2025/2205

2025.11.5.

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2025/2205 IRÁNYELVE

(2025. október 22.)

a vezetői engedélyekről, az (EU) 2018/1724 európai parlamenti és tanácsi rendelet és az (EU) 2022/2561 európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint a 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és a 383/2012/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ([1]),

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében ([2]),

mivel:

(1) 2017-ben a Közlekedési Tanács Vallettában tartott nem hivatalos ülésén megállapodás született arról, hogy a halálos kimenetelű közlekedési balesetek, illetve a súlyos közúti közlekedési sérülések tartósan magas száma jelentős társadalmi problémát jelent, továbbá meghatározásra került azon célérték, amely szerint 2030-ra a felére kell csökkenteni az Unióban a súlyos sérülések számát. Az uniós tagállamok közlekedési miniszterei által 2017. március 29-én elfogadott, a közúti közlekedésbiztonságról szóló, 2017. március 29-i vallettai miniszteri nyilatkozat felkérte a Bizottságot, hogy készítse elő a 2020-tól kezdődő évtizedre vonatkozó megerősített uniós közúti biztonsági politikát és jogi keretet, amely magában foglalja azt az ambiciózus hosszú távú célt, hogy 2050-re a közúti balesetekben elhunytak száma közel nullára csökkenjen, javítva a közlekedők, különösen a leggyakrabban közlekedési balesetek áldozatául eső védtelen közlekedők védelmét. A hatóságok által korábban tett erőfeszítések eredményeként a halálos kimenetelű közúti közlekedési balesetek száma a 2001. évi 51 400-ról 2021-re 19 800-ra csökkent. Ugyanakkor e számadatok elmaradnak a halálos kimenetelű közúti közlekedési balesetek számának 2001 és 2020 között 75 %-kal való csökkentésére vonatkozó uniós célértéktől, később pedig stagnált az ilyen halálesetek számának az első évtizedben történő felére csökkentésének irányába tett előrehaladás. Az Unió elkötelezett amellett, hogy 2050-re a lehető legközelebb kerüljön ahhoz, hogy a közúti közlekedési balesetek áldozatainak a száma nulla legyen. Az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának címzett, 2020. december 9-i, „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása” című bizottsági közlemény (a továbbiakban: a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia) meghatározza az e célhoz kapcsolódó „zéró-elképzelés”-re vonatkozó stratégiát.

(2) A vezetői engedélyekre vonatkozó szabályok a közös közlekedéspolitika alapvető elemei, amelyek hozzájárulnak a közúti közlekedésbiztonság javításához, valamint megkönnyítik azon személyek szabad mozgását, akik a vezetői engedélyt kiállító tagállamtól eltérő tagállamban telepednek le. Tekintettel az egyéni közlekedési eszközök jelentőségére, a fogadó tagállam által hivatalosan elismert vezetői engedély birtoklása előmozdítja és megkönnyíti a személyek szabad mozgását és letelepedését. Hasonlóképpen, az ilyen okmány vagy járművezetési jogosultság jogellenes megszerzése, illetve a jogszerűen megszerzett vezetői engedély jogellenes magatartás miatti elvesztése nemcsak a jogsértések elkövetésének helye szerinti tagállamot, hanem az Unió egészén belüli közúti közlekedésbiztonságot is érinti.

([1]) HL C 293., 2023.8.18., 133. o.
([2]) Az Európai Parlament 2024. február 28-i álláspontja (HL C, C/2025/1355, 2025.3.17., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/1355/oj) és a Tanács 2025. szeptember 29-i álláspontja első olvasatban (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). Az Európai Parlament 2025. október 21-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

(3) A 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([3]) által létrehozott keretet aktualizálni kell, hogy megfeleljen az új fenntartható, inkluzív, intelligens és reziliens korszaknak. Figyelembe kell vennie, hogy az uniós gazdaság versenyképességének a megerősítése érdekében csökkenteni kell a közlekedésből származó kibocsátásokat és energiafogyasztást, többek között az alternatív üzemanyaggal működő járművek nagyobb elterjedése, a digitalizáció, a demográfiai trendek és a technológiafejlesztések révén. Különösen egyes alternatív üzemanyaggal működő járművek esetében a hagyományos járművekhez képest nagyobb tömegüknek tükröződnie kell a vezetőiengedély-kategóriák hatályában. Fontos az adminisztratív eljárások egyszerűsítése és digitalizálása annak érdekében, hogy a vezetői engedélyt kiállító tagállamtól eltérő tagállamban letelepedni kívánó járművezetők szabad mozgását gátló, fennmaradó akadályok - például az adminisztratív terhek - eltávolításra kerüljenek. A vezetői engedélyekre vonatkozó harmonizált uniós keretnek valamennyi kategóriában egyaránt ki kell terjednie a fizikai vezetői engedélyekre és a digitális vezetői engedélyekre (a továbbiakban: digitális vezetői engedélyek), és rendelkeznie kell azok kölcsönös elismeréséről, amennyiben azokat ezen irányelvvel összhangban, szabályszerűen állították ki.

(4) Az Európai Közösség 1980. december 4-én vezette be a fizikai vezetői engedély első „közösségi mintáját”. Azóta a közösségi mintára vonatkozó szabályok a világ legfejlettebb vezetőiengedély-struktúráinak sarokkövévé váltak, és több mint 250 millió járművezetőre vonatkoznak. Ennek az irányelvnek ezért az összegyűjtött tapasztalatokra és gyakorlatra kell épülnie, és harmonizált szabályokat kell megállapítania a fizikai vezetői engedélyekre vonatkozó uniós szabványokra vonatkozóan. Az Unióban kiállított fizikai vezetői engedélyeknek különösen a csalás és a hamisítás ellen magas fokú védelmet kell biztosítaniuk hamisítás elleni intézkedések révén, és lehetővé kell tenniük mikrocsipek, illetve QR-kódok beépítését.

(5) Az ezen irányelv végrehajtása céljából végzett bármely személyesadat-kezelés meg, kell hogy feleljen az Unió adatvédelmi keretének, különösen a 2002/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek ([4]), az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ([5]), valamint az (EU) 2016/680 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek ([6]).

(6) Ez az irányelv – a magas szintű közúti közlekedésbiztonság Unió-szerte történő garantálása érdekében – jogalapot hoz létre a fizikai vezetői engedélyekben és azok mikrocsipjeiben vagy QR-kódjaiban, továbbá a digitális vezetői engedélyekben kötelezően feltüntetendő személyes adatok tárolásához, a személy járművezetési jogosultságának és személyazonosságának igazolása és ellenőrzése céljából. Ezen adatoknak az adott személy járművezetési jogosultságának igazolásához, az adott személy azonosításához, valamint járművezetési jogosultságainak és személyazonosságának ellenőrzéséhez szükséges mértékre kell korlátozódniuk. Az említett adatok tárolása és egyéb kezelése meg kell, hogy feleljen az (EU) 2016/679 rendelet 6. cikke (1) bekezdése e) pontjának, a biometrikus adatok tekintetében pedig a 9. cikke (2) bekezdése g) pontjának. Ezen irányelv további biztosítékokat is előír az ellenőrzési folyamat során az ellenőrző személlyel közölt és általa megőrzött személyes adatok védelmének a biztosítása érdekében. Konkrétan a hitelesítő csak akkor őrizheti meg az említett adatokat, ha erre az uniós vagy a nemzeti jog felhatalmazást ad; például a rendőrök felhatalmazással rendelkezhetnek arra, hogy a rendőrségi jegyzőkönyvbe felvegyék a vezetői engedélyre vonatkozó adatokat, illetve egy gépjármű-bérbeadással foglalkozó társaság felhatalmazással rendelkezhet arra, hogy a gépjárműbérleti szerződésbe beleírja a vezetői engedélyre vonatkozó adatokat.

(7) A jogi egyértelműség biztosítása, valamint az ezen irányelv és a 2006/126/EK irányelv közötti zökkenőmentes átmenet biztosítása érdekében a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy mikrocsipen további személyes adatokat tároljanak, amennyiben arról az (EU) 2016/679 rendeletnek megfelelő nemzeti jogszabály rendelkezik. Ez az irányelv azonban önmagában nem szolgáltat jogalapot ilyen kiegészítő adatok felvételére.

([3]) Az Európai Parlament és a Tanács 2006/126/EK irányelve (2006. december 20.) a vezetői engedélyekről (HL L 403., 2006.12.30., 18. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

([4]) Az Európai Parlament és a Tanács 2002/58/EK irányelve (2002. július 12.) az elektronikus hírközlési ágazatban a személyes adatok kezeléséről, feldolgozásáról és a magánélet védelméről (HL L 201., 2002.7.31., 37. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([5]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 119., 2016.5.4., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/680 irányelve (2016. április 27.) a személyes adatoknak az illetékes hatóságok által a bűncselekmények megelőzése, nyomozása, felderítése, a vádeljárás lefolytatása vagy büntetőjogi szankciók végrehajtása céljából végzett kezelése tekintetében a természetes személyek védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 2008/977/IB tanácsi kerethatározat hatályon kívül helyezéséről (HL L 119., 2016.5.4., 89. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/680/oj).

(8) Ezzel szemben az ezen irányelvvel létrehozandó QR-kódnak lehetővé kell tennie a fizikai vezetői engedélyre nyomtatott adatok hitelességének ellenőrzését. A fizikai vezetői engedélyen szereplőkhöz képest kiegészítő adatok tárolását ezen irányelv azonban nem teheti lehetővé.

(9) Ez az irányelv nem szolgáltat jogalapot a biometrikus adatok tagállamokban történő tárolására szolgáló nemzeti szintű adatbázisok létrehozásához és fenntartásához, amely az adatvédelemre vonatkozó uniós jognak megfelelni köteles nemzeti jog hatálya alá tartozó kérdés. Ezen túlmenően ez az irányelv nem szolgáltat jogalapot a biometrikus adatok uniós szintű központi adatbázisának létrehozásához vagy fenntartásához.

(10) A digitális transzformáció az Unió prioritásainak egyike. A közúti közlekedés esetében hozzájárul a személyek szabad mozgását gátló fennmaradó adminisztratív akadályok, például a fizikai vezetői engedélyek kiállításának időbeli hosszúságával kapcsolatos akadályok felszámolásához. Az Unión belül kiállított digitális vezetői engedélyekre vonatkozóan ezért külön uniós szabványt kell létrehozni. A digitalizáció elősegítése érdekében a digitális vezetői engedélyek bevezetéséhez szükséges első végrehajtási jogi aktusok elfogadásának napjától számított 54 hónap elteltével a digitális vezetői engedélyeknek kell a kérelmezők számára alapértelmezés szerint kiállított formátumnak lenniük, a kérelmező azon jogának sérelme nélkül, hogy a vezetői engedélyt fizikai formátumban vagy egyidejűleg, egy és ugyanazon kérelem keretében fizikai és digitális formátumban megszerezhesse. A tagállamoknak lehetőségük van arra, hogy a digitális formátum alapértelmezett formátummá válásának időpontját megelőzően is kiállítsanak digitális vezetői engedélyeket.

(11) A digitális évtizedben érvényre juttatandó digitális jogokról és elvekről szóló, 2023. évi európai nyilatkozatban a digitális transzformációval kapcsolatosan megfogalmazott azon céllal összhangban, hogy egyetlen polgár se maradhasson le, elengedhetetlen az, hogy a polgárok a továbbiakban is jogosultak legyenek – a digitális formátumú vezetői engedély mellett – fizikai formátumú vezetői engedélyt igényelni. A tagállamoknak ezért a kérelmező kérelmére indokolatlan késedelem nélkül és főszabály szerint három héten belül fizikai formátumú vezetői engedélyt kell a rendelkezésére bocsátaniuk, amennyiben a kérelmező már rendelkezik az adott tagállamnak a kérelmező járművezetési jogosultságát igazoló, digitális formátumú vezetői engedélyével. Emellett azokban a sürgős helyzetekben, amikor a fizikai vezetői engedély késedelmes kézhezvétele aránytalan kárt okozna a kérelmező számára, a tagállamokat arra ösztönzik, hogy tegyék lehetővé egy szükséghelyzeti eljárás igénybevételét, amelynek keretében a vonatkozó igazgatási díj arányos megemelése fejében napokon belül sor kerülhet a fizikai vezetői engedély kiállítására.

(12) A digitális vezetői engedélynek a fizikai vezetői engedélyen feltüntetett információkon kívül az említett adatok hitelességének ellenőrzését lehetővé tevő információkat is tartalmaznia kell. Biztosítani kell azonban, hogy a rendelkezésre bocsátott személyes adatok mennyisége még ellenőrzés esetén is a fizikai vezetői engedélyen feltüntetendő adatmennyiségre és az ilyen adatok hitelességének ellenőrzéséhez feltétlenül szükséges mértékre korlátozódjon. Az ellenőrzéshez szükséges adatok továbbá az ellenőrzést követően nem őrizhetők meg, kivéve, ha ezt az uniós jog vagy a nemzeti jog lehetővé teszi. A tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy az ugyanazon személy részére kiállított fizikai és digitális vezetői engedélyek egyenértékűek legyenek a személyt járművezetésre jogosító jogok és feltételek, valamint az adott vezetői engedélyek igazgatási érvényességének időtartama tekintetében, az ezen irányelvben meghatározottak szerint.

(13) A tagállamok hatáskörrel rendelkeznek arra, hogy megállapítsák a vezetői engedélyek kiállításáért fizetendő díjakat előíró saját nemzeti szabályaikat. A tagállamoknak ugyanakkor kellő figyelmet kell fordítaniuk arra, hogy ne befolyásolják a polgároknak a vezetői engedélyek formátumára vonatkozó szabad választását azáltal, hogy olyan, aránytalan adminisztratív díjakat állapítanak meg, amelyek az egyik formátumot indokolatlanul előnyben részesítik a másikkal szemben.

(14) A tagállamoknak együtt kell működniük a digitális vezetői engedélyek világszerte történő használata és kölcsönös elismerése érdekében. Ez maga után vonhatja az 1926. április 24-i nemzetközi gépjármű-közlekedési egyezménynek, az 1949. szeptember 19-i genfi Közúti Közlekedési Egyezménynek, valamint az 1968. november 8-i bécsi Közúti Közlekedési Egyezménynek a módosításait. A Bizottság rendelkezik a legjobb lehetőségekkel ahhoz, hogy e tekintetben segítséget nyújtson a tagállamoknak, különösen ami az uniós digitális vezetői engedélyek széles körű elismerését lehetővé tevő interoperabilitási feltételeket illeti. E folyamat első lépéseként a Bizottságnak a digitális vezetői engedélyekről szóló végrehajtási jogi aktusok elfogadása során figyelembe kell vennie a harmadik országokban bekövetkezett releváns fejleményeket.

