



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2017.2.1.
COM(2017) 47 final

2017/0015 (COD)

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)

{SWD(2017) 26 final}

{SWD(2017) 27 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

A 2003/59/EK irányelv (a továbbiakban: irányelv) meghatározza a hivatásos teherautó- és buszvezetőkre vonatkozó alapképesítési és továbbképzési követelményeket, ezáltal javítva az európai utak biztonságát.

Ennek az irányelvnek az a célja, hogy az EU egész területén emelje az új gépjárművezetők színvonalát, valamint fenntartsa és javítsa a meglévő teherautó- és buszvezetők szakmai készségeit. Az irányelv kifejezett célja felhívni a járművezetők figyelmét a kockázatokra annak érdekében, hogy a kockázatok csökkenjenek, a közúti közlekedés biztonsága pedig fokozódjon. Ezen túlmenően az irányelv a szakmai készségekre vonatkozó normákat határoz meg, hogy az EU egész területén biztosítsa a tisztességes versenyt.

A tagállamok jelentős mértékű mozgásteret kaptak annak eldöntésére, hogyan hajtják végre az irányelvet, például a járművezető-képzés konkrét tartalmát, az adminisztratív eljárásokat és a képzési rendszer szerkezetét illetően.

Az Európai Bizottság 2012 júliusában jelentést tett közzé az irányelv végrehajtásáról, amely több hiányosságot is azonosított. Az irányelv utólagos értékelése, beleértve az érdekelt felekkel folytatott konzultációt, 2014 októberében fejeződött be.

Az értékelés megállapította, hogy az irányelv végrehajtására komolyabb problémák nélkül került sor. Az irányelv javította a munkavállalói mobilitást, és hozzájárult a járművezetők szabad mozgásához. Az értékelés azt is igazolta, hogy az irányelv eredményesen elősegítette elsődleges céljának teljesülését, azaz a közúti közlekedés biztonságának biztosítását.

Az értékelés hiányosságokat is feltárt, amelyek akadályozzák a jogi keret hatékony és következetes működését, és aláássák az irányelv eredeti célkitűzéseit. Ezeket a hiányosságokat a 3. szakasz ismerteti.

• Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel

Ez az irányelv a hivatásos teherautó- és buszvezetőkre vonatkozó általános uniós jogszabályi keret szerves részét képezi. Szorosan kapcsolódik továbbá a közúti közlekedés biztonságához, és kiegészít más uniós jogszabályokat, mint például a vezetői engedélyekről szóló irányelv¹, a veszélyes anyagok szállításáról szóló irányelv², valamint a vezetési és a pihenőidőkre vonatkozó szabályok³. Emellett a piacra jutással kapcsolatos uniós jogszabályokat is kiegészíti.

Az értékelés több konkrét problémát is azonosított az egyéb uniós jogszabályokkal való összhang tekintetében. E tekintetben a cél az uniós jogszabályok összhangjának biztosítása.

Az irányelv alkalmazásában a járművezetői igazolványok kölcsönös elismerésének egyértelművé tétele javítaná az irányelv belső összhangját a képzés helyére vonatkozó rendelkezések és a kölcsönös elismerésre vonatkozó közigazgatási eljárások között. Javítaná továbbá az irányelv összhangját az 1072/2009/EK rendelettel, biztosítva a hivatásos járművezető-képzés kölcsönös elismerését, miközben figyelembe veszi az említett rendelet legutóbbi értékelését.

¹ A 2006/126/EK irányelv a vezetői engedélyekről.

² A 2008/68/EK irányelv a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról.

³ Az 561/2006/EK rendelet a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról.

Valamennyi szakpolitikai lehetőség jobb képzést eredményez, tehát hozzájárul a fokozottabb közúti biztonsághoz. Ez összeegyeztethető az irányelv célkitűzéseivel, a 2011. évi, közlekedésről szóló fehér könyvvel és „A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás a 2011 és 2020 közötti időszakra” című, 2010. évi közleménnyel, különösen azzal a célkitűzéssel, hogy a balesetek és sérülések számát jelentősen, a halálos kimenetelű balesetek számát pedig a felére kell csökkenteni ebben az időszakban. Az utóbb említett közlemény egyik fő célja az úthasználók oktatásának, képzésének és a jogosítvány megszerzését követő továbbképzésének javítása.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

A közlekedési politika jövőjéről szóló fehér könyv azon célkitűzése révén, miszerint 2050-re 60 %-kal csökkenjen a közlekedésből származó CO₂-kibocsátás, előmozdítja a környezeti fenntarthatóságot. A hivatásos járművezetők képzésében nagyobb hangsúlyt helyezve a tüzelőanyag-hatékony vezetésre csökkenteni lehet a CO₂-kibocsátást és a tüzelőanyag-költségeket.

