



Bryssel, 10. toukokuuta 2017
(OR. en)

8596/17

Toimielinten välinen asia:
2017/0015 (COD)

TRANS 155
CODEC 667
MI 359
EDUC 157
IA 66

SELVITYS

Lähetäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Pysyvien edustajien komitea / Neuvosto
Ed. asiak. nro:	6813/5/17 REV 5 TRANS 85 CODEC 290 MI 171 EDUC 97
Kom:n asiak. nro:	5671/17 TRANS 28 CODEC 107 MI 91 EDUC 32 + ADD 1-4
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 – Yleisnäkemys

JOHDANTO

1. Komissio toimitti 1. helmikuuta 2017 edellä mainitun ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
2. Vaikka komission arvioinnin mukaan direktiivi 2003/59/EY on pantu täytäntöön suuremmista ongelmista ja sillä on ollut merkittävää myönteistä vaikutusta tieliikenteen turvallisuuteen ja työvoiman liikkuvuuteen, ehdotuksella on tarkoitus korjata muutamat jälkiarvioinnissa vuosina 2012–2014 havaitut puutteet.

3. Ehdotuksen tarkoituksena on

- parantaa ammattikuljettajien suorittaman pakollisen koulutuksen vastavuoroista tunnustamista,
- nykyaikaistaa koulutusvaatimukset ja selventää niiden suhdetta muussa EU:n lainsäädännössä säädettyihin koulutusvaatimuksiin,
- vähentää direktiivissä säädettyjä velvollisuuksia koskeviin poikkeuksiin liittyvää epäselvyyttä,
- selventää, EU:n sääntöjen yhdenmukaisen soveltamisen varmistamiseksi, ajoneuvon kuljettamisen vähimmäisikävaatimuksia, jotka ovat seurausta direktiivien 2003/59/EY ja 2006/126/EY soveltamisesta.

4. Ennen tätä käsiteltävänä olevaa ehdotusta komissio oli 14. joulukuuta 2016 osana horisontaalista ehdotusta esittänyt muutoksia tässä direktiivissä ja direktiivissä 2006/126/EY säädettyyn valvonnan käsittävään sääntelymenettelyyn.¹

5. Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunta (TRAN) nimitti 3. huhtikuuta 2017 Peter Lundgrenin (EFDD, SE) esittelijäksi. Työllisyyden ja sosiaaliasioiden valiokunta (EMPL) on päättänyt olla antamatta lausuntoa.

6. Talous- ja sosiaalikomitea aikoo antaa lausuntonsa 31. toukokuuta 2017. Alueiden komitea päätti, että se ei anna lausuntoa ehdotuksesta.

7. Romanian parlamentin senaatti on toimittanut lausuntonsa toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteiden soveltamisesta 26. huhtikuuta 2017 päivätyllä kirjeellä².

¹ Ks. asiak. ST 5623/17 + ADD 1 REV 1.

² Ks. asiak. ST 8562/17 INIT.

ASIAN KÄSITTELY NEUVOSTOSSA

8. Maaliikennetyöryhmä aloitti ehdotuksen käsittelyn 3. helmikuuta 2017. Se tarkasteli komission vaikutustenarviointia 7. helmikuuta 2017. Valtuuskunnat katsoivat yleisesti, että kyseistä arviointia voidaan käyttää sääntelyehdotusten perustana. Useat valtuuskunnat korostivat, että on tärkeää valita politiikkavaihtoehto, jolla saavutetaan toisessa jäsenvaltiossa suoritettun koulutuksen vastavuoroinen tunnustaminen. Lisätietoja pyydettiin niistä hallinnollisista kustannuksista, joita aiheutuu kuljettajan ammattipätevyyskorttien myöntämisestä muista jäsenvaltioista tuleville kuljettajille. Eräät valtuuskunnat huomauttivat, että vaikutustenarvioinnissa olisi voitu vertailla perusteellisemmin EU-maiden ja kolmansien maiden kuljettajia koskevia hallinnollisia vaatimuksia. Useat valtuuskunnat esittivät eriäviä näkemyksiä verkko-oppimisen käsitteestä ja koulutusvaatimuksia koskevien poikkeusten määrittelystä. Jälkimmäisen osalta puheenjohtajavaltio totesi, ettei komissio ollut esittänyt yksityiskohtaista analyysia poikkeuksen soveltamisesta kuljettajiin, jotka kuljettavat maatalouteen liittyviä tavaroita osana maataloustoimintaansa (lukumäärä, mahdollinen haaste direktiivin tavoitteiden kannalta).
9. Puheenjohtajavaltio toimitti 14. maaliskuuta ja 11. huhtikuuta 2017 välisenä aikana useita kompromissiehdotuksia tavoitteenaan yhteisymmärrys joistakin ehdotetuista muutoksista. Työryhmässä tehty työ on sisällytetty liitteenä olevaan tekstiin.
10. Sovitut muutokset koskevat pääasiassa poikkeusten sanamuotoa ja tulkintaa, kokonaan suoritettun kuljettajakoulutuksen vastavuoroisen tunnustamisen helpottamiseksi käytettäviä menettelyä ja välineitä, kuljettajakoulutuksen järjestämistä sekä siirtymäsäännöksiä.