(15) A fenntartható és intelligens mobilitási stratégia meghatározza a mobilitás és a közlekedés fenntarthatóságának jelentős javításához kapcsolódó uniós elképzelést. A közúti közlekedési ágazat kibocsátásai közé tartoznak az üvegházhatásúgáz-kibocsátások, a légköri szennyező anyagok, a zaj, valamint a gumiabroncs- és az útkopásból származó mikroműanyagok. A vezetési stílus befolyásolja ezen kibocsátások mennyiségét, amelyek negatív hatással lehetnek a környezetre és az emberi egészségre. Ezért a járművezetői vizsgának biztosítania kell, hogy a járművezető-képzés lehetővé tegye a járművezetők számára a kibocsátásokat érintő hatásuk csökkentését, többek között a környezetkímélő vezetésen keresztül, valamint fel kell készítenie őket a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek vezetésére.

(16) Annak érdekében, hogy az állampolgárok és a lakosok – szükségtelen további adminisztratív terhek felmerülése nélkül – közvetlenül élvezhessék a belső piac előnyeit, az (EU) 2018/1724 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([7]) hozzáférést biztosít a belső piac működése szempontjából releváns online eljárásokhoz, többek között a határon átnyúló tevékenységet folytató felhasználók esetében is. Az ezen irányelv hatálya alá tartozó, a vezetői engedélyek megszerzésére és megújítására vonatkozó információk már szerepelnek az említett rendelet I. mellékletében. Az említett rendelet II. mellékletét módosítani kell annak biztosítása érdekében, hogy bármely, a vezetői engedélyekre vonatkozó adminisztratív eljárást igénybe vevő felhasználó igénybe vehessen teljes mértékben online eljárásokat.

(17) A vezetői engedélyeket aszerint kell kategorizálni, hogy azok milyen típusú járművek esetében jelzik a vezetésre való jogosultságot. E kategorizálást egyértelműen és következetesen, valamint az érintett járművek műszaki jellemzőinek és a vezetésükhöz szükséges készségeknek a maradéktalan figyelembevétele mellett kell végezni.

(18) A fogyatékossággal élő személyek jogairól szóló, 2006. december 13-i ENSZ-egyezménnyel összhangban, amelynek az Unió 2011. január 21. óta részes fele, külön rendelkezéseket kell elfogadni a fogyatékossággal élő személyek járművezetésének megkönnyítése érdekében. Ezen túlmenően a tagállamok ösztönzést kapnak arra, hogy a járművezetésre való alkalmasságra és a járművezetési készségekre vonatkozó, ezen irányelvben meghatározott minimumkövetelmények csökkentése nélkül gondoskodjanak a fogyatékossággal élő személyek sajátos igényeinek kielégítéséről, valamint segítsék elő a vezetői engedély megszerzésére és birtoklására vonatkozó lehetőségeiket. Ily módon – a Bizottság előzetes beleegyezésével – a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy ezen irányelv vezetőiengedély-kategóriákra vonatkozó szabályainak az alkalmazása alól kizárják a gépi meghajtású járművek bizonyos típusait.

(19) A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy továbbra is kizárják ezen irányelv alkalmazásából a fegyveres erők és a polgári védelmi szervek által használt vagy azok ellenőrzése alatt álló járműtípusokat, tekintettel az ilyen erők és szervek által végzett műveleteknek és a használt járműveknek a sajátos jellegére.

(20) A különböző kategóriájú vezetői engedélyért folyamodó kérelmezők alsó korhatárát uniós szinten kell meghatározni. Lehetővé kell tenni azonban, hogy a tagállamok a közúti közlekedésbiztonság további előmozdítása érdekében magasabb korhatárt határozzanak meg egyes járműkategóriák vezetése esetében. A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy bizonyos kategóriák esetében és kivételes alapon – a nemzeti körülmények figyelembevétele érdekében – alacsonyabb korhatárt határozzanak meg, különös tekintettel a tűzoltósági, polgári védelmi és mentőjárműveknek, valamint a közbiztonság és a közrend fenntartása céljából használt járműveknek a vezetésére.

(21) A sürgősségi járművek, nevezetesen a közbiztonságnak és a közrendnek – így például a természeti vagy ember okozta vészhelyzetekben való azonnali segítségnyújtás révén történő – fenntartása céljából használt járművek, így például a rendőrségi járművek, a mentőautók, a polgári védelmi és mentőjárművek vagy a tűzoltó járművek különleges jellemzőkkel rendelkezhetnek, például a speciális felszerelés miatt nagyobb tömegűek lehetnek, és esetükben a B kategóriájú vezetői engedélyekre vonatkozó általános szabályoktól való bizonyos eltérésekre lehet szükség annak érdekében, hogy hatékonyan lehessen reagálni a válsághelyzetekre és a mentési szükségletekre. Annak érdekében továbbá, hogy el lehessen kerülni az említett járművek határokon átnyúló közlekedése előtt álló esetleges akadályokat, miközben azokat határokon átnyúló beavatkozásokra használják az Unió különböző régióiban, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy átmenetileg vagy határozatlan időre engedélyezzék azt, hogy az említett sürgősségi járműveket a területükön B kategóriájú vezetői engedéllyel lehessen vezetni. A tagállamokat e tekintetben arra ösztönzik, hogy kölcsönösen ismerjék el a nemzeti intézkedéseket annak érdekében, hogy a határokon átnyúló vészhelyzeti műveletek ne ütközzenek akadályokba és ne vonhassanak szankciókat maguk után.

(22) A tagállamok fiatal lakosai mobilitási szükségleteinek, így például azon szükségletnek a figyelembevétele céljából, hogy az olyan, ritkán lakott területeken, ahol nem állnak rendelkezésre megfelelő alternatív személyes mobilitási eszközök, nagy távolságokat kell levezetni, lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy – a Bizottság előzetes hozzájárulását követően – bizonyos B1 kategóriájú járműveknek a saját területeikre korlátozva történő vezetésére jogosító vezetői engedélyek kiállításának az alsó korhatárát 15 évre csökkentsék. Fontos, hogy az alsó korhatár említett csökkentése ne gyakoroljon negatív hatást a közúti közlekedésbiztonságra. A Bizottságnak ezért a csökkentéshez való hozzájárulásának a megadását megelőzően a tagállami szakértők által szolgáltatott releváns információk figyelembe vétele mellett gondosan értékelnie kell, hogy az alsó korhatár említett csökkentése milyen hatást gyakorol a közúti közlekedésbiztonságra.

(23) A közúti közlekedésbiztonság javulását segítheti elő, ha kombinálják a fiatal járművezetők mobilitási függetlenségét és a hivatásos járművezetéshez való időben történő hozzáférését megkönnyítő, az egyes kategóriákra vonatkozó vezetői engedélyek megfelelő alsó korhatárát a kezdő járművezetőkre vonatkozó szigorúbb, többek között az alkoholfogyasztással, illetve az ittas járművezetéssel kapcsolatos feltételekkel. Az alsó korhatárok nem csökkenthetőek a közúti közlekedésbiztonság hátrányára.

([7]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1724 rendelete (2018. október 2.) az információkhoz, eljárásokhoz, valamint segítségnyújtó és problémamegoldó szolgáltatásokhoz hozzáférést biztosító egységes digitális kapu létrehozásáról, továbbá az 1024/2012/EU rendelet módosításáról (HL L 295., 2018.11.21., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj).

(24) Létre kell hozni egy fokozatokra épülő rendszert, amely a vezetői engedélyre való jogosultságot állapítja meg annak előfeltételeként, hogy a kérelmező jogosulttá váljon bizonyos egyéb vezetőiengedély-kategóriák birtoklására, továbbá a kategóriák közötti egyenértékűségeket kell megállapítani, beleértve adott esetben a jogosultságot megelőző minimális tapasztalatszerzési időt. Ezen rendszernek kötelező erejűnek kell lennie valamennyi tagállam vonatkozásában, azon lehetőség sérelme nélkül, hogy a tagállamok a saját területükön egymás között bizonyos egyenértékűségeket alkalmazzanak. A tagállamok számára azt is lehetővé kell tenni, hogy megállapítsanak egyes olyan egyenértékűségeket, amelyek a saját területükön belülre korlátozódnak.

(25) Az alternatív üzemanyaggal működő járművek nagyobb jelenléte kulcsfontosságú a zöld átállás szempontjából. Ezen irányelvnek figyelembe kell venni annak lehetőségét, hogy a B vagy a BE kategóriájú vezetői engedélyek esetében új, megnövekedett tömegű modellek állhatnak rendelkezésre. A B vagy a BE kategóriájú vezetői engedéllyel rendelkezők számára ezért – a megszerzett kategóriájuk keretében felhalmozott járművezetői tapasztalatuk függvényében – lehetővé kell tenni a 3 500 kg-ot meghaladó legnagyobb megengedett össztömegű, teljes egészében vagy részben alternatív üzemanyaggal hajtott gépjárművek vezetését mind személy-, mind pedig áruszállítás céljából.

(26) A vezetői engedélyhez való jog a szabad mozgás garanciája, valamint megkönnyíti a gazdasági és társadalmi életben való részvételt, ami különösen fontos a korlátozott tömegközlekedési hálózattal rendelkező vidéki és kevésbé urbanizált területeken. Az idősek, a csökkent mozgásképességű személyek és a fogyatékossággal élők számára az egyéni közlekedés fontos eleme a mobilitásuk elősegítésének. A járművezető biztonságos vezetésre való alkalmasságának értékelését konkrét kritériumok alapján kell elvégezni, figyelembe véve különösen a járművezető egészségi állapotát, mégpedig vizsgálatok és adott esetben tesztek objektív eredményei alapján. A vezetői engedély érvénytelenítésére, visszavonására, felfüggesztésére vagy korlátozására vonatkozó döntéseket egyedi alapon kell meghozni, és azok nem vezethetnek hátrányos megkülönböztetéshez, különös tekintettel az életkor alapján történő hátrányos megkülönböztetésre.

(27) A közúti közlekedésbiztonság érdekében aktualizálni kell azon harmonizált minimumkövetelményeket, amelyeket a kérelmezőnek előbb teljesítenie kell ahhoz, hogy sor kerülhessen a vezetői engedély kiállítására. Ezeknek ki kell terjedniük a következőkre: a gépi meghajtású járművek vezetésével összefüggő ismeretek, készségek és magatartás, a járművezetői vizsga, valamint az említett járművek vezetéséhez szükséges fizikai és szellemi alkalmassági minimumkövetelmények.

(28) A fejlett vezetéstámogató rendszerek és az automatizált vezetési rendszerek növekvő elérhetőségére és használatára tekintettel az e rendszerekre vonatkozó követelményeket az elméleti vizsgák részévé kell tenni annak biztosítása érdekében, hogy a járművezető általános ismeretekkel rendelkezzen az ilyen rendszerekkel összefüggő előnyökről, korlátokról és kockázatokról. Az ismeretekre vonatkozó ezen követelménynek ki kell terjednie különösen az automatizált vezetési rendszerek használatának területére, az automatizált vezetési rendszerek által generált átvételi kérelmek meglétére, valamint a járművezetőnek az automatizált vezetési rendszerek aktivált állapota idején továbbra is fennálló kötelezettségeire.

(29) A járművezetéshez szükséges fizikai és szellemi alkalmassági minimumkövetelményeknek való megfelelést a vezetői engedély kiállításakor, valamint azt követően rendszeres időközönként bizonyítani kell. A minimumkövetelményeknek való megfelelésre vonatkozó nemzeti szabályokkal összhangban elvégzett ilyen rendszeres nyomon követés hozzájárul a személyek szabad mozgásához, megelőzi a versenytorzulásokat, valamint figyelembe veszi a járművezetők felelősségét. A minimumkövetelményeknek való megfelelésre vonatkozó nemzeti szabályokban elő kell írni a vezetői engedély kiállításakor és megújításakor elvégzendő orvosi vizsgálatot. E vizsgálatot elvégezheti a háziorvos vagy bármely más illetékes egészségügyi hatóság vagy egészségügyi szakember, az egyes tagállamok jogában megállapítottak szerint.

(30) A megfelelő látás alapvető feltétele a járművezetésre való fizikai alkalmasságnak. Ennélfogva a vezetői engedély kiállításáért folyamodó valamennyi kérelmezőnek megfelelő vizsgálaton kell átesnie az arról való meggyőződés érdekében, hogy rendelkezik-e kellően éles látással, ideértve szükség esetén a látómező vizsgálatára irányuló további vizsgálatot is, amelyet a nemzeti jog szerint arra felhatalmazással rendelkező, illetékes szemész szakembernek kell elvégeznie. A tagállamok számára lehetővé kell tenni azt, hogy e követelményen túlmenően előírják ugyanezen eljárás alkalmazását a vezetői engedélyek megújításakor. A látásélességre vonatkozó tizedes jelölés nemzetközileg elismert szabványt biztosít a látás élessége megállapításának összehasonlíthatóságához.

(31) A vezetői engedélyek egyes kategóriájának kiállítása, illetve megújítása esetén lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy kötelező orvosi vizsgálat helyett a kérelmező vagy a vezetői engedéllyel rendelkező személy írásban vagy elektronikus úton történő önértékelésének a benyújtását írják elő, amelynek formája kockázatorientált lehet. Mindazonáltal kívánatos lenne, ha a tagállamok legalább a vezetői engedélyek első alkalommal történő kiállítási eljárásának a részeként megkövetelnék az orvosi vizsgálatot annak érdekében, hogy értékelni lehessen az ezen irányelvben és a nemzeti jogban meghatározott feltételeknek való megfelelést.

