

Brüssel, 10. mai 2017
(OR. en)

8596/17

Institutsioonidevaheline
dokument:
2017/0015 (COD)

TRANS 155
CODEC 667
MI 359
EDUC 157
IA 66

ARUANNE

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Alaliste esindajate komitee / nõukogu
Eelmise dok nr:	6813/5/17 REV 5 TRANS 85 CODEC 290 MI 171 EDUC 97
Komisjoni dok nr:	5671/17 TRANS 28 CODEC 107 MI 91 EDUC 32 + ADD 1-4
Teema:	Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2003/59/EÜ reisijate- või kaubaveol kasutatavate teatavate maantee sõidukite juhtide alus- ja jätkuõppe kohta ning direktiivi 2006/126/EÜ juhilubade kohta – Üldine lähenemisviis

SISSEJUHATUS

1. Komisjon esitas 1. veebruaril 2017 Euroopa Parlamendile ja nõukogule eespool nimetatud ettepaneku.
2. Kuigi komisjoni hinnangu kohaselt ei ole direktiivi 2003/59/EÜ rakendamisel suuri probleeme esinenud ning direktiiv on andnud asjakohase panuse liiklusohutusse ja tööjõu liikuvusse, kavatakse ettepanekuga käsitleda mitut puudust, mis leiti 2012–2014 toimunud järelhindamisel.

3. Ettepaneku eesmärk on
- parandada elukutseliste sõidukijuhtide läbitud kohustuslike koolituste vastastikust tunnustamist,
 - ajakohastada koolitusnõudeid ja täpsustada nende seost muudes ELi õigusaktides sätestatud koolitusnõuetega,
 - vähendada ebaselgust seoses direktiivi kohustustest tehtavate eranditega ja
 - muuta selgemaks direktiivide 2003/59/EÜ ja 2006/126/EÜ kohaldamisest tulenevad vanuse alampiiri nõuded, et tagada ELi õigusaktide ühetaoline kohaldamine.
4. Enne kõnealuse ettepaneku tegemist esitas komisjon 14. detsembril 2016 horisontaalse ettepaneku¹ osana muudatusettepanekud käesolevas direktiivis ja direktiivis 2006/126/EÜ ette nähtud kontrolliga regulatiivmenetluse kohta, .
5. Euroopa Parlamendi transpordi- ja turismikomisjon (TRAN) määras 3. aprillil 2017 raportööriks Peter Lundgreni (EFDD, SE). Tööhõive- ja sotsiaalkomisjon (EMPL) otsustas arvamust mitte esitada.
6. Majandus- ja Sotsiaalkomitee kavatses oma arvamuse vastu võtta 31. mail 2017. Regioonide Komitee otsustas ettepaneku kohta arvamust mitte esitada.
7. Rumeenia parlamendi senat edastas 26. aprilli 2017. aasta kirjaga oma arvamuse subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtte kohaldamise kohta².

¹ Vt dok ST 5623/17 + ADD 1 REV 1.

² Vt dok ST 8562/17 INIT.

TÖÖ NÕUKOGUS

8. Maismaatranspordi töörühm alustas ettepaneku läbivaatamist 3. veebruaril 2017. Töörühm uuris komisjoni mõjuhinna 7. veebruaril 2017. Delegatsioonid tunnistasid üldiselt, et seda hinnangut võib võtta õigusakti ettepanekute aluseks. Mitu delegatsiooni rõhutas, et poliitikameetme valimine teises liikmesriigis läbitud koolituste vastastikuse tunnustamise tagamiseks on oluline. Taotleti üksikasjalikumalt teavet teiste ELi liikmesriikide sõidukijuhtidele juhi kutsetunnistuse väljaandmise halduskulude kohta. Mõni delegatsioon märkis, et mõjuhinna oleks võinud põhjalikumalt võrrelda haldusnõudeid ELi juhtidele ja kolmandate riikide juhtidele. Mitu delegatsiooni väljendas erinevaid seisukohti e-õppe kontseptsiooni suhtes ja koolitusnõuete erandite määratlemise suhtes. Viimasega seoses märkis eesistujariik, et komisjon ei ole esitanud üksikasjalikku analüüsi oma põllumajandustegevuses põllumajandusega seotud kaupu vedavate juhtide reguleerimisalast väljajätmise kohta (mõjutatavate isikute hulk, võimalik probleem seoses direktiivi eesmärkidega).
9. Ajavahemikus 14. märts kuni 11. aprill 2017 esitas eesistujariik mitu kompromissdokumenti, et leida ühised seisukohad mõne väljapakutud muudatuse suhtes. Töörühmas tehtud töö kajastub lisas esitatud tekstis.
10. Kokkulepitud muudatusettepanekud käsitlevad peamiselt erandite sõnastamist ja tõlgendamist, menetlust ja vahendeid läbitud juhikoolituse vastastikuse tunnustamise hõlbustamiseks, juhikoolituse korraldust ja üleminekusätteid.

