



Brüsszel, 2018. március 20.
(OR. en)

7087/18

**Intézményközi referenciaszám:
2017/0015 (COD)**

**CODEC 371
TRANS 113
MI 172
EDUC 94
PE 30**

TÁJÉKOZTATÓ

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága/a Tanács
Tárgy:	Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve az egyes közúti árufuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről szóló 2003/59/EK irányelv és a vezetői engedélyekről szóló 2006/126/EK irányelv módosításáról – Az Európai Parlament első olvasatának eredménye (Strasbourg, 2018. március 12–15.)

I. BEVEZETÉS

Az EUMSZ 294. cikkének rendelkezéseivel, valamint az együttdöntési eljárás gyakorlati vonatkozásairól szóló közös nyilatkozattal¹ összhangban a Tanács, az Európai Parlament és a Bizottság több alkalommal is nem hivatalosan egyeztetett annak érdekében, hogy ebben a tárgyban az első olvasat során megállapodás szülessen, és ezáltal a második olvasat és az egyeztetési eljárás elkerülhető legyen.

Ezzel összefüggésben Peter LUNDGREN (EFDD, SE) előadó a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság nevében egy kompromisszumos módosítást (41. módosítás) nyújtott be az irányelvjavaslatra vonatkozóan. Erről a módosításról a fent említett nem hivatalos egyeztetések során megállapodás született.

¹ HL C 145., 2007.6.30., 5. o.

II. SZAVAZÁS

A plenáris ülés a 2018. március 13-i szavazás során elfogadta az irányelvjavaslat kompromisszumos módosítását (41. módosítás). Az így módosított bizottsági javaslat képezi a Parlament első olvasatban elfogadott álláspontját, amely az e tájékoztató mellékletében foglalt jogalkotási állásfoglalásában szerepel.²

A Parlament álláspontja megfelel az intézmények között korábban létrejött megállapodás tartalmának. A Tanácsnak ezért készen kell állnia a Parlament álláspontjának jóváhagyására.

A jogalkotási aktust ezt követően a parlamenti álláspontnak megfelelő szövegezéssel fogadnák el.

² A jogalkotási állásfoglalásban szereplő parlamenti álláspont ezen változatában jelölve vannak a bizottsági javaslat módosításaiból eredő változtatások. A bizottsági javaslatba beillesztett szövegrészek *félkövér, dőlt betűvel* szedve jelennek meg. A törölt szövegrészeket „**■**” szimbólum jelöli.

1. Az egyes közúti árufuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzése és továbbképzése, valamint a vezetői engedélyek *I**

**2. Az Európai Parlament 2018. március 13-i jogalkotási állásfoglalása az egyes közúti árufuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről szóló 2003/59/EK irányelv és a vezetői engedélyekről szóló 2006/126/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról (COM(2017)0047 – C8-0025/2017 – 2017/0015(COD))
(Rendes jogalkotási eljárás: első olvasat)**

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság Parlamenthez és Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2017)0047),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (2) bekezdésére és 91. cikkére, amelyek alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C8-0025/2017),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (3) bekezdésére,
 - tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2017. május 31-i véleményére³,
 - a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,
 - tekintettel az illetékes bizottság által az eljárási szabályzat 69f. cikkének (4) bekezdése alapján jóváhagyott ideiglenes megállapodásra és a Tanács képviselőjének 2017. december 20-i írásbeli kötelezettségvállalására, amely szerint egyetért a Parlament álláspontjával, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (4) bekezdésével összhangban,
 - tekintettel eljárási szabályzata 59. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A8-0321/2017),
1. elfogadja első olvasatban az alábbi álláspontot;
 2. felkéri a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha javaslata helyébe másik szöveget szándékozik léptetni, azt lényegesen módosítja vagy lényegesen módosítani kívánja;
 3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a nemzeti parlamenteknek.

³ HL C 288., 2017.8.31., 115. o.

- **P8_TC1-COD(2017)0015**

Az Európai Parlament álláspontja, amely első olvasatban 2018. március 13-án került elfogadásra az egyes közúti árufuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről szóló 2003/59/EK irányelv és a vezetői engedélyekről szóló 2006/126/EK irányelv módosításáról szóló (EU) 2018/... európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen 91. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁴,

a Régiók Bizottságával való konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében⁵,

⁴ HL C 288., 2017.8.31., 115. o.

⁵ Az Európai Parlament 2018. március 13-i álláspontja.

mivel:

- (1) „Útíterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című, 2011. március 28-i fehér könyvében a Bizottság azt a „zéró-elképzelést” tűzte ki célul, hogy 2050-re az Unióban közel nullára csökkenjen a halálos kimenetelű közúti balesetek száma.
- (2) A Bizottság a 2011 és 2020 közötti időszakra vonatkozó, a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatásról szóló, „A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás a 2010 és 2011 közötti időszakra” című közleményében azon célkitűzésre tett javaslatot, miszerint 2010-től 2020-ig a felére kell csökkenteni a halálos kimenetelű közúti balesetek számát az Unióban. E cél elérése érdekében a Bizottság hét stratégiai célkitűzést fogalmazott meg, köztük a közúthasználók oktatásának és képzésének, valamint a veszélyeztetett úthasználók védelmének javítását.
- (3) *Az Európai Tanács 2014. október 23–24-én azt a kötelező célt tűzte ki, hogy az európai uniós gazdaság teljes egészének üvegházhatásúgáz-kibocsátásában 2030-ig 1990-hez képest legalább 40% saját csökkentést kell elérni. Ez a kibocsátás-csökkentési cél segíteni fog a Párizsi Megállapodás hosszú távú célkitűzéseinek teljesítésében, és ahhoz valamennyi gazdasági ágazatnak hozzá kell járulnia. A közlekedési ágazatnak átfogó megközelítésre van szüksége a kibocsátáscsökkentés és az energiahatékonyság előmozdítása céljából. További lépéseket kell tenni az alacsony kibocsátású mobilitás felé, többek között kutatás és a már rendelkezésre álló technológiai fejlesztések bevezetése révén. A gépjárművezetőket megfelelően ki kell képezni, hogy a lehető leghatékonyabban vezessenek.*

- (4) A 2003/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁶ végrehajtásának értékelése során a Bizottság több hiányosságot is azonosított. A főbb azonosított hiányosságokat a mentességek értelmezésével kapcsolatos nehézségek és jogbizonytalanság; a képzés tartalma, amelyet csak részben minősítettek relevánsnak a gépjárművezetők igényei szempontjából; a gépjárművezetők által egy másik tagállamban teljes mértékben vagy részlegesen elvégzett képzés elismertetésének nehézsége, valamint a 2003/59/EK és a 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁷ által előírt alsó korhatárra vonatkozó követelmények összhangjának hiánya jelentették.
- (5) A jogi egyértelműség javítása érdekében a 2003/59/EK irányelvben el kell hagyni vagy módosítani kell az olyan uniós jogi aktusokra vonatkozó hivatkozásokat, amelyeket már hatályon kívül helyeztek, vagy amelyek helyébe más uniós jogi aktusok léptek.

