



Brüsszel, 2017. május 24.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszám:
2017/0015 (COD)

8596/1/17
REV 1

TRANS 155
CODEC 667
MI 359
EDUC 157
IA 66

JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a Tanács
Előző dok. sz.:	6813/5/17 REV 5 TRANS 85 CODEC 290 MI 171 EDUC 97
Biz. dok. sz.:	5671/17 TRANS 28 CODEC 107 MI 91 EDUC 32 + ADD 1-4
Tárgy:	Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve az egyes közúti áru fuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről szóló 2003/59/EK irányelv és a vezetői engedélyekről szóló 2006/126/EK irányelv módosításáról – Általános megközelítés

BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2017. február 1-jén benyújtotta az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a fenti javaslatot.
2. A Bizottság értékelése szerint a 2003/59/EK irányelv végrehajtása jelentősebb problémák nélkül történt, ami jelentősen elősegítette a közúti biztonságot és a munkavállalói mobilitást, a javaslat ezzel egyidejűleg arra irányul, hogy az utólagos értékelésben 2012 és 2014 között azonosított hiányosságokat orvosolja.

3. A javaslat célja:
- a hivatásos gépjárművezetők kötelező képzése kölcsönös elismerésének javítása,
 - a képzési követelmények korszerűsítése és a többi uniós jogszabályban előírt képzési követelményekkel való kapcsolatuk pontosítása,
 - az irányelv szerinti kötelezettségek alóli kivételek tekintetében a kétértelműség csökkentése, és
 - a 2003/59/EK és a 2006/126/EK irányelv alkalmazásából eredő, az alsó korhatárra vonatkozó követelmények pontosítása az uniós szabályok harmonizált alkalmazásának biztosítása érdekében.
4. A megbeszélés tárgyát képező javaslatot megelőzően a Bizottság a horizontális javaslat részeként 2016. december 14-én módosításokat javasolt az ezen irányelvben és a 2006/126/EK irányelvben előírt ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárás vonatkozásában.¹
5. Az Európai Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsága (TRAN) 2017. április 3-án kinevezte Peter Lundgren (EFDD, SE) előadónak. A Foglalkoztatási és Szociális Bizottság (EMPL) úgy döntött, hogy nem ad véleményt.
6. A Gazdasági és Szociális Bizottság úgy tervezi, hogy 2017. május 31-én fogadja el véleményét. A Régiók Bizottsága úgy döntött, hogy nem ad ki véleményt a javaslatról.
7. A Román Parlamenti Szenátus a 2017. április 26-án kelt levelében benyújtotta véleményét a szubszidiaritási elv és az arányossági elv alkalmazásáról².

¹ Lásd az ST 5623/17 + ADD 1 REV 1 dokumentumot.

² Lásd az ST 8562/17 INIT dokumentumot.

A TANÁCSBAN FOLYÓ MUNKA

8. A szárazföldi közlekedési munkacsoport 2017. február 3-án megkezdte a javaslat vizsgálatát. Ezt követően 2017. február 7-én tanulmányozta a bizottsági hatásvizsgálatot. A delegációk általánosságban elismerték, hogy az értékelés alkalmas arra, hogy a szabályozási javaslatok alapjaként használják. Több delegáció hangsúlyozta, hogy fontos a valamely más tagállamban végzett képzés kölcsönös elismerésének megszerzését célzó szakpolitikai alternatíva választása. Felmerült annak az igénye, hogy több adatra lenne szükség a valamely más tagállamból származó vezetők gépjármű-vezetői képesítési igazolványainak kiadásához kapcsolódó adminisztratív költségekre vonatkozóan. Néhány delegáció megjegyezte, hogy a hatásvizsgálatban jobban ki lehetett volna térni az uniós vezetők és a harmadik országokból származó vezetők számára előírt adminisztratív követelmények összevetésére. Több delegáció eltérő véleménnyel volt az „e-tanulásra” vonatkozó elképzelésről és a képzési követelmények alóli kivételek meghatározásáról. Az utóbbi tekintetében az elnökség megjegyezte, hogy a Bizottság nem adott részletes elemzést a mezőgazdasághoz kapcsolódó árukat szállító vezetők kizárása tekintetében (érintettek száma, az irányelv céljainak esetleges veszélyeztetése).
9. Az elnökség 2017. március 14. és április 11. között több kompromisszumos dokumentumot nyújtott be annak érdekében, hogy sikerüljön közös megoldást találni egyes javasolt változtatások vonatkozásában. A mellékletben szereplő szöveg tartalmazza a munkacsoport munkájának eredményeit.
10. Az elfogadott módosítások főként a kivételek meghatározásához és értelmezéséhez, az elvégzett gépjármű-vezetői képzések kölcsönös elismerésének megkönnyítésére szolgáló eljáráshoz és eszközökhöz, a gépjármű-vezetői képzések megszervezéséhez és az átmeneti rendelkezésekhez kapcsolódnak.
- 10.a. Az Állandó Képviselők Bizottsága 2017. május 24-én megerősítette a kompromisszumos szöveget, és megállapodott arról, hogy azt általános megközelítés elfogadása céljából benyújtja a TTE Tanács (Közlekedés) 2017. június 8-i ülésére.