AVOINNA OLEVAT KYSYMYKSET

11. Työryhmä on käsitellyt kaikki valtuuskuntien esille tuomat kysymykset ja saanut aikaan kompromissitekstin, joka lienee kaikkien valtuuskuntien hyväksyttävissä. Poikkeusten osalta työryhmä kykeni antamaan lisäselvennyksiä, mutta jätti kuitenkin tiettyihin käsitteisiin tulkinnanvaraa jäsenvaltioiden erilaisten käytäntöjen ja olosuhteiden vuoksi.

12. Useat valtuuskunnat ilmaisivat huolensa siitä, että löydetty ratkaisu vastavuoroisen tunnustamisen parantamiseksi voi aiheuttaa huomattavia hallinnollisia kustannuksia. Toiset valtuuskunnat olisivat pitäneet parempana kunnianhimoisempaa ehdotusta, jolla olisi valmisteltu sähköisen tiedonvaihdon käyttöönottoa.
13. Muutamat valtuuskunnat olivat huolestuneita siitä, että säilytetään erillinen menettely, jonka mukaan kolmansista maista tulevat tavarankuljetuksessa käytettävien ajoneuvojen kuljettajat voivat edelleen käyttää asetuksen (EU) N:o 1072/2009 mukaisesti myönnettyä kuljettajatodistustaan todisteena koulutusvaatimusten täyttämisestä. Kompromissitekstissä pyritään kuitenkin parantamaan nykyistä menettelyä edellyttämällä pakollisen erityiskoodin lisäämistä kuljettajatodistukseen.
14. Komissio pitää menettelyn tässä vaiheessa voimassa yleisen varauman, joka koskee kaikkia sen ehdotukseen esitettyjä muutoksia, vaikkakin on yleisesti ottaen tyytyväinen neuvoston ponnisteluihin yleisnäkemyksen aikaansaamiseksi.

PÄÄTELMÄ

15. Pysyvien edustajien komiteaa pyydetään tarkastelemaan kompromissitekstiä ja hyväksymään se sekä toimittamaan teksti neuvostolle (TTE/liikenne 8.6.2017), jotta tämä voisi saada aikaan yleisnäkemyksen.
16. Neuvostoa pyydetään muodostamaan tämän asiakirjan liitteen mukainen yleisnäkemus.

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

**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 lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

¹ EUVL C , , s. .

² EUVL C , , s. .

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Komissio asettaa 28 päivänä maaliskuuta 2011 julkistamassaan valkoisessa kirjassa³ tavoitteeksi nollatoleranssin, jonka mukaisesti maantieliikennekuolemien määrä olisi saatava lähelle nollaa vuoteen 2050 mennessä.
- (2) Tieliikenneturvallisuuden poliittisia suuntaviivoja vuosina 2011–2020 koskevassa tiedonannossaan⁴ komission ehdotti, että tieliikennekuolemien määrä unionissa puolitettaisiin vuoden 2010 määristä vuoteen 2020 mennessä. Jotta tähän päästäisiin, komissio asetti seitsemän strategista tavoitetta, joihin sisältyi tienkäyttäjien koulutus ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelu.
- (3) Arvioituaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/59/EY⁵ täytäntöönpanoa komissio löysi siitä useita puutteita. Tärkeimpiä havaittuja puutteita olivat poikkeuksien tulkintaan liittyvät vaikeudet ja oikeusvarmuuden puute; koulutuksen sisältö, joka oli kuljettajien tarpeiden kannalta olennaista vain osittain; kuljettajien kokemat vaikeudet saada kokonaan tai osittain toisessa jäsenvaltiossa suoritettua koulutusta vastavuoroisesti hyväksytyksi; sekä ikää koskevien vähimmäisvaatimusten epäjohtonmukaisuudet Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 2003/59/EY ja 2006/126/EY⁶ välillä.
- (4) Direktiivin 2003/59/EY oikeudellisen selkeyden parantamiseksi kaikki viittaukset kumottuihin tai korvattuihin unionin säädöksiin pitäisi poistaa tai muuttaa.