A kezdeményezés összhangban van a Bizottságnak a foglalkoztatás és a növekedés élénkítését célzó jelenlegi prioritásával. A képzésre vonatkozó rendelkezések korszerűsítése hozzájárul az intelligens növekedéshez egy olyan, a tudáson és innováción alapuló gazdaságban, ahol fontos szerepet játszik az egész életen át tartó tanulás és a technológiai újításokhoz való alkalmazkodás képessége, egy erőforrás-hatékonyabb, környezetbarátabb és versenyképesebb gazdaság ösztönzésével a fenntartható növekedéshez, valamint egy magas foglalkoztatottságú gazdaság előmozdításával az inkluzív növekedéshez. Továbbá a járművezetők képzése kölcsönös elismerésének javítása összhangban áll az egységes piac, különösen a munkaerő mobilitásának fejlesztésével.

Az infokommunikációs technológiai eszközök használatának ösztönzése összhangban van az Európai digitális egységes piaci stratégia szerinti szakpolitikákkal.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

A hivatásos járművezetők képzéséről szóló 2003/59/EK irányelv, valamint a javasolt módosítás jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ)⁴ 91. cikke (1) bekezdésének c) pontja (korábban az EKSZ 71. cikke). E cikk alapján lehet a közlekedés biztonságának, ezen belül a közúti biztonságának a javítását célzó uniós jogszabályokat elfogadni.

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

Az EUMSZ 4. cikke (2) bekezdése g) pontjának értelmében az Unió a tagállamokkal megosztott hatáskörrel rendelkezik a közlekedés szabályozásának területén. Az EU kizárólag a Szerződések által megengedett mértékben alkothat jogszabályokat, mindeközben figyelembe véve a szükségesség, a szubszidiaritás és az arányosság elvét⁵.

Az EU-ban a nehéz tehergépjárművek az összes megtett út mintegy 33 %-a esetében átlépik a tagállamok közötti határokat. Az Unióban a határokon átnyúló közlekedés mintegy 8 %-át busszal vagy távolsági busszal teszik meg. Ezek a számadatok az elmúlt néhány évben folyamatosan emelkedtek.

⁴ Az Európai Unió működéséről szóló szerződés egységes szerkezetbe foglalt változata, HL C 83., 2010.3.30., 47. o.

⁵ Az Európai Unióról szóló szerződés egységes szerkezetbe foglalt változata, HL C 115., 2008.5.9., 13. o.

Az alapképesítés tagállamától eltérő tagállamban teljesített továbbképzések kölcsönös elismerésének problémája nem oldható meg hatékonyan az egyes tagállamok önálló fellépésével. Noha a gépjármű-vezetői képesítési igazolványok kiadása, amelyről az irányelv rendelkezik, megoldást jelentene a helyzetre, a jelenlegi szabályozás ezt nem teszi kötelezővé. A szakmai alkalmassági bizonyítvánnyal (SZAB) foglalkozó bizottság által a problémának nem jogalkotási intézkedéssel való megoldására tett erőfeszítések ellenére nyolc tagállam úgy döntött, hogy nem él ezzel a lehetőséggel. Ily módon uniós jogalkotási intézkedésre van szükség annak biztosítása érdekében, hogy a tagállamok közigazgatási gyakorlata lehetővé tegye a képzés kölcsönös elismerését az EU-n belül. Az egyes tagállamok közötti lehetséges kétoldalú megállapodások nem képesek hatékonyan biztosítani az uniós szintű kölcsönös elismerést.

Az irányelv eltérő értelmezése és a tagállamok eltérő gyakorlata kedvezőtlenül befolyásolja az egységes piac működését. A tagállamok általi értelmezés és alkalmazás egységesítésére olyan nem jogalkotási intézkedéssel tett kísérletek, mint az iránymutató feljegyzések kiadása vagy a szakmai alkalmassági bizonyítvánnyal foglalkozó bizottság keretében folytatott megbeszélések, eddig nem hoztak kellő eredményt. Csak egységes uniós szabályokkal lehet a közúti fuvarozók számára egyenlő versenyfeltételeket teremteni a közúti közlekedés biztonsága minimális szintjének biztosítása mellett.

Továbbá mivel az uniós jog előírja a veszélyes árukra vonatkozó, a fogyatékkal kapcsolatos tudatosság növelésére irányuló, valamint az állatjólétről szóló speciális képzést, az EU feladata egyértelmű jogi helyzetet teremteni és biztosítani a különböző uniós jogi eszközök közötti összhangot.

A továbbképzés tekintetében néhány tagállam eltért a biztonsági célkitűzésektől azzal, hogy lehetővé teszi ugyanazon képzési modulok több alkalommal történő elvégzését, vagy azzal, hogy olyan teljes képzést kínálnak, amely nem tér ki a biztonsági kérdésekre. Bár jelenleg a tagállamok feladata a nemzeti igényekhez és prioritásokhoz igazítani a képzést (és ez a jövőben is elsősorban az ő feladatuk marad), az EU kötelessége arról gondoskodni, hogy a képzés tartalmának minimuma összhangban legyen az általános szakpolitikai célkitűzésekkel.