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 2003/59/EK irányelve (2003. július 15.) egyes közúti áru fuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet és a 91/439/EGK, illetve a 76/914/EGK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 226., 2003.9.10., 4. o.).

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2006/126/EK irányelve (2006. december 20.) a vezetői engedélyekről (HL L 403., 2006.12.30., 18. o.).

- (6) A jogbiztonság és az egyéb uniós jogi aktusokkal való összhang biztosítása érdekében a 2003/59/EK irányelvben meghatározott mentességeket több helyen is módosítani kell, figyelembe véve az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben⁸ meghatározott hasonló mentességeket. *Az említett mentességek közül néhány azon helyzetekhez kapcsolódik, amelyekben a gépjárművezetés nem a gépjárművezető fő tevékenysége, és amelyekben aránytalan terhet jelentene a gépjárművezető számára a 2003/59/EK irányelv követelményeinek való megfelelés. A gépjárművezetést általában akkor nem tekintik a gépjárművezető fő tevékenységének, ha a vezetés a havi munkaidőnek kevesebb, mint 30%-át teszi ki.*
- (7) *Amennyiben a gépjárművezetésre ritkán, vidéki területeken kerül sor, és azt olyan gépjárművezetők végzik, akik saját vállalkozásuk számára szállítanak, a közúti közlekedésbiztonság biztosítása mellett mentességeket kell alkalmazni. Az Unión belüli vidéki térségek földrajzának, éghajlatának és népsűrűségének eltérő feltételei miatt a tagállamok belátására kell bízni annak meghatározását, hogy az ilyen gépjárművezetés alkalminak tekinthető-e, valamint hogy – például az út típusa, a forgalom volumene vagy a veszélyeztetett úthasználók jelenléte alapján – az ilyen mentesség kihat-e a közúti közlekedés biztonságára.*

⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 561/2006/EK rendelete (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 1. o.).

- (8) *Mivel az Unión belül eltérő lehet, hogy a mezőgazdaságban, kertészetben, erdészetben, földművelésben és halászatban dolgozóknak – akik mentességet élveznek ezen irányelv alól – mekkora távolságot kell megtenniük munkájuk során, a tagállamokra kell bízni annak nemzeti jogukban való meghatározását, hogy a mentességek alkalmazása tekintetében mennyi a vállalkozás telephelyétől megengedett maximális távolság.*
- (9) *Az alapképzés követelménye alóli mentességet élvező gépjárművezetőket – az említett mentesség fenntartása mellett – mindazonáltal kötelezni kell arra, hogy időszakosan továbbképzésen vegyenek részt a munkájuk ellátásához nélkülözhetetlen ismeretek frissítése érdekében.*
- (10) *A tagállamoknak a Bizottsággal együttműködve elektronikus úton információt kell cserélniük a szakmai alkalmassági bizonyítványokról (a továbbiakban: SZAB). A tagállamoknak a Bizottság költség-haszon elemzését figyelembe véve ki kell fejleszteniük a szükséges elektronikus platformot, beleértve a vezetői engedélyek 2006/126/EK irányelv értelmében létrehozott uniós hálózata kibővítésének lehetőségét. Egyéb előnyök mellett ez lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy könnyen hozzáférhessenek azon elvégzett képzésekre vonatkozó információkhoz, amelyek nem szerepelnek a gépjárművezető vezetői engedélyén. Fontos, hogy a tagállamok és a Bizottság erőfeszítéseket tegyenek e funkciók továbbfejlesztésére a közúti ellenőrzések során történő valós idejű hozzáférés érdekében.*

- (11) Figyelembe véve az oktatás és a képzés területén bekövetkezett változásokat, valamint annak érdekében, hogy a 2003/59/EK irányelv minél nagyobb mértékben hozzájáruljon a közúti közlekedés biztonságához, és biztosítsa, hogy a képzés megfeleljen a gépjárművezetők igényeinek, a tanfolyamok anyagában nagyobb hangsúlyt kell fektetni a közúti közlekedés biztonságához kapcsolódó olyan témákra, mint a veszélyhelyzetek felismerése, a veszélyeztetett úthasználók, **különösen a gyalogosok, a kerékpárosok és a korlátozott mozgásképességű személyek** védelme, az üzemanyag-hatékony vezetés, **a szélsőséges időjárási körülmények közötti vezetés és a szokásostól eltérő jellemzőkkel rendelkező rakományok szállítása. Ebben az összefüggésben a képzéseknek az intelligens közlekedési rendszerekre is vonatkozniuk kell, és a technológiai fejlődéssel lépést tartva kell fejlődniük.**
- (12) A tagállamok számára egyértelműen lehetőséget kell adni arra, hogy a képzés egy részében információs és kommunikációs technológiai eszközök, például e-tanulás és vegyes tanulás alkalmazásával fejlesszék és korszerűsítsék képzési gyakorlatukat, mindeközben biztosítva a képzés minőségét. A képzési gyakorlatok IKT eszközök használatával történő fejlesztése és korszerűsítése során fontos **figyelembe venni, hogy bizonyos specifikus témaköröket a gyakorlatban kell elsajátítani, és nem oktathatók ezekkel a tanulási eszközökkel: ilyen például a hálanc felszerelése vagy a rakományok biztonságos elhelyezése, illetve a képzés egyéb olyan elemei, melyeknél a gyakorlati szempont is jelentős. A gyakorlati képzés részét képezheti a gépjárművezetés, de az nem kötelező. Az ezen irányelv szerinti képzési követelmények jelentős részét jóváhagyott képzési központokban kell tartani.**

- (13) Az uniós jogban előírt képzés különböző formái közötti összhang biztosítása érdekében lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy ötvözzék a különböző típusú releváns képzéseket: mint például a veszélyes árukra vonatkozó, a fogyatékkal kapcsolatos tudatosság növelésére irányuló, valamint az állatok szállításáról szóló képzés ötvözése a 2003/59/EK irányelvben előírt képzéssel.
- (14) Annak megelőzése érdekében, hogy a tagállamok eltérő gyakorlatai akadályozzák a kölcsönös elismerést és korlátozzák a gépjárművezetők azon jogát, hogy abban a tagállamban végezzék el a továbbképzést, amelyben dolgoznak, a tagállami hatóságok számára elő kell írni, hogy ***ha egy elvégzett képzés nem jelölhető a vezetői engedélyen, a standard modell által előírt formában állítsák ki a gépjárművezetői képesítési igazolványt, amely biztosítja a kölcsönös elismerést minden olyan gépjárművezetőnek, aki megfelel a 2003/59/EK irányelvben foglalt követelményeknek.***
- (15) ***A harmadik országokból származó gépjárművezetők által a képzési követelményeknek való megfelelés igazolására szolgáló járművezetői igazolványok használata akadályt jelenthet a gépjárművezetők számára, amennyiben a fuvarozó az igazolványt visszaküldi a kibocsátó hatóságokhoz, különösen akkor, ha a gépjárművezetők valamely más tagállamban kívánnak munkát vállalni. Annak elkerülése érdekében, hogy az említett körülmények között a gépjárművezetőknek az új munkahelyükön meg kelljen ismételniük képzésüket, a tagállamokat ösztönözni kell arra, hogy a gépjárművezetők képesítése tekintetében működjenek együtt és folytassanak információcserét.***

- (16) *A gördülékény átmenet lehetővé tétele érdekében az ezen irányelv által módosított rendelkezések alkalmazását megelőzően a hatályos szabályokkal összhangban kiadott érvényes járművezetői igazolványokat és gépjárművezetői képesítési igazolványokat azok lejáratának napjáig el kell ismerni. A módosítások nem teszik érvénytelenné az alkalmazásukat megelőzően végzett képzéseket, sem az azokat igazoló vezetői engedélyeket.*
- (17) A jogi egyértelműség és a 2003/59/EK irányelvben meghatározott célokkal összefüggésben az alsó korhatárra vonatkozó harmonizált követelmények biztosítása érdekében a 2006/126/EK irányelvben egy egyértelmű eltérést kell engedélyezni, amely kimondja, hogy a 2003/59/EK irányelvben előírt alsó korhatár elérésekor a vezetői engedély kiállítható. ***Ez a pontosítás az egyes járműkategóriák SZAB-bal rendelkező gépjárművezetőinek alsó korhatárára vonatkozik, és nem érinti az alsó korhatárra vonatkozó követelmények csökkentésére vagy az az alóli mentességére vonatkozó meglévő lehetőségeket.***

- (18) *A 2006/126/EK irányelv módosításainak a 2003/59/EK irányelv felülvizsgálatához és az alternatív üzemanyaggal működő járművek használatának elősegítéséhez közvetlenül kapcsolódó módosításokra kell korlátozódniuk. Célszerűnek tűnik elvégezni a 2006/126/EK irányelv végrehajtásának és alkalmazásának alaposabb elemzését – ideértve bizonyos járműkategóriák elkülönítését is –, amelyet a 2006/126/EK irányelv bármely jövőbeli felülvizsgálatának keretében kell végrehajtani.*
- (19) *Az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése és a levegőminőség javítása érdekében az alternatív üzemanyaggal működő járművek használatának elősegítésével lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy területükön engedélyezzék a 3 500 kg-nál nehezebb, de a 4 250 kg maximális engedélyezett tömeget nem meghaladó, egyes alternatív üzemanyaggal működő járműtípusok B kategóriás vezetői engedéllyel történő vezetését. A 3 500 kg meghaladására indokolt csak abban az esetben lehetőséget biztosítani, ha a megengedett többlettömeg kizárólag az alternatív üzemanyag-ellátó rendszer többlettömegéből származik, valamint ha arra a közúti közlekedésbiztonság negatív hatásainak elkerülésére irányuló korlátozások és feltételek vonatkoznak.*

(20) Mivel ezen irányelv céljait, nevezetesen az egyes közúti áru fuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzésére és továbbképzésére vonatkozó uniós szintű norma továbbfejlesztését a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban – a közúti fuvarozás határokon átnyúló jellege és azon problémák miatt, amelyeket ezen irányelv megoldani hivatott – e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.

(21) A 2003/59/EK és a 2006/126/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 2003/59/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„1. cikk

Alkalmazási kör

Ezt az irányelvet az alábbi személyek által végzett járművezetésre kell alkalmazni:

- a) a tagállamok állampolgárai, és
- b) harmadik országok azon állampolgárai, akiket egy tagállamban letelepedett vállalkozás alkalmaz vagy foglalkoztat,

a továbbiakban: gépjárművezetők, akik az Unión belül, közforgalmú közutakon szállítást végeznek a következő járművekkel:

- olyan járművek, amelyek esetében a 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben* meghatározott C1, C1+E, C vagy C+E kategóriájú vagy ezzel egyenértékűnek elismert vezetői engedély szükséges,
- olyan járművek, amelyek esetében a 2006/126/EK irányelvben meghatározott D1, D1+E, D vagy D+E kategóriájú vagy ezzel egyenértékűnek elismert vezetői engedély szükséges.

Ezen irányelv alkalmazásában a plusz jelet („+”) tartalmazó vezetői engedélyek egyes kategóriáira történő hivatkozásokat a III. mellékletben foglalt megfelelési táblázattal összhangban kell értelmezni.

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

2. A 2. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„2. cikk

Mentességek

(1) Ez az irányelv nem vonatkozik az alábbi járművek vezetőire:

- a) olyan járművek, amelyek maximális engedélyezett sebessége nem haladja meg a 45 km/h-t;
- b) olyan járművek, amelyek a fegyveres erők, a polgári védelem, a tűzoltóság, a közrend fenntartásáért felelős erők **és a sürgősségi mentőszolgálat** használatában vagy ellenőrzése alatt állnak, ha a fuvar az említett szolgálatok számára meghatározott feladatok eredményeként valósul meg;
- c) olyan járművek, amelyek műszaki fejlesztési, javítási vagy karbantartási célból közúton végzett vizsgálat alatt állnak, vagy olyan új vagy felújított járművek, amelyek még nem kerültek használatba;
- d) *olyan járművek, amelyek vezetéséhez D vagy D1 kategóriájú vezetői engedély szükséges, és amelyeket a karbantartó személyzet utas nélkül a közúti fuvarozó által használt legközelebbi karbantartó bázis közelében található karbantartási központba és onnan visszavezet, feltéve, hogy nem a járművezetés a gépjárművezető fő tevékenysége;*

- e) olyan járművek, amelyeket szükséghelyzetben használnak vagy mentési akciókra jelöltek ki, beleértve azokat is, amelyeket humanitárius segély nem ellenszolgáltatás fejében végzett szállítására használnak;
- f) olyan járművek, amelyeket a 6. cikkel és a 8. cikk (1) bekezdésével összhangban a vezetői engedélyt vagy a szakmai alkalmassági bizonyítványt (a továbbiakban: SZAB) megszerezni kívánó személyek részére tartott járművezetési oktatás vagy vizsgáztatás során használnak, feltéve, hogy azokat nem használják ellenszolgáltatás fejében végzett áru fuvarozásra és személyszállításra;

- g) nem ellenszolgáltatás fejében végzett áru fuvarozásra, illetve személyszállításra használt járművek;
- h) olyan járművek, amelyek a gépjárművezető munkája során használandó anyagot, felszerelést vagy gépet szállítanak, feltéve hogy nem a járművezetés a gépjárművezető fő tevékenysége.

Tekintettel az e bekezdés f) pontjára, ez az irányelv nem alkalmazandó a vezetői engedélyt vagy a SZAB-ot a 6. cikkel és a 8. cikk (1) bekezdésével összhangban megszerezni kívánó személyekre, amennyiben munkaalapú tanulás keretében az említett pontban foglalt célra használt járműkategóriának megfelelő kiegészítő gépjárművezető-oktatáson vesznek részt, feltéve, hogy egy másik, SZAB-bal rendelkező személy vagy gépjárművezető-oktató kíséri őket;

(2) Ez az irányelv nem alkalmazandó, amennyiben valamennyi alábbi feltétel teljesül:

- a) a vidéki területeken üzemelő gépjárművek vezetői saját vállalkozásuk számára szállítanak,***
- b) a gépjárművezetők nem kínálnak szállítási szolgáltatásokat,***
- c) a tagállamok úgy ítélik meg, hogy a szállítás alkalmi és nem hat ki a közúti közlekedés biztonságára.***

- (3) ***Ez az irányelv nem alkalmazandó a mezőgazdaság, kertészet, erdőgazdálkodás, földművelés vagy halászat területén működő vállalkozások által saját tevékenységi körük részeként áruszállítására használt vagy gépjárművezető nélkül bérelt járművekre, kivéve, ha a járművezetés a gépjárművezető fő tevékenységének része, vagy a megtett távolság meghaladja a járművet tulajdonló, bérlő vagy lízingelő vállalkozás telephelyétől a nemzeti jogban engedélyezett távolságot.***

3. A 7. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„7. cikk

Továbbképzés

A továbbképzés olyan képzésből áll, amely lehetővé teszi a SZAB-bal rendelkezők számára, hogy a munkájukhoz alapvetően szükséges ismereteket felfrissítsék, különös hangsúlyt fektetve a közúti közlekedés biztonságára, ***a munkahelyi egészségre és biztonságra és a járművezetés környezetre gyakorolt hatásának csökkentésére.***

Az említett képzést jóváhagyott képzési központok szervezik az I. melléklet 5. szakaszának megfelelően. ***A képzés tantermi oktatásból, gyakorlati képzésből, és ha rendelkezésre áll ilyen, információs és kommunikációs technológiai (IKT) eszközök vagy korszerű szimulátorok segítségével végzett képzésből áll.*** Amennyiben a gépjárművezető másik vállalkozásnál kezd dolgozni, az addig elvégzett továbbképzést figyelembe kell venni.

A továbbképzést úgy kell megtervezni, hogy kiterjedjen az I. melléklet 1. szakaszában említett tantárgyak némelyikének bővebb tárgyalására és ismételtesére. Számos témára ki kell terjednie és mindig tartalmaznia kell legalább egy, a közúti közlekedés biztonságával összefüggő tantárgyat. A képzés témáinak összeállításánál figyelembe kell venni ***a vonatkozó jogszabályok és technológia területén bekövetkezett fejleményeket, valamint – amennyire lehetséges – a gépjárművezető sajátos képzési igényeit.***”

4. A 9. cikk első bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„Az ezen irányelv 1. cikkének a) pontjában említett gépjárművezetők az ezen irányelv 5. cikkében említett alapképesítést abban a tagállamban szerzik meg, amelyben szokásos tartózkodási helyük található, a 2006/126/EK irányelv 12. cikkében meghatározottak szerint.”

5. A 10. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„10. cikk

Uniós kód

(1) Az alapképzést igazoló SZAB és a továbbképzést igazoló SZAB alapján a tagállamok illetékes hatóságai – irányelv 5. cikke (2) és (3) bekezdésének, valamint 8. cikkének rendelkezéseit figyelembe véve – a megfelelő vezetőiengedély-kategória mellett a 2006/126/EK irányelv I. mellékletében előírt 95. harmonizált uniós kódot is feltüntetik

- a vezetői engedélyen, vagy
- az ezen irányelv II. mellékletében található mintának megfelelően kiállított gépjárművezetői képesítési igazolványon.

Amennyiben annak a tagállamnak az illetékes hatósága, amelyben a SZAB-ot megszerezték, ***nem tudja feltüntetni az uniós kódot a vezetői engedélyen***, gépjárművezetői képesítési igazolványt állít ki a gépjárművezető számára.

A tagállamok kölcsönösen elismerik a gépjárművezetői képesítési igazolványokat. Az igazolvány kibocsátásakor az illetékes hatóságok ellenőrzik ***az érintett gépjármű-kategóriára kiadott*** vezetői engedély érvényességét.

- (2) ■ Az 1. cikk b) pontjában említett olyan gépjárművezető, aki közúti árufuvarozásra használt járművet vezet, az 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben* előírt járművezetői igazolvánnyal ***is bizonyíthatja***, hogy rendelkezik azzal a képesítéssel, illetve elvégezte azt a képzést, amelyet ez az irányelv előír, ***amennyiben az igazolványon szerepel a 95. uniós kód***. Ezen irányelv alkalmazásában ***a kibocsátó tagállam az igazolvány megjegyzési rovatában szerepelteti a 95. uniós kódot, ha az érintett gépjárművezető teljesítette az ezen irányelvben előírt szakmai képesítési követelményeket és a képzési követelményeket***.

- (3) *Azokat a ... [24 hónappal e módosító irányelv hatályba lépését követően] előtt az 1072/2009/EK rendelet 5. cikkével és különösen annak (7) bekezdésével összhangban kiadott járművezetői igazolványokat, amelyeken nem szerepel a 95. uniós kód, lejáratuk időpontjáig el kell fogadni a képesítés bizonyítékaként, az ezen irányelvben foglalt képzési követelményeknek való megfelelés tanúsítására.*
-

* Az Európai Parlament és a Tanács 1072/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól (HL L 300., 2009.11.14., 72. o.).”

6. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„10a. cikk

Jogérvényesítési hálózat

- (1) *A tagállamok jogérvényesítési célból információt cserélnek a kiadott és visszavont SZAB-okról. E célból a tagállamok a Bizottsággal együttműködve elektronikus hálózatot fejlesztenek ki vagy kibővítenek egy létező hálózatot, figyelembe véve a Bizottság értékelését arról, hogy melyik a legköltséghatékonyabb megoldás.*

- (2) *A hálózat tartalmazhatja a SZAB-okban szereplő információkat és a SZAB-okhoz kapcsolódó adminisztratív eljárásokhoz kapcsolódó információkat.*
- (3) *A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a személyes adatok feldolgozása kizárólag az e rendeletnek való megfelelés ellenőrzése céljából, és különösen az ezen irányelvben megállapított képzési követelmények teljesülésének ellenőrzése céljából történjen, összhangban az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelettel*.*
- (4) *Biztonságossá kell tenni a hálózathoz való hozzáférést. A tagállamok csak az ezen irányelv végrehajtásáért és az ezen irányelvnek való megfelelés ellenőrzéséért felelős illetékes hatóságok számára biztosíthatnak hozzáférést.*

* *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 rendelet hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).”*

7. Az I. és a II. melléklet ezen irányelv mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

■ A 2006/126/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 4. cikk a következőképpen módosul:

- a)** a (4) bekezdés a következőképpen módosul:
- i.** az e) pont harmadik franciabekezdésének helyébe a következő szöveg lép:
„a C1 és a C1E kategóriára megállapított alsó korhatár 18 év;”;
 - ii.** a g) pont második franciabekezdésének helyébe a következő szöveg lép:
„a C és a CE kategóriára megállapított alsó korhatár 21 év;”;
 - iii.** az i) pont második franciabekezdésének helyébe a következő szöveg lép:
„a D1 és a D1E kategóriára megállapított alsó korhatár 21 év;”;
 - iv.** a k) pont második franciabekezdésének helyébe a következő szöveg lép:
„a D és a DE kategóriára megállapított alsó korhatár 24 év;”;

b) a szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

„(7) Az e cikk (4) bekezdésének g), i) és k) pontjában meghatározott alsó korhatároktól eltérve a C, a CE, a D1, a D1E, a D és a DE kategóriájú vezetői engedélyek kiállítására vonatkozó alsó korhatár a SZAB-bal rendelkező gépjárművezetők számára az ilyen járművek vezetéséhez a 2003/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv* 5. cikkének (2) bekezdésében, 5. cikke (3) bekezdése a) pontja i. alpontjának első bekezdésében, 5. cikke (3) bekezdése a) pontja ii. alpontjának első bekezdésében vagy 5. cikke (3) bekezdésének b) pontjában előírt alsó korhatár.

Amennyiben valamely tagállam a 2003/59/EK irányelv 5. cikke (3) bekezdése a) pontja i. alpontjának második bekezdésével vagy 5. cikke (3) bekezdése a) pontja ii. alpontjának második bekezdésével összhangban alacsonyabb kortól is engedélyezi területén a vezetést, a vezetői engedély mindaddig csak a kiállító tagállam területén érvényes, amíg az engedély SZAB-bal rendelkező birtokosa el nem éri az *e bekezdés* első *albekezdésében* említett vonatkozó alsó korhatárt.

* Az Európai Parlament és a Tanács 2003/59/EK irányelve (2003. július 15.) egyes közúti áru fuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet és a 91/439/EGK, illetve a 76/914/EGK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 226., 2003.9.10., 4. o.).”

2. *A 6. cikk (4) bekezdése a következő ponttal egészül ki:*

„c) *a 96/53/EK tanácsi irányelv* 2. cikkében említett, 3 500 kg-ot meghaladó, de 4 250 kg-ot nem túllépő maximális engedélyezett tömegű, pótkocsi nélküli, alternatív üzemanyaggal működő járművek áruszállításra történő üzemeltetését legalább két évvel korábban kibocsátott, B kategóriájú vezetői engedéllyel, feltéve, hogy a 3500 kg feletti tömeg kizárólag a meghajtórendszernek az ugyanolyan dimenziójú, külső gyújtású vagy kompressziós gyújtású hagyományos belső égésű motorral ellátott jármű meghajtórendszeréhez viszonyított többlettömegének eredménye, valamint feltéve, hogy a teherbíró kapacitás ugyanezen járműhöz viszonyítva nem nagyobb.*

* *A Tanács 96/53/EK irányelve (1996. június 25.) a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról (HL L 235., 1996.9.17., 59. o.).*”

3. *A 15. cikk helyébe a következő szöveg lép:*

„15. cikk

Kölcsönös segítségnyújtás

(1) A tagállamok segítik egymást ezen irányelv végrehajtásában, és információcserét folytatnak az általuk kiállított, lecserélt, pótoltt, megújított vagy visszavont vezetői engedélyekről. Igénybe veszik a vezetői engedélyek e célból létrehozott uniós hálózatát, amint e hálózat működőképes lesz.

- (2) *A hálózatot az uniós jogszabályokban előírt, ellenőrzési célokat szolgáló információcseréhez is fel lehet használni.*
- (3) *A tagállamok biztosítják, hogy a személyes adatok ezen irányelvben említett kezelésére kizárólag ezen irányelv, valamint a 2003/59/EK és az (EU) 2015/413 európai parlamenti és tanácsi irányelv* végrehajtása céljából kerül sor. A személyes adatok ezen irányelv keretében történő kezelésére az (EU) 2016/679** és a 45/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet*** összhangban kerül sor.*
- (4) *A hálózathoz való hozzáférést biztonságossá teszik. A tagállamok csak az ezen irányelv, valamint a 2003/59/EK és az (EU) 2015/413 irányelv végrehajtásáért és az azoknak való megfelelés ellenőrzéséért felelős illetékes hatóságok számára biztosíthatnak hozzáférést.*

* *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., 2015.3.13., 9. o.).*

** *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 rendelet hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).*

*** *Az Európai Parlament és a Tanács 45/2001/EK rendelete (2000. december 18.) a személyes adatok közösségi intézmények és szervek által történő feldolgozása tekintetében az egyének védelméről, valamint az ilyen adatok szabad áramlásáról (HL L 8., 2001.1.12., 1. o.).”*

3. cikk

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek ... [24 hónappal e módosító irányelv hatályba lépését követően]-ig megfeleljenek, ***kivéve azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek ezen irányelv 1. cikke 6. pontjának való megfeleléshez szükségesek, és amelyeknek ... [36 hónappal e módosító irányelv hatályba lépését követően]-ig kell hatályba lépniük.*** Erről ***haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.***

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a ***rendelkezéseket***, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. ***A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.***

- (2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

4. cikk

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

5. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt ...,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

MELLÉKLET

A **2003/59/EK irányelv** mellékletei a következőképpen módosulnak:

1. Az I. melléklet a következőképpen módosul:

a) Az 1. szakasz a következőképpen módosul:

i. a második bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„A képesítés minimumszintjének legalább a 2008. április 23-i európai parlamenti és tanácsi ajánlás* II. mellékletében előírt európai képesítési keretrendszer 2. szintjével összehasonlíthatónak kell lennie.

* Az Európai Parlament és a Tanács ajánlása (2008. április 23.) az egész életen át tartó tanulás Európai Képesítési Keretrendszerének létrehozásáról (2008/C 111/01) (HL C 111., 2008.5.6., 1. o.).”;

ii. az 1.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.2. Célkitűzés: a biztonsági berendezések műszaki jellemzőinek és működésének ismerete annak érdekében, hogy a gépjárművezető a járművet uralni tudja, minimalizálja a használatból eredő kopást, megelőzze a meghibásodást:

a fékek és a lassítófék használatának korlátai, a fékek és a lassítófék együttes használata, a sebességváltó-áttétel jobb kihasználása, a jármű tehetetlenségének kihasználása, lassítási és fékezési módok lejtős útszakaszokon, eljárás meghibásodás esetén, az olyan elektronikus és mechanikus eszközök használata, mint például az elektronikus stabilizáló program (ESP), a fejlett vészfékező rendszer (AEBS), a blokkolásgátló fékrendszer (ABS), a hajtásvezérlő rendszerek (TCS) és a fedélzeti járműmegfigyelő rendszer (IVMS), valamint az egyéb, alkalmazásra jóváhagyott, a gépjárművezetőt támogató vagy automatizálási eszközök.”;

- iii. ■ a 3.1. ■ pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.3. Célkitűzés: a gépjárművezető képes legyen a tüzelőanyag-fogyasztást optimalizálni:

a tüzelőanyag-fogyasztás optimalizálása az 1.1. és az 1.2.pontban leírt know-how alkalmazásával, a forgalomáramlás előrejelzésének, a többi járműhöz való megfelelő távolságnak és a jármű lendülete felhasználásának, az állandó sebességnek, az egyenletes vezetési stílusnak és a megfelelő gumiabroncsnyomásnak a fontossága, **valamint a vezetés hatékonyságát javító és az útvonaltervezést segítő intelligens közlekedési rendszerek megfelelő ismerete.**”;

- iv. a szöveg a „C, C+E, C1, C1+E kategóriájú vezetői engedélyek” cím előtt a következő ponttal egészül ki:

„1.3a. Célkitűzés: a forgalmi kockázatok előrejelzésének, értékelésének és a hozzájuk való alkalmazkodásnak a képessége:

a gépjárművezetőnek tudatában kell lennie a különböző közúti, forgalmi és időjárási viszonyoknak, és alkalmazkodnia kell azokhoz, képesnek kell lennie előre jelezni a bekövetkező eseményeket; **ismeretekkel kell rendelkeznie arról, hogy a megszokottól eltérő időjárási viszonyok között hogyan kell előkészíteni és megtervezni egy utat; ismernie kell a kapcsolódó biztonsági berendezések használatát, és fel kell tudnia mérni, hogy szélsőséges időjárás miatt mikor kell egy utazást elhalasztani vagy törölni;** alkalmazkodnia kell a forgalmi kockázatokhoz, **többek közt a veszélyes közlekedési magatartáshoz vagy az elektronikus eszközök, illetve evés és ivás stb. által okozott figyelmetlen vezetéshez;** fel kell ismernie különösen a járművek méretével és tömegével, valamint a veszélyeztetett úthasználókkal, például a gyalogosokkal, a kerékpárosokkal és a kétkerekű járművekkel összefüggő veszélyes helyzeteket, és alkalmazkodnia kell azokhoz, **továbbá képesnek kell lennie túrni az ezzel járó stresszt;**

a gépjárművezetőnek azonosítania kell a lehetséges veszélyes helyzeteket, és megfelelően értelmeznie kell, hogy ezekből a potenciálisan veszélyes helyzetekből miként alakulhat ki olyan helyzet, amelyben már nem lehet elkerülni az ütközést, továbbá olyan lépéseket kell választania és végrehajtania, amelyek olyan mértékben növelik a biztonsági tűréshatárt, hogy potenciális kockázat bekövetkezése esetén is el lehessen kerülni az ütközést.”;

v. az 1.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.4. Célkitűzés: a gépjárművezető legyen képes a biztonsági szabályok és a megfelelő járműhasználat kellő figyelembevételével berakodni a járművet:

a mozgásban lévő járműre ható erők, a sebességváltó-áttétel használata a jármű terhelésének és az út jellemzőinek megfelelően, az automatikus erőátviteli rendszerek használata, a jármű vagy szerelvény raksúlyának kiszámítása, a teljes térfogat kiszámítása, a rakomány elosztása, a tengely túlterhelésének következményei, a jármű stabilitása és súlypontja, csomagolás- és raklaptípusok;

a rögzítést igénylő áruk fő kategóriái, lefogási és rögzítési technikák, rögzítőhevederek használata, rögzítőeszközök ellenőrzése, kezelőberendezések használata, ponyvák felhelyezése és levétele.”;

vi. az 1.5. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.5. Célkitűzés: a gépjárművezető képes legyen az utasok kényelmét és biztonságát biztosítani:

hosszanti és oldalirányú mozgások kiegyenlítése, az út többi használójának figyelembevétele, megfelelő helyzet az úton, sima fékezés, kinyúló részek kezelése, különleges infrastruktúrák használata (közterület, fenntartott sáv), a biztonságos vezetés és a többi vezetői szerep ütközésének kezelése, kommunikáció az utasokkal, egyes különleges utascsoportok (foglyatékkal élők, gyermekek) *egyedi jellemzői*.”;

vii. az 1.6. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.6. Célkitűzés: a gépjárművezető legyen képes a biztonsági szabályok és a megfelelő járműhasználat kellő figyelembevételével berakodni a járművet:

a mozgásban lévő járműre ható erők, a sebességváltó-áttétel használata a jármű terhelésének és az út jellemzőinek megfelelően, az automatikus erőátviteli rendszerek használata, a jármű vagy szerelvény raksúlyának kiszámítása, a rakomány elosztása, a tengely túlterhelésének következményei, a jármű stabilitása és súlypontja.”;

viii. ■ a 2.1. ■ pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.1. Célkitűzés: a közúti szállítás társadalmi környezetének és szabályainak ismerete:

a szállítási iparra jellemző maximális munkaidőszakok; az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet* és a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet** alapelvei, alkalmazása és következményei; a menetíró készülék használatának elmulasztásáért, nem megfelelő használatáért és meghamisításáért járó szankciók; a közúti szállítás társadalmi környezetének ismerete: a gépjárművezetők jogai és kötelességei az alapképzés és a továbbképzés tekintetében.

* Az Európai Parlament és a Tanács 561/2006/EK rendelete (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 1. o.).

** Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L 60., 2014.2.28., 1. o.).”;

ix. a 2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.2. Célkitűzés: az áru fuvarozás tekintetében irányadó rendeletek ismerete:

a szállítási tevékenységre vonatkozó engedélyek, **a járműben tartandó dokumentumok, bizonyos utak igénybevételének tilalma, úthasználati díjak**, áru fuvarozásra vonatkozó szabványszerződések szerinti kötelezettségek, szállítási szerződés részét képező dokumentumok elkészítése, nemzetközi szállítási engedélyek, a nemzetközi közúti áru fuvarozási szerződésről szóló egyezmény szerinti kötelezettségek, nemzetközi fuvarlevél elkészítése, határátlépés, szállítmányozók, speciális árukísérő okmányok.”;

- x. ■ a 3.7. ■ pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.7. Célkitűzés: a közúti fuvarozás gazdasági környezete és a piacszervezés ismerete:

a közúti fuvarozás más szállítási módok viszonylatában (verseny, szállítók), különböző közúti fuvarozási tevékenységek (ellenszolgáltatás fejében végzett szállítás, saját számla, kiegészítő szállítási tevékenységek), a szállítási vállalatok és a kiegészítő szállítási tevékenységek fő fajtáinak szervezése, szállítási szakosodások (közúti tartálykocsi, szabályozott hőmérsékletű jármű, veszélyes áruk, állatok szállítása stb.), az iparág változásai (a nyújtott szolgáltatások diverzifikációja, vasút és közút kombinálása, alvállalkozók stb.).”;

- xi. ■ a 3.8. ■ pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.8. Célkitűzés: a közúti személyszállítás gazdasági környezete és a piacszerzés ismerete:

a közúti személyszállítás más személyszállítási módok viszonylatában (vasút, személygépkocsi), közúti személyszállítást magukban foglaló különböző tevékenységek, a fogyatékkal kapcsolatos tudatosság, határátlépés (nemzetközi szállítás), a közúti személyszállítással foglalkozó vállalatok főbb típusainak szervezési módja.”;

b) A 2. szakasz a következőképpen módosul:

i. a 2.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.1. A tanfolyamon való részvétel és vizsga együttese

Az alapképzés az 1. szakaszban felsorolt összes tantárgy oktatására kiterjed. Az alapképzés időtartama 280 óra.

Minden tanuló gépjárművezetőnek legalább 20 órát kell önállóan vezetnie az adott kategóriának megfelelő olyan járművön, amely megfelel legalább a 2006/126/EK irányelvben a vizsgajárművekre meghatározott követelményeknek.

Az önálló vezetés során a tanuló gépjárművezetőt a jóváhagyott képzési központ alkalmazásában álló oktatónak kell kísérnie. A 20 órás önálló vezetésből valamennyi tanuló gépjárművezető legfeljebb nyolc órát speciális terepen vagy korszerű szimulátoron vezethet, hogy értékelni lehessen a biztonsági szabályozásokon alapuló észszerű vezetésre vonatkozó képzés elsajátítását, különösen a jármű különböző útviszonyok, valamint a különböző légköri feltételek, illetve a napszakok függvényében megváltozó útviszonyok közötti kezelése, továbbá a tüzelőanyag-fogyasztás optimalizálására való képesség tekintetében.

A tagállamok engedélyezhetik, hogy *a jóváhagyott képzési központ* a képzést **■ részben** IKT eszközök – például e-tanulás – alkalmazásával bonyolítsa le, mindeközben biztosítva a képzés *magas színvonalának és hatékonyságának fenntartását, illetve hogy kiválassza azokat a tantárgyakat, amelyek esetén az IKT eszközök a leghatékonyabban alkalmazhatók. A tagállamok előírják különösen a megbízható felhasználó-azonosítást és megfelelő ellenőrzési módok alkalmazását. A tagállamok* az egyéb uniós jogszabályok által előírt speciális képzést a képzés részének tekinthetik. Az ilyen speciális képzések közé tartozik többek között a 2008/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv* által a veszélyes áruk szállításához előírt képzés, a 181/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet** által előírt, a fogyatékkal kapcsolatos tudatosság növelésére irányuló képzés, valamint az 1/2005/EK tanácsi rendelet*** által előírt, az állatok szállításáról szóló képzés.

Az 5. cikk (5) bekezdésében említett gépjárművezetők esetében az alapképzés 70 óra, beleértve öt óra önálló vezetést.

A gépjárművezetőket a képzés befejezésekor a tagállamok illetékes hatóságai vagy az általuk kijelölt szerv írásban vagy szóban levizsgáztatja. A vizsga az 1. szakasz szerinti tantárgyjegyzékben felsorolt minden egyes célkitűzéssel kapcsolatban legalább egy kérdést tartalmaz.

-
- * Az Európai Parlament és a Tanács 2008/68/EK irányelve (2008. szeptember 24.) a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról (HL L 260., 2008.9.30., 13. o.).
 - ** Az Európai Parlament és a Tanács 181/2011/EU rendelete (2011. február 16.) az autóbusszal közlekedő utasok jogairól és a 2006/2004/EK rendelet módosításáról (HL L 55., 2011.2.28., 1. o.).
 - *** A Tanács 2005/1/EK rendelete (2004. december 22.) az állatoknak a szállítás és a kapcsolódó műveletek közbeni védelméről, valamint a 64/432/EGK és a 93/119/EK irányelv és az 1255/97/EK rendelet módosításáról (HL L 3., 2005.1.5., 1. o.).”;

- ii. a 2.2. pont b) alpontjában a második ***albekezdés*** helyébe a következő szöveg lép:

„A gyakorlati vizsga során használt járműnek meg kell felelnie legalább a 2006/126/EK irányelvben a vizsgajárművekre meghatározott követelményeknek.”;

- c) A 3. és 4. szakasz helyébe a következő szöveg lép:

„3. szakasz: A 3. cikk (2) bekezdésében előírt gyorsított alapképzés

A gyorsított alapképzés az 1. szakaszban felsorolt összes tantárgy oktatására kiterjed.
Időtartama 140 óra.

Minden tanuló gépjárművezetőnek legalább 10 órát kell önállóan vezetnie az adott kategóriának megfelelő olyan járművön, amely megfelel legalább a 2006/126/EK irányelvben a vizsgajárművekre meghatározott követelményeknek.

Az önálló vezetés során a tanuló gépjárművezetőt a jóváhagyott képzési központ alkalmazásában álló oktatónak kell kísérnie. A 10 órás önálló vezetésből valamennyi tanuló gépjárművezető legfeljebb négy órát speciális terepen vagy korszerű szimulátoron vezethet, hogy értékelni lehessen a biztonsági szabályozásokon alapuló észszerű vezetésre vonatkozó képzés elsajátítását, különösen a jármű különböző útviszonyok közötti kezelése, valamint az említett útviszonyoknak a különböző légköri feltételek, illetve a napszakok függvényében történő változása, továbbá a tüzelőanyag-fogyasztás optimalizálására való képesség tekintetében.

A 2.1. pont negyedik bekezdésének rendelkezései a gyorsított alapképzésre is alkalmazandók.

Az 5. cikk (5) bekezdésében említett gépjárművezetők esetében a gyorsított alapképzés 35 óra, beleértve két és fél óra önálló vezetést.

A gépjárművezetőket a képzés befejezésekor a tagállamok illetékes hatóságai vagy az általuk kijelölt szerv írásban vagy szóban levizsgáztatja. A vizsga az 1. szakasz szerinti tantárgyjegyzékben felsorolt minden egyes célkitűzéssel kapcsolatban legalább egy kérdést tartalmaz.

4. szakasz: A 3. cikk (1) bekezdésének b) pontjában előírt kötelező továbbképzés

A kötelező továbbképzési tanfolyamokat jóváhagyott képzési központok szervezik. Időtartamuk ötévente 35 óra, legalább hétórás szakaszokban, **amelyek két egymást követő napra is eloszthatók. Valahányszor e-tanulás alkalmazására kerül sor, a jóváhagyott képzési központnak biztosítania kell a képzés minőségének fenntartását többek között azáltal, hogy olyan tantárgyakat választ ki, amelyek esetén az IKT eszközök a leghatékonyabban alkalmazhatók. A tagállamok előírják különösen a megbízható felhasználó-azonosítást és megfelelő ellenőrzési módok alkalmazását. Az e-tanuláson alapuló képzés időtartama legfeljebb 12 óra lehet.**

Legalább az egyik **képzési** szakasz során a közúti közlekedés biztonságával összefüggő tantárgyat kell oktatni. A képzés tartalmának összeállításánál figyelembe kell venni a gépjárművezető által végzett szállítási műveletekkel összefüggő sajátos képzési igényeket, valamint a vonatkozó jogszabályok és technológia területén bekövetkezett fejleményeket, **továbbá – amennyire lehetséges – a gépjárművezető sajátos képzési igényeit. A 35 óra keretében számos** különféle témakört **kell érinteni, ideértve az ismétlő képzést is, amennyiben bebizonyosodik, hogy a gépjárművezető speciális felzárkóztató képzésre szorul.**

A tagállamok az egyéb uniós jogszabályok által előírt, elvégzett speciális képzést beszámíthatják a kötelező hétórás szakaszok egyikeként. Az ilyen speciális képzések közé tartozik többek között a 2008/68/EK irányelv által a veszélyes áruk szállításához előírt képzés, az 1/2005/EK rendelet által előírt, az állatok szállításáról szóló képzés, valamint a közúti személyszállításhoz a 181/2011/EU rendelet által előírt, a fogyatékkal kapcsolatos tudatosság növelésére irányuló képzés. A tagállamok azonban határozhatnak úgy, hogy a 2008/68/EK irányelv által a veszélyes áruk szállításához előírt, elvégzett speciális képzést a hétórás szakaszok közül kettőnek számítják be, feltéve, hogy ez az egyetlen olyan másik képzés, amelyet a továbbképzésnél figyelembe vesznek.”

2. A II. melléklet a következőképpen módosul:

a) A cím helyébe a következő szöveg lép:

„A GÉPJÁRMŰVEZETŐI KÉPESÍTÉSI IGAZOLVÁNY EURÓPAI UNIÓS
MINTÁJÁRA VONATKOZÓ MEGÁLLAPODÁSOK”

b) A 2. szakasz *a következőképpen módosul:*

i. a gépjárművezetői képesítési igazolvány elülső oldala tekintetében:

- a d) pont 9. alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„9. azon járművek kategóriái, amelyekre vonatkozóan a gépjárművezető megfelel az alapképesítés és a továbbképzés követelményeinek;”;

- az e) pontban az első **mondat** helyébe a következő szöveg lép:

„az »európai uniós minta« cím az igazolványt kiállító tagállam nyelvén vagy nyelvein, valamint a »gépjárművezetői képesítési igazolvány« felirat az Unió többi hivatalos nyelvén, kék színű nyomtatásban, az igazolvány háttereként;”;

ii. *a gépjárművezetői képesítési igazolvány hátoldala tekintetében* az a) pont 9. és 10. alpontjának helyébe a következő szöveg lép:

„9. azon járművek kategóriái, amelyekre vonatkozóan a gépjárművezető megfelel az alapképesítés és a továbbképzés követelményeinek;

10. a 2006/126/EK irányelv I. mellékletében előírt 95. harmonizált uniós kód;”

c) *A 4. szakasz a következőképpen módosul:*

i. *a címsor helyébe a következő szöveg lép:*

**„A GÉPJÁRMŰVEZETŐI KÉPESÍTÉSI IGAZOLVÁNY EURÓPAI
UNIÓS MINTÁJA”;**

ii. *a minta hátoldalán a 10. pontban szereplő „közösségi kód” kifejezést az
„uniós kód” kifejezés váltja fel.*

d) *A szöveg a következő szakasszal egészül ki:*

„5. Átmeneti rendelkezések

*A ... [24 hónappal e módosító irányelv hatályba lépését követően] előtt
kiállított gépjárművezetői képesítési igazolványok lejáratuk napjáig továbbra
is érvényesek.”*

3. *Az irányelv a következő melléklettel egészül ki:*

„III. melléklet – A vezetői engedélyek egyes kategóriáira utaló hivatkozások megfelelési táblázata

<i>Hivatkozás ebben az irányelvben</i>	<i>Hivatkozás a 2006/126/EK irányelvben</i>
C+E	CE
C1+E	C1E
D+E	DE
D1+E	D1E

”