³ Valkoinen kirja "Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää", 28.3.2011, KOM(2011) 144 lopullinen.

⁴ Tiedonanto "Kohti eurooppalaista tieturvallisuusaluetta: tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat 2011–2020", (KOM(2010) 389 lopullinen).

⁵ 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).

⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY, annettu 20 päivänä joulukuuta 2006, ajokorteista (EUVL L 403, 30.12.2006, s. 18).

- (5) 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 561/2006⁷ säädetyt vastaavat poikkeukset. Jotkut näistä poikkeuksista liittyvät tilanteisiin, joissa ajoneuvon kuljettaminen ei ole päätoimi, esimerkiksi kun ajoneuvon kuljettamiseen käytetään kuukaudessa alle 30 prosenttia työajasta ja kun direktiivin 2003/59/EY vaatimusten täyttäminen olisi tällaisille henkilöille kohtuuton rasite.
- (5 a) Perustason ammattipätevyyden hankkimisesta vapautettujen kuljettajien olisi, samalla kun heillä säilyy tämä vapautus, kuitenkin suoritettava jatkokoulutusta, jossa he täydentävät ammattiinsa liittyvää keskeistä tietämystä.
- (6) Koulutuksessa tapahtuneiden muutosten huomioon ottamiseksi ja niiden vaikutusten lisäämiseksi, joita direktiivillä 2003/59/EY on tieliikenneturvallisuuden ja kuljettajien koulutuksen merkityksellisyyden parantamiseen, koulutuksessa olisi vahvistettava sisältöjä, jotka liittyvät tieliikenneturvallisuuteen, kuten vaarojen havaitseminen, loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojeleminen ja ajon polttoainetehokkuus.
- (7) Jäsenvaltioille olisi annettava selkeä mahdollisuus parantaa ja nykyaikaistaa koulutuskäytäntöjä verkko-opetuksen ja sulautuvan opetuksen kaltaisen tieto- ja viestintäteknologian keinoin joissakin koulutusosuuksissa, kuitenkin siten, että koulutuksen laatu varmistetaan. Tässä direktiivissä vaaditusta koulutuksesta merkittävä osa olisi suoritettava hyväksytyssä koulutuskeskuksessa.
- (8) Jotta varmistettaisiin johdonmukaisuus unionin lainsäädännössä säädettyjen erilaisten koulutusta koskevien vaatimusten välillä, jäsenvaltioille olisi annettava mahdollisuus yhdistellä direktiivissä 2003/59/EY säädettyyn koulutukseen eri tyyppistä asiaankuuluvaa koulutusta, joka liittyy esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetuksiin, vammaisuutta koskevaan tietoisuuteen tai eläinkuljetuksiin.

⁷ 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).

- (9) Koska eri jäsenvaltioissa omaksuttujen erilaisten käytäntöjen ei pitäisi estää vastavuoroista tunnustamista eikä kuljettajien oikeutta suorittaa jatkokoulutusta työskentelymaassaan pitäisi rajoittaa, jäsenvaltioiden viranomaiset olisi velvoitettava myöntämään asiaankuuluvat asiakirjat jokaiselle kuljettajalle, joka täyttää direktiivin 2003/59/EY vaatimukset. Asiakirja tulisi tunnustaa vastavuoroisesti myös tienvarsitarkastuksissa. Tämä asiakirjoja koskeva vähimmäisvaatimus ei saisi haitata jäsenvaltioiden yhteistyön kehittämistä edelleen tällä alalla sähköisen kirjaamisen ja tiedonvaihdon kautta.
- (9 a) Kolmansien maiden kuljettajien kuljettajatodistuksen käyttö todisteena koulutusvaatimusten täyttämistä voi muodostaa esteen kuljettajalle, jos liikenteenharjoittaja palauttaa todistuksen sen myöntäneille viranomaisille, erityisesti jos kyseinen kuljettaja haluaa vastaanottaa työn toisessa jäsenvaltiossa. Jotta vältetään tilanteet, joissa tällaisissa olosuhteissa kuljettajan olisi vastaanottaessaan uuden työn suoritettava koulutus uudelleen, jäsenvaltioita olisi kannustettava yhteistyöhön ja tiedonvaihtoon kuljettajien ammattipätevyydestä.
- (9 b) Kitkattoman siirtymän varmistamiseksi voimassa olevat kuljettajatodistukset ja voimassa olevat kuljettajan ammattipätevyyskortit, jotka on myönnetty niiden sääntöjen mukaan, joita sovellettiin ennen muutettujen säännösten soveltamista, olisi tunnustettava niiden voimassaolon päättymispäivään asti. Muutokset eivät mitätöi ennen niiden soveltamista suoritettua koulutusta tai koulutuksen suorittamisesta todisteena myönnettyjä ajokortteja.
- (10) Oikeusvarmuuden toteuttamiseksi ja ikää koskevien vähimmäisvaatimusten yhdenmukaistamiseksi direktiivin 2003/59/EY soveltamista varten direktiivissä 2006/126/EY olisi säädettävä selkeästä poikkeuksesta, jonka mukaan ajokortit voidaan myöntää direktiivissä 2003/59/EY säädettyjen ikärajojen mukaisesti. Tämä selvennys koskee tiettyjen ajoneuvoluokkien kuljettajiin, joilla on ammattitaitoa osoittava todistus (CAP), sovellettavaa yleistä alaikärajaa, eikä sillä muuteta nykyisiä mahdollisuuksia alentaa tai myöntää poikkeuksia tällaisiin ikää koskeviin vähimmäisvaatimuksiin.

(10 a)Direktiiviin 2006/126/EY tehtävät muutokset olisi rajattava ainoastaan niihin, jotka liittyvät suoraan direktiivin 2003/59/EY tarkistamiseen. Perusteellisempi analyysi direktiivin 2006/126/EY täytäntöönpanosta ja soveltamisesta, mukaan lukien tiettyjen ajoneuvoluokkien välinen erottelu, vaikuttaa suotavalta ja olisi sisällytettävä direktiivin 2006/126/EY tulevaan tarkasteluun.

(11) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitetta, joka on maanteiden tavana- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyyttä ja jatkokoulutusta koskevien EU:n laajuisten normien parantaminen, vaan se voidaan maantieliikenteen rajat ylittävän luonteen vuoksi ja niitä kysymyksiä ajatellen, 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.

(12) Sen vuoksi direktiivejä 2003/59/EY ja 2006/126/EY olisi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 2003/59/EY seuraavasti:

1) korvataan 1 artiklan ensimmäinen ja toinen luetelmakohta seuraavasti:

- "– 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.

Tässä direktiivissä viittaukset ajokorttiluokkiin, jotka on merkitty plus-merkillä ('+'), 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) muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) korvataan b alakohta seuraavasti:

"b) jotka ovat puolustusvoimien, väestönsuojelun, palokunnan, yleisestä järjestyksestä vastaavien laitosten ja kiireellisten sairaankuljetuspalvelujen käytössä tai hallinnassa, kun tieliikennettä harjoitetaan näille laitoksille osoitettujen tehtävien johdosta,";

b) korvataan d–g alakohta seuraavasti:

"d) joita käytetään hätätilanteissa tai jotka on määrätty pelastustarkoituksiin, mukaan lukien humanitaarisen avun kuljettamiseen muuten kuin kaupallisesti käytettävät ajoneuvot;

e) joita käytetään ajokortin tai CAP-todistuksen saamiseksi henkilölle 6 artiklan ja 8 artiklan 1 kohdan mukaisesti annettavaan ajo-opetukseen ja suoritettavaan tutkintoon, edellyttäen ettei ajoneuvoja käytetä kaupallisessa tavara- tai henkilöliikenteessä.