(32) Miután a vezetői engedély kiállításra került, lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy a megújításkor elvégzendő orvosi vizsgálatnak vagy önértékelés benyújtásának az előírása helyett egy olyan rendszert hozzanak létre, amely biztosítja a vezetői engedéllyel rendelkező személynek fizikai, illetve szellemi alkalmasságában bekövetkezett változásokra való reagálást. Figyelemmel a nemzeti egészségügyi rendszerek megszervezése, valamint azoknak a vezetői engedélyek kiállításáért és megújításáért felelős hatóságokkal való hatékony koordinációjára vonatkozó gyakorlatok terén fennálló eltérésekre, egy ilyen rendszert különböző formákban lehetne létrehozni, azon fő elv alapulvételével, hogy az egészségügyi, illetve a vezetői engedélyekért felelős hatóságok össze kellene, hogy kapcsolják a vezetői engedéllyel rendelkező személyek egészségi állapotát járművezetési képességükkel és járművezetésre való jogosultságukkal. Az egészségügyi, illetve a vezetői engedélyekért felelős hatóságok e reakciója a vezetői engedéllyel rendelkező személyek nyilatkozatának az értékelésén is alapulhatna, amely nyilatkozat megtétele egy, az összes vezetői engedéllyel rendelkező személyre alkalmazandó általános kötelezettségen alapulna, amelynek értelmében nyilatkozniuk kellene a járművezetés szempontjából releváns egészségügyi állapotukról, amely szakorvoshoz való beutaláshoz, orvos által elrendelt vezetéstől való eltiltáshoz, vagy végső esetben a vezetői engedély visszavonásához, felfüggesztéséhez vagy korlátozásához vezethetne.

(33) Ezenkívül azt is lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy szabadon kombinálják az említett intézkedéseket azok hatékonyságának a növelése érdekében, továbbá hogy a járművezetésre való alkalmasság tekintetében az ezen irányelvben meghatározott minimumkövetelményeknél szigorúbb követelményeket alkalmazzanak.

(34) A gyógyászati technológia terén a közelmúltban elért előrelépések fokozták a közúti közlekedésbiztonságot, mégpedig a bizonyos egészségi problémák fennállása esetén történő járművezetéssel kapcsolatos kockázatoknak a kezelése révén. Az olyan innovációk, mint például a cukorbetegek számára kifejlesztett folyamatos glükózfigyelő rendszerek, lehetővé teszik az adott járművezetők állapotának hatékony és valós időben történő kezelését, ami csökkenti a járművezetéssel kapcsolatos kockázatokat. E technológiák gyorsan fejlődnek, ami biztosítja az egészségügyi problémák megfelelőbb kontrollálását és a közúti közlekedésbiztonság további javítását.

(35) Tekintettel arra, hogy jelenleg is folytatnak olyan tanulmányokat, amelyek a túlzott aluszékonyság és álmosság kockázatát hordozó különböző kórképeket vizsgálják, a Bizottságnak meg kell kezdenie ezen irányelv obstruktív alvási apnoé szindrómára vonatkozó rendelkezéseinek a felülvizsgálatát, amennyiben megfelelő számú tanulmány készül el és áll a tudományos közösség rendelkezésére. Tekintettel a látáskárosodás kezelése terén elért tudományos fejlődésre, a Bizottságnak meg kell kezdenie az irányelv ezen állapotra vonatkozó rendelkezéseinek a felülvizsgálatát is.

(36) Az Unión belüli egységes jogok biztosítása érdekében – a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos megfontolások sérelme nélkül – az AM, az A1, az A2, az A, a B1, a B és a BE kategóriájú vezetői engedélyek igazgatási érvényességének 15 évnek, míg a C, a CE, a C1, a C1E, a D, a DE, a D1 és a D1E kategóriájú vezetői engedélyek igazgatási érvényességének öt évnek kell lennie. Mindazonáltal lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy amennyiben a vezetői engedély személyazonosító okmányként is használható, 15 év helyett 10 éves érvényességi időszakot alkalmazzanak. A már hatályban lévő keretnek megfelelően – amely lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy az életkor előrehaladtával növeljék a megújítás gyakoriságát – az általános érvényességi idő lerövidíthető olyan objektív tényezők alapján – mint például az életkor –, amelyek általánosságban összefüggésben állnak a járművezetők átlagos fizikai és szellemi állapotával, továbbá lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy az ezen irányelvben meghatározott kivételes esetekben az ezen irányelvben előírtaknál rövidebb érvényességi időket határozzanak meg.

(37) A tapasztalt járművezetők számára szervezett továbbképzések javíthatják a közúti közlekedésbiztonságot azáltal, hogy növelik a tudatosságot, és megkövetelik a járművezetőktől, hogy további tapasztalatokat szerezzenek az új technológiák, így például a fejlett vezetéstámogató rendszerek és az automatizált vezetési rendszerek terén. Ezzel, valamint a vezetői engedély kiállítását megelőző járművezetői képzéssel összefüggésben a szimulátorok alkalmazása hasznos lehet olyan fontos járművezetői készségek fejlesztése szempontjából, mint például a kedvezőtlen körülményekre és a vészhelyzetekre való reagálás.

(38) A közúti közlekedés fokozatos digitalizációjára, automatizálására és egyre szigorúbb kibocsátáscsökkentésére vonatkozó követelményekkel, valamint a gépi meghajtású járművek terén tett folyamatos technológiai fejlődéssel összefüggésben biztosítani kell, hogy valamennyi járművezető folyamatosan naprakész legyen az új technológiákkal, a közúti közlekedésbiztonsággal és a fenntarthatósággal kapcsolatosan. A járművezetők egész életen át tartó képzésének a tagállamok általi előmozdítása például oly módon, hogy részvételi lehetőséget kínálnak a járművezetőknek a biztonságos járművezetésről szóló, visszajelzést biztosító tanfolyamokon, hozzájárulhat az inkluzívabb mobilitáshoz. Az említett, egész életen át tartó képzés döntő szerepet tölthet be abban, hogy a tapasztalt járművezetők készségei naprakészek maradjanak egyrészt a közúti közlekedésbiztonság, az új technológiák és a járművek tömegének változása tekintetében, javítva ezáltal az üzemanyag-hatékonyságot és csökkentve a kibocsátásokat, másrészt pedig a sebességszabályozás terén.

(39) Annak érdekében, hogy a tagállamok és – kellően indokolt esetekben – az Unió egésze reagálni tudjon az olyan válságokra, amelyek megakadályozzák a nemzeti hatóságok számára azon vezetői engedélyek megújítását, amelyek érvényessége egyébként lejárna, lehetővé kell tenni az adott vezetői engedélyek igazgatási érvényességének a meghosszabbítását. Az ilyen meghosszabbítás kizárólag olyan időtartamú lehet, amely feltétlenül szükséges.

(40) Az „egy jogosult – egy engedély” elvnek biztosítania kell annak kizárását, hogy egy adott személy egynél több vezetői engedéllyel rendelkezhessen. Ezt az elvet a digitális vezetői engedélyek technikai sajátosságainak figyelembevételére való tekintettel is ki kell terjeszteni, mivel a vezetői engedéllyel rendelkező személy – a digitális vezetői engedély helyett vagy azzal együtt – kérheti fizikai vezetői engedély kiállítását, továbbá a digitális vezetői engedélyt adott esetben több elektronikus eszközön is megjelenítheti.

(41) Közúti közlekedésbiztonsági okokból a tagállamoknak lehetőségük kell legyen a vezetői engedélyek érvénytelenítésére, visszavonására, felfüggesztésére vagy korlátozására vonatkozó nemzeti rendelkezéseik alkalmazására valamennyi olyan, vezetői engedéllyel rendelkező személy tekintetében, akik a területükön szokásos tartózkodási hellyel rendelkeznek.

(42) Azon járművezetőknek, akik valamely harmadik ország által kiállított vezetői engedély cseréjét követően a tartózkodási helyük szerinti tagállam által kiállított vezetői engedéllyel rendelkeznek, jogosultnak kell lenniük arra, hogy úgy vezessenek az Unió egész területén, mintha eredetileg is az Unión belül szerezték volna meg a vezetői engedélyüket. Ez hozzájárul a személyek Unión belüli szabad mozgásához.

(43) Ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni azon harmadik országok meghatározására vonatkozóan, amelyek az Unióéhoz hasonló szintű közúti közlekedésbiztonságot biztosítanak, ezáltal lehetővé téve az ezen harmadik országok által kiállított vezetői engedélyekkel rendelkezőknek, hogy – valamennyi érintett vezetőiengedély-kategória tekintetében a vonatkozó részletes és pontosan meghatározott feltételekre figyelemmel – vezetői engedélyeiket hasonló feltételekkel cserélhessék le, mintha azokat valamely tagállam állította volna ki. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ([8]) megfelelően kell gyakorolni.

(44) Az olyan harmadik országok által kiállított vezetői engedélyek tekintetében, amelyeket valamely végrehajtási jogi aktusban nem határoztak meg olyan harmadik országként, amely az Unióéhoz hasonló szintű közúti közlekedésbiztonságot biztosít, vagy az olyan harmadik országok által kiállított vezetői engedélyek tekintetében amely országok esetében ilyen végrehajtási jogi aktus nem engedélyezi és nem tiltja az ilyen vezetői engedély cseréjét, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a vezetői engedélyeket nemzeti szabályaikkal összhangban cserélhessék le, feltéve, hogy az így kiállított engedélyen a megfelelő uniós kódot, illetve kódokat használják. Abban az esetben, ha az ilyen vezetői engedéllyel rendelkező személy a tartózkodási helyét másik tagállamba helyezi át, ez utóbbi nem kötelezhető arra, hogy az ilyen vezetői engedélyre a kölcsönös elismerés elvét alkalmazza.

(45) A harmadik országok által kiállított vezetői engedélyek cseréjére vonatkozó új keret olyan eszköznek tekintendő, amely a hivatásos járművezetők hiányának kezelésére szolgál olyan mértékben, amennyire a szabályok rendeltetése a különböző kategóriájú vezetői engedélyekkel rendelkezők szabad mozgásának a megkönnyítése. Tekintettel arra, hogy valamely adott tagállamban letelepedett és Unión belüli közúti fuvarozást végző vállalkozások alkalmazásában álló vagy ilyen vállalkozásnál dolgozó harmadik országbeli állampolgárok járművezetésére további képesítési követelmény vonatkozhat, amelynek teljesítését szakmai képesítési bizonyítvánnyal (SZAB) kell igazolni, a Bizottságnak értékelnie kell, hogy az új kerettől várható pozitív hatásokat milyen módon lehetne még inkább elősegíteni az egyéb járművezetői okmányok tekintetében, az unióbeli közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló általános cél sérelme nélkül.

(46) A „vezetőiengedély-turizmus” – azaz a tartózkodási hely új vezetői engedély megszerzése végett történő megváltoztatásának gyakorlata többek között a gépimeghajtásújármű-vezetési jogosultságnak, a vezetői engedélynek, annak érvényessége elismerésének egy másik tagállamban elrendelt érvénytelenítése, visszavonása, felfüggesztése vagy korlátozása hatályának a megkerülése érdekében – olyan, széles körben elterjedt jelenség, amely negatív hatást gyakorol a közúti közlekedésbiztonságra. A járművezetők pusztán a tartózkodási helyük megváltoztatása által nem kaphatnak mentességet a vezetői engedélyük visszaszerzéséhez, annak érvényessége elismeréséhez, vagy a járművezetési jogosultságuk visszaszerzéséhez számukra előírt követelmények alól. Ezzel egyidejűleg egyértelművé kell tenni, hogy a polgárok részéről tanúsított bármely magatartás, vagy a járművezetésre való fizikai vagy szellemi alkalmasságuk hiánya kizárólag akkor vezethet a járművezetéstől határozatlan időre való eltiltáshoz, ha az kellően indokolt. Meg kell határozni azon feltételeket, amelyek a vezetői engedély érvénytelenítését, visszavonását, felfüggesztését vagy korlátozását elrendelő tagállamtól eltérő tagállamokra vonatkoznak, és amelyeknek e tagállamok számára mindazonáltal lehetővé kell tenniük azt, hogy a szóban forgó tagállamok vezetői engedélyt állítsanak ki az adott személy részére, amennyiben ezt megalapozott döntés alapján megfelelőnek ítélik, és amennyiben az így kiállított vezetői engedély érvényessége azon tagállamok területére korlátozódik, amelyek nem rendeltek el határozatlan időre szóló eltiltást.

([8]) Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

(47) A közúti közlekedésbiztonság javítása érdekében egyes vezetőiengedély-kategóriák esetében be kell vezetni a kísérővel történő járművezetés uniós szintű rendszerét. E rendszer szabályainak lehetővé kell tenniük a kérelmezők számára, hogy az előírt alsó korhatár elérése előtt vezetői engedélyt szerezhessenek a releváns kategóriákban. Ezek a vezetői engedélyek azonban kizárólag egy tapasztalt járművezető – például valamely családtag – kíséretében használhatók. Ilyen helyzetekben a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy közúti közlekedésbiztonsági okokból a területükön szigorúbb feltételeket és szabályokat határozzanak meg az általuk kiállított vezetői engedélyekre vonatkozóan.

(48) A kísérővel történő járművezetés rendszere – a közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló általános céljának sérelme nélkül – hozzájárulhat ahhoz, hogy elérhetőbbé és vonzóbbá váljon a tehergépjármű-vezetői szakma a fiatalabb generációk számára annak érdekében, hogy bővüljenek a foglalkozási lehetőségeik, és a rendszer hozzájáruljon az Unión belüli járművezető-hiány kezeléséhez. A tagállamok számára ezért lehetővé kell tenni, hogy az említett rendszert a B kategóriájú vezetői engedélyek mellett a C1, a C1E és a C kategóriájú vezetői engedélyekre is alkalmazzák, az így kiállított vezetői engedélyeket pedig a rendszer e szélesebb körű hatályát alkalmazó tagállamok egymás között kölcsönösen el kellene, hogy ismerjék.

(49) A kísérővel történő járművezetés rendszere nem korlátozhatja sem a tagállamoknak a B kategóriára vonatkozó alsó korhatár csökkentésére rendelkezésére álló lehetőségeit, sem pedig azt, hogy nemzeti szinten ehhez kapcsolódó feltételeket alkalmazzanak.

(50) Az (EU) 2022/2561 európai parlamenti és tanácsi irányelvben ([9]) megállapított, a D, illetve a DE kategóriájú autóbuszoknak a szakmai képesítést követően egy bizonyos életkortól történő vezetésére vonatkozó feltételeket és követelményeket a közúti közlekedésbiztonság sérelme nélkül egyszerűsíteni kell.