- **Arányosság**

Miként a hatásvizsgálati jelentés 7. pontjában szerepel, a meghatározott problémák a legjobban uniós szinten oldhatók meg az irányelv módosításával, ami bizonyos elemek tekintetében egyértelmű helyzetet teremt, és jobban harmonizált minimumkövetelményeket határoz meg, ugyanakkor némi rugalmasságot is biztosít a tagállamok számára.

A felülvizsgált irányelv arányos intézkedés, mivel bizonyos problémák megoldása céljából lehetővé teszi a képzési követelmények további harmonizációját, ugyanakkor mozgásteret biztosít a tagállamok számára ahhoz, hogy a képzés egyes részeit hozzáigazítsák gazdasági és társadalmi környezetükhöz, valamint közúti fuvarozási ágazatuk sajátos igényeihez és jellemzőihez.

Egy uniós irányelv biztosítaná a megfelelő képzési minimumkövetelmények alkalmazását és a képzés uniós szintű elismerését.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Tekintettel a javasolt módosítások korlátozott számára és figyelembe véve, hogy az eredeti jogi aktus irányelv, ez tűnik a legmegfelelőbb eszköznek.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése / célravezetőségi vizsgálata**

Az értékelés megállapította, hogy a tagállamok komolyabb problémák nélkül végrehajtották az irányelvet, amely javította a munkavállalói mobilitást, és hozzájárul a járművezetők szabad mozgásához. Az értékelés ezenkívül megerősítette, hogy az irányelv hatékonyan járul hozzá azon fő célkitűzésének eléréséhez, hogy a fent említett jogszabályokkal együtt biztosítsa a közúti közlekedés biztonságát.

Továbbá noha az utólagos értékelés azt mutatta, hogy az irányelv összességében pozitív hatást gyakorolt az ágazatra, hiányosságokat is feltárt, amelyek akadályozzák a jogi keret hatékony és következetes működését, és aláássák az irányelv célkitűzéseit.

A legfontosabb hiányosságok az alábbiak voltak:

1. a gépjárművezetők számára nehézséget jelent elismertetni egy másik tagállamban teljes mértékben/részlegesen elvégzett képzést;
2. a képzés tartalma csak részben releváns a járművezetők igényei szempontjából;
3. a mentességek értelmezését nehézségek és jogbizonytalanság övezik;
4. az alsó korhatárra vonatkozó követelmények szempontjából nincs meg az összhang a hivatásos járművezetők képzéséről szóló 2003/59/EK irányelv és a vezetői engedélyekről szóló 2006/126/EK irányelv között, nem egyértelmű, hogy lehet-e ötvözni a hivatásos járművezető-képzést az uniós jogszabályokban előírt egyéb képzésekkel (azaz a veszélyes árukról (ADR), az utasok jogairól és az állatjólétről szóló képzésekkel), és nem világos az információs és kommunikációs technológiák (például e-tanulás/vegyes tanulás) alkalmazása a képzéseken.

A javaslat célja, hogy megfelelőképpen megoldja a feltárt hiányosságokat.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

A jogalkotási javaslat megszövegezése előtt konzultációra került sor az érdekelt felekkel azzal a céllal, hogy minél több észrevétel és javaslat gyűljön össze az érintett magánszemélyektől és szervektől. A konzultáció megfelelt a Bizottság 2002. december 11-i közleményében (COM(2002) 704 végleges) az érdekelt felekkel folytatott konzultációra vonatkozóan megállapított minimumkövetelményeknek.

A konzultációs folyamat kétfajta tevékenységet foglalt magában: a vélemények összegyűjtését és adatgyűjtést. A konzultáció során nyílt és célzott módszerek és különféle eszközök felhasználására került sor.

Ami a **nyílt konzultációt** illeti, 2013. július 17. és október 25. között nyilvános internetes konzultáció zajlott. A Bizottsághoz 395 észrevétel érkezett: 203 válaszadó magánszemélyként, míg 192 válaszadó intézmények vagy érdekképviseltek nevében vett részt. 58 válaszadó szerepel az Európai Parlament és az Európai Bizottság átláthatósági nyilvántartásában.

A résztvevők hangsúlyozták a hivatásos járművezetők képzése és képzése terén folyó uniós fellépés fontosságát. Az érdekeltek úgy vélik, hogy az irányelv nem kielégítő mértékben járult csak hozzá a célkitűzései – nevezetesen a fokozott közúti biztonság, a hivatásos gépjárművezetők készségeinek fejlesztése, a gépjárművezetők mobilitása, valamint a járművezetők és a vállalkozások számára egyenlő versenyfeltételek megteremtése – eléréséhez. A szóban forgó nehézségek kiküszöböléséhez szükséges konkrét intézkedéseket illetően azonban a vélemények megoszlottak.