Tätä direktiiviä ei myöskään 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 koulutuksen aikana edellyttäen, että henkilön seurana on toinen henkilö, jolla on CAP-todistus, tai ajo-opettaja, kyseisessä tarkoituksessa käytettyä ajoneuvoluokkaa varten;

f) joita käytetään muihin kuin kaupallisiin henkilö- tai tavarakuljetuksiin;

g) joilla kuljetetaan materiaaleja, laitteita tai koneita, joita ajoneuvon kuljettaja käyttää ammatiaan harjoittaessaan, edellyttäen että tällaisen ajoneuvon kuljettaminen ei ole kuljettajan päätoimi;"

c) lisätään kohdat seuraavasti:

"Jäsenvaltiot voivat vapauttaa maanviljelyä, puutarhaviljelyä, metsätaloutta, kotieläintaloutta tai kalastusta harjoittavien yritysten käyttämien tai ilman kuljettajaa vuokraamien, tavarankuljetukseen niiden omassa yritystoiminnassa tarkoitettujen ajoneuvojen kuljettajat edellyttäen, että tällaisen ajoneuvon kuljettaminen ei ole kuljettajan päätoimi. Jäsenvaltiot voivat myöntää tällaisia poikkeuksia yksittäistapauksittain omalla alueellaan ja toisen jäsenvaltion alueella kyseisen jäsenvaltion suostumuksella.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle tämän säännöksen nojalla myönnettyistä poikkeuksista, ja komissio ilmoittaa niistä muille jäsenvaltioille.";

3) muutetaan 7 artikla seuraavasti:

a) korvataan ensimmäinen kohta seuraavasti:

"Jatkokoulutus muodostuu koulutuksesta, jonka avulla CAP-todistusten haltijat voivat täydentää ammattiinsa liittyvää keskeistä tietämystä ja jossa kiinnitetään erityistä huomiota tieturvallisuuteen ja polttoainekulutuksen vähentämiseen.";

b) korvataan kolmas kohta seuraavasti:

"Jatkokoulutus suunnitellaan siten, että sillä laajennetaan ja tarkistetaan joitakin liitteessä I olevassa 1 jaksossa vahvistettuja aiheita. Koulutukseen on aina sisällyttävä vähintään yksi tieliikenneturvallisuuteen liittyvä aihe ja sillä on katettava monia muita aiheita. Koulutusaiheissa on otettava huomioon asiaankuuluvassa lainsäädännössä sekä teknologiassa tapahtunut kehitys, ja niissä olisi mahdollisuuksien mukaan huomioitava kuljettajan erityiset koulutustarpeet.";

- 4) korvataan 9 artiklan ensimmäinen kohta seuraavasti:

"Edellä 1 artiklan a alakohdassa tarkoitettujen kuljettajien on hankittava 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 6 artiklassa tarkoitetun CAP-todistuksen ja 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun CAP-todistuksen pohjalta sekä 5 artiklan 2 ja 3 kohdan ja 8 artiklan säännökset huomioon ottaen direktiivin 2006/126/EY liitteessä I tarkoitettu yhdenmukaistettu Euroopan unionin koodi 95 vastaavan ajokorttiluokan viereen

- ajokorttiin ja/tai
- 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.

Jäsenvaltioiden myöntämät kuljettajan ammattipätevyyskortit on tunnustettava vastavuoroisesti. Toimivaltaisten viranomaisten on korttia myönnettäessä tarkistettava ajokortin voimassaolo asianomaisen ajoneuvoluokan osalta.

2. Edellä 1 artiklan b alakohdassa tarkoitettu kuljettaja, joka kuljettaa tavaraliikenteessä käytettäviä ajoneuvoja, voi myös 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 siihen on merkitty unionin koodi 95. Tämän direktiivin soveltamista varten kortin myöntäneen jäsenvaltion on merkittävä unionin koodi 95 kuljettajatodistuksen kohtaan "huomautuksia", jos asianomainen kuljettaja on täyttänyt tässä direktiivissä säädetty ammattipätevyys- ja koulutusvaatimukset.

Kuljettajatodistukset, jotka on myönnetty ennen [*EUVL: lisätään 3 artiklan 1 kohdassa mainittu päivämäärä*] asetuksen (EY) N:o 1072/2009 5 artiklan ja erityisesti sen 7 kohdan mukaisesti todisteeksi tässä direktiivissä säädettyjen koulutusvaatimusten täyttymisestä ja joihin ei ole merkitty unionin koodia 95, 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) 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 direktiivin 4 artiklan 4 kohdan g, i ja k alakohdasta poiketen C-, CE-, D1-, D1E-, D ja DE-luokkien ajokortin myöntämisen alaikäraja on alaikäraja, joka vaaditaan CAP-todistuksen haltijoilta kyseisten luokkien ajoneuvojen kuljettamiseen direktiivin 2003/59/EY 5 artiklan 2 kohdan, 5 artiklan 3 kohdan a alakohdan i alakohdan ensimmäisen alakohdan, 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 alueellaan ajamisen tätä nuoremmille, kyseiset ajokortit ovat voimassa ainoastaan ne myöntäneen jäsenvaltion alueella, kunnes ajokortin haltija saavuttaa tämän kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetyn iän ja hänellä on CAP-todistus."

2) Nykyisestä 15 artiklan tekstistä tulee 15 artiklan 1 kohta ja artiklaan lisätään kohta seuraavasti:

"2. EU:n ajokorttiverkostoa voidaan käyttää myös ajokortteja koskevaan tiedonvaihtoon unionin muussa lainsäädännössä säädettyissä tarkoituksissa."

3 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään [*Julkaisutoimistoa pyydetään lisäämään PÄIVÄMÄÄRÄ, joka on 24 kuukautta voimaantulopäivästä*]. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina 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 Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta

Neuvoston puolesta

Puhemies

Puheenjohtaja

A. Muutetaan direktiivin 2003/59/EY liitteet I ja II seuraavasti:

1) muutetaan liite I seuraavasti:

A) muutetaan 1 jakso seuraavasti:

a) korvataan toinen kohta seuraavasti:

"Vähimmäispätevyystason on oltava vertailukelpoinen Euroopan parlamentin ja neuvoston suosituksen 2008/C 111/01(*) liitteessä II säädetyn eurooppalaisen tutkintojen viitekehyksen 2 tason kanssa.

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

b) 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, sähköisten ja elektronisten laitteiden kuten ajonvakautusjärjestelmien (EPS), kehittyneiden hätäjarrutusjärjestelmien (AEBS), lukkiutumattomien jarrujärjestelmien (ABS), luistonestojärjestelmien (TCS) ja ajoneuvoissa olevien seurantajärjestelmien (IVMS) sekä muiden käyttöön hyväksytyjen kuljettajaa avustavien tai automaatiolaitteiden käyttö,";

c) korvataan 1.3 kohta seuraavasti:

"1.3 tavoite: osata optimoida polttoaineen käyttö

polttoaineen käytön optimointi soveltamalla 1.1 ja 1.2 kohdan taitotietoa, liikennevirtojen ennakkoinnin, asianmukaisen etäisyyden ja ajoneuvon liikemäärän, vakionopeuden, pehmeän ajotyylin ja asianmukaisen rengaspaineen merkitys,";

d) lisätään ennen otsikkoa "Ajokortit C, C + E, C1 ja C1 + E" kohta seuraavasti:

"1.3a tavoite: valmiudet ennakoida ja arvioida liikenteen riskejä ja mukautua niihin

olla tietoinen erilaisista tie-, liikenne- ja sääolosuhteista ja mukauttaa ajo niihin, ennakoida tulevia tapahtumia, mukauttaa ajo liikennesuhteisiin sekä tunnistaa erityisesti ajoneuvon kokoon ja painoon sekä loukkaantumiselle alttiisiin tienkäyttäjiin, kuten jalankulkijoihin, pyöräilijöihin ja kaksipyöräisten moottoriajoneuvojenkuljettajiin, liittyvät vaaralliset tilanteet ja mukauttaa ajo niihin

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

e) korvataan 1.4 kohta seuraavasti:

"1.4 tavoite: osata kuormittaa 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 vakausta ja painopistettä, pakkausten ja kuormalavojen tyypit,

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

f) korvataan 1.6 kohta seuraavasti:

"1.6 tavoite: osata kuormittaa 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,";

g) korvataan 2.1 kohta seuraavasti:

"2.1 tavoite: tuntee tieliikenteen sosiaalinen ympäristö ja siihen liittyvä 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).";

h) korvataan 3.7 kohta seuraavasti:

"3.7 tavoite: tuntea maanteiden tavarakuljetusten taloudellinen ympäristö ja markkinajärjestelmä

tiekuljetukset suhteessa muihin kuljetusmuotoihin (kilpailu, rahtaaajat), tiekuljetusten eri toimintamuodot (muiden lukuun ja omaan lukuun tehtävät kuljetukset, kuljetuksiin liittyvät toiminnot), kuljetusyritysten päätyyppien ja kuljetuksiin liittyvien toimintojen organisaatiot, erityiskuljetusmuodot (säiliökuljetukset, kylmäkuljetukset, vaarallisten aineiden kuljetukset, eläinkuljetukset jne.), alan kehitys (palvelujen monipuolistaminen, rautatie-maantiekuljetukset, alihankinnat jne.),";

i) korvataan 3.8 kohta seuraavasti:

"3.8 tavoite: tuntea maanteiden matkustajakuljetusten taloudellinen ympäristö ja markkinajärjestelmä

tiekuljetukset suhteessa muihin kuljetusmuotoihin (raideliikenne, yksityisautot), tiekuljetusten eri toimintamuodot, vammaisuuteen liittyvä tietoisuus, maan rajojen ylittäminen (kansainvälinen liikenne), matkustajakuljetusyritysten päätyyppien organisaatiot.";

B) muutetaan 2 jakso seuraavasti:

a) korvataan 2.1 kohta seuraavasti:

"2.1 Opetukseen osallistumisen ja kokeen suorittamisen käsittävä vaihtoehto

Perustason ammattipätevyyden hankkimiseen sisältyy opetusta kaikissa 1 jaksossa luetelluissa oppiaineissa. Tämän perustason ammattipätevyyteen liittyvän koulutustason 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 testiajoneuvojen vaatimukset.

Edellä tarkoitettussa henkilökohtaisessa ajo-opetuksessa kuljettajan ammattiin pyrkivän seurassa on oltava opettaja, joka on hyväksytyn koulutuskeskuksen palveluksessa. Kukin kuljettaja 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. Tarkoituksena on erityisesti arvioida 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 viestintäteknologian välineiden avulla, kuten verkko-opetuksena, edellyttäen että koulutuksen asianmukainen laatu säilyy ja että valitaan aiheet, joissa tieto- ja viestintäteknologian välineitä voidaan tehokkaimmin käyttää. Jäsenvaltioiden on erityisesti edellytettävä luotettavaa käyttäjän tunnistusta ja asianmukaisia valvontakeinoja.

Jäsenvaltiot voivat lukea muussa unionin lainsäädännössä vaaditun erityiskoulutuksen osaksi koulutusta. Tähän sisältyvät muun muassa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2008/68/EY(*) edellytetty vaarallisia aineita koskeva koulutus, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 181/2011(**) edellytetty vammaisuuteen liittyvää tietoisuutta koskeva koulutus ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1/2005(***) edellytetty eläinkuljetuksia koskeva koulutus.

5 artiklan 5 kohdassa tarkoitettujen kuljettajien osalta perustason ammattipätevyyteen liittyvän koulutuksen keston on 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, tehty 22 päivänä joulukuuta 2004, eläinten suojelusta kuljetuksen ja siihen liittyvien toimenpiteiden aikana sekä direktiivien 64/432/ETY ja 93/119/EY ja asetuksen (EY) N:o 1255/97 muuttamisesta (EUVL L 3, 5.1.2005, s.1).";

b) korvataan 2.2 kohdan b kohdan toinen alakohta seuraavasti:

"Käytännön kokeessa käytettävän ajoneuvon on vastattava vähintään direktiivissä 2006/126/EY vahvistettuja testiajoneuvojen vaatimuksia.";

C) korvataan 3 ja 4 jakso seuraavasti:

"3 jakso: 3 artiklan 2 kohdassa säädetty perustason ammattipätevyyttä koskeva nopeutettu koulutus

Perustason ammattipätevyyttä koskevaan nopeutettuun koulutukseen 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 vahvistetut testiajoneuvojen vaatimukset.

Edellä tarkoitettussa henkilökohtaisessa ajo-opetuksessa kuljettajan ammattiin pyrkivän seurassa on oltava opettaja, joka on hyväksytyn koulutuskeskuksen palveluksessa. Kukin kuljettaja voi saada henkilökohtaista ajo-opetusta enintään 4 tuntia edellä mainituista 10 tunnista erityisellä testialueella tai korkeatasoisessa simulaattorissa, jotta voidaan arvioida edistymistä turvallisuusmääräyksiin perustuvassa järkevässä ajokäyttäytymisessä. Tarkoituksena on erityisesti arvioida ajoneuvon hallintaa kunnoltaan vaihtelevilla ajoradoilla vaihtelevissa ilmasto-olosuhteissa valoisaan ja pimeään aikaan sekä kykyä optimoida polttoaineen kulutusta.

Edellä olevan 2.1 kohdan neljännen alakohdan säännöksiä sovelletaan myös perustason ammattipätevyyttä koskevaan nopeutettuun koulutukseen.

Tämän direktiivin 5 artiklan 5 kohdassa tarkoitettujen kuljettajien osalta perustason ammattipätevyyttä koskevan nopeutetun koulutuksen keston on oltava 35 tuntia, josta 2 tuntia 30 minuuttia 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

Pakolliset jatkokoulutuskurssit järjestää hyväksytty koulutuskeskus. Jatkokoulutuksen keston on oltava 35 tuntia joka viides vuosi, ja se järjestetään jaksoissa niin, että kunkin kesto on vähintään seitsemän tuntia. Hyväksytty koulutuskeskus voi antaa osan jatkokoulutuksesta korkeatasoisissa simulaattoreissa sekä käyttäen tieto- ja viestintäteknologian välineitä, kuten verkko-opetusta, edellyttäen että koulutuksen asianmukainen laatu säilyy ja että valitaan aiheet, joissa tieto- ja viestintäteknologian välineitä voidaan tehokkaimmin käyttää. Jäsenvaltioiden on erityisesti edellytettävä luotettavaa käyttäjän tunnistusta ja asianmukaisia valvontakeinoja. Vähintään yhden 7 tunnin jaksoista on käsiteltävä tieliikenneturvallisuuteen liittyviä aiheita. Koulutuksen sisällössä on otettava huomioon asiaankuuluvassa lainsäädännössä sekä teknologiassa tapahtunut kehitys, ja siinä olisi mahdollisuuksien mukaan huomioitava kuljettajan erityiset koulutustarpeet. Mainittujen 35 tunnin aikana olisi käsiteltävä erilaisia aiheita, ja ne voisivat sisältää kertauskoulutusta, jos ilmenee, että kuljettaja tarvitsee erityistä tukiopetusta.

Jäsenvaltiot voivat harkita kokonaan suoritettua muussa unionin lainsäädännössä vaaditun erityiskoulutuksen laskemista yhdeksi 7 tunnin jaksoista. Tähän sisältyvät muun muassa direktiivissä 2008/68/EY edellytetty vaarallisten aineiden kuljetusta koskeva koulutus, asetuksessa (EY) N:o 1/2005 edellytetty eläinkuljetuksia koskeva koulutus ja matkustajia kuljetettaessa asetuksessa (EU) N:o 181/2011 edellytetty vammaisuuteen liittyvää tietoisuutta koskeva koulutus.";

2) muutetaan liite II seuraavasti:

A) korvataan otsikko seuraavasti:

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

B) muutetaan 2 jakso seuraavasti:

a) kuljettajan ammattipätevyyskortin etupuolen osalta:

i) korvataan d kohdan 9 alakohta seuraavasti:

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

ii) korvataan e kohdan ensimmäinen virke seuraavasti:

"merkintä 'Euroopan unionin malli' painettuna kortin myöntävän jäsenvaltion kielellä tai kielillä ja merkintä 'kuljettajan ammattipätevyyskortti' kaikilla muilla Euroopan unionin kielillä sinisellä painettuna muodostavat kortin taustan:"

b) kuljettajan ammattipätevyyskortin kääntöpuolen osalta korvataan a kohdan 9 ja 10 alakohta seuraavasti:

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

10. direktiivin 2006/126/EY liitteessä I tarkoitettu yhdenmukaistettu Euroopan unionin koodi 95";

C) korvataan 4 jaksossa kuljettajan ammattipätevyyskorttia varten vahvistetun mallin otsikko seuraavasti: "KULJETTAJAN AMMATTIPÄTEVYYSKORTTIA VARTEN VAHVISTETTU EUROOPAN UNIONIN MALLI". korvataan mallin kääntöpuolella kohdassa 10 oleva teksti "Yhteisön koodi" tekstillä "Unionin koodi".

D) Lisätään jakso seuraavasti:

"5. Siirtymäsäännökset

Kuljettajan ammattipätevyyskortit, jotka on myönnetty ennen [*EUVL: lisätään 3 artiklan 1 kohdassa mainittu päivämäärä*], ovat voimassa niiden päättymispäivään asti."

B. Lisätään liite seuraavasti:

"Liite III – Vastaavuustaulukko viittauksista tiettyihin ajokorttiluokkiin

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

"