MEGOLDATLAN KÉRDÉSEK

11. A munkacsoport a delegációk által felvetett valamennyi kérdéssel foglalkozott, ami lehetővé tette egy olyan kompromisszumos szöveg kidolgozását, amely valamennyi delegáció számára elfogadhatónak tűnik. A munkacsoport a kivételek tekintetében további pontosításokat tudott adni, ezzel egyidejűleg bizonyos kifejezések tekintetében – a tagállamok eltérő gyakorlatai és körülményei miatt – biztosította az értelmezés szabadságát. Az egyik delegáció megismételte, hogy elégedetlen a mentességekre vonatkozó kompromisszummal.
12. Több delegáció aggodalmának adott hangot azzal kapcsolatban, hogy a kölcsönös elismerés javítására talált megoldás jelentős adminisztratív költségekkel járna. Más delegációk szívesebben vettek volna egy ambiciózusabb javaslatot, amely előkészíti az elektronikus információcserét. Az egyik delegáció további felvilágosítást kért az átmeneti rendelkezésekre vonatkozóan.³
13. Néhány delegáció aggodalmát fejezte ki azon külön eljárás megtartásával kapcsolatban, amely lehetővé teszi az áruszállító járművek harmadik országokból származó vezetői számára, hogy az 1072/2009/EK rendelettel összhangban kiadott járművezetői igazolványukat továbbra is a képzési követelményeknek való megfelelés bizonyítékeként használják. A kompromisszumos szöveg azonban arra törekszik, hogy javítsa a meglévő eljárást a járművezetői igazolványba illesztendő kötelező külön kód révén.
14. A Bizottság az eljárás jelenlegi szakaszában általános fenntartással él a javaslatra vonatkozó változtatások tekintetében, ugyanakkor általánosságban üdvözli a Tanács törekvéseit az általános megközelítés kialakítására.

KONKLÚZIÓ

15. Felkérjük a Tanácsot, hogy állapodjon meg az e dokumentum mellékletében foglalt általános megközelítésről.

³ Lásd e jelentés kiegészítését.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

**az egyes közúti áru fuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek
alapképzéséről és továbbképzéséről szóló 2003/59/EK irányelv és a vezetői engedélyekről szóló
2006/126/EK irányelv módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

¹ HL C , , . o.

² HL C , , . o.

mivel:

- (1) 2011. március 28-i fehér könyvében³ 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 közleményében⁴ arra tett javaslatot, hogy 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) A 2003/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁵ végrehajtásának értékelése során a Bizottság több hiányosságot is meghatározott. A főbb azonosított hiányosságokat a mentességek értelmezésével kapcsolatos nehézségek és jogbizonytalanság; a képzés tartalma, amelyet csak részben minősítettek relevánsnak a járművezetők igényei szempontjából; a gépjárművezetők által egy másik tagállamban teljes mértékben vagy részlegesen elvégzett képzés elismertetésének nehézsége, valamint a 2003/59/EK irányelv és a 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁶ által előírt alsó korhatárra vonatkozó követelmények összhangjának hiánya jelentették.
- (4) 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 amelyeknek más uniós jogi aktusok léptek a helyébe.

³ Fehér könyv: „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé”, COM(2011) 144 végleges, 2011. március 28.

⁴ Közlemény – „A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás a 2011 és 2020 közötti időszakra”, (COM (2010) 389 végleges).