(51) A tagállamokat arra ösztönzik, hogy fokozzák az oktatási és képzési szervek - többek között az egyetemek és a szakképző iskolák-, valamint a közlekedési és logisztikai vállalkozások közötti partnerségeket annak érdekében, hogy kezeljék a hivatásos járművezetők terén jelentkező munkaerőhiányt az Unióban. E partnerségek keretében a tanulószerződéses gyakorlati képzések, szakmai gyakorlatok és hasonló oktatási ajánlatok fejlesztésének és elősegítésének lehetőséget kell nyújtania a jövőbeli hivatásos járművezetők számára, hogy jobban megismerjék a szakma előnyeit és kihívásait, fejlesszék operatív és szervezési készségeiket, valamint tapasztalatot szerezzenek, miközben fejlett technológiákat és technikákat használnak. A Bizottságot arra ösztönzik, hogy olyan uniós programok, mint például az Erasmus+ igénybevételével támogassa a szakképző iskolák, valamint a logisztikai és közlekedési vállalkozások közötti köz-magán társulásokat, mégpedig a hivatásos járművezetők rendelkezésre állásának és készségeinek javítása érdekében.

(52) Annak számbavételekor, hogy milyen bevételi források léteznek a közúti közlekedésbiztonság javítására, a tagállamok ajánlást kapnak arra vonatkozóan, hogy használják fel az (EU) 2015/413 európai parlamenti és tanácsi irányelv ([10]) hatálya alá tartozó, a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések miatt kiszabott pénzbírságokból származó bevételeket, mégpedig a közúti közlekedésbiztonság fokozása és a közúti közlekedésbiztonsági intézkedések átláthatóságának biztosítása érdekében.

(53) Biztosítani kell, hogy azok a járművezetők, akik első alkalommal szereznek vezetői engedélyt, ne veszélyeztessék a közúti közlekedésbiztonságot. Az ilyen kezdő járművezetők esetében legalább kétéves próbaidőt kell megállapítani, amelynek során szigorúbb szabályokat vagy szankciókat kell alkalmazni az ittas járművezetésre vonatkozóan, a tagállamok azon hatásköreinek sérelme nélkül, hogy szabályozzák a járművezetők magatartását. Az ilyen szigorúbb szabályok magukban foglalhatják a kezdő járművezetők olyan speciális képzését – illetve ilyen képzésből állhatnak –, amelynek keretében e járművezetők további oktatásban részesülnek a kockázattudatosságra vonatkozóan, és átgondolják magatartásukat. Ezenkívül különleges intézkedéseket kell megállapítani annak biztosítására, hogy a kezdő járművezetők körében csökkenjen a bódult állapotban történő járművezetés gyakorisága, továbbá annak ösztönzésére, hogy a kezdő járművezetők megfelelően használják a szükséges biztonsági rendszereket. Ezek az intézkedések szigorúbb szabályokat vagy szankciókat is magukban foglalhatnak. Szankciók alkalmazása esetén azoknak hatékonynak, arányosnak, visszatartó erejűnek és megkülönböztetésmentesnek kell lenniük, azok magukban foglalhatják a járművezetéstől való eltiltást, valamint a kezdő járművezetőknek szóló, a kockázattudatosságra vonatkozó speciális képzést. Az ilyen különös intézkedések tartalmazhatnak kifejezetten célzott érvényesítési és kampány-erőfeszítéseket. A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a közúti közlekedésbiztonság javítása érdekében területükön szabadon alkalmazhassanak további szabályokat a kezdő járművezetők vonatkozásában, így például a további vezetőiengedély-kategóriára vonatkozó második próbaidőt, mégpedig az újabb kategóriához kapcsolódó eltérő kockázatoknak és szükséges készségeknek a figyelembevétele érdekében.

([9]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2022/2561 irányelve (2022. december 14.) egyes közúti árufuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképesítéséről és továbbképzéséről (HL L 330., 2022.12.23., 46. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2561/oj).

([10]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/413 irányelve (2015. március 11.) a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről (HL L 68., 2015.3.13., 9. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj).

(54) Az ittas vezetésre vonatkozó, általánosan alkalmazott zérótolerancia-rendszerek – a célzott érvényesítéssel kombinálva – hatékony módszernek bizonyultak a közúti közlekedésbiztonság javítása terén. Az alkoholra vonatkozó nulla határértéket – a véletlenszerű kitettség, illetve a járművezetési teljesítményt nem befolyásoló kitettség figyelmen kívül hagyásával – a halálos kimenetelű közúti balesetek és sérülések csökkentésére irányuló leghatékonyabb intézkedésnek tekintik általában. A zérótolerancia-politikák bevezetése jelenleg folyamatban van a bódult állapotban történő járművezetés tekintetében is. A tagállamok ösztönzést kapnak arra, hogy nemzeti jogukban fenntartsák és azokba bevezessék az ilyen, általánosan alkalmazott zérótolerancia-rendszereket, amelyekhez képest a próbaidős rendszer olyan kiegészítő intézkedést kell képezzen, amelynek célkeresztjében a kezdő járművezetőknek – főként a fiataloknak – az ittas vezetéssel és a bódult állapotban történő vezetéssel összefüggő közúti közlekedési balesetekben való felülreprezentáltsága áll.

(55) A tagállamok ösztönzést kapnak arra, hogy általános és középiskolai tanterveikbe építsenek be az életkornak megfelelő képzést a közúti közlekedésbiztonsági szabályokról és a közlekedési kockázatok tudatosításáról, tükrözve a személyes mobilitási eszközök, így például az elektromos kerékpárok és elektromos rollerek megnövekedett népszerűségét is. Az alapvető közúti közlekedésbiztonsági szabályok fiatal korban való elsajátítása segíthet a közúti közlekedési balesetek megelőzésében, mégpedig a tudatosság növelése és a felelősségteljes magatartás kialakítása révén, ami fiatal kortól kezdve elősegíti a polgárok felelősségvállalását, hogy a vonatkozó szabályok és kockázatok szilárd ismerete alapján biztonságos döntéseket hozzanak. A Bizottság ösztönzést kap arra, hogy lehetővé tegye és támogassa a legjobb gyakorlatoknak a tagállamok és azok hatóságai közötti cseréjét, többek között pénzügyi támogatás révén.

(56) A vizsgabiztosok ismereteinek és készségeinek javítása, beleértve a veszélyhelyzetek felismerésére irányuló vizsgálatot is, és ezáltal a vezetői engedélyt kérelmezők objektívebb értékelésének biztosítása, valamint a járművezetői vizsgák egységesebbé tétele érdekében minimumszabályokat kell megállapítani a vizsgabiztosi szakma gyakorlásának megkezdésére és a vizsgabiztosok képzési követelményeire vonatkozóan. A Bizottságot fel kell hatalmazni továbbá arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az említett minimumszabályok módosítása céljából annak érdekében, hogy azokat szükség esetén hozzáigazítsa az e területen bekövetkező műszaki, üzemeltetési vagy tudományos fejlődéshez, ideértve többek között a fejlett vezetéstámogató rendszereket és az automatizált vezetési rendszereket.

(57) A szokásos tartózkodási hely fogalmát úgy kell meghatározni, hogy az lehetővé tegye az olyan esetekben felmerülő problémák megoldását, amikor a szokásos tartózkodási hely foglalkozási vagy személyes kötelékek alapján nem állapítható meg. Azon szabály, amely szerint a vezetői engedélyeket csak a szokásos tartózkodási hely szerinti tagállam állíthatja ki, egyes esetekben aránytalan nyelvi korlátot jelenthet. Azokban az esetekben tehát, amikor a szokásos tartózkodási hely szerinti tagállam nem teszi lehetővé a vizsgák letételét a kérelmezők állampolgársága szerinti tagállamnak a hivatalos nyelvén, lehetővé kell tenni a kérelmezők számára, hogy az elméleti vagy a gyakorlati vizsgát, vagy mindkettőt az állampolgárságuk szerinti tagállamban tegyék le. Ezen eltérés nem akadályozhatja meg a tagállamokat abban, hogy intézkedéseket alkalmazzanak azon visszaélésekkel vagy csalásokkal szemben, amelyek az új rugalmassági mechanizmussal összefüggésben esetlegesen felmerülhetnek. Külön szabályokat kell megállapítani a diplomatákra és családtagjaikra vonatkozóan, amennyiben az adott diplomata foglalkozásból eredő kötelezettségei miatt hosszabb ideig külföldön kell élniük.

(58) A tagállamoknak segíteniük kell egymást ezen irányelv végrehajtásában. Az említett segítségnyújtáshoz pedig a lehetséges mértékig igénybe kell venniük a vezetői engedélyeknek a 2006/126/EK irányelv 15. cikkének (1) bekezdésében említett uniós hálózatát. A vezetői engedélyek uniós hálózatának célja a tagállamokból származó okmányok és szerzett jogok elismerésének biztosítása, az okmányokkal való visszaéléssel és a jogosulatlan járművezetéssel szembeni küzdelem, a párhuzamos vezetői engedélyek kiállításának kiküszöbölése, valamint a járművezetéstől való eltiltások érvényesítésének elősegítése. A tagállamok számára lehetővé kell tenni különösen annak szisztematikus ellenőrzését, hogy a korábban előírt érvénytelenítéshez, visszavonáshoz, felfüggesztéshez vagy korlátozáshoz vezető okok már nem állnak fenn. A vezetői engedélyek uniós hálózatának más uniós jogi aktusok végrehajtásához történő igénybevétele csak annyiban engedélyezhető, amennyiben ezen irányelv kifejezetten rendelkezik az ilyen igénybevételekről.

(59) Az ezen irányelv végrehajtásáról szóló érdemi jelentések elkészítésének lehetővé tétele érdekében a Bizottságnak évente tájékoztatást kell kapnia az egyes kategóriákra vonatkozóan kiállított, megújított, pótolt, visszavont és lecserélt fizikai, illetve digitális vezetői engedélyek számáról. A Bizottságnak – a hivatásos járművezetők közúti közlekedési baleseteire vonatkozó szélesebb körű adatgyűjtés keretében – továbbá statisztikákat kell kapnia a 17 éves, kísérővel történő járművezetés rendszerében részt vevő járművezetőket érintő súlyos közúti közlekedési balesetekről. Figyelemmel az említett jelentések elkészítésére, a tagállamok ezen irányelv végrehajtásával kapcsolatos kölcsönös segítségnyújtására, valamint általánosságban a közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló tagállami közös erőfeszítésekre, a tagállamok ösztönzést kapnak arra, hogy rendszeresen osszák meg egymással és a Bizottsággal azokat az információkat, amelyek a járművezetőkre irányuló közúti közlekedésbiztonsági intézkedésekkel kapcsolatos legjobb gyakorlataikra vonatkoznak, így például a kockázattudatosító képzésekre, a kezdő járművezetői programokra, a védtelen úthasználókra való odafigyelésre, az egész életen át tartó képzésre, illetve a járművezetők járművezetésre való alkalmasságának nyomon követésére. Ezen információcserék projektek, – például az Európai Közúti Közlekedésbiztonsági Megfigyelőközpont, valamint az Uniós közúti közlekedésbiztonsági csereprogram – keretében folyó munkának vagy a szakértői csoportok rendszeres üléseinek is a részét képezhetik. A tagállamok között a módszerek, a gyakorlatok és a nemzeti sajátosságok terén fennálló különbözőségek értékes forrását képezik az egymástól való tanulásnak és a legjobb gyakorlatok cseréjének.

(60) Az alternatív üzemanyaggal működő járművekkel kapcsolatos technológiai fejlesztések és innovációk, amelyek hatással vannak a járművek tömegére, továbbra is befolyásolják a vezetői engedélyekre vonatkozó szabályozási keretet. Tekintettel arra, hogy ez a keret technikailag összetett, annak olyan módon kell fejlődnie, amely garantálja a jogbiztonságot, valamint megfelel a technológiasemlegesség elvének, biztosítva, hogy a szabályok ne részesítsenek előnyben és ne hozzanak hátrányba indokolatlanul bizonyos technológiákat, ehelyett pedig méltányos és időtálló keretet biztosítsanak. A Bizottságnak ezért nyomon kell követnie az alternatív üzemanyaggal működő járművek terén bekövetkező technológiai fejlődést, valamint értékelnie kell annak a fokozatokra és a vezetőiengedély-kategóriák közötti egyenértékűségekre gyakorolt hatását, mégpedig egy olyan egyértelmű, kiegyensúlyozott és naprakész szabályozási keret biztosítása érdekében, amely az innováció korlátozása nélkül szavatolja a közúti közlekedésbiztonságot.

(61) Ezen irányelv célkitűzéseinek elérése – különösen a mellékleteknek a műszaki, üzemeltetési vagy tudományos fejlődéshez való hozzáigazítása – érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a következők módosítására vonatkozóan: ezen irányelv mellékleteinek a fizikai vezetői engedélyekre vonatkozó előírásokra irányadó részei; ezen irányelv mellékleteinek a digitális vezetői engedélyekre vonatkozó előírásokat megállapító része; ezen irányelv mellékleteinek az alkalmazandó nemzeti és uniós kódokra vonatkozó szabályokra irányadó része; ezen irányelvnek a vezetői engedélyek kiállítására, érvényességére és megújítására vonatkozó egyes minimumkövetelményeket megállapító mellékletei; valamint a vizsgabiztosokra vonatkozó minimumkövetelményeket megállapító mellékletei. Ezt a felhatalmazást ötéves időtartamra kell megadni, tekintettel arra, hogy az e mellékletek által szabályozott területeket érintően gyakori a műszaki, üzemeltetési és tudományos fejlődés. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban ([11]) megállapított elvekkel összhangban kerüljön sor. Így különösen a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

(62) A Bizottságnak létre kell hoznia egy, kifejezetten a vezetői engedélyekkel és a kapcsolódó kérdésekkel foglalkozó szakértői csoportot annak érdekében, hogy szükség esetén széles körű releváns szakértelmet vehessen igénybe a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazásának gyakorlása során, valamint hogy megkönnyítse és ösztönözze az információcserét uniós szinten az érdekelt felek és a tagállami szakértők között a vezetői engedélyekkel, az engedélymegadási eljárásokkal, a közúti közlekedésbiztonság javításával, valamint a polgárokat, illetve a vállalkozásokat korlátozó adminisztratív akadályok felszámolásával kapcsolatos valamennyi kérdést illetően. A szakértői csoportnak különösen elő kell segítenie a következőkkel kapcsolatos legjobb gyakorlatok cseréjét: a vezetői engedélyért folyamadó kérelmezőkre vonatkozó életkori és alkalmassági követelmények, a fokozatos engedélymegadási rendszerek és az egész életen át tartó tanulás előnyei, az új technológiák – így például a digitális vezetői engedély és az automatizált vagy támogatott vezetés – hatásai, a kölcsönösen el nem ismert – például a nem közúti mozgó gépekre vonatkozó – vezetői engedéllyel rendelkező személyek szabad mozgása előtt álló akadályok felszámolásának megkönnyítése, valamint az új járművezetők képzésére és vizsgáztatására vonatkozó szabályok.