LAHENDAMATA KÜSIMUSED

11. Töörühm käsitles kõiki delegatsioonide tõstatatud küsimusi, jõudes kompromisstekstini, mis tundub olevat kõikidele delegatsioonidele vastuvõetav. Seoses eranditega oli töörühmal võimalik esitada täiendavaid selgitusi, kuid jätta teatud mõisted mitmeti tõlgendatavaks, kuna tavad ja olukord on liikmesriikides erinevad.

12. Mitu delegatsiooni väljendas muret selle üle, et vastastikuse tunnustamise parandamiseks leitud lahendusega kaasneksid märkimisväärsed halduskulud. Teised delegatsioonid oleksid eelistanud ambitsioonikamat ettepanekut, mis valmistaks ette elektroonilist teabevahetust.
13. Mõni delegatsioon väljendas muret seoses sellega, et säilitatakse eraldi menetlus, mis võimaldab kolmandate riikide kodanikest kaubaveokijuhtidel jätkata oma määruse (EÜ) nr 1072/2009 kohaselt väljastatud juhitunnistuse kasutamist tõendusena, et koolitusnõuded on täidetud. Kompromisstekstis on siiski ette nähtud olemasoleva menetluse parandamine juhitunnistusele kohustusliku erikoodi lisamise näol.
14. Komisjon säilitab käesolevas menetlusetapis üldise analüüsi reservatsiooni komisjoni ettepanekusse tehtavate muudatuste suhtes, üldjoontes toetades nõukogu jõupingutusi üldise lähenemisviisi vastuvõtmiseks.

KOKKUVÕTE

15. Alaliste esindajate komiteel palutakse kompromisstekst läbi vaadata ja kinnitada ning esitada see nõukogule (transport, telekommunikatsioon ja energeetika / transport) üldises lähenemisviisis kokku leppimiseks 8. juuni 2017. aasta istungil.
16. Nõukogul palutakse leppida kokku käesoleva dokumendi lisas esitatud üldises lähenemisviisis.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

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

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 91,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,¹

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust,²

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

¹ ELT C , , lk .

² ELT C , , lk .

ning arvestades järgmist:

- (1) 28. märtsi 2011. aasta valges raamatus³ seadis komisjon eesmärgiks viia hukkunute arv nullini, mis tähendab, et liit peaks viima liiklussurmade arvu maanteetranspordis 2050. aastaks nulli lähedale.
- (2) Komisjon tegi oma teatises liiklusohutuse valdkonna 2011.–2020. aasta poliitikasuuniste kohta⁴ ettepaneku seada alates 2010. aastast sihiks vähendada liidus liiklussurmade koguarvu 2020. aastaks veel poole võrra. Selle eesmärgi saavutamiseks kehtestas komisjon seitse strateegilist eesmärki, mille hulgas on liiklejate hariduse ja koolituse parandamine ning ohustatud liiklejate kaitse.
- (3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/59/EÜ⁵ rakendamise hindamisel avastas komisjon mitu puudujääki. Peamisteks avastatud puudusteks olid raskused ja õiguskindlusetus erandite tõlgendamisel, koolituse sisu, mis on juhtide vajadustega kooskõlas vaid osaliselt, juhtide raskused mõnes muus liikmesriigis läbitud / osaliselt läbitud koolitusele vastastikuse tunnustuse saamisel ning ebakõla vanuse alampiiri nõuete suhtes direktiivide (2003/59/EÜ) ja (2006/126/EÜ)⁶ vahel.
- (4) Direktiivi 2003/59/EÜ õigusselguse parandamiseks tuleks kõik viited kehtetuks tunnistatud ja asendatud liidu õigusaktidele välja jätta või neid muuta.