A konzultációs anyag, a beérkezett hozzászólások, e hozzászólások összefoglalása, valamint a jelentés az érintettekkel 2014. március 6-án tartott konferenciáról mind elérhetők a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság közúti közlekedési biztonsági egységének honlapján és „Az Ön hangja Európában” elnevezésű internetes oldalon⁶.

A **célzott konzultációs folyamat** a következő elemeket foglalta magában:

- A Bizottság társadalmi párbeszéd keretében ismertette a kezdeményezést a közúti szállítási szociális partnerekkel 2013. június 24-én és a városi tömegközlekedési ágazattal 2013. szeptember 25-én⁷. A Bizottság a nyilvános konzultáció főbb megállapításait 2014. április 25-én újra a közúti szállítási szociális partnerek elé terjesztette. A javaslat által érintett kulcskérdéseket pedig 2014. november 19-én mutatta be a szociális partnereknek. A szociális partnerek ennek alkalmával támogatásukat fejezték ki az iránt, hogy uniós szintű jogszabály szabályozza ezt a területet, és nem emeltek kifogást a Bizottság által javasolt célkitűzésekkel szemben.
- A Bizottság 2014. március 6-án Brüsszelben meghallgatást tartott az érdekelt felek számára, amelyen az áru fuvarozókat, a személyszállítást végzőket, a dolgozókat, a képzést nyújtó szolgáltatókat és a tagállami közigazgatási szerveket képviselő mintegy 100 szervezet küldöttsége vett részt. A konferencia megerősítette a nyilvános konzultáció megállapításait (lásd fent). A konferenciáról készült beszámoló megtalálható a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság közúti közlekedési biztonsági egységének honlapján.
- A Bizottság 2014. január 23-án informális munkaértekezletet tartott a tagállamok részvételével, hogy az irányelv lehetséges felülvizsgálatának keretében megvitassák az alsó korhatárra vonatkozó követelményeket és a képzés struktúráját. A szakmai alkalmassági bizonyítvánnyal foglalkozó bizottság 2014. október 23-án tartott ülésének utolsó részében informális megbeszélésre került sor a tagállamokkal arról, hogy miként lehetne javítani a kölcsönös elismerést. A szakmai alkalmassági bizonyítvánnyal foglalkozó bizottság 2015. október 9-én újra összeült, hogy megvitassa az irányelv folyamatban lévő felülvizsgálatát. A továbbképzés kölcsönös elismerése tekintetében a résztvevők aggályukat fejezték ki a tagállamokban alkalmazott eltérő gyakorlatok miatt, és általában úgy vélték, hogy harmonizált megközelítésre van szükség. Rávilágítottak arra, hogy az irányelvet fontos naprakészen tartani a technológiai fejlődést illetően, és hogy néhány területen, mint például az e-tanulás, további pontosítás szükséges.
- A Bizottság 2013 decemberében, a háttér tanulmány keretében kérdőívet küldött a tagállami hatóságoknak, hogy részletes információkat gyűjtsön az irányelv

⁶ Lásd: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/cpc_hu.htm és http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_03_06_cpc_review_hu.htm

⁷ <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=521&langId=en&agreementId=5365>

végrehajtásáról. A kérdőíveket a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság szakmai alkalmassági bizonyítvánnyal foglalkozó bizottságának tagjai kapták meg. A Bizottság 2014 áprilisában további adatkéréssel fordult hozzájuk, hogy az irányelv meghatározott pontjaira vonatkozó további mennyiségi információkhoz jusson.

Emellett a szerződő fél az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetségével (a továbbiakban: ETF) együtt kérdőívet dolgozott ki a járművezetők szabad mozgásának lehetséges akadályairól. Ezt a kérdőívet 2014 áprilisában eljuttatták az ETF uniós tagjaihoz.

A háttér tanulmány keretében célzott interjúkra került sor a más módszerekkel szerzett adatok kiegészítése, bizonyos konkrét kérdések tisztázása, megállapítások megerősítése vagy az érdekelt felek által a kérdőívekre adott válaszok tisztázása céljából. A Bizottság ezenkívül beszélgetéseket folytatott több érdekelt féllel, a közigazgatási intézményektől az érintett közlekedési szövetségekig.

A konzultáció eredményei szerint általános az egyetértés azzal kapcsolatban, hogy az irányelv végrehajtását jelentős tartalmi változtatások nélkül tovább kell javítani. A felek támogatták azt az elképzelést, hogy a kölcsönös elismerés problémájára költséghatékony megoldást kell találni; mindazonáltal azzal kapcsolatban, hogy melyek a legmegfelelőbb intézkedések, amelyekkel ezt el lehet érni, már eltérő véleményeknek adtak hangot. Az érdekelt felek abban is egyetértettek, hogy a képzést jobban is hozzá lehetne igazítani a járművezetők igényeihez. Egyes érintett felek szerint a veszélyeztetett úthasználókat kell a képzés közúti közlekedési biztonsági tartalma egyik prioritásának tekinteni. Az érdekelt felek általánosságban üdvözlötték a mentességek pontosítását, valamint a szakmai alkalmassági bizonyítványról szóló irányelv és a munkaidőre vonatkozó szabályok összehangolását, az alkalmazási kör módosítását azonban nem. Az alsó korhatárt illetően az érdekeltek véleményei megoszlanak, az ágazat és a tagállamok általában véve támogatják a javasolt módosítást. Az információs és kommunikációs technológiai eszközök használatának és a kötelező képzések ötvözésének lehetősége is általában jó fogadtatásban részesült.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

Külső szerződéses fél is közreműködött abban, hogy a hatásvizsgálathoz⁸ utólagos értékelő jelentés és háttér tanulmány készüljön; ezek 2014 októberében el is készültek.