(63) Ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni a következőkre vonatkozó részletes rendelkezések megállapítása céljából: a fizikai vezetői engedélyekbe beépített QR-kódok interoperabilitási jellemzői és az ilyen QR-kódok által teljesítendő biztonsági intézkedések; a vizuális megjelenés, az interoperabilitás, a tesztelés, az adatok és nyilvántartások frissítésére vonatkozó előírások, valamint digitális vezetői engedélyek biztonsága, a személyes adatok kezelésére és védelmére vonatkozó szervezési intézkedések, továbbá a digitális vezetői engedélyek cseréjére vonatkozó műszaki és biztonsági előírások és a digitális vezetői engedélyek ellenőrzése céljából a megbízható kiállítók megbízható listái beleértve - a lehetséges mértékig - az ellenőrzési jellemzőket és a nemzeti rendszerekkel való interfészt is, figyelembe véve továbbá az említett vezetői engedélyek harmadik országbeli hatóságok általi el-, illetve felismeréséhez szükséges általános keretet és műszaki előírásokat, valamint a vezetői engedélyek uniós hálózatának működésére irányadó közös szabályok, beleértve a részletes működési, interfész- és műszaki követelményeket is a vezetői engedélyek uniós hálózatához csatlakoztatott nemzeti rendszerek közötti interoperabilitás, a vezetői engedélyek uniós hálózatán keresztül kicserélt személyes adatok védelme, valamint az említett hálózat valamennyi funkciójának megfelelő működése biztosításának érdekében, az uniós és a nemzeti jogban meghatározottak szerint. Ezeket a hatásköröket a 182/2011/EU rendeletnek megfelelően kell gyakorolni.

([11]) HL L 123., 2016.5.12., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

(64) A Bizottságnak azonnal alkalmazandó végrehajtási jogi aktusokat kell elfogadnia, amennyiben az a vezetői engedélyek igazgatási érvényességi idejének Unió-szerte történő meghosszabbításával kapcsolatos, kellően indokolt esetekben, a válsághelyzettel összefüggő rendkívül sürgős okokból szükséges.

(65) A következetesség érdekében az ezen irányelv hatálya alá tartozó bizonyos kérdésekről rendelkező (EU) 2018/1724 rendeletet és (EU) 2022/2561 irányelvet módosítani kell.

(66) A 2006/126/EK irányelvet és a 383/2012/EU bizottsági rendeletet ([12]) hatályon kívül kell helyezni.

(67) Mivel ezen irányelv céljait – nevezetesen azt, hogy a járművezetési jogosultságra, valamint a vezetői engedélyek kiállítására és megújítására, valamint azok kölcsönös elismerésére vonatkozó egységes szabályok előírása révén jelentősen csökkenjen a közúti közlekedési balesetek áldozatainak száma az Unióban és elősegítsék a polgárok szabad mozgását – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, mivel a vezetői engedélyek kiállítására, megújítására, pótlására és cseréjére vonatkozó nemzeti szabályok olyan mértékben eltérő követelményekhez vezetnének, hogy a közúti közlekedésbiztonságnak és a polgárok szabad mozgásának azon szintjét, amelyet a harmonizált szabályok előírnak, nem lehetne megvalósítani, az Unió szintjén azonban – a közúti közlekedés határokon átnyúló és az Unió egészére kiterjedő jellege, valamint a közös minimumkövetelmények megállapításának a szükségessége miatt – e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt elvével összhangban. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.

(68) Az európai adatvédelmi biztossal az (EU) 2018/1725 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([13]) 42. cikkének (1) bekezdésével összhangban konzultációra került sor, és a biztos 2023. április 25-én véleményt ([14]) nyilvánított.

(69) A tagállamoknak és a Bizottságnak a magyarázó dokumentumokról szóló, 2011. szeptember 28-i együttes politikai nyilatkozatával ([15]) összhangban a tagállamok vállalták, hogy az átültető intézkedéseikről szóló értesítéshez indokolt esetben egy vagy több olyan dokumentumot mellékelnek, amely megmagyarázza az irányelv elemei és az azt átültető nemzeti jogi eszközök megfelelő részei közötti kapcsolatot. Ezen irányelv tekintetében a jogalkotó úgy ítéli meg, hogy ilyen dokumentumok átadása indokolt,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Tárgy és hatály

(1) Ez az irányelv közös szabályokat állapít meg a következőkre vonatkozóan:

a) a vezetői engedélyek mintái, szabványai és kategóriái;

b) a vezetői engedélyek kiállítása, érvényessége, megújítása és kölcsönös elismerése;

c) a vezetői engedélyek cseréjének, pótlásának, érvénytelenítésének, visszavonásának, felfüggesztésének és korlátozásának és egyes szempontjai;

d) a kezdő járművezetőkre alkalmazandó bizonyos szempontok, különösen a kísérővel történő járművezetés rendszere és a próbaidő.

([12]) A Bizottság 383/2012/EU rendelete (2012. május 4.) az adathordozót (mikrocsipet) tartalmazó vezetői engedélyekre vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról (HL L 120., 2012.5.5., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/383/oj).

([13]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1725 rendelete (2018. október 23.) a természetes személyeknek a személyes adatok uniós intézmények, szervek, hivatalok és ügynökségek általi kezelése tekintetében való védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 45/2001/EK rendelet és az 1247/2002/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 295., 2018.11.21., 39. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).

([14]) HL C 199., 2023.6.7., 13. o.

([15]) HL C 369., 2011.12.17., 14. o.

(2) Ez az irányelv nem alkalmazandó a következőkre:

a) az (EU) 2025/14 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([16]) 3. cikkének 1. pontjában meghatározott nem közúti mozgó gépek; valamint

b) olyan, kerekeken vagy lánctalpakon mozgó, legalább kéttengelyes, gépi meghajtású járművek, amelyeknek alapvető funkciója a vontatóerejükön alapul, valamint amelyeket különösen mezőgazdasági vagy erdészeti műveletekhez kapcsolódó egyes eszközök, gépek vagy pótkocsik vontatására, tolására, szállítására vagy működtetésére terveztek, és amelyek a közúti személy- vagy áruszállításban, illetve személy- vagy áruszállításra szolgáló járművek közúti vontatásában csak másodlagos szerepet töltenek be.

2. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. „vezetői engedély”: olyan fizikai vagy digitális formátumú, vagy fizikai és digitális formátumú okmány, amely igazolja a gépi meghajtású jármű vezetésére való jogosultságot, és tartalmazza azokat a feltételeket, amelyek mellett az engedéllyel rendelkező személy vezetésre jogosult;

2. „fizikai vezetői engedély”: fizikai formátumú vezetői engedély;

3. „digitális vezetői engedély”: digitális formátumú vezetői engedély;

4. „gépi meghajtású jármű”: a sínen közlekedő járműtől eltérő önjáró közúti jármű;

5. „kétkerekű jármű”: a 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet ([17]) 4. cikke (2) bekezdésének a) pontjában említett jármű;

6. „háromkerekű jármű”: a 168/2013/EU rendelet 4. cikke (2) bekezdésének b) pontjában említett jármű;

7. „könnyű négykerekű motorkerékpár”: a 168/2013/EU rendelet 4. cikke (2) bekezdésének f) pontjában említett jármű;

8. „motorkerékpár”: a 168/2013/EU rendelet 4. cikke (2) bekezdésének c) és d) pontjában említett kétkerekű jármű, oldalkocsival vagy anélkül;

9. „háromkerekű gépjármű”: a 168/2013/EU rendelet 4. cikke (2) bekezdésének e) pontjában említett, három, szimmetrikusan elrendezett kerékkel rendelkező jármű;

10. „gépjármű”: olyan, gépi meghajtású jármű, amelyet általában közúti személy- vagy áruszállításra, illetve személy- vagy áruszállításra szolgáló járművek közúti vontatására használnak, beleértve a trolibuszokat is;

11. „trolibusz”: bármely olyan jármű, amely elektromos vezetékhez csatlakoztatható és nem sínen közlekedik;

12. „nehéz négykerekű motorkerékpár”: a 168/2013/EU rendelet 4. cikke (2) bekezdésének g) pontjában említett jármű;

13. „lakóautó”: az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikkében és I. mellékletének 5.1. pontjában említett, M kategóriájú különleges rendeltetésű jármű;

14. „válsághelyzet”: kivételes, váratlan és hirtelen, természeti vagy ember által okozott rendkívüli jellegű és mértékű esemény az Unión belül vagy kívül, amely jelentős közvetlen vagy közvetett hatást gyakorol a közúti közlekedés területére, és amely emellett megakadályozza vagy jelentősen korlátozza a vezetői engedéllyel rendelkező személyek vagy a releváns nemzeti hatóságok azon lehetőségét, hogy lefolytassák a vezetői engedélyek megújításához szükséges eljárásokat.

([16]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2025/14 rendelete (2024. december 19.) a közutakon közlekedő nem közúti mozgó gépek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, valamint az (EU) 2019/1020 rendelet módosításáról (HL L, 2025/14, 2025.1.8., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/14/oj).

([17]) Az Európai Parlament és a Tanács 168/2013/EU rendelete (2013. január 15.) a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről (HL L 60., 2013.3.2., 52. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

3. cikk

A vezetői engedélyekre és a kölcsönös elismerésre vonatkozó egységes uniós előírások

(1) A tagállamok biztosítják, hogy nemzeti vezetői engedélyeik kiállítása ezen irányelvvel összhangban történjen, valamint azok megfeleljenek az I. mellékletben meghatározott egységes uniós előírásoknak és az alábbiak szerinti egyéb kritériumoknak:

a) a fizikai vezetői engedélyek esetében a 4. cikk;

b) a digitális vezetői engedélyek esetében az 5. cikk.

(2) A tagállamok biztosítják, hogy az ugyanazon személy részére kiállított fizikai és digitális vezetői engedélyek teljes mértékben egyenértékűek legyenek a járművezetésre jogosító jogok és feltételek, valamint az igazgatási érvényesség tekintetében.

(3) A meglévő vezetői engedélyek 13. cikk (3), illetve (4) bekezdése szerinti cseréje vagy pótlása esetén történő kezelésének sérelme nélkül a tagállamok nem követelhetik meg előfeltételként, hogy a kérelmező rendelkezzen fizikai, illetve digitális vezetői engedéllyel a másik formátumú vezetői engedély kiállításakor, pótlásakor, megújításakor vagy cseréjekor.

(4) Az 5. cikk (7) bekezdése szerinti első végrehajtási jogi aktus elfogadásának időpontját követő 54 hónap elteltével a tagállamok biztosítják, hogy a digitális vezetői engedélyek a vezetői engedély alapértelmezett formátumaként kerüljenek kiállításra, a kérelmező azon jogának sérelme nélkül, hogy a vezetői engedélyt fizikai vagy egyidejűleg, egy és ugyanazon kérelem keretében fizikai és digitális formátumban megszerezze. A vezetői engedély valamelyik formátumban történő kiállítását követően a vezetői engedéllyel rendelkező személy számára továbbra is biztosítani kell azt a jogot, hogy kérelmezhesse a vezetői engedély másik formátumban való kiállítását, beleértve azt az esetet is, amikor a vezetői engedélye még nem járt le.

(5) A tagállamok a (4) bekezdésben említett időpont előtt is kiállíthatnak digitális vezetői engedélyeket.

(6) A tagállamok az általuk kiállított vezetői engedélyeket kölcsönösen elismerik. Az 5. cikkel összhangban kiállított digitális vezetői engedélyeket azonban csak az e cikk (4) bekezdésében meghatározott időpontot követően kell kölcsönösen elismerni.

4. cikk

Fizikai vezetői engedélyek

(1) A tagállamok az I. mellékletben meghatározott egységes uniós előírások alapján állítják ki a fizikai vezetői engedélyeket.

(2) A tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy elkerüljék a vezetői engedélyek – így többek között a 2013. január 19-ét megelőzően kiállított vezetői engedélyek – hamisításának a kockázatát. A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot a meghozott intézkedésekről.

A fizikai vezetői engedélyeket legalább az I. melléklet A2. részében meghatározott egységes uniós előírások révén védeni kell a hamisítás ellen. A tagállamok további biztonsági elemeket is bevezethetnek.

(3) Amennyiben igazgatási érvényességi idővel nem rendelkező érvényes fizikai vezetői engedéllyel rendelkező személy szokásos tartózkodási helyre tesz szert a vezetői engedélyt kiállító tagállamtól eltérő tagállamban, a fogadó tagállam két évvel a vezetői engedéllyel rendelkező személy adott tagállam területén való letelepedésének időpontját követően az engedélyére a vezetői engedély megújítása révén alkalmazhatja a 10. cikk (2) bekezdésében előírt igazgatási érvényességi időket.

(4) A tagállamok biztosítják, hogy 2033. január 19-ig, valamennyi kiállított, illetve használatban lévő fizikai vezetői engedély teljesíti az ezen irányelvben foglalt összes követelményt.

(5) A tagállamok határozhatnak úgy, hogy a fizikai vezetői engedélybe, annak részeként, mikrocsipet építenek be. Amennyiben egy tagállam úgy határoz, hogy a fizikai vezetői engedélybe, annak részeként, mikrocsipet épít be, határozhat úgy is, hogy – amennyiben a vezetői engedélyekre vonatkozó nemzeti jogszabályai úgy rendelkeznek – az I. melléklet D. részében meghatározott adatokon túl további adatokat is tárol a mikrocsipen.

Amennyiben a tagállamok a fizikai vezetői engedély részeként mikrocsip bevezetését írják elő, legalább az I. melléklet B-B4. részében meghatározott műszaki követelményeket kell alkalmazniuk. A tagállamok további biztonsági elemeket is bevezethetnek.