³ 28. märtsi 2011. aasta valge raamat „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“, KOM(2011) 144 (lõplik).

⁴ Teatis „Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunistes liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020“ (KOM (2010) 389 (lõplik)).

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2003. aasta direktiiv 2003/59/EÜ reisijate- või kaubaveol kasutatavate teatavate maantesõidukite juhtide alus- ja jätkuõppe kohta ning nõukogu määruse (EMÜ) nr 3820/85 ja nõukogu direktiivi 91/439/EMÜ muutmise ja nõukogu direktiivi 76/914/EMÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 226, 10.9.2003, lk 4).

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta direktiiv 2006/126/EÜ juhilubade kohta (ELT L 403, 30.12.2006, lk 18).

- (5) Selleks et tagada õiguskindlus ja kooskõla teiste liidu õigusaktidega, tuleks teha mitu muudatust direktiiviga 2003/59/EÜ ette nähtud eranditesse, võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) 561/2006⁷ ette nähtud samasuguseid erandeid. Mõned osutatud erandid on seotud olukordadega, mille puhul sõiduki juhtimine ei ole põhitöö, näiteks kui see moodustab igakuisest tööajast alla 30 % ja kui direktiivi 2003/59/EÜ nõuete täitmine tekitaks asjaomastele isikutele ebaproportsionaalse koormuse.
- (5a) Alusõppe nõudest vabastatud juhtide suhtes jääb erand kehtima, kuid nad peavad läbima jätkuõppe, et värskendada oma tööks vajalikke olulisi teadmisi.
- (6) Võttes arvesse koolitus- ja haridusalaseid arengusuundumusi ning selleks, et suurendada direktiivi 2003/59/EÜ panust liiklusohutusse ja koolitamise asjakohasust juhtide seisukohast, tuleks koolituskursuste puhul tugevdada liiklusohutuslaseid aineid, näiteks ohtude äratundmine, ohustatud liiklejate kaitse ning kütusesäästlik sõit.
- (7) Liikmesriikidele tuleks pakkuda konkreetset võimalust parandada ja ajakohastada koolitust IKT-vahendite (näiteks osaliselt e-õppe ja kombineeritud õppe) kasutamisega, tagades samas koolituse kvaliteedi. Oluline osa käesoleva direktiivi kohaselt nõutavast koolitusest peaks toimuma heakskiidetud koolituskeskuses.
- (8) Selleks et tagada ELi õigusaktidega nõutava koolituse eri vormide omavaheline kooskõla, tuleks liikmesriikidele anda võimalus kombineerida asjaomase koolituse eri liike, näiteks ohtlike kaupade transpordi, puudega inimeste suhtes teadlikkuse suurendamise ja loomade transpordi alaseid koolitusi ning direktiiviga 2003/59/EÜ ettenähtud koolitusi.

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1).