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2003. július 15-i 2003/59/EK irányelve 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.).

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 2006. december 20-i 2006/126/EK irányelve a vezetői engedélyekről (HL L 403., 2006.12.30., 18. o.).

- (5) A jogbiztonság és az egyéb uniós jogi aktusokkal való összhang biztosítása érdekében a 2003/59/EK irányelvben meghatározott több mentességet is módosítani kell, figyelembe véve az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben⁷ meghatározott hasonló mentességeket. A mentességek közül néhány azon helyzetekhez kapcsolódik, amelyekben a gépjárművezetés nem a fő tevékenység, például ha a vezetés a havi munkaidőnek 30 %-nál alacsonyabb részét teszi ki, és amennyiben aránytalan terhet jelentene e személyek számára a 2003/59/EK irányelvnek való megfelelés.
- (5a) Az alapképesítés alóli mentességet élvező gépjárművezetőket – az említett mentesség fenntartása mellett – mindazonáltal kötelezni kell arra, hogy továbbképzéseken vegyenek részt a munkájuk ellátásához nélkülözhetetlen ismeretek frissítése érdekében.
- (6) Figyelembe véve az oktatás és a képzés terén bekövetkezett változásokat, valamint annak érdekében, hogy a 2003/59/EK irányelv nagyobb mértékben járuljon hozzá 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 védelme és a tüzelőanyag-hatékony vezetés.
- (7) A tagállamok számára egyértelműen lehetőséget kell adni arra, hogy a képzés egy részében információs és kommunikációs technológiai eszközök, például e-tanulás és egyes tanulás alkalmazásával fejlesszék és korszerűsítsék képzési gyakorlatukat, mindeközben biztosítva a képzés minőségét. Az ezen irányelv szerinti képzési követelmények jelentős részét jóváhagyott képzési központokban kell tartani.
- (8) Az uniós jogban előírt képzés különböző formái közötti összhang biztosítása érdekében lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy a különböző típusú releváns képzéseket, mint például a veszélyes árukra vonatkozó, a fogyatékkal kapcsolatos tudatosság növelésére irányuló, valamint az állatok szállításáról szóló képzést ötvözzék a 2003/59/EK irányelvben előírt képzéssel.

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2006. március 15-i 561/2006/EK rendelete 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.).

- (9) 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 minden olyan gépjárművezetőnek, aki eleget tesz a 2003/59/EK irányelvben foglalt követelményeknek, állítsák ki a megfelelő dokumentumot. A dokumentumot – többek között a közúti ellenőrzések során – kölcsönösen el kell ismerni. E minimális dokumentációs követelmény nem akadályozhatja azt, hogy az elektronikus adatrögzítés és -csere révén megvalósuló tagállami együttműködés továbbfejlődjön ezen a téren.
- (9a) A járművezetői igazolványoknak a harmadik országokból származó gépjárművezetők által a képzési követelményeknek való megfelelés igazolására történő használata akadályt jelenthet a gépjárművezetők számára, amennyiben a fuvarozó az igazolványt visszaküldi a kibocsátó hatóságokhoz, különösen ha a gépjárművezetők valamely más tagállamban kívánnak munkát vállalni. Annak elkerülése érdekében, hogy az említett körülmények között a gépjárművezetőknek új munkahelyükön meg kelljen ismételniük képzésüket, a tagállamokat ösztönözni kell arra, hogy a gépjárművezetők képesítése tekintetében működjenek együtt és folytassanak információcserét.
- (9b) A gördülékeny átmenet lehetővé tétele érdekében a módosított rendelkezések alkalmazását megelőzően hatályos szabályokkal összhangban kiadott érvényes járművezetői igazolványokat és gépjármű-vezetői képesítési igazolványokat azok lejáratának napjáig el kell ismerni. A módosítások nem teszik érvénytelenné az alkalmazásukat megelőzően végzett képzéseket, sem az azokat igazoló vezetői engedélyeket.
- (10) 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 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 módosítja az alsó korhatárra vonatkozó említett minimálkövetelmények tekintetében érvényes választási lehetőségeket a korhatárra vonatkozó követelmény csökkentése vagy az az alóli mentesség megadása vonatkozásában.