Amennyiben a tagállamok határozatot fogadnak el arról, hogy mikrocsipet építenek be az általuk kiállított fizikai vezetői engedélyekbe, vagy amennyiben ezt követően módosítják az említett határozatot, a vonatkozó határozat elfogadásától számított három hónapon belül tájékoztatják erről a Bizottságot. Azon tagállamok, amelyek már korábban mikrocsipet építettek be a fizikai vezetői engedélybe, 2026. február 26-ig tájékoztatják erről a Bizottságot.

(6) A tagállamok határozhatnak úgy, hogy a mikrocsip helyett vagy azzal együtt QR-kódot építenek be az általuk kiállított fizikai vezetői engedélyeken a mikrocsip számára fenntartott helyre. A QR-kódnak lehetővé kell tennie a fizikai vezetői engedélyen feltüntetett adatok hitelességének ellenőrzését.

A tagállamok az intézkedés elfogadásától számított három hónapon belül tájékoztatják a Bizottságot a QR-kód vezetői engedélyeiken történő bevezetését célzó bármely intézkedésekről, vagy ezen intézkedések bármilyen későbbi megváltoztatásáról.

A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben részletes rendelkezéseket állapít meg a fizikai vezetői engedélyekbe beépített QR-kódok által teljesítendő interoperabilitási jellemzőkre és biztonsági intézkedésekre vonatkozóan. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 26. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(7) A tagállamok biztosítják, hogy a hitelesítő ne őrizze meg a fizikai vezetői engedélyen szereplő információk ellenőrzéséhez szükséges személyes adatokat – kivéve, ha a megőrzést uniós vagy nemzeti jog engedélyezi –, és hogy a vezetői engedélyt kiállító hatóságot ne értesítsék az ellenőrzésről.

(8) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 25. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. melléklet A1. és A2., B–B4. és D. részének módosítására vonatkozóan, amennyiben ez a műszaki, működési vagy tudományos fejlődés figyelembevétele érdekében szükséges.

5. cikk

Digitális vezetői engedélyek

(1) A tagállamok az I. melléklet C. részében meghatározott egységes uniós előírások alapján állítják ki a digitális vezetői engedélyeket.

(2) Mindegyik tagállam biztosítja, hogy az általa kiállított digitális vezetői engedélyeket a velük rendelkező személyek elektronikus úton díjmentesen lekérhessék.

A digitális vezetői engedélyeket a 910/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel ([18]) összhangban elektronikus attribútumtanúsítványként kell kiállítani a jogosultak részére az európai digitális személyiadat-tárcák révén történő használatra.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy a digitális vezetői engedélyek ne tartalmazzanak az I. melléklet D. részében említetteken túli adatokat, és hogy a vezetői engedéllyel rendelkező személy járművezetési jogosultságainak ellenőrzéséhez szükséges személyes adatokon kívül a hitelesítő más személyes adatokat ne kezeljen ellenőrzés céljából.

(4) A tagállamok biztosítják, hogy a hitelesítő ne őrizze meg a digitális vezetői engedéllyel rendelkező személy járművezetési jogosultságainak ellenőrzéséhez szükséges személyes adatokat, kivéve, ha a megőrzést uniós vagy nemzeti jog engedélyezi.

(5) A tagállamok megküldik a Bizottságnak a digitális vezetői engedélyek kibocsátóinak jegyzékét, amelyet naprakészen tartanak. A Bizottság biztonságos csatornán keresztül, automatizált feldolgozásra alkalmas, elektronikus aláírással vagy bélyegzővel ellátott formátumban elérhetővé teszi a nyilvánosság számára e jegyzékeket.

(6) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 25. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. melléklet C. részének módosítására vonatkozóan, amennyiben ez a műszaki, működési vagy tudományos fejlődés figyelembevétele érdekében szükséges.

([18]) Az Európai Parlament és a Tanács 910/2014/EU rendelete (2014. július 23.) a belső piacon történő elektronikus tranzakciókhoz kapcsolódó elektronikus azonosításról és bizalmi szolgáltatásokról, valamint az 1999/93/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 257., 2014.8.28., 73. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj).

(7) A Bizottság 2026. november 26-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben részletes rendelkezéseket állapít meg a digitális vezetői engedélyek vizuális megjelenésére, interoperabilitására, a tesztelésre, az adatok és a nyilvántartások frissítésére vonatkozó szabványokra, valamint a digitális vezetői engedélyek biztonságára, a személyes adatok kezelésére és védelmére vonatkozó szervezési intézkedésekre, továbbá a digitális vezetői engedélyek cseréjére vonatkozó műszaki és biztonsági előírásokra és a digitális vezetői engedélyek ellenőrzése céljából a megbízható kiállítók megbízható listáira vonatkozóan, beleértve az ellenőrzési funkciókat és a nemzeti rendszerekkel való interfészt is. A Bizottság a lehető legnagyobb mértékben figyelembe veszi az említett vezetői engedélyeknek a harmadik országbeli hatóságok általi elismeréséhez szükséges általános keretet és műszaki előírásokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 26. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

6. cikk

Vezetőiengedély-kategóriák

(1) A vezetői engedéllyel rendelkező személyt a vezetői engedély a következő kategorizálás szerinti gépi meghajtású járművek vezetésére jogosítja fel:

a) segédmotoros kerékpárok:

AM kategória:

— olyan két- vagy háromkerekű járművek, amelyek legnagyobb tervezési sebessége nem több mint 45 km/h, legnagyobb hasznos teljesítménye pedig nem haladja meg a 4 kW-ot, kivéve azokat, amelyek legnagyobb tervezési sebessége legfeljebb 25 km/h;

— könnyű négykerekű motorkerékpárok;

b) motorkerékpárok és háromkerekű gépjárművek:

i. A1 kategória:

— olyan motorkerékpárok, amelyek hengerűrtartalma nem haladja meg a 125 cm^3-t, legnagyobb hasznos teljesítményük a 11 kW-ot, a teljesítmény/tömeg arányuk pedig a 0,1 kW/kg-ot;

— olyan háromkerekű gépjárművek, amelyek legnagyobb hasznos teljesítménye nem haladja meg a 15 kW-ot;

ii. A2 kategória:

— olyan motorkerékpárok, amelyek legnagyobb hasznos teljesítménye nem haladja meg a 35 kW-ot, a teljesítmény/tömeg arányuk pedig a 0,2 kW/kg-ot, és amelyeket nem 70 kW-nál nagyobb nettó teljesítményű járműből alakítottak át;

iii. A kategória:

— motorkerékpárok;

— olyan háromkerekű gépjárművek, amelyek legnagyobb hasznos teljesítménye meghaladja a 15 kW-ot;

Az a) pontban említett kategóriákba tartozó gépi meghajtású járművekhez olyan pótkocsit lehet kapcsolni, amelynek megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a vonójármű terheletlen tömegének a felét. A tagállamok közúti közlekedésbiztonsági megfontolások alapján további feltételeket is szabhatnak az általuk kiállított vezetői engedélyekhez.

c) gépjárművek:

i. B1 kategória:

— nehéz négykerekű motorkerékpárok.

A B1 kategória opcionális; azon tagállamokban, amelyekben ezt a vezetőiengedély-kategóriát nem vezetik be, B kategóriájú vezetői engedély szükséges ezen járművek vezetéséhez. E tagállamok megtagadhatják a B1 kategóriára vonatkozó vezetői engedély cseréjét.

A tagállamok határozhatnak úgy is, hogy a területükön történő járművezetésre vonatkozóan ezt a kategóriát kizárólag a 9. cikk (4) bekezdése első albekezdésének c) pontjában említett járművek esetében vezetik be, az abban a bekezdésben előírt feltételek mellett, valamint azon további követelményekre is figyelemmel, hogy a járművezető a vezetői engedély kiállításának időpontjában még nem töltötte be a 21. életévét, és hogy az e kategóriára vonatkozó vezetői engedély lejár, amikor a vezetői engedéllyel rendelkező személy betölti a 21. életévét. Amennyiben egy tagállam így határoz, feltünteti az I. melléklet E. részében meghatározott 60.03 uniós kódot a vezetői engedélyen.

ii. B kategória:

— 3 500 kg-ot meg nem haladó megengedett legnagyobb össztömegű és a járművezetőn kívül legfeljebb nyolc utas szállítására tervezett és gyártott gépjárművek;

— az e kategóriába tartozó gépjárművekhez az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikke (1) bekezdése c) pontjának i. alpontjában említett O_1 kategóriájú pótkocsi kapcsolható.

Az érintett járművekre vonatkozó típusjóváhagyási szabályok sérelme nélkül, az e kategóriába tartozó gépjárművekhez az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikke (1) bekezdése c) pontjának ii. alpontjában említett O_2 kategóriájú pótkocsi kapcsolható, feltéve, hogy az ilyen járműszerelvény megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 4 250 kg-ot. Amennyiben egy ilyen járműszerelvény tömege meghaladja a 3 500 kg-ot, a tagállamok – az V. melléklettel összhangban – előírják, hogy a járműszerelvény kizárólag a következők teljesítése után vezethető:

— tanfolyam elvégzése; vagy

— jártassági és magatartási vizsga letétele.

A tagállamok előírhatják tanfolyam elvégzését, valamint jártassági és magatartási vizsga letételét egyaránt.

Az V. melléklet szerinti tanfolyam elvégzésének vagy vizsga sikeres teljesítésének feltétele vagy tanfolyam elvégzésének és vizsga sikeres teljesítésének együttes feltétele mellett, valamint az érintett járművekre vonatkozó típusjóváhagyási szabályok sérelme nélkül az e kategóriába tartozó gépjárművek a következőkből állhatnak:

— 3 500 kg-ot meghaladó, de legfeljebb 4 250 kg megengedett legnagyobb össztömegű lakóautó, pótkocsival együtt is, ha a járműszerelvény megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg az 5 000 kg-ot;

— valamely tagállam általi, a 9. cikk (4) bekezdésének d) pontjában előírt feltételekkel összhangban történő engedélyezés függvényében, 3 500 kg-ot meghaladó, de pótkocsival együtt is legfeljebb 5 000 kg megengedett legnagyobb össztömegű, többek között természeti vagy ember okozta veszélyhelyzetekben való azonnali segítségnyújtás révén a közbiztonság és a közrend fenntartása céljából használt, gépi meghajtású sürgősségi járművek, így például rendőrségi járművek, mentőautók, polgári védelmi és mentőjárművek vagy tűzoltó járművek; vagy

— a 9. cikk (2) bekezdésének j) pontjában említett egyenértékűség hatálya alá tartozó, a második franciabekezdés hatálya alá nem tartozó, alternatív üzemanyaggal működő gépjármű pótkocsival együtt, ha e járműszerelvény megengedett legnagyobb össztömege meghaladja a 4 250 kg-ot, de nem haladja meg az 5 000 kg-ot.

A tagállamok az I. melléklet E. részében meghatározott megfelelő uniós kód használatával feltüntetik a vezetői engedélyen az ilyen járműszerelvény, lakóautó vagy sürgősségi jármű vezetésére való jogosultságot.

iii. BE kategória:

— az érintett járművekre vonatkozó típusjóváhagyási szabályok sérelme nélkül, a B kategóriába tartozó vontató járműből, valamint az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikke (1) bekezdésének c) pontjában meghatározott, O_1, illetve O_2 tömegkategóriájú pótkocsiból vagy félpótkocsiból álló járműszerelvények;

iv. C1 kategória:

— a D1 vagy a D kategóriába tartozó járművektől eltérő, 3 500 kg-ot meghaladó, de legfeljebb 7 500 kg megengedett legnagyobb össztömegű, és a járművezetőn kívül legfeljebb nyolc utas szállítására tervezett és gyártott gépjárművek;

— az e kategóriába tartozó gépjárművekhez az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikke (1) bekezdése c) pontjának i. alpontjában említett, O_1 kategóriájú pótkocsi kapcsolható;

v. C1E kategória:

— az érintett járművekre vonatkozó típusjóváhagyási szabályok sérelme nélkül, olyan járműszerelvény, amelyben a vontató jármű a C1 kategóriába tartozik, pótkocsijának vagy félpótkocsijának a megengedett legnagyobb össztömege meghaladja a 750 kg-ot, feltéve, hogy a szerelvény megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 12 000 kg-ot;

— az érintett járművekre vonatkozó típusjóváhagyási szabályok sérelme nélkül, olyan járműszerelvény, amelyben a vontató jármű a B kategóriába tartozik, pótkocsijának vagy félpótkocsijának a megengedett legnagyobb össztömege meghaladja a 3 500 kg-ot, feltéve, hogy a járműszerelvény megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 12 000 kg-ot.

vi. C kategória:

— a D1 vagy a D kategóriába tartozó gépjárművektől eltérő, a 3 500 kg megengedett össztömeget meghaladó, és a járművezetőn kívül legfeljebb nyolc utas szállítására tervezett és gyártott gépjárművek;

— az e kategóriába tartozó gépjárművekhez az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikke (1) bekezdése c) pontjának i. alpontjában említett O_1 kategóriájú pótkocsi kapcsolható.

vii. CE kategória:

— az érintett járművekre vonatkozó típusjóváhagyási szabályok sérelme nélkül, olyan járműszerelvény, amelyben a vontató jármű a C kategóriába tartozik, és pótkocsijának vagy félpótkocsijának a megengedett legnagyobb össztömege meghaladja a 750 kg-ot;

viii. D1 kategória:

— a járművezetőn kívül több mint 8, de legfeljebb 16 utas szállítására tervezett és gyártott, 8 m-t meg nem haladó legnagyobb hosszúságú gépjárművek;

— az e kategóriába tartozó gépjárművekhez az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikke (1) bekezdése c) pontjának i. alpontjában említett, O_1 kategóriájú pótkocsi kapcsolható;

ix. D1E kategória:

— az érintett járművekre vonatkozó típusjóváhagyási szabályok sérelme nélkül, olyan járműszerelvény, amelyben a vontató jármű a D1 kategóriába tartozik és pótkocsijának megengedett legnagyobb össztömege meghaladja a 750 kg-ot.

x. D kategória:

— a járművezetőn kívül több mint nyolc utas szállítására tervezett és gyártott gépjárművek;

— az e kategóriába tartozó gépjárművekhez az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikke (1) bekezdése c) pontjának i. alpontjában említett, O_1 kategóriájú pótkocsi kapcsolható;

xi. DE kategória:

— az érintett járművekre vonatkozó típusjóváhagyási szabályok sérelme nélkül, olyan járműszerelvény, amelyben a vontató jármű a D kategóriába tartozik, és pótkocsijának megengedett legnagyobb össztömege meghaladja a 750 kg-ot.