- (9) Selleks et liikmesriikide eri tavad ei takistaks vastastikust tunnustamist ega piiraks juhtide õigust läbida jätkukoolitus liikmesriigis, kus nad töötavad, tuleks liikmesriigi asutustelt nõuda asjakohase dokumendi väljaandmist igale juhile, kes vastab direktiivi 2003/59/EÜ nõuetele. Seda dokumenti tuleks vastastikku tunnustada, sealhulgas liikluskontrollide ajal. See minimaalne dokumentatsiooninõue ei tohiks piirata selle valdkonna liikmesriikide vahelise koostöö edasiarendamist teabe elektroonilise registreerimise ja vahetamise kaudu.
- (9a) Kolmandatest riikidest pärit sõidukijuhtide puhul võib juhitunnistuste kasutamine koolitusnõuetele vastavuse tõendamiseks olla sõidukijuhtidele takistuseks, kui vedaja tagastab tunnistuse selle väljaandnud asutusele, eelkõige juhul, kui sõidukijuht soovib minna tööle teise liikmesriiki. Et vältida olukorda, kus juhid peavad seetõttu uuele töökohale asudes oma väljaõpet kordama, tuleks liikmesriike innustada tegema koostööd ja vahetama teavet juhtide kvalifikatsioonide kohta.
- (9b) Sujuva ülemineku võimaldamiseks tuleks kehtivaid juhitunnistusi ja kehtivaid juhtide kutsetunnistusi, mis on välja antud enne muudetud sätete kohaldamist kehtinud õigusnormide kohaselt, tunnustada kuni nende kehtivusaja lõpuni. Muudatustega ei tühistata enne nende kohaldamist läbitud koolitust ega juhilube, mis on väljastatud asjaomase koolituse tõendamiseks.
- (10) Selleks et tagada õigusselgus ja ühtlustatud nõuded vanuse alampiiridele direktiivis 2003/59/EÜ sätestatud eesmärkidel, tuleks direktiiviga 2006/126/EÜ ette näha konkreetne erand, milles on sätestatud, et juhilube võib välja anda direktiivis 2003/59/EÜ sätestatud miinimumvanustes isikutele. See täpsustus puudutab teatavate sõidukikategooriate kutsetunnistust omavate juhtide üldist vanuse alammäära, ja see ei muuda praeguseid võimalusi kõnealuse vanuse alammäära nõuete vähendamiseks ega nende suhtes erandite tegemiseks.

- (10a) Direktiivi 2006/126/EÜ muudatused peaksid piirduma muudatustega, mis on otseselt seotud direktiivi 2003/59/EÜ läbivaatamisega. Põhjalikum analüüs direktiivi 2006/126/EÜ rakendamise ja kohaldamise kohta, sealhulgas teatud sõidukikategooriate piiritlemine, näib soovitatav ja tuleks lisada tulevasse direktiivi 2006/126/EÜ läbivaatamiskavasse.
- (11) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, s.o reisijate- või kaubaveol kasutatavate teatavate maantesõidukite juhtide alus- ja jätkuõppe kogu ELi hõlmava standardi parandamine, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning need eesmärgid on maanteetranspordi ja käesolevas direktiivis käsitletavate küsimuste piiriülese olemuse tõttu paremini saavutatavad liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuspõhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (12) Seepärast tuleks direktiive 2003/59/EÜ ja 2006/126/EÜ vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 2003/59/EÜ muudetakse järgmiselt:

- (1) artikli 1 esimene ja teine taane asendatakse järgmisega:

- „— sõidukeid, mille puhul nõutakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2006/126/EÜ(*) määratletud C1, C1 + E, C või C + E kategooria juhilube või samaväärseid juhilube,
- sõidukeid, mille puhul nõutakse direktiivis 2006/126/EÜ määratletud D1, D1 + E, D või D + E kategooria juhilube või samaväärseid juhilube.

Käesoleva direktiivi kohaldamisel loetakse viiteid plussmärki (+) sisaldavate juhilubade kategooriatele vastavalt III lisas esitatud vastavustabelile.

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

(2) artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) punkt b asendatakse järgmisega:

„b) mida kasutavad relvajõud, kodanikukaitse- ja tuletõrjeteenistused, korrakaitseorganid ning kiirabiteenistused või mille kasutamine on nende kontrolli all, kui vedu toimub nimetatud teenistuste ametiülesannete täitmiseks;“

b) punktid d–g asendatakse järgmistega:

„d) mida kasutatakse erakorralises seisukorras või mis on määratud päästeoperatsioonideks, sealhulgas sõidukeid, mida kasutatakse mitteärilisel humanitaarabiveol;

e) mida vastavalt artiklile 6 ja artikli 8 lõikele 1 kasutatakse isikute sõidukoolitusel ja juhiloa või kutsetunnistuse saamiseks vajaliku sõidueksami sooritamiseks, tingimusel et selliseid sõidukeid ei kasutata äriliseks kauba- ega reisijateveoks.