- **Hatásvizsgálat**

A kezdeményezést hatásvizsgálat támasztja alá, amely kedvező véleményt kapott a Szabályozói Ellenőrzési Testülettől.

Tekintettel arra, hogy a meghatározott három fő probléma független egymástól, a hatásvizsgálat a szakpolitikai lehetőségek három csoportját vizsgálja a három fő beavatkozási terület – a kölcsönös elismerés, a képzés tartalma, valamint a jogi egyértelműség és összhang – szerint.

⁸ Utólagos értékelő jelentés: Tanulmány a hivatásos járművezetők képzéséről szóló uniós jogalkotási keret eredményességéről és javításáról, Panteia et al. (2014); http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014_ex_post_evaluation_study_training_drivers_en.pdf

A kölcsönös elismerés biztosítása céljából előnyben részesített megoldás a gépjármű-vezetői képesítési igazolvány kiadása külföldiek számára. A Bizottság ezt a megoldást azzal a lehetőséggel hasonlította össze, hogy a képzést a RESPER vezetői engedély információs rendszer vagy elismert bizonyítvány révén ismerjék el.

A képzés tartalmával kapcsolatban előnyben részesített megoldás alaposabban kidolgozni a tanfolyamoknak a közúti közlekedés biztonságára és a tüzelőanyag-hatékonyságra vonatkozó képzési tartalmát, és egyértelművé tenni, hogy a tanfolyamokon lehetőség van e-tanulás/vegyes tanulás alkalmazására. A jogi egyértelműség és összhang szempontjából előnyben részesített megoldás az alkalmazandó alsó korhatár és a kivételek alkalmazási körének tisztázása, valamint annak egyértelművé tétele a nemzeti hatóságok számára, hogy a képzés kombinálható az uniós jog által előírt egyéb képzésekkel. Valamennyi szakpolitikai intézkedést az alapfogatókönyvhöz viszonyítottuk.

Az előnyben részesített lehetőség megoldja a kölcsönös elismeréssel kapcsolatos jelenlegi problémát, amely hozzávetőleg 46 700 sofőrt érinthet (2016). Tekintettel a képzés ismétlődő jellegére, a következő 15 évben az ilyen esetek száma elérheti a 100 000-t. A képzés tartalmának alaposabb kidolgozása kedvező hatással lesz a közúti biztonságra és a tüzelőanyag-hatékonyságra. Tekintettel arra, hogy az irányelv csupán kiegészíti a közúti biztonságot és a tüzelőanyag-hatékonyságot befolyásoló több tényezőt, az irányelvnek tulajdonítható várható hatás meglehetősen korlátozott. Az előnyben részesített lehetőség a mentességek és a szakma gyakorlására vonatkozó alsó korhatár következetes alkalmazásához vezet, ami – miként arra az ágazat rámutatott – mérsékelheti az erre a pályára lépő járművezetők fokozódó hiányát.

A javaslat összhangban van a hatásvizsgálatban előnyben részesített lehetőséggel.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

A javaslat támogatja a következő REFIT célkitűzést: A kölcsönös elismeréssel összefüggésben gördülékenyebb közigazgatási gyakorlatokat biztosítva csökkenthetők a vállalkozások és a közigazgatási szervek közigazgatási költségei. A kölcsönös elismeréssel kapcsolatos problémákat a lehető legalacsonyabb költséggel felülvizsgálat révén lehetne megoldani. Ez a költség a becslések szerint 6,3 millió EUR lenne a 2018 és 2030 közötti időszakban. Ez a változás előnyös lesz az ágazat számára: a 2018 és 2030 közötti időszakban 2,3 millió EUR, illetve 6,7 millió EUR költségmegtakarítással fog járni a vállalkozások és a járművezetők számára. Ezenkívül az alapképzés és a továbbképzés tartalmának a további biztonsági és környezeti előnyök érdekében történő felülvizsgálatával eredményesebbé fogja tenni a képzési rendszert. Ez mérsékelni fogja a tartalmi változással járó átmeneti költséget (összesen 14,1 millió EUR a 2018 és 2030 közötti időszakban).