(2) A tagállamok kizárhatnak e cikk alkalmazása alól bizonyos meghatározott, gépi meghajtású járműtípusokat – így például a fogyatékossággal élő személyek számára készült különleges járműveket – a Bizottságnak a javasolt kizárás által a közúti közlekedésbiztonságra gyakorolt hatás értékelésén alapuló előzetes beleegyezésével.

A tagállamok kizárhatják ezen irányelv alkalmazása alól a fegyveres erők és a polgári védelmi szervek által használt, vagy azok ellenőrzése alá tartozó járműtípusokat. Erről tájékoztatják a Bizottságot.

7. cikk

Alsó korhatárok

(1) Azon kérelmező esetében, aki számára vezetői engedély állítható ki, az alsó korhatár a következő:

a) 16 év az AM, az A1 és a B1 kategória esetében;

b) 18 év az A2, a B, a BE, a C1 és a C1E kategória esetében;

c) az A kategória tekintetében:

i. motorkerékpárok esetében 20 év. Az e kategóriába tartozó motorkerékpárok vezetésére való jogosultságnak azonban legalább kétéves, A2 kategóriás vezetői engedéllyel korábban szerzett motorkerékpár-vezetési gyakorlat a feltétele. A kétéves korábbi gyakorlatra vonatkozó követelmény alól mentesíteni lehet azt a kérelmezőt, aki legalább 24 éves;

ii. 21 év a 15 kW-ot meghaladó teljesítményű háromkerekű gépjárművek esetében;

d) 21 év a C, a CE, a D1 és a D1E kategória esetében;

e) a C és a CE kategória esetében 18 év, feltéve, hogy a járművezető rendelkezik az (EU) 2022/2561 irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében említett szakmai alkalmassági bizonyítvánnyal (SZAB);

f) 24 év a D és a DE kategória esetében;

g) 21 év a D és a DE kategória esetében, feltéve, hogy a járművezető rendelkezik az (EU) 2022/2561 irányelv 6. cikkének (1), illetve (2) bekezdésében említett SZAB-bal.

(2) A tagállamok a vezetői engedély kiállítása tekintetében a korhatárt:

a) az AM kategória esetében 14 évre csökkenthetik vagy 18 évre emelhetik;

b) a B1 kategória esetében 18 évre emelhetik;

Ugyanakkor a B1 kategória esetében a tagállamok a 9. cikk (4) bekezdésének c) pontjában említett járművek esetében, valamint a 6. cikk (1) bekezdése c) pontja i. alpontjának második albekezdésében és a 9. cikk (4) bekezdésének c) pontjában meghatározott feltételek mellett a Bizottság előzetes hozzájárulásával 15 évre csökkenthetik a területükre korlátozott vezetői engedély kiállításának alsó korhatárát;

c) az A1 kategória esetében 18 évre emelhetik, feltéve, hogy mindkét alábbi feltétel teljesül:

i. legalább két év különbség van az A1 kategóriára és az A2 kategóriára vonatkozó alsó korhatár között;

ii. az A kategóriára szóló vezetői engedély megadása előtt legalább kétéves, A2 kategóriájú motorkerékpáron szerzett gyakorlat szükséges, az (1) bekezdés c) pontjának i. alpontjában említetteknek megfelelően;

d) a B és a BE kategória esetében 17 évre csökkenthetik;

e) a D1, a D1E, a D és a DE kategória esetében 18 évre csökkenthetik, feltéve, hogy teljesülnek a következő feltételek:

i. a járművezető rendelkezik az (EU) 2022/2561 irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében említett SZAB-bal;

ii. kizárólag a D és a DE kategória esetében a járművezetőre vonatkoznak az (EU) 2022/2561 irányelv 5. cikke (3) bekezdésének harmadik albekezdésében foglalt korlátozások;

f) a D és a DE kategória esetében 20 évre csökkenthetik, feltéve, hogy a járművezető rendelkezik az (EU) 2022/2561 irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében említett SZAB-bal.

(3) A tagállamok a C kategória esetében 18 évre, a D kategória esetében pedig 21 évre csökkenthetik az alsó korhatárt az alábbiak vonatkozásában:

a) többek között természeti vagy ember okozta veszélyhelyzetekben való azonnali segítségnyújtás révén a közbiztonság és a közrend fenntartása céljából használt, gépi meghajtású sürgősségi járművek, így például rendőrségi járművek, mentőautók, polgári védelmi és mentőjárművek vagy tűzoltó járművek;

b) javítási vagy karbantartási célú közúti vizsgálatoknak alávetett járművek.

(4) A (2) és a (3) bekezdésnek megfelelően kiállított vezetői engedélyek kizárólag a kiállító tagállam területén érvényesek, amíg az engedéllyel rendelkező személy eléri az (1) bekezdésben meghatározott alsó korhatárt, amelyet követően az Unió egészében érvényessé válnak.

A tagállamok saját területükön érvényesnek ismerhetik el az (1) bekezdésben meghatározott alsó korhatárt még el nem ért járművezetők részére kiállított vezetői engedélyeket. A tagállamok azonban nem ismerhetik el a (2) bekezdés b), e) és f) pontja alapján kiállított vezetői engedélyek érvényességét.

A tagállamok saját területükön kölcsönösen elismerhetik a (3) bekezdés a) pontjában meghatározott alsó korhatárt még el nem ért járművezetők részére kiállított vezetői engedélyek érvényességét.

8. cikk

Feltételek és korlátozások

(1) Amennyiben a tagállamok feltételekhez kötött vezetői engedélyt állítanak ki, ezeket a feltételeket feltüntetik a vezetői engedélyen az I. melléklet E. részében meghatározott vonatkozó uniós kódok használatával. Az I. melléklet E. részében nem szereplő feltételek jelzésére nemzeti kódokat is használhatnak. Ebben az esetben időben tájékoztatják a Bizottságot, valamint ezen irányelv hatálybalépésekor és az ilyen nemzeti kódok későbbi kiegészítése vagy módosítása esetén részletes tájékoztatást nyújtanak a Bizottságnak a nemzeti kódokról és a használatuk eseteiről.

Ha a járművezető testi fogyatékossága miatt a vezetői engedélyt csak bizonyos járműtípusokra vagy csak az ilyen testi fogyatékosság ellensúlyozása céljából átalakított járművekre vonatkozóan állítják ki számára, a 10. cikk (1) bekezdése szerinti jártassági és magatartási vizsgát ilyen járművel kell letenni. A tagállamok elfogadják az ahhoz szükséges rendelkezéseket, hogy a testi fogyatékossággal élő személyek a testi fogyatékosságuknak megfelelően átalakított járművel vizsgázhassanak.

(2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 25. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. melléklet E. részének módosítására vonatkozóan, amennyiben ez a műszaki, működési vagy tudományos fejlődés figyelembevétele érdekében szükséges.

9. cikk

Fokozatok és a kategóriák közötti egyenértékűségek

(1) A BE, a C1, a C1E, a C, a CE, a D1, a D1E, a D és a DE kategóriájú vezetői engedélyek kizárólag olyan járművezetők számára állíthatók ki, akik már jogosultak B kategóriájú járművek vezetésére.

(2) A vezetői engedélyek érvényességét a következők szerint kell meghatározni:

a) a C1E, a CE, a D1E és a DE kategóriájú vezetői engedélyek a BE kategóriájú járműszerelvényekre is érvényesek;

b) a CE kategóriájú vezetői engedélyek a DE kategóriára is érvényesek, ha a vezetői engedéllyel rendelkező személy vezethet D kategóriájú járműveket;

c) a C1E vagy a CE kategóriájú vezetői engedélyek a D1E kategóriára is érvényesek, ha a vezetői engedéllyel rendelkező személy vezethet D1 kategóriájú járműveket;

d) a CE és a DE kategóriájú vezetői engedélyek a C és a C1, illetve a D és a D1 kategóriára is érvényesek;

e) a CE és a DE kategóriájú vezetői engedélyek a C1E, illetve a D1E kategóriájú járműszerelvényekre is érvényesek;

f) a C1E és a D1E kategóriájú vezetői engedélyek a C1, illetve a D1 kategóriára is érvényesek;

g) bármely kategóriára kiállított vezetői engedély érvényes az AM kategóriájú, gépi meghajtású járművekre is. A tagállamok azonban a területükön kiállított vezetői engedélyek esetében az A1, az A2 és az A kategóriájú vezetői engedélyekre korlátozhatják az AM kategória egyenértékűségeit, ha az adott tagállam gyakorlati vizsgát ír elő az AM kategóriájú vezetői engedély megszerzéséhez;

h) az A2 kategóriájú vezetői engedélyek az A1 kategóriára is érvényesek;

i) az A, a B, a C, illetve a D kategóriájú vezetői engedélyek az A1 és az A2, a B1, a C1, illetve a D1 kategóriára is érvényesek;

j) két évvel a B kategóriájú vezetői engedély első alkalommal történő kiállítását követően az engedély érvényes a részben vagy egészben a 96/53/EK irányelv 2. cikkében meghatározott alternatív üzemanyagokkal meghajtott és az (EU) 2018/858 rendelet alapján jóváhagyott, 3 500 kg-ot meghaladó, de legfeljebb 4 250 kg megengedett legnagyobb össztömegű gépi meghajtású sürgősségi járművek vezetésére is, beleértve a természeti vagy ember okozta veszélyhelyzetekben való azonnali segítségnyújtás révén a közbiztonság és a közrend fenntartása céljából használt, gépi meghajtású sürgősségi járműveket, így például a rendőrségi járműveket, a mentőautókat, a polgári védelmi és mentőjárműveket, valamint a tűzoltó járműveket is. Amennyiben az ezen irányelv 6. cikke (1) bekezdése c) pontjának ii. alpontjában meghatározott feltétel teljesül, ezekhez a járművekhez pótkocsi is kapcsolható, feltéve, hogy a járműszerelvény megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg az 5 000 kg-ot. A lakóautók nem tartoznak az e pontban említett egyenértékűség hatálya alá;

k) két évvel a BE kategóriájú vezetői engedély első alkalommal történő kiállítását követően az engedély érvényes a 96/53/EK irányelv 2. cikkében meghatározott, részben vagy egészben alternatív üzemanyagokkal meghajtott és az (EU) 2018/858 rendelet alapján jóváhagyott, 3 500 kg-ot meghaladó, de legfeljebb 4 250 kg megengedett legnagyobb össztömegű gépjárműszerelvények vezetésére is, vontató járműből, valamint az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikke (1) bekezdésének c) pontjában meghatározott, O_1, illetve O_2 tömegkategóriájú pótkocsiból vagy félpótkocsiból álló járműszerelvényként.

(3) A tagállamok a területükön való járművezetés tekintetében a következő egyenértékűségeket adhatják meg:

a) B kategóriás vezetői engedéllyel vezethető háromkerekű gépjárművek, 15 kW-os legnagyobb nettó teljesítményt meghaladó háromkerekű gépjárművek esetében, feltéve, hogy a B kategóriás vezetőiengedéllyel rendelkező személy legalább 21 éves;

b) A1 kategóriájú motorkerékpárok vezetése B kategóriás vezetői engedéllyel.

Az első albekezdésben előírt egyenértékűségeket az azokat megadó tagállamok kölcsönösen elismerik.

A tagállamok a vezetői engedélyen kizárólag az I. melléklet E. részében meghatározott megfelelő uniós kódokkal tüntethetik fel, hogy a vezetői engedéllyel rendelkező személy vezetheti az első albekezdésben említett járműveket.

A tagállamok haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot az első albekezdésben említett, a területükön megadott egyenértékűségekről, beleértve a 2025. november 25. előtt használt bármely vonatkozó nemzeti kódot is. A Bizottság ezt az információt a tagállamok rendelkezésére bocsátja.

(4) A tagállamok területükön engedélyezhetik a következő járműkategóriák vezetését:

a) D1 kategóriájú, 3 500 kg megengedett legnagyobb össztömegű járművek a fogyatékossággal élő utasok szállítására szolgáló szakeszközök kivételével, 21 évesnél idősebb, B kategóriájú vezetői engedéllyel rendelkező járművezetők számára, az említett vezetői engedélynek a járművezető részére történő első kiállítását követő legalább két év elteltével, és feltéve, hogy a járműveket nem üzleti tevékenységet végző szervezetek társadalmi célokra használják, valamint a járművezető önkéntes alapon nyújtja szolgáltatásait;

b) olyan járművek, amelyek megengedett legnagyobb össztömege meghaladja a 3 500 kg-ot, 21 évesnél idősebb, B kategóriájú vezetői engedéllyel rendelkező járművezetők számára, a szóban forgó vezetői engedélynek a járművezető részére történő első kiállítását követő legalább két év elteltével, feltéve, hogy ezek a járművek teljesítik az alábbi feltételek mindegyikét:

i. az említett járműveket kizárólag oktatási, illetve szabadidős célra használják álló helyzetben;

ii. nem üzleti tevékenységet végző szervezetek társadalmi célokra használják őket;

iii. úgy alakították át őket, hogy nem használhatók kilencnél több személy szállítására, illetve az i. és az ii. pontban foglalt célokhoz szigorúan szükséges áruktól eltérő áruk fuvarozására;

c) B kategóriájú járművek, amelyek megengedett legnagyobb össztömege legfeljebb 2 500 kg, és amelyek legnagyobb sebessége műszakilag 45 km/h-ra korlátozott, a B1 kategóriájú, a 6. cikk (1) bekezdése c) pontja i. alpontjának második albekezdésében és adott esetben a 7. cikk (2) bekezdésének b) pontjában meghatározott feltételeknek megfelelően kiállított vezetői engedéllyel rendelkező, 21 évnél fiatalabb járművezetők számára;

d) többek között természeti vagy ember okozta veszélyhelyzetekben való azonnali segítségnyújtás révén a közbiztonság és a közrend fenntartása céljából használt, gépi meghajtású járművek, így például rendőrségi járművek, mentőautók, polgári védelmi és mentőjárművek, valamint tűzoltó járművek, amelyek megengedett legnagyobb össztömege meghaladja a 3 500 kg-ot, de nem haladja meg az 5 000 kg-ot, és amelyekhez pótkocsi kapcsolható, amennyiben e járműszerelvény megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg az 5 000 kg-ot, a 20. életévüket betöltött, B kategóriájú vezetői engedéllyel rendelkező járművezetők számára, akik a 6. cikk (1) bekezdése c) pontjának ii. alpontjában előírt képzést, vizsgát vagy mindkettőt teljesítették, és akik kizárólag a sürgősségi jármű rendeltetésének megfelelő célból vezetnek, beleértve a szükséges karbantartást és tesztvezetéseket is.