Lisaks ei kohaldata käesolevat direktiivi isiku suhtes, kes soovib saada juhiluba või kutsetunnistust vastavalt artiklile 6 ja artikli 8 lõikele 1, kui asjaomane isik on töökohapõhise õppe ajal täiendaval õppesõidul, tingimusel et isikuga on kaasas vastava õppesõiduki kategooria kutsetunnistust omav teine isik või sõiduõpetaja;

f) mida kasutatakse mitteäriliseks reisijate- ja kaubaveoks;

g) mis veavad materjali, seadmeid või masinaid, mida juhid kasutavad oma töös, tingimusel et sõidukijuhtimine ei ole juhtide põhitegevusala.“;

c) lisatakse järgmised lõiked:

„Liikmesriigid võivad vabastada selliste sõidukite juhid, mida põllumajandus-, aiandus-, metsandus- või kalandusettevõtjad kasutavad või võtavad ilma juhita rendile kaubaveoks oma äritegevuse raames, tingimusel et sõidukijuhtimine ei ole juhi põhitegevusala. Liikmesriigid võivad kehtestada erandite suhtes eraldi tingimusi oma territooriumil või kokkuleppel asjaomaste liikmesriikidega mõne teise liikmesriigi territooriumil.

Liikmesriigid teavitavad komisjoni käesoleva sätte alusel tehtud eranditest ning komisjon teeb erandid teatavaks ülejäänud liikmesriikidele.“;

(3) artiklit 7 muudetakse järgmiselt:

a) esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Jätkuõpe sisaldab koolitust, mis võimaldab kutsetunnistuse omanikel värskendada oma tööks vajalikke olulisi teadmisi ja kus keskendutakse eelkõige liiklusohutusele ja kütuse säästmisele.“;

b) kolmas lõik asendatakse järgmisega:

„Jätkuõppe eesmärk on süvendada või täpsustada teadmisi teatavates I lisa 1. jaos osutatud ainetes. Mitut ainet käsitlev jätkuõpe hõlmab alati vähemalt üht liiklusohutusalast ainet. Õppeainete puhul võetakse arvesse sellekohaste õigusaktide ja tehnika arengut ning võimaluste piires juhi spetsiifilisi koolitusvajadusi.“;

(4) artikli 9 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Artikli 1 punktis a osutatud juhid läbivad artiklis 5 osutatud alusõppe liikmesriigis, kus on nende peamine elukoht, nagu on määratletud direktiivi 2006/126/EÜ artiklis 12.“;

(5) artikkel 10 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 10

Liidu kood

1. Artiklis 6 osutatud kutsetunnistuse alusel ja artikli 8 lõikes 1 osutatud kutsetunnistuse alusel märgivad liikmesriikide pädevad asutused artikli 5 lõikeid 2 ja 3 ning artiklit 8 arvesse võttes direktiivi 2006/126/EÜ I lisas osutatud Euroopa Liidu ühtlustatud koodi 95 vastavate loakategooriate kõrvale:

- juhiloale ja/või
- II lisas esitatud vormi kohaselt koostatud kutsetunnistusele.

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

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

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

Enne [*OJ: insert the date mentioned in Art 3(1)*] määruse (EÜ) nr 1072/2009 artikli 5, eelkõige selle lõike 7 kohaselt välja antud juhitunnistused, mille eesmärk on tõendada vastavust käesoleva direktiivi kohastele koolitusnõuetele ja millel ei ole liidu koodi 95, kehtivad kuni nende kehtivusaja lõpuni.

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

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

Artikkel 2

Direktiivi 2006/126/EÜ muudetakse järgmiselt:

- (1) artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

- a) lõiget 4 muudetakse järgmiselt:

- i) punkti e kolmas taane asendatakse järgmisega:

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

- ii) punkti g teine taane asendatakse järgmisega:

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

iii) punkti i teine taane asendatakse järgmisega:

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

iv) punkti k teine taane asendatakse järgmisega:

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

b) lisatakse järgmine lõige:

„7. Erandina käesoleva direktiivi artikli 4 lõike 4 punktides g, i ja k sätestatud vanuse alampiiridest on C-, CE-, D1-, D1E-, D- ja DE-kategooria juhiloa väljaandmisel vanuse alampiir see, mis on kutsetunnistuste omanikele selliste sõidukite juhtimiseks sätestatud vastavalt direktiivi 2003/59/EÜ artikli 5 lõikele 2, artikli 5 lõike 3 punkti a alapunkti i esimesele lõigule, artikli 5 lõike 3 punkti a alapunkti ii esimesele lõigule või artikli 5 lõike 3 punktile b.