A szállítással foglalkozó vállalkozások döntően mikrovállalkozások vagy kis- és középvállalkozások (kkv-k). Általánosságban elmondható, hogy az ágazatban működő társaságok 65–95 %-a tíznél kevesebb alkalmazottal rendelkezik. Az irányelv nem mentesíti a hatálya alól a mikrovállalkozásokat, valamint a kis- és középvállalkozásokat, amelyekre elsősorban a kölcsönös elismerési eljárás egyszerűsítése, a képzés tartalmának módosítása és a mentességek következetesebb alkalmazása lesz hatással.

- **Alapjogok**

A szakpolitikai célkitűzések nem fogják érinteni az abszolút jogokat, és nem fogják korlátozni az Alapjogi Chartából eredő nem abszolút jogokat. Az általános szakpolitikai célkitűzés javítani az uniós vívmányok keretein belül az Alapjogi Chartában meghatározott alapvető jogok végrehajtását, hiszen a jogszabályok egyik fő célja a közlekedésben dolgozók biztonságának támogatása.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslatnak nem lesz hatása az uniós költségvetésre.

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

Az általános és a specifikus célkitűzések hatékony és eredményes módon való elérése érdekében alapvetően fontos nyomon követni a mérőszámokat. A Bizottság ennek érdekében létrehozta az irányelv további értékelését elősegítő mutatók listáját.

A Bizottság továbbra is szoros kapcsolatban marad a tagállamokkal és a megfelelő érdekelt felekkel, hogy figyelemmel kísérje az új képesítési és képzési követelmények hatásait. A szakmai alkalmassági bizonyítvánnyal foglalkozó bizottság a tagállamokkal folytatott információcsere kiváló fóruma. A Bizottság a szociális partnerekkel is tartani fogja a kapcsolatot. Az ágazati párbeszédbizottság a szociális partnerekkel folytatott információcsere eszköze lehet.

A Bizottság az ezen irányelvben meghatározott határidő lejártát követően részletesen értékelni fogja az átültetést.

- **Magyarázó dokumentumok (irányelvek esetén)**

Figyelembe véve a javaslat hatályát, azt a tényt, hogy csak a 2003/59/EK irányelvet és a 2006/126/EK irányelvet módosítja, és hogy valamennyi tagállam mindkét irányelvet teljes mértékben átültette, magyarázó dokumentumok előírása nem tűnik sem indokoltnak, sem arányosnak.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

Néhány kisebb nyelvi és szerkesztésbeli változtatáson, valamint a más uniós jogszabályokra való hivatkozások frissítésén kívül a javaslat fő elemei a következők:

A 2003/59/EK irányelv 2. cikke – Mentességek

A mentességek szövegezése az alábbiak szerint módosul annak érdekében, hogy egyértelműbbé váljanak, és összhangban legyenek az 561/2006/EK rendelet szerinti mentességekkel:

- 2.b) a módosítás egyértelművé teszi, hogy a járművek nem használhatók a mentességben megadottól eltérő célokra. Ez azt jelenti, hogy ha például egy túzoltóautó vidámparki látványosságként szerepel, akkor a gépjárművezető nem kap mentességet. E mondat beillesztése az 561/2006/EK rendelet 3. cikkének c) pontjában megadott hasonló mentességgel való összhangot is biztosítja.

2.d) a módosítás egyértelművé teszi, hogy a humanitárius segély nem ellenszolgáltatás fejében végzett szállítására használt járművekre akkor is kiterjed a mentesség, ha azokat szükséghelyzetben használják, vagy mentési akciókra kijelölték; emellett biztosítja az összhangot az 561/2006/EK rendelet 3. cikkének d) pontjával.

2.e) két pontosításra kerül sor: egyrészt, hogy a járműveket nemcsak gépjárművezető-oktatás, hanem gépjárművezetői vizsga során is lehet használni; másrészt, hogy a mentesség kizárólag a képzés és oktatás céljából történő vezetésre vonatkozik; nem vonható össze ellenszolgáltatás fejében végzett szállítási műveletekkel. Ezek a mentességek összhangban vannak az 561/2006/EK rendelet 3. cikkének d) pontjában és 13. cikke (1) bekezdésének g) pontjában meghatározott hasonló mentességekkel.

2.f) a módosítás egyértelművé teszi, hogy a mentességet élvező, nem ellenszolgáltatás fejében végzett szállításnak nem kell a gépjárművezető „személyes használatát” szolgálnia (például a karitatív vagy nonprofit szervezetek nem ellenszolgáltatás fejében végzett szállításai esetében). Biztosítja az összhangot az 561/2006/EK rendelet 3. cikkének h) pontjában és 13. cikkének i) pontjában meghatározott hasonló mentességekkel.

2.g) a pont kiegészül a „gép” szóval annak pontosítása érdekében, hogy a gépjárművezetőre akkor is vonatkozik a mentesség, ha a munkája során használandó gépet szállít. A módosítás biztosítja az összhangot az 561/2006/EK rendelet 3. cikkének aa) pontjában meghatározott hasonló mentességgel.

2.h) ez a mentesség olyan, a mezőgazdaság, kertészet, földművelés vagy halászat terén működő vállalkozókra vonatkozik, akik alkalmanként maguk szállítják termékeiket. Ez a módosítás az 561/2006/EK rendelet 13. cikke (1) bekezdésének b) pontjában meghatározott hasonló mentességgel is biztosítja az összhangot.

A 2003/59/EK irányelv 7. cikke – Továbbképzés

A módosítás abból ered, hogy a 4. cikkben meghatározott átmeneti időszak lejárt, és 2016. szeptember 10. óta valamennyi szakmai alkalmassági bizonyítvánnyal rendelkező személynek meg kell felelnie a továbbképzésre vonatkozó rendelkezéseknek.

Az új szövegezés biztosítja, hogy a továbbképzés legalább egy, a közúti közlekedés biztonságára vonatkozó tantárgyat magában foglaljon, és hogy a tantárgyak ugyanabban a képzésben ne ismétlődjenek. Emellett azt is előírja, hogy a képzésnek az adott gépjárművezető által végzett munka szempontjából relevánsnak, továbbá naprakésznek kell lennie.

A 2003/59/EK irányelv 10. cikke – Uniós kód

Az (1) bekezdés úgy módosul, hogy hivatkozást tartalmazzon a harmonizált 95. kódra, amelyet felvettek a 2006/126/EK irányelv I. mellékletébe.

A szöveg úgy módosul, hogy biztosítsa, hogy valamennyi, szakmai alkalmassági bizonyítvánnyal rendelkező gépjárművezető vagy a kölcsönösen elismert 95. kódot tartalmazó vezetői engedélyt, vagy kölcsönösen elismert gépjármű-vezetői képesítési igazolványt kapjon. Ez megoldja a kölcsönös elismeréssel kapcsolatban abban az esetben felmerülő nehézségeket, amikor egy gépjárművezető a szokásos tartózkodási helyétől eltérő, olyan tagállamban szerez gépjármű-vezetői képesítési igazolványt, amely csak a vezetői engedélyeken tünteti fel a 95. kódot.

A szöveg hivatkozással egészül ki annak érdekében, hogy abban az esetben is biztosított legyen a járművezetői igazolványnak az 1072/2009/EK rendeletben előírt kölcsönös elismerése, ha a vonatkozó uniós kód nincs rajta jelölve.

A 2003/59/EK irányelv I. melléklete – A képzés és a továbbképzés minimumkövetelményei

A hatályon kívül helyezett 85/368/EGK határozatra vonatkozó hivatkozás helyébe a 2008/C 111/01 ajánlásra és az európai képesítési keretrendszerre (a továbbiakban: EKKR) vonatkozó hivatkozás lép. Mivel az EKKR ajánláson alapul, nagyobb fokú rugalmasságot biztosít a tagállamok számára.

Az 1. szakasz úgy módosul, hogy:

- jobban tükrözze a technológia jelenlegi állását és a járművek műszaki jellemzőit, valamint nagyobb hangsúlyt helyezzen a tüzelőanyag-takarékos vezetési magatartásra;
- a forgalmi kockázatok előrejelzésének, értékelésének és a hozzájuk való alkalmazkodásnak a képességével kiegészülve erősítse a biztonságos vezetést;
- az automatikus erőátviteli rendszerek használatára is tartalmazzon hivatkozásokat, hogy jobban tükrözze a technológia jelenlegi állását és a járművek műszaki jellemzőit;
- kitérjen a veszélyes áruk szállítására, az állatok szállítására és a fogyatékkal kapcsolatos tudatosság növelésére, hogy a közúti áru- és személyszállítás különböző típusait figyelembe véve teljesebb legyen a tantárgyak jegyzéke.

A 2. szakasz úgy módosul, hogy lehetővé tegye a tagállamok számára a képzés során az IKT-eszközök használatát, valamint azt, hogy az irányelv képzési célkitűzését az uniós jogszabályokban előírt más képzési formákkal ötvözzék.

A 2003/59/EK irányelv II. melléklete – A gépjármű-vezetői képesítési igazolvány európai uniós mintájára vonatkozó megállapodások

A II. melléklet módosítása a gépjármű-vezetői képesítési igazolvány uniós modelljére vonatkozó hivatkozás aktualizálására és az irányelvben meghatározott 95. harmonizált uniós kódra való hivatkozás figyelembevételére korlátozódik.

A 2006/126/EK irányelv 4. cikke – Kategóriák, fogalommeghatározások és alsó korhatárok

E módosítás célja, hogy kiküszöbölje az egyes jármű-kategóriákra vonatkozó alsó korhatár tekintetében fennálló jogbizonytalanságot, és rendelkezzen az alsó korhatár harmonizált, uniós szintű alkalmazásáról.

A 2006/126/EK irányelv 4. cikke (4) bekezdésének e), g), i) és k) pontjából el kell hagyni a 2003/59/EK irányelvre vonatkozó hivatkozásokat, és a 4. cikket egy új (7) bekezdéssel kell kiegészíteni, mely egyértelműen utal arra, hogy a 2003/59/EK irányelvben előírt alsó korhatárokat mikor és milyen feltételek mellett kell alkalmazni.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

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

(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 véleményére⁹,
tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére¹⁰,
rendes jogalkotási eljárás keretében,
mivel:

- (1) 2011. március 28-i fehér könyvében¹¹ 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 közleményében¹² 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 irányelv¹³ végrehajtásának értékelése során a Bizottság több hiányosságot is meghatározott. A legjelentősebb hiányosságokat a mentességek értelmezésével kapcsolatos nehézségek és jogbizonytalanság, az érintett gépjárművezetők igényeit csak részben kielégítő képzési tartalom, a gépjárművezetők által egy másik tagállamban teljes mértékben vagy

⁹ HL C , , . o.

¹⁰ HL C , , . o.

¹¹ 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.

¹² Közlemény – „A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás a 2011 és 2020 közötti időszakra”, (COM (2010) 389 végleges).

¹³ Az Európai Parlament és a Tanács 2003/59/EK irányelve (2003. július 15.) egyes közúti árufuvarozást 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.).

részlegesen elvégzett képzés elismertetésének nehézsége, valamint a 2003/59/EK irányelv és a 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁴ 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.
- (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 rendeletben¹⁵ meghatározott hasonló mentességeket.
- (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.
- (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.
- (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 kölcsönös elismerést biztosító megfelelő dokumentumot.
- (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.
- (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

¹⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2006/126/EK irányelve (2006. december 20.) a vezetői engedélyekről (HL L 403., 2006.12.30., 18. o.).

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

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 második bekezdésében az első és a második franciabekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„— 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. _____

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

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

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

„b) olyan járművek, amelyek a fegyveres erők, a polgári védelem, a tűzoltóság és a közrend fenntartásáért felelős erők 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 szállításra 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 áru fuvarozásra vagy személyszállításra;

f) nem ellenszolgáltatás fejében végzett áru fuvarozásra 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 szöveg következő h) ponttal egészül ki:

„h) 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.”.

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 gépjárművezető által végzett szállítási műveletekkel összefüggő sajátos képzési igényeket, valamint a vonatkozó jogszabályok és technológia terén bekövetkezett fejleményeket.”.

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

- vagy a vezetői engedélyen,
- vagy a II. mellékletben található mintának megfelelően kiállított gépjármű-vezetői képesítési igazolványon.

Ha az uniós kód nem tüntethető fel a vezetői engedélyen, annak a tagállamnak az illetékes hatósága, amelyben a SZAB-ot megszerezték, 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 azon vezetői engedély érvényességét, amelynek száma az igazolványon szerepel.

(2) a) 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 bizonyítja, hogy rendelkezik azzal a képesítéssel, illetve elvégezte azt a továbbképzést, amelyet ez az irányelv előír. Ezen irányelv alkalmazásában a tagállamok akkor is kölcsönösen elismerik az említett járművezetői igazolványt, ha a vonatkozó uniós kód nincs rajta feltüntetve.

b) Az 1. cikk b) pontjában említett olyan gépjárművezető, aki közúti személyszállításra használt járművet vezet, az alábbiak egyikével igazolja, hogy rendelkezik azzal a képesítéssel, illetve elvégezte azt a továbbképzést, amelyet ez az irányelv előír:

- az uniós vezetői engedély mintáján feltüntetett uniós kód, amennyiben rendelkezik ilyen engedéllyel, vagy
- a II. mellékletben előírt gépjármű-vezetői képesítési igazolvány, amelyen fel van tüntetve a megfelelő uniós kód, vagy
- nemzeti bizonyítvány, amelynek területükön való érvényességét a tagállamok kölcsönösen elismerik.

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

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

2. cikk

A 2006/126/EK irányelv 4. cikke a következőképpen módosul:

1. A (4) bekezdés a következőképpen módosul:

- a) az e) pontban a harmadik francia bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
„— a C1 és a C1E kategóriára megállapított alsó korhatár 18 év;”;
- b) a g) pontban a második franciabekezdés helyébe a következő szöveg lép:
„— a C és a CE kategóriára megállapított alsó korhatár 21 év;”;
- c) az i) pontban a második franciabekezdés helyébe a következő szöveg lép:
„— a D1 és a D1E kategóriára megállapított alsó korhatár 21 év;”;
- d) a k) pontban a második franciabekezdés helyébe a következő szöveg lép:
„— a D és a DE kategóriára megállapított alsó korhatár 24 év;”.

2. A cikk a következő (7) 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 cikk első bekezdésében említett vonatkozó alsó korhatárt.”.

3. cikk

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb [OP: please insert the DATE calculated 18 months following the entry into force]-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottság számára.

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
az elnök

a Tanács részéről
az elnök