(10a) A 2006/126/EK irányelv módosításainak a 2003/59/EK irányelv felülvizsgálatához 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 során következő felülvizsgálatának keretében kell elvégezni.

(11) Mivel ezen irányelv célkitűzését, nevezetesen az egyes közúti áru fuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképesítésére és továbbképzésére vonatkozó uniós szintű norma továbbfejlesztését a tagállamok nem tudják megfelelően megvalósítani, és mivel azt a közúti fuvarozás határokon átnyúló jellege és azon problémák miatt, amelyeket ezen irányelv megoldani hivatott, uniós szinten jobban meg lehet valósítani, az Unió az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében megállapított szubszidiaritás elvével összhangban intézkedéseket fogadhat el. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.

(12) 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 első és második francia bekezdésének helyébe a következő bekezdések lépnek:

„— olyan járművek, amelyek esetében a 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv(*) szerinti C1, C1 + E, C vagy C + E kategóriájú vagy ezzel egyenértékűnek elismert vezetői engedély szükséges,

— olyan járművek, amelyek esetében a 2006/126/EK irányelv szerinti D1, D1 + E, D vagy D + E kategóriájú vagy ezzel egyenértékűnek elismert vezetői engedély szükséges.

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

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

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) a b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) olyan járművek, amelyek a fegyveres erők, a polgári védelem, a tűzoltóság, a közrend fenntartásáért felelős erők és a mentőszolgálat használatában vagy ellenőrzése alatt állnak, ha a fuvar ezen szolgálatok számára meghatározott feladatok eredményeként valósul meg;”;

b) a d)–g) pontok helyébe a következő szöveg lép:

„d) olyan járművek, amelyeket sürgősségi helyzetben használnak vagy mentési akciókra jelöltek ki, beleértve azokat is, amelyeket humanitárius segély nem ellenszolgáltatás fejében végzett szállítására használnak;

e) olyan járművek, amelyeket a vezetői engedélyt vagy a SZAB-ot megszerezni kívánó személyek részére tartott járművezetési oktatás vagy vizsgáztatás során használnak, a 6. cikkben és a 8. cikk (1) bekezdésében előírtak szerint, feltéve, hogy azokat nem használják ellenszolgáltatás fejében végzett árufuvarozásra vagy személyszállításra;

Ezen túlmenően 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 adott célra használt járműkategóriának megfelelő kiegészítő vezetői képzésen vesznek részt, feltéve, hogy egy másik, SZAB-bal rendelkező személy vagy járművezetői szakoktató kíséri őket;

f) nem ellenszolgáltatás fejében végzett árufuvarozásra és személyszállításra használt járművek;

g) olyan járművek, amelyek a gépjárművezető munkája során használandó anyagot, felszerelést vagy gépet szállítanak, feltéve, hogy nem e járművek vezetése jelenti a gépjárművezető elsődleges feladatát.”;

c) A cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„a mezőgazdaság, kertészet, erdőgazdálkodás, földművelés vagy halászat terén működő vállalkozások által saját tevékenységi körük részeként történő áruszállításra használt vagy gépjárművezető nélkül bérelt járművek, feltéve hogy nem e járművek vezetése jelenti a gépjárművezető elsődleges feladatát. A tagállamok egyedi feltételek mellett adhatnak ilyen mentességet a területükön, illetve egy másik tagállam beleegyezésével az adott másik tagállam területén.

A tagállamok értesítik a Bizottságot az e rendelkezésnek megfelelően biztosított mentességekről, a Bizottság pedig tájékoztatja erről a tagállamokat.”;

3. A 7. cikk a következőképpen módosul:

a) az első bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„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 és a tüzelőanyag-felhasználás észszerűsítésére.”;

b) a harmadik bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„A továbbképzést úgy kell megtervezni, hogy kiterjedjen az I. melléklet 1. szakaszában említett tantárgyak némelyikének bővebb tárgyalására és ismételtesére. Mindig tartalmaznia kell legalább egy, a közúti közlekedés biztonságával összefüggő tantárgyat, és számos témára ki kell terjednie. A képzés témáinak összeállításánál figyelembe kell venni a vonatkozó jogszabályokkal és technológiákkal kapcsolatos fejleményeket, és a lehetséges mértékben a gépjárművezető sajátos képzési igényeit.”;

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

„Az 1. cikk a) pontjában említett gépjárművezetők az 5. cikkben előírt alapképesítést abban a tagállamban szerzik meg, amelyben szokásos lakóhelyük található, a 2006/126/EK irányelv 12. cikkében meghatározottak szerint.”;

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

„10. cikk

Uniós kód

(1) A 6. cikkben említett SZAB és a 8. cikk (1) bekezdésében említett SZAB alapján a tagállamok illetékes hatóságai – az 5. cikk (2) és (3) bekezdése, valamint a 8. cikk rendelkezéseit figyelembe véve – a megfelelő vezetőiengedély-kategória mellett a 2006/126/EK irányelv I. mellékletében előírt 95. harmonizált európai uniós kódot is feltüntetik

– a vezetői engedélyen, és/vagy

– a II. mellékletben található mintának megfelelően kiállított gépjármű-vezetői képesítési igazolványon.

Amennyiben annak a tagállamnak az illetékes hatósága, amelyben a SZAB-ot megszerezték, nem tudja beilleszteni az uniós kódot a vezető engedélybe, gépjármű-vezetői képesítési igazolványt állít ki a gépjárművezető számára.

A tagállamok kölcsönösen elismerik a más tagállamok által kiállított gépjármű-vezetői 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 továbbképzést, 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 irányelv szerinti képesítési és képzési követelményeket.

A [OJ: insert the date mentioned in Art 3(1)] előtt az 1072/2009/EK rendelet 5. cikkével és különösen annak (7) bekezdésével összhangban kiadott járművezetői igazolványokat lejártuk napjáig el kell fogadni a képesítés bizonyítékeként, tekintettel az ezen irányelvben a 95. uniós kódot nem tartalmazó képzési követelményeknek való megfelelés tanúsítására.

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

6. 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) pontban a harmadik francia bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

– „a C1 és a C1E kategóriára megállapított alsó korhatár 18 év;”;

ii. a g) pontban a második francia bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

– „a C és a CE kategóriára megállapított alsó korhatár 21 év;”;

iii. az i) pontban a második francia bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

– „a D1 és a D1E kategóriára megállapított alsó korhatár 21 év;”;

iv. a k) pontban a második francia bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

– „a D és a DE kategóriára megállapított alsó korhatár 24 év;”.

b) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(7) Az ezen irányelv 4. cikke (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 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 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.”

2. A 15. cikk jelenlegi szövege (1) bekezdésként számozódik, és a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(2) A vezetői engedélyek európai uniós hálózatát más uniós jogszabályokban előírt célokra is fel lehet használni a vezetői engedélyekkel kapcsolatos információcseréhez.”

3. cikk

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek [*OP: please insert the DATE calculated 24 months following the entry into force*]-ig megfeleljenek. A rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

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 Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről

a Tanács részéről

az elnök

az elnök

A. A 2003/59/EK irányelv I. és II. melléklete a következőképpen módosul:

1. Az I. melléklet a következőképpen módosul:

(A) az 1. szakasz a következőképpen módosul:

a) a második bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„A képesítés minimumszintjének legalább a 2008/C 111/01 európai parlamenti és tanácsi ajánlás(*) II. mellékletében előírt európai képesítési keretrendszer 2. szintjével összehasonlíthatónak kell lennie.

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

b) 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 fékrendszere (ABS), a hajtásvezérlő rendszerek (TCS) és a fedélzeti járműmegfigyelő rendszer (IVMS), valamint az egyéb, alkalmazásra jóváhagyott, a járművezetőt támogató vagy automatizálási eszközök.”;

c) az 1.3. 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 megfelelő távolságnak és a jármű lendülete felhasználásának, az állandó sebességnek, az egyenletes vezetési stílusnak és a megfelelő gumiabroncsnyomásnak a fontossága.”;

d) 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, alkalmazkodnia kell a forgalmi kockázatokhoz, továbbá fel kell ismernie különösen a járművek méretével és tömegével, valamint a veszélyeztetett úthasználókkal, például a gyalogosokkal, a kerékpárosokkal és a kétkerekű gépjárművekkel összefüggő veszélyes helyzeteket, és alkalmazkodnia kell azokhoz;

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 válaszlépéseket kell választania és végrehajtania, amelyek olyan mértékben növelik a biztonsági túrést, hogy potenciális kockázat bekövetkezése esetén is el lehessen kerülni az ütközést.”;

e) 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.”;

f) 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.”;

g) 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 alapképesítés és a továbbképzés tekintetében.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 2006. március 15-i 561/2006/EK rendelete 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 2014. február 4-i 165/2014/EU rendelete 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.);

h) 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.);

i) a 3.8. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.8. Célkitűzés: a közúti személyszállítás gazdasági környezete és a piacszervezés 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:

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

„2.1. *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 vezető 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 információs és kommunikációs technológiai eszközök – például e-tanulás – alkalmazásával bonyolítsa le, mindeközben biztosítva a képzés állandó minőségét, illetve hogy kiválassza azokat a tantárgyakat, amelyek esetén az információs és kommunikációs technológiai eszközök a leghatékonyabban alkalmazhatók. A tagállamok különösen előírják 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. szeptember 24-i 2008/68/EK irányelve a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról (HL L 260., 2008.9.30., 13. o.).

(**) Az Európai Parlament és a Tanács 2011. február 16-i 181/2011/EU rendelete az autóbusszal közlekedő utasok jogairól és a 2006/2004/EK rendelet módosításáról (HL L 55., 2011.2.28., 1. o.).

(***) A Tanács 2004. december 22-i 2005/1/EK rendelete 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.);

b) a 2.2. pont b) alpontjában a második bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

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

(C) a 3. és 4. szakasz helyébe a következő szöveg lép:

„3. szakasz: A 3. cikk (2) bekezdésének a) pontjában 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 vezető 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, valamint a különböző légköri feltételek, illetve a napszakok függvényében megváltozó útviszonyok közötti kezelése, továbbá a tüzelőanyag-fogyasztás optimalizálására való képesség tekintetében.

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

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. A jóváhagyott képzési központ a továbbképzést részben bonyolíthatja korszerű szimulátorok, valamint információs és kommunikációs technológiai eszközök – például e-tanulás – alkalmazásával, mindeközben biztosítva a képzés állandó minőségét, illetve kiválaszthatja azokat a tantárgyakat, amelyek esetén az információs és kommunikációs technológiai eszközök a leghatékonyabban alkalmazhatók. A tagállamok különösen előírják a megbízható felhasználó-azonosítást és megfelelő ellenőrzési módok alkalmazását. A hétórás szakaszok közül legalább egyben a közúti közlekedés biztonságával összefüggő tantárgyat kell oktatni. A képzés tartalmának összeállításánál figyelembe kell venni a vonatkozó jogszabályok és technológia terén bekövetkezett fejleményeket, és a lehetséges mértékben a gépjárművezető sajátos képzési igényeit. A 35 óra keretében számos különféle témakört kell érinteni, ideértve az ismétlődő 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 fogatékossággal kapcsolatos tudatosság növelésére irányuló képzés.”;

2. A II. melléklet a következőképpen módosul:

(A) a cím helyébe a következő szöveg lép:

„A GÉPJÁRMŰ-VEZETŐI KÉPESÍTÉSI IGAZOLVÁNY EURÓPAI UNIÓS
MINTÁJÁRA VONATKOZÓ MEGÁLLAPODÁSOK”;

(B) a 2. szakasz a következőképpen módosul:

a) a gépjármű-vezetői képesítési igazolvány elülső oldala tekintetében:

i. 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;”;

ii. 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 »gépjármű-vezetői képesítési igazolvány« felirat az Unió többi hivatalos nyelvén, kék színű nyomtatásban, az igazolvány háttereként;”;

b) a gépjármű-vezetői 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 európai uniós kód”;

(C) a 4. szakaszban a gépjármű-vezetői képesítési igazolvány mintája címsorának helyébe a következő szöveg lép: „A GÉPJÁRMŰ-VEZETŐI KÉPESÍTÉSI IGAZOLVÁNY EURÓPAI UNIÓS MINTÁJA”. A minta hátoldalán a 10. pontban szereplő „közösségi kód” kifejezést az „uniós kód” kifejezés váltja fel.

(D) a melléklet kiegészül a következő szakasszal:

„5. Átmeneti rendelkezések

A [OJ insert: the date mentioned in Art 3(1)] előtt kiállított gépjármű-vezetői képesítési igazolványok lejáratuk napjáig továbbra is érvényesek.

B. 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

”