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

(2) Artikli 15 tekst muudetakse lõikeks 1 ja artiklisse lisatakse järgmine lõige:

„2. ELi juhilubade võrgustikku võib samuti kasutada juhilubasid käsitlevaks teabevahetuseks muudes liidu õigusaktides sätestatud eesmärkidel.“

Artikkel 3

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid [OP: please insert the DATE calculated 24 months following the entry into force]. Nad edastavad kõnealuste normide teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse meetmetesse või nende meetmete ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

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

Artikkel 4

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

Artikkel 5

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel

Nõukogu nimel

president

eesistuja

A. Direktiivi 2003/59/EÜ I ja II lisa muudetakse järgmiselt.

(1) I lisa muudetakse järgmiselt:

(A) 1. jagu muudetakse järgmiselt:

a) teine lõik asendatakse järgmisega:

„Kutseoskuste miinimumtase on võrreldav vähemalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu soovitus 2008/C 111/01(*) II lisas sätestatud Euroopa kvalifikatsiooniraamistiku 2. tasemega.

—————
(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2008. aasta soovitus Euroopa kvalifikatsiooniraamistiku loomise kohta elukestva õppe valdkonnas (ELT C 111, 6.5.2008, lk 1).“;

b) punkt 1.2 asendatakse järgmisega:

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

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

c) punkt 1.3 asendatakse järgmisega:

„1.3. Eesmärk: oskus optimeerida kütusekulu:

säästlik kütusetarbimine punktides 1.1 ja 1.2 osutatud teadmisi kasutades, liiklusvoo ennustamise tähtsus, sobiv vahemaa ja sõiduki hoo kasutamine, ühtlane kiirus, sujuv sõidustiil ja õige rehvirõhk.“;

d) alapealkirja „C, C + E, C 1, C 1 + E kategooria load“ ette lisatakse järgmine punkt:

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

tunda erinevaid tee-, liiklus- ja ilmaolusid ning nendega kohaneda, olla valmis järgnevateks sündmusteks, kohaneda liiklusohutudega ning tunda ära ohtlikke olukordi eelkõige seoses sõidukite suuruse ja kaaluga ning vähem kaitstud liiklejatega, näiteks jalakäijate, ratturite ja kahe rattaliste mootorsõidukite juhtidega, ning nendega kohaneda;

võimalike ohtlike olukordade äratundmine ja õige tõlgendamine, kuidas need potentsiaalselt ohtlikud olukorrad võivad muutuda olukordadeks, milles kokkupõrget ei ole enam võimalik vältida, ning sellise tegutsemise valimine ja elluviimine viisil, mis suurendab turvavaru, nii et kokkupõrget on ohtude ilmnemisel siiski võimalik vältida.“;

e) punkt 1.4 asendatakse järgmisega:

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

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

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

f) punkt 1.6 asendatakse järgmisega:

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

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

g) punkt 2.1 asendatakse järgmisega:

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

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

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

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

h) punkt 3.7 asendatakse järgmisega:

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

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

i) punkt 3.8 asendatakse järgmisega:

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

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

(B) 2. jagu muudetakse järgmiselt:

a) punkt 2.1 asendatakse järgmisega:

„2.1. *Kursustel osalemine ja eksam*

Alusõpe peab sisaldama kõigi 1. jaos loetletud ainete õpetamist. Alusõppe kestus peab olema 280 tundi.

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

Individuaalses sõidutunnis peab juhipraktikandiga kaasas olema heakskiidetud koolituskeskuses töötav sõiduõpetaja. Iga juht võib maksimaalselt 8 tundi 20-tunnisest individuaalsest sõiduõppest teha spetsiaalsel treeningalal või stimulaatoril, et hinnata ohutusnõuetel põhineva säästliku sõidu oskust, eelkõige seoses sõiduki valitsemisega erinevates teeludes ja vahelduvates ilmastikutingimustes valgel ja pimedal ajal ning kütusekulu optimeerimise oskusega.

Liikmesriigid võivad lubada koolituse osalist läbimist heakskiidetud koolituskeskuses info- ja kommunikatsioonitehnoloogiavahendite abil, näiteks e-õppe teel, tagades, et säilib nõuetekohane koolituskvaliteet, ning valides õppeained, milles info- ja kommunikatsioonitehnoloogiavahendeid on võimalik kasutada kõige tõhusamalt. Eelkõige nõuavad liikmesriigid usaldusväärset kasutaja tuvastamist ja asjakohaseid kontrollivahendeid.

Liikmesriigid võivad lugeda muude ELi õigusaktide alusel nõutava erikoolituse koolituse hulka. See hõlmab, kuid mitte ainult, koolitusi, mis on nõutud ohtlike kaupade veoks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/68/EÜ(*) alusel, puudega inimeste suhtes teadlikkuse suurendamiseks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 181/2011(**) alusel ning loomade transpordiks nõukogu määruse (EÜ) nr 1/2005(***) alusel.

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

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

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

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

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

b) punkti 2.2 alapunkti b teine lõik asendatakse järgmisega:

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

(C) 3. ja 4. jagu asendatakse järgmisega:

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

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

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

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

Punkti 2.1 neljanda lõigu sätteid kohaldatakse ka kiirendatud alusõppe suhtes.

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

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

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

Kohustusliku jätkuõppe kursused peab korraldama heakskiidetud koolituskeskus. Nende kestus peab olema 35 tundi iga viie aasta järel, kusjuures need korraldatakse vähemalt seitsmetunnistes osades. Heakskiidetud koolituskeskused võivad sellist jätkuõpet osaliselt pakkuda stimulaatoritel ning kasutades info- ja kommunikatsioonitehnoloogiavahendeid, näiteks e-õpet, tagades, et säilib nõuetekohane koolituskvaliteet, ning valides õppeained, milles info- ja kommunikatsioonitehnoloogiavahendeid on võimalik kasutada kõige tõhusamalt. Eelkõige nõuavad liikmesriigid usaldusväärset kasutaja tuvastamist ja asjakohaseid kontrollivahendeid. Vähemalt ühes seitsmetunnises tsüklis tuleb käsitleda liiklusohutusala ainet. Koolituse sisu puhul võetakse arvesse sellekohaste õigusaktide ja tehnika arengut ning võimaluste piires juhi spetsiifilisi koolitusvajadusi. 35 tunni jooksul tuleks käsitleda eri aineid, hõlmates kordusõpet, kui ilmneb, et juht vajab konkreetset tugiõpet.

Liikmesriikidel on lubatud lugeda muude ELi õigusaktide alusel nõutava läbitud erikoolituse kuni üheks sätestatud seitsmetunniseks tsükliks. See hõlmab, kuid mitte ainult, koolitusi, mis on nõutud ohtlike kaupade veoks direktiivi 2008/68/EÜ alusel, loomade transpordiks määruse (EÜ) nr 1/2005 alusel ning puudega inimeste suhtes teadlikkuse suurendamiseks reisijateveol määruse (EL) nr 181/2011 alusel.“;

(2) II lisa muudetakse järgmiselt:

(A) pealkiri asendatakse järgmisega:

„JUHI KUTSETUNNISTUSE EUROOPA LIIDU VORMI KÄSITLEVAD
EESKIRJAD“;

(B) 2. jagu muudetakse järgmiselt:

a) kutsetunnistuse esiküljel

i) asendatakse punkti d punkt 9 järgmisega:

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

ii) punkti e esimene lause asendatakse järgmisega:

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

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

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

10. direktiivi 2006/126/EÜ I lisas ettenähtud Euroopa Liidu ühtlustatud kood 95“;

(C) 4. jaos asendatakse juhi kutsetunnistuse vormi pealkiri järgmisega: „EUROOPA LIIDU KUTSETUNNISTUSE VORM“. Vormi tagaküljel numbri 10 all asendatakse „ühenduse kood“ sõnadega „liidu kood“.

(D) Lisatakse järgmine jaotis:

„5. Üleminekusätted

Enne [*OJ insert: the date mentioned in Art 3(1)*] välja antud juhi kutsetunnistused kehtivad kuni oma kehtivusaja lõpuni.“

B. Lisatakse järgmine lisa:

„III lisa – Teatud juhiloakategooriate viidete vastavustabel

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

“