirektiivin voimaantulosta] asetuksen (EY) N:o 1072/2009 5 artiklan ja erityisesti sen 7 kohdan mukaisesti todisteeksi tämän direktiivin mukaisten koulutusvaatimusten noudattamisesta, hyväksytään todistuksena ammattipätevyydestä niiden voimassaolon päättymispäivään asti.*

* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1072/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 72).”

6) *Lisätään artikla seuraavasti:*

”10 a artikla

Valvontaverkosto

1. *Jäsenvaltioiden on valvontatarkoituksia varten vaihdettava tietoja myönnettyistä tai peruutetuista CAP-todistuksista. Tätä varten jäsenvaltioiden on yhteistyössä komission kanssa kehitettävä sähköinen verkosto tai pyrittävä laajentamaan olemassa olevaa verkostoa ottaen huomioon kustannustehokkainta vaihtoehtoa koskevan komission arvioinnin.*

2. *Verkosto voi sisältää CAP-todistuksiin sisältyviä tietoja sekä CAP-todistuksia koskeisiin hallintomenettelyihin liittyviä tietoja.*
3. *Jäsenvaltioiden on varmistettava, että henkilötietojen käsittely suoritetaan yksinomaan tämän direktiivin ja erityisesti tässä direktiivissä vahvistettujen koulutusvaatimusten noudattamisen todentamiseksi Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679* mukaisesti.*
4. *Pääsy verkostoon on suojattava. Jäsenvaltiot voivat myöntää pääsyn ainoastaan tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja noudattamisen valvonnasta vastaaville toimivaltaisille viranomaisille.*

* *Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuojalaki) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1).”*

- 7) Muutetaan liitteet I ja II tämän direktiivin liitteen mukaisesti.

2 artikla

■ Muutetaan direktiivi 2006/126/EY seuraavasti:

- 1) *Muutetaan 4 artikla seuraavasti:*

- a)* muutetaan 4 kohta seuraavasti:
- i)* korvataan e alakohdan kolmas luetelmakohta seuraavasti:
- ”C1- ja C1E-luokkien alaikäraja on 18 vuotta;”;
- ii)* korvataan g alakohdan toinen luetelmakohta seuraavasti:
- ”C- ja CE-luokkien alaikäraja on 21 vuotta;”;
- iii)* korvataan i alakohdan toinen luetelmakohta seuraavasti:
- ”D1- ja D1E-luokkien alaikäraja on 21 vuotta;”;
- iv)* korvataan k alakohdan toinen luetelmakohta seuraavasti:
- ”D- ja DE-luokkien alaikäraja on 24 vuotta;”;

b) lisätään kohta seuraavasti:

”7. Tämän artiklan 4 kohdan g, i ja k alakohdassa säädettyistä alaikärajoista poiketen C- ja CE-luokkien ajokortin myöntämisen alaikäraja on alaikäraja, joka vaaditaan tapauksen mukaan CAP-todistuksen haltijoilta kyseisten luokkien ajoneuvojen kuljettamiseen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/59/EY* 5 artiklan 2 kohdan, D1- ja D1E- luokkien ajokortin 5 artiklan 3 kohdan a alakohdan i alakohdan ensimmäisen alakohdan, D- ja DE-luokkien ajokortin 5 artiklan 3 kohdan a alakohdan ii alakohdan ensimmäisen alakohdan tai 5 artiklan 3 kohdan b alakohdan mukaisesti.

Jos jäsenvaltio sallii direktiivin 2003/59/EY 5 artiklan 3 kohdan a alakohdan i alakohdan toisen alakohdan tai 5 artiklan 3 kohdan a alakohdan ii alakohdan toisen alakohdan mukaisesti ajamisen alueellaan tätä nuoremmille, ajokortti on voimassa ainoastaan ajokortin myöntäneen jäsenvaltion alueella siihen asti, kunnes ajokortin haltija on saavuttanut tämän **kohdan** ensimmäisessä **alakohdassa** tarkoitetun asiaankuuluvan alaikärajan ja hänellä on CAP-todistus.

* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/59/EY, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2003, maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta, neuvoston asetuksen (ETY) 3820/85 ja neuvoston direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 76/914/ETY kumoamisesta (EUVL L 226, 10.9.2003, s. 4).”

2) *Lisätään 6 artiklan 4 kohtaan alakohta seuraavasti:*

”c) neuvoston direktiivin 96/53/EY 2 artiklassa tarkoitettuja vaihtoehtoisella polttoaineella toimivia ajoneuvoja, joiden suurin sallittu massa on enemmän kuin 3 500 kg mutta enintään 4 250 kg, tavaroiden kuljettamiseen ilman perävaunua, jos kuljettajalle on myönnetty vähintään kaksi vuotta aiemmin B-luokan ajokortti, sillä edellytyksellä, että 3 500 kg:n ylittävä massa johtuu yksinomaan käyttövoimajärjestelmän lisäpainosta suhteessa sellaisen mitoiltaan saman ajoneuvon käyttövoimajärjestelmään, joka on varustettu tavanomaisella kipinäsytytteisellä tai puristussytytteisellä polttomoottorilla, ja että kuorman tilavuus ei kasva suhteessa samaan ajoneuvoon.*

** Neuvoston direktiivi 96/53/EY, annettu 25 päivänä heinäkuuta 1996, tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista (EYVL L 235, 17.9.1996, s. 59).”*

3) *Korvataan 15 artikla seuraavasti:*

”15 artikla

Keskinäinen avunanto

- 1.* Jäsenvaltioiden on avustettava toisiaan tämän direktiivin täytäntöönpanossa ja vaihdettava myöntämiään, vaihtamiaan, korvaamiaan, uusimiaan tai peruuttamiaan ajokortteja koskevat tiedot. Niiden on käytettävä tätä varten perustettua EU:n ajokorttiverkostoa sitten, kun se on toiminnassa.

2. *Verkostoa voidaan käyttää myös tietojenvaihtoon unionin lainsäädännössä säädettyjä valvontatarkoituksia varten.*
3. *Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tässä direktiivissä tarkoitettu henkilötietojen käsittely suoritetaan yksinomaan tämän direktiivin sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 2003/59/EY ja (EU) 2015/413* täytäntöönpanemiseksi. Tämän direktiivin puitteissa suoritettava henkilötietojen käsittely on toteutettava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EU) 2016/679** ja (EY) N:o 45/2001*** mukaisesti.*
4. *Pääsy verkostoon on suojattava. Jäsenvaltiot voivat myöntää pääsyn ainoastaan tämän direktiivin sekä direktiivien 2003/59/EY ja (EU) 2015/413 täytäntöönpanosta ja noudattamisen valvonnasta vastaaville toimivaltaisille viranomaisille.*

* *Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/413, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2015, liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta (EUVL L 68, 13.3.2015, s. 9);*

** *Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuojalaki) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1);*

*** *Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 45/2001, annettu 18 päivänä joulukuuta 2000, yksilöiden suojelusta yhteisöjen toimielinten ja elinten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta (EYVL L 8, 12.1.2001, s. 1).”*

3 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään ... *päivänä ...kuuta ...* [24 kuukauden kuluttua tämän muutosdirektiivin voimaantulosta], *lukuun ottamatta tämän direktiivin 1 artiklan 6 kohdan noudattamisen edellyttämiä lakeja, asetuksia ja hallinnollisia määräyksiä, jotka on saatettava voimaan viimeistään ... päivänä ...kuuta ...* [36 kuukauden kuluttua tämän muutosdirektiivin voimaantulosta]. Niiden on *viipymättä ilmoitettava tästä komissiolle.*

Näissä jäsenvaltioiden antamissa *säädöksissä* on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. *Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.*

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

4 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

5 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty ...ssa/ssä ... päivänä ...kuuta ...

Euroopan parlamentin puolesta

Neuvoston puolesta

Puhemies

Puheenjohtaja

LIITE

Muutetaan *direktiivin 2003/59/EY* liitteet seuraavasti:

1) Muutetaan liite I seuraavasti:

a) muutetaan 1 jakso seuraavasti:

i) korvataan toinen kohta seuraavasti:

”Ammattipätevyyden vähimmäistason on oltava rinnastettavissa vähintään 23 päivänä huhtikuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston suosituksen* liitteessä II säädetyn eurooppalaisen tutkintojen viitekehyksen tasoon 2.

* Euroopan parlamentin ja neuvoston suositus, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2008, eurooppalaisen tutkintojen viitekehyksen perustamisesta elinikäisen oppimisen edistämiseksi (2008/C 111/01) (EUVL C 111, 6.5.2008, s. 1).”;

ii) korvataan 1.2 kohta seuraavasti:

”1.2 tavoite: tuntea hallintalaitteiden tekniset ominaisuudet ja toiminta ajoneuvon hallitsemiseksi, kulumisen minimoimiseksi ja toimintahäiriöiden ennaltaehkäisemiseksi

jarrujen ja hidastinten käyttörajoitukset, jarrujen ja hidastimen yhteiskäyttö, nopeuden ja vaihteiston välityssuhteen yhteyden parantaminen, ajoneuvon inertian hyödyntäminen, hidastus- ja jarrutuskeinojen käyttö alamäessä, toimenpiteet toimintahäiriöiden varalle, elektronisten ja mekaanisten laitteiden kuten ajonvakautusjärjestelmien (ESC), kehittyneiden hätäjarrutusjärjestelmien (AEBS), lukkiutumattomien jarrujärjestelmien (ABS), luistonestojärjestelmien (TCS) ja ajoneuvoissa olevien seurantajärjestelmien (IVMS) sekä muiden käyttöön hyväksytyjen kuljettajan apulaitteiden tai automaatiolaitteiden käyttö,”;

- iii) ■ korvataan 1.3 kohta ■ seuraavasti:

”1.3 tavoite: osata optimoida polttoaineen kulutus

polttoaineen kulutuksen optimointi soveltamalla kohtien 1.1 ja 1.2 taitotietoa, liikennevirtojen ennakkoinnin, muihin ajoneuvoihin pidettävän asianmukaisen etäisyyden ja ajoneuvon liikemäärän, vakionopeuden, pehmeän ajotyylin ja asianmukaisen rengaspaineen merkitys ***sekä älykkäiden liikennejärjestelmien tuntemus, jotta voidaan tehostaa ajamista ja parantaa reittien suunnittelua,***”;

- iv) lisätään kohta ennen otsikkoa ”Ajokortit C, C + E, C1 ja C1 + E” seuraavasti:

”1.3 a tavoite: osata ennakoida ja arvioida liikenteen riskejä ja mukautua niihin

olla tietoinen erilaisista tie-, liikenne- ja sääolosuhteista ja mukautua niihin, ennakoida tulevia tapahtumia, *ymmärtää, miten matka valmistellaan ja suunnitellaan epätavallisissa sääolosuhteissa, olla perehtynyt niihin liittyvien turvalaitteiden käyttöön ja ymmärtää, milloin matkaa on lykättävä tai se on peruutettava äärimmäisten sääolosuhteiden vuoksi*, mukautua liikenteen riskeihin, *mukaan lukien vaarallinen ajotapa tai huomion herpaantuminen ajaessa (esimerkiksi elektronisten laitteiden käytön, syömisen tai juomisen jne. takia)*, tunnistaa vaaralliset tilanteet ja mukautua niihin *sekä osata hallita niistä aiheutuva stressiä*, erityisesti ajoneuvojen koon ja painon sekä vaaralle alttiiden tienkäyttäjien, kuten jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen, osalta,

tunnistaa mahdollisia vaaratilanteita ja asianmukaisesti tulkita, kuinka tällaiset mahdolliset vaaratilanteet voivat muuttua tilanteiksi, joissa törmäystä ei enää voida estää, sekä valita ja toteuttaa toimia turvaetäisyyksien nostamiseksi tasolle, jolla törmäys on vielä mahdollista estää tällaisen mahdollisen vaaratilanteen syntyessä,”;

v) korvataan 1.4 kohta seuraavasti:

”1.4 tavoite: osata kuormata ajoneuvo turvallisuussääntöjen ja ajoneuvon tarkoituksenmukaisen käytön mukaisesti

ajoneuvoihin liikkeessä vaikuttavat voimat, vaihteiston välityssuhteiden käyttö ajoneuvon kuorman ja tieprofiilin mukaan, automaattivaihteiston käyttö, ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän hyötykuorman määrittäminen, hyötytilavuuden määrittäminen, kuormituksen jakautuminen, akselin ylikuormituksen seuraukset, ajoneuvon vakaus ja painopiste, pakkausten ja kuormalavojen tyypit,

tärkeimmät lukitusta edellyttävät tavaraluokat, kiilaus- ja lukitusmenetelmät, lukitushihnojen käyttö, lukituslaitteiden tarkistus, käsittelylaitteiden käyttö, suojapeitteiden asettaminen ja poistaminen,”;

vi) *korvataan 1.5 kohta seuraavasti:*

”1.5 tavoite: pystyä huolehtimaan matkustajien turvallisuudesta ja mukavuudesta

pitkittäisten ja poikittaisten liikkeiden hallinta, tienkäytön jakaminen, sijainti ajoradalla, pehmeä jarrutus, akselinylityksen hallinta, erityisinfrastruktuurien käyttö (julkiset alueet, erikoiskaistat), turvallisen ajamisen ja kuljettajan muiden tehtävien välisten ristiriitojen ratkaiseminen, vuorovaikutus matkustajien kanssa, tiettyjen matkustajaryhmien (vammaiset henkilöt, lapset) kuljettamiseen liittyvät erityispiirteet,”;

vii) korvataan 1.6 kohta seuraavasti:

”1.6 tavoite: osata kuormata ajoneuvo turvallisuussääntöjen ja ajoneuvon tarkoituksenmukaisen käytön mukaisesti

ajoneuvoihin liikkeessä vaikuttavat voimat, vaihteiston välityssuhteiden käyttö ajoneuvon kuorman ja tieprofiilin mukaan, automaattivaihteiston käyttö, ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän hyötykuorman määrittäminen, kuormituksen jakautuminen, akselin ylikuormituksen seuraukset, ajoneuvon vakaus ja painopiste,”;

viii) korvataan 2.1 kohta ■ seuraavasti:

”2.1 tavoite: tuntea tieliikenteen sosiaalinen ympäristö ja sitä koskeva säännöstö

kuljetusalan enimmäistyöajat, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 561/2006* ja (EU) N:o 165/2014** periaatteet, soveltaminen ja seuraukset, seuraamukset ajopiirturin käyttämättä jättämisestä, virheellisestä käytöstä tai väärentämisestä, tieliikenteen sosiaalisen ympäristön tunteminen, kuljettajan oikeudet ja velvollisuudet perustason ammattipätevyyden ja jatkokoulutuksen osalta,

* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1).

** Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 165/2014, annettu 4 päivänä helmikuuta 2014, tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 60, 28.2.2014, s. 1).”;

ix) korvataan 2.2 kohta seuraavasti:

”2.2 tavoite: tuntea tavaraliikennettä koskeva säännöstö

kuljetusluvat, *ajoneuvossa mukana kuljetettavat asiakirjat, tiettyjen teiden käyttöä koskevat kiellot, tienkäyttömaksut*, tavaraliikennettä koskevien vakiosopimusten velvoitteet, kuljetussopimukseen kuuluvien asiakirjojen laadinta, kansainväliset kuljetusluvat, tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdyn yleissopimuksen (CMR-sopimuksen) mukaiset velvoitteet, kansainvälisen rahtikirjan laadinta, rajanylitys, huolitsijat, tavaroiden mukana olevat erityisasiakirjat,”;

- x) ■ korvataan 3.7 kohta ■ seuraavasti:

”3.7 tavoite: tuntea maanteiden tavaraliikenteen taloudellinen ympäristö ja markkinajärjestelmä

maanteiden tavaraliikenne suhteessa muihin kuljetusmuotoihin (kilpailu, rahtaajat), maanteiden tavaraliikenteen eri toimintamuodot (muiden lukuun ja omaan lukuun tehtävät kuljetukset, kuljetuksiin liittyvät toiminnot), kuljetusyritysten päätyyppien ja kuljetuksiin liittyvien toimintojen organisointi, erityiskuljetusmuodot (säiliökuljetukset, kylmäkuljetukset, vaarallisten aineiden kuljetukset, eläinkuljetukset jne.), alan muutokset (palvelujen monipuolistaminen, rautatie-maantiekuljetukset, alihankinnat jne.),”;

- xi) ■ korvataan 3.8 kohta ■ seuraavasti:

”3.8 tavoite: tuntea maanteiden henkilöliikenteen taloudellinen ympäristö ja markkinajärjestelmä

maanteiden henkilöliikenne suhteessa muihin kuljetusmuotoihin (raide liikenne, yksityisautot), maanteiden henkilöliikenteen eri toimintamuodot, vammaisuuteen liittyvä tietoisuus, maan rajojen ylittäminen (kansainvälinen liikenne), maanteiden henkilöliikenneyritysten päätyyppien organisointi.”;

b) muutetaan 2 jakso seuraavasti:

i) korvataan kohta 2.1 seuraavasti:

”2.1 Opetukseen osallistumisen ja kokeen suorittamisen käsittävä vaihtoehto

Perustason ammattipätevyyteen liittyvään koulutukseen on sisällyttävä opetusta kaikissa 1 jaksossa luetelluissa oppiaineissa. Tämän perustason ammattipätevyyteen liittyvän koulutuksen keston on oltava 280 tuntia.

Kunkin kuljettajan on saatava vähintään 20 tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta asianomaisen luokan ajoneuvolla, joka täyttää vähintään direktiivissä 2006/126/EY vahvistetut koeajoneuvojen vaatimukset.

Edellä tarkoitettussa henkilökohtaisessa ajo-opetuksessa kuljettajan ammattiin pyrkivän seurassa on oltava opettaja, joka on hyväksytyn koulutuskeskuksen palveluksessa. Kukin kuljettajan ammattiin pyrkivä voi saada henkilökohtaista ajo-opetusta enintään 8 tuntia edellä mainituista 20 tunnista erityisellä testialueella tai korkeatasoisessa simulaattorissa, jotta voidaan arvioida edistymistä turvallisuusmääräyksiin perustuvassa järkevässä ajokäyttäytymisessä, erityisesti ajoneuvon hallintaa kunnoltaan vaihtelevilla ajoradoilla vaihtelevissa ilmasto-olosuhteissa valoisaan ja pimeään aikaan sekä kykyä optimoida polttoaineen kulutusta.

Jäsenvaltiot voivat sallia, että *hyväksytty koulutuskeskus antaa osan* koulutuksesta tieto- ja viestintätekniikan välineiden avulla, kuten verkko-opetuksena, varmistaen samalla, että koulutuksen *korkea* laatu *ja tehokkuus säilytetään ja että valitaan oppiaineet, joissa tieto- ja viestintätekniikan välineitä voidaan käyttää tehokkaimmin.*

Jäsenvaltioiden on erityisesti edellytettävä luotettavaa käyttäjän tunnistusta ja asianmukaisia valvontakeinoja. Jäsenvaltiot voivat lukea muussa unionin lainsäädännössä vaadittua erityiskoulutusta osaksi koulutusta. Tähän sisältyvät muun muassa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2008/68/EY* edellytetty vaarallisten aineiden kuljetusta koskeva koulutus, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 181/2011** edellytetty vammaisuuteen liittyvää tietoisuutta lisäävä koulutus ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1/2005*** edellytetty eläinkuljetuksia koskeva koulutus.

Perustason ammattipätevyyteen liittyvän koulutuksen keston on 5 artiklan 5 kohdassa tarkoitettujen kuljettajien osalta oltava 70 tuntia, joista 5 tuntia on henkilökohtaista ajo-opetusta.

Tämän koulutuksen jälkeen jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset teettävät tai niiden nimeämä yksikkö teettää kuljettajalla kirjallisen tai suullisen kokeen. Kokeen on sisällettävä vähintään yksi kysymys 1 jaksossa esitetyn oppiaineluettelon jokaista tavoitetta kohti.

-
- * Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/68/EY, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista (EUVL L 260, 30.9.2008, s. 13).
 - ** Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 181/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 1).
 - *** Neuvoston asetus (EY) N:o 1/2005, annettu 22 päivänä joulukuuta 2004, eläinten suojelusta kuljetuksen ja siihen liittyvien toimenpiteiden aikana sekä direktiivien 64/432/EY ja 93/119/EY ja asetuksen (EY) N:o 1255/97 muuttamisesta (EUVL L 3, 5.1.2005, s. 1).”;

ii) korvataan 2.2 kohdassa olevan b alakohdan toinen *alakohta* seuraavasti:

”Käytännön kokeessa käytettävän ajoneuvon on täytettävä vähintään direktiivissä 2006/126/EY säädetyt koeajoneuvojen vaatimukset.”;

c) korvataan 3 ja 4 jakso seuraavasti:

”3 jakso: 3 artiklan 2 kohdassa säädetty nopeutettu perustason ammattipätevyyskoulutus

Nopeutettuun perustason ammattipätevyyskoulutukseen on sisällyttävä opetusta kaikissa 1 jaksossa luetelluissa oppiaineissa. Sen keston on oltava 140 tuntia.

Kunkin kuljettajan ammattiin pyrkivän on saatava vähintään 10 tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta asianomaisen luokan ajoneuvolla, joka täyttää vähintään direktiivissä 2006/126/EY säädetyt koeajoneuvojen vaatimukset.

Edellä tarkoitettussa henkilökohtaisessa ajo-opetuksessa kuljettajan ammattiin pyrkivän seurassa on oltava opettaja, joka on hyväksytyn koulutuskeskuksen palveluksessa. Kukin kuljettajan ammattiin pyrkivä voi saada henkilökohtaista ajo-opetusta enintään neljä tuntia edellä mainituista 10 tunnista erityisellä testialueella tai korkeatasoisessa simulaattorissa, jotta voidaan arvioida edistymistä turvallisuusmääräyksiin perustuvassa järkevässä ajokäyttäytymisessä, erityisesti ajoneuvon hallintaa eri tieolosuhteissa ja sitä, miten kyseiset olosuhteet vaihtelevat eri ilmasto-olosuhteissa valoisaan ja pimeään aikaan sekä kykyä optimoida polttoaineen kulutusta.

Edellä 2.1 kohdan neljännen alakohdan säännöksiä sovelletaan myös nopeutettuun perustason ammattipätevyyskoulutukseen.

Nopeutetun perustason ammattipätevyyskoulutuksen keston on 5 artiklan 5 kohdassa tarkoitettujen kuljettajien osalta oltava 35 tuntia, joista 2,5 tuntia on henkilökohtaista ajo-opetusta.

Tämän koulutuksen jälkeen jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset teettävät tai niiden nimeämä yksikkö teettää kuljettajalla kirjallisen tai suullisen kokeen. Kokeen on sisällettävä vähintään yksi kysymys 1 jaksossa esitetyn oppiaineluettelon jokaista tavoitetta kohti.

4 jakso: 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa säädetty pakollinen jatkokoulutus

Hyväksytty koulutuskeskus järjestää pakolliset jatkokoulutuskurssit. Jatkokoulutuksen keston on oltava 35 tuntia joka viides vuosi, ja se järjestetään jaksoissa, joiden kesto on vähintään 7 tuntia **ja jotka voidaan jakaa kahdelle peräkkäiselle päivälle. Verkko-opetusta käytettäessä hyväksytyn koulutuskeskuksen on varmistettava, että koulutuksen asianmukainen laatu säilytetään, mukaan lukien valitsemalla oppiaineet, joissa tieto- ja viestintätekniikan välineitä voidaan käyttää tehokkaimmin. Jäsenvaltioiden on erityisesti edellytettävä luotettavaa käyttäjän tunnistusta ja asianmukaisia valvontakeinoja. Verkko-opetuksen kesto voi olla enintään 12 tuntia.** Vähintään yhteen **koulutuskurssin** jaksoista on kuuluttava liikenneturvallisuuteen liittyvä oppiaine. Koulutuksen sisällössä on otettava huomioon kuljettajan harjoittamaan kuljetustoimintaan liittyvät erityistarpeet ja asiaankuuluvan lainsäädännön ja tekniikan kehitys **sekä mahdollisuuksien mukaan kuljettajan erityiset koulutustarpeet. Mainittuun 35 tunnin keston olisi kuuluttava useita eri oppiaineita, myös kertauskoulutusta, jos ilmenee, että kuljettaja tarvitsee erityistä tukiopetusta.**

Jäsenvaltiot voivat harkita suoritettun, muussa unionin lainsäädännössä vaaditun erityiskoulutuksen *lukemista enintään* yhdeksi *vaadituista 7* tunnin jaksoista. Tähän sisältyvät muun muassa direktiivissä 2008/68/EY vaadittu vaarallisten aineiden *kuljetusta* koskeva koulutus, asetuksessa (EY) N:o 1/2005 vaadittu eläinkuljetuksia koskeva koulutus ja henkilöliikenteessä asetuksessa (EU) N:o 181/2011 vaadittu vammaisuuteen liittyvää tietoisuutta lisäävä koulutus. *Jäsenvaltiot voivat kuitenkin päättää, että direktiivissä 2008/68/EY vaadittu, vaarallisten aineiden kuljetusta koskeva suoritettu erityiskoulutus luetaan kahdeksi vaadituista 7 tunnin jaksoista, edellyttäen, että tämä on ainoa jatkokoulutuksessa huomioon otettava muu koulutus.*”

2) Muutetaan liite II seuraavasti:

a) korvataan otsikko seuraavasti:

”KULJETTAJAN AMMATTIPÄTEVYYSKORTTIA VARTEN VAHVISTETTUA EUROOPAN UNIONIN MALLIA KOSKEVAT SÄÄNNÖKSET”;

b) muutetaan 2 jakso seuraavasti:

i) Kuljettajan ammattipätevyyskortin etupuolen osalta

- korvataan d alakohdan 9 alakohta seuraavasti:

”9. ajoneuvoluokat, joiden osalta kuljettaja täyttää perustason ammattipätevyyttä ja jatkokoulutusta koskevat vaatimukset;”;

- korvataan e alakohdan ensimmäinen *virke* seuraavasti:

”merkintä ’Euroopan unionin malli’ painettuna kortin myöntävän jäsenvaltion kielellä tai kielillä ja merkintä ’kuljettajan ammattipätevyyskortti’ muilla Euroopan unionin virallisilla kielillä sinisellä painettuna muodostavat kortin taustan.”;

ii) korvataan kuljettajan ammattipätevyyskortin kääntöpuolen osalta a alakohdan 9 ja 10 alakohta seuraavasti:

”9. ajoneuvoluokat, joiden osalta kuljettaja täyttää perustason ammattipätevyyttä ja jatkokoulutusta koskevat vaatimukset;

10. direktiivin 2006/126/EY liitteessä I säädetty yhdenmukaistettu unionin koodi 95;”;

c) *muutetaan 4 jakso seuraavasti:*

i) *korvataan otsikko seuraavasti:*

***”KULJETTAJAN AMMATTIPÄTEVYYSKORTTIA VARTEN
VAHVISTETTU EUROOPAN UNIONIN MALLI”;***

ii) *korvataan mallin kääntöpuolella numerokohdassa 10 oleva teksti ”Yhteisön koodi” tekstillä ”Unionin koodi”;*

d) *lisätään jakso seuraavasti:*

”5. Siirtymäsäännökset

Kuljettajan ammattipätevyyskortit, jotka on myönnetty ennen ... päivää ...kuuta ... [24 kuukautta tämän muutosdirektiivin voimaantulon jälkeen], ovat voimassa niiden päättymispäivään asti.”

3) *Lisätään liite seuraavasti:*

”Liite III – Vastaavuustaulukko viittauksista tiettyihin ajokorttiluokkiin

<i>Viittaus tässä direktiivissä</i>	<i>Viittaus direktiivissä 2006/126/EY</i>
<i>C + E</i>	<i>CE</i>
<i>C1 + E</i>	<i>C1E</i>
<i>D + E</i>	<i>DE</i>
<i>D1 + E</i>	<i>D1E</i>

”