Amennyiben a tagállamok azt jelzik a vezetői engedélyen, hogy a vezetői engedéllyel rendelkező személy vezetheti az első albekezdés a) és b) pontjában említett járműveket, ezt kizárólag a vonatkozó nemzeti kódokkal tüntetik fel.

A tagállamok saját területükön ideiglenesen vagy határozatlan időre kölcsönösen elismerhetik az első albekezdés d) pontja alapján kiállított vezetői engedélyek érvényességét.

A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az e bekezdéssel összhangban megadott minden engedélyről.

(5) A tagállamokat fel kell jogosítani arra, hogy területükön engedélyezhessék a D vagy a D1 kategóriájú járművek vezetését C kategóriára kiállított vezetői engedéllyel rendelkező jogosultak számára, feltéve, hogy a járműben más személyt nem szállítanak, és feltéve, hogy a járművezető olyan személy, aki:

a) a 2014/45/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ([19]) szerinti műszaki vizsgálatot végez a műszaki vizsgálóállomástól számított 5 km-es sugarú körön belül; vagy

b) olyan járműjavító műhely szerelője, amely a jármű javítását követően, illetve karbantartási vagy ellenőrzési célból a műhelytől számított 5 km-es sugarú körön belül tesztvezetést végez.

A műszaki vizsgaállomás vagy a műhely elhagyásakor a C kategóriájú vezetői engedéllyel rendelkező személynek bármely ellenőrzés során képesnek kell lennie annak igazolására, hogy a járművet az a) pontban említett műszaki vizsgálat vagy a b) pontban említett tesztvezetés céljából vezeti. A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az e bekezdéssel összhangban megadott minden engedélyről.

([19]) Az Európai Parlament és a Tanács 2014/45/EU irányelve (2014. április 3.) a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról és a 2009/40/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 127., 2014.4.29., 51. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

10. cikk

A vezetői engedély kiállítása, érvényessége és megújítása

(1) Vezetői engedély csak azoknak a kérelmezőknek állítható ki, akik megfelelnek a következő feltételeknek:

a) letették a II. melléklet szerinti jártassági és magatartási, valamint elméleti vizsgát, továbbá megfelelnek a III. melléklet szerinti, a járművezetéshez szükséges fizikai és szellemi alkalmasság minimumkövetelményeinek;

b) az AM kategória tekintetében csak elméleti vizsgát tettek; a tagállamok mindazonáltal előírhatják, hogy a kérelmezők e kategória vonatkozásában jártassági és magatartási vizsgát tegyenek, valamint alkalmazhatják a 11. cikket.

Az e kategóriába tartozó háromkerekű járművek és négykerekű motorkerékpárok esetében a tagállamok egyedi jártassági és magatartási vizsgát írhatnak elő. Az AM kategóriájú járművek megkülönböztetésére nemzeti kód illeszthető a vezetői engedélybe;

c) az A2 vagy az A kategória tekintetében, és azzal a feltétellel, hogy A1, illetve A2 kategóriájú motorkerékpáron legalább kétéves gyakorlatot szereztek, vagy:

i. kizárólag jártassági és magatartási vizsgát tettek; vagy

ii. elvégezték a VI. melléklet szerinti képzést;

d) a 6. cikk (1) bekezdése c) pontja ii. alpontjában említett járműszerelvény, lakóautó, sürgősségi jármű vagy alternatív üzemanyaggal működő jármű vezetésére jogosító B kategóriájú vezetői engedély esetében képzést végeztek el, illetve jártassági és magatartási vizsgát tettek, vagy elvégezték a képzést, valamint jártassági és magatartási vizsgát tettek az V. mellékletben foglaltaknak megfelelően;

e) szokásos tartózkodási helyük annak a tagállamnak a területén található, amelyik a vezetői engedélyt kiállítja, vagy a 20. cikk (3) vagy (4) bekezdésében meghatározott kivételek alá tartoznak, vagy a kérelem benyújtásakor igazolni tudja, hogy tanulmányi céllal ott töltötte az azt megelőző legalább hat hónapot.

(2) A tagállamok által kiállított vezetői engedélyek igazgatási érvényességének időtartama a következő:

a) 15 év az AM, az A1, az A2, az A, a B, a B1 és a BE kategória esetében. A tagállamok 10 évre csökkenthetik ezt az időtartamot, amennyiben nemzeti jogszabályaik lehetővé teszik, hogy a vezetői engedélyt személyazonosító okmányként is használni lehessen;

b) öt év a C, a CE, a C1, a C1E, a D, a DE, a D1 és a D1E kategória esetében.

A vezetői engedély megújítása új igazgatási érvényességi időt vonhat maga után egy vagy több olyan kategória esetében, amelyet a vezetői engedéllyel rendelkező személy vezethet, amennyiben ez összhangban van ezzel az irányelvvel.

A 4. cikk (5), illetve (6) bekezdése szerinti mikrocsip vagy QR-kód megléte nem előfeltétele a vezetői engedély érvényességének. A mikrocsip, illetve a QR-kód elvesztése, leolvashatatlansága vagy bármilyen más sérülése nem érinti a vezetői engedély érvényességét.

A tagállamok – a közúti közlekedésbiztonság javítása céljából – korlátozhatják a kezdő járművezetők számára kiállított, bármely kategóriájú vezetői engedély igazgatási érvényességi idejét annak érdekében, hogy különleges intézkedéseket alkalmazzanak ezen járművezetőkre.

A tagállamok korlátozhatják az egyes, bármely kategóriára kiállított vezetői engedélyek igazgatási érvényességi idejét, ha gyakoribb orvosi ellenőrzések, önértékelések vagy egyéb egyedi intézkedések – így például közlekedési szabálysértőkre vonatkozó korlátozások – alkalmazását tartják szükségesnek.

A tagállamok a 6. cikk (1) bekezdése c) pontja i. alpontjának második albekezdésével összhangban korlátozzák az egyes vezetői engedélyek igazgatási érvényességi idejét. Az ilyen módon korlátozott vezetői engedély nem újítható meg.

A tagállamok az első albekezdésben a meghatározott igazgatási érvényességi időt lecsökkenthetik a területükön lakóhellyel rendelkező, 65. életévüket betöltött, vezetői engedéllyel rendelkező személyek esetében annak érdekében, hogy gyakoribb orvosi ellenőrzéseket, önértékeléseket vagy egyéb egyedi intézkedéseket – így például az ismeretek frissítésére szolgáló tanfolyamokat – írhassanak elő. Az így lerövidített igazgatási érvényességi idő kizárólag a vezetői engedély megújításakor alkalmazható.

A tagállamok lerövidíthetik a vezetői engedélyeknek az e bekezdésben meghatározott igazgatási érvényességi idejét azon személyek esetében, akik ideiglenes tartózkodási engedélyt kaptak, vagy akik területükön átmeneti védelemben vagy a nemzeti jog szerinti megfelelő védelemben részesülnek.

(3) A vezetői engedélyeknek az igazgatási érvényesség lejártakor történő megújítására a következő két feltétel vonatkozik:

a) a megújítást kérelmező folyamatosan megfelel a III. mellékletben foglalt, a járművezetéshez szükséges fizikai és szellemi alkalmasság minimumkövetelményeinek;

b) a megújítást kérelmező szokásos tartózkodási helye a vezetői engedélyt kiállító tagállam területén található, vagy a 20. cikk (3) bekezdésében meghatározott kivételek alá tartozik, vagy a kérelem benyújtásakor annak igazolása, hogy a megújítást kérelmező a kérelem benyújtását megelőző legalább hat hónapot tanulmányi céllal ott töltötte.

(4) A nemzeti büntetőjogi és rendészeti jogszabályok sérelme nélkül a tagállamok az ezen irányelvben foglaltaktól eltérő feltételekre vonatkozó nemzeti rendelkezéseket is alkalmazhatnak a vezetői engedélyek kiállítására. Erről tájékoztatják a Bizottságot.

(5) Senki nem rendelkezhet egynél több vezetői engedéllyel. A digitális vezetői engedély azonban egyidejűleg több elektronikus eszközön is megjeleníthető.

A tagállam megtagadja a vezetői engedély kiállítását, ha a kérelmező már rendelkezik egy másik tagállam által kiállított vezetői engedéllyel.

A tagállamok megteszik a második albekezdés alkalmazásához szükséges intézkedéseket. Amennyiben alapos okkal feltételezhető, hogy a kérelmező már rendelkezik egy másik vezetői engedéllyel, a vezetői engedély kiállításához, pótlásához, megújításához vagy cseréjéhez szükséges intézkedések közé tartozik annak más tagállamokkal együtt történő ellenőrzése, hogy a kérelmező rendelkezik-e másik vezetői engedéllyel. E célból a tagállamok igénybe veszik a vezetői engedélyek uniós hálózatát.

A vezetői engedélyt kiállító tagállamok – a 3. cikk (6) bekezdésének sérelme nélkül – kellő körültekintéssel járnak el annak biztosítása érdekében, hogy az adott személy megfeleljen az e cikk (1) bekezdésében foglalt követelményeknek, és nemzeti rendelkezéseiket alkalmazzák a vezetői engedély vagy a járművezetési jogosultság érvénytelenítésére, ha megállapításra kerül, hogy egy adott vezetői engedélyt az említett követelményeknek való megfelelés nélkül állítottak ki.

(6) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 25. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a II., a III., az V. és a VI. melléklet módosítására vonatkozóan, amennyiben ez a műszaki, működési vagy tudományos fejlődés figyelembevétele érdekében szükséges.

11. cikk

A fizikai és szellemi alkalmasság minimumkövetelményeinek való megfelelés

(1) A tagállamok a vezetői engedély első alkalommal történő kiállítását megelőzően – biztosítják, hogy a kérelmezők olyan orvosi vizsgálaton vegyenek részt, amelynek során alkalmazzák a III. mellékletben meghatározott valamennyi egészségi problémára kiterjedő fizikai és szellemi alkalmasságra vonatkozó minimumkövetelményeket. Ez csak akkor vonatkozik az AM kategóriájú vezetői engedélyek kiállítására, ha azt az adott tagállam a 10. cikk (1) bekezdésének b) pontjával összhangban előírja. Kötelező azonban orvosi vizsgálat elvégzése a C, a CE, a C1, a C1E, a D, a D1, a DE vagy a D1E kategóriájú vezetői engedélyek iránti kérelmek esetében, függetlenül attól, hogy más kategória esetében végeztek-e orvosi vizsgálatot.

(2) A vezetői engedély megújítása előtt a megújítást kérelmezőknek olyan orvosi vizsgálaton kell részt venniük, amely kiterjed a III. mellékletben meghatározott valamennyi egészségi problémára. Ez csak akkor vonatkozik az AM kategóriájú vezetői engedélyek megújítására, ha azt az adott tagállam a 10. cikk (1) bekezdésének b) pontjával összhangban előírja.

(3) Az (1) és a (2) bekezdéstől eltérve, és amennyiben a III. melléklet másként nem rendelkezik, így például a vezetői engedélyt kérelmezők látásának a III. melléklet 3. pontjával összhangban történő megfelelő értékelése esetében, a tagállamok az AM, az A, az A1, az A2, a B, a B1 és a BE kategóriák esetében orvosi vizsgálat előírása helyett alkalmazhatják a következő egyik vagy mindkét következő alternatív intézkedést:

a) előírhatják a vezetői engedély kérelmezője vagy a vezetői engedéllyel rendelkező személy számára, hogy a vezetői engedély kiállításának vagy megújításának kérelmezésekor töltsön ki önértékelésre szolgáló formanyomtatványt, amely kiterjed a III. mellékletben meghatározott egészségi problémákra; vagy

b) a járművezetésre való alkalmasságot értékelő nemzeti rendszert alakíthatnak ki annak biztosítására, hogy a III. mellékletben foglalt, a fizikai és szellemi alkalmasság minimumkövetelményeinek való megfelelés érdekében reagálni lehessen a fizikai vagy szellemi alkalmasság azt követően bekövetkező jelentős változásaira, hogy orvosi vizsgálat vagy önértékelés nyomán a kérelmező számára kiállításra került a vezetői engedély.

(4) A tagállamok megfelelő intézkedéseket írhatnak elő az önértékelési formanyomtatvány kitöltésére vonatkozó követelménynek való meg nem felelés, vagy az önértékelési formanyomtatványon helytelen vagy hiányos információk tudatos közlése, illetve a (3) bekezdés b) pontjával összhangban megállapított követelmények bármelyike teljesítésének elmulasztása esetén.

(5) A tagállamok a (3) bekezdés b) pontja szerinti alternatív intézkedést oly módon is alkalmazhatják, hogy az az igazgatási érvényességi idő alatt lehetővé tegye a járművezetésre való alkalmasság nyomon követését.

(6) Ha a (3) bekezdésben foglalt különböző alternatív intézkedések keretében szerzett információk alapján nyilvánvalóvá válik, hogy a kérelmező vagy a vezetői engedéllyel rendelkező személy esetében valószínűleg fennáll a III. mellékletben felsorolt egy vagy több egészségi probléma, a tagállamok biztosítják, hogy a kérelmező vagy a vezetői engedéllyel rendelkező személy orvosi vizsgálaton vegyen részt mielőtt a tagállamok a vezetői engedélyt kiállítják vagy megújítják.

(7) Ez a cikk nem akadályozza meg a tagállamokat arra irányuló intézkedések meghozatalában, hogy felhívják az egészségügyi ágazatnak és a vezetői engedéllyel rendelkező személyeknek a figyelmét a járművezetéshez szükséges fizikai és szellemi alkalmasság III. mellékletben foglalt minimumkövetelményeire, és bővítsék az ezekkel kapcsolatos ismereteiket.

Ha a tagállamok orvosoknak szóló iránymutatásokat alakítanak ki annak érdekében, hogy elősegítsék a vezetői engedéllyel rendelkező azon személyek azonosítását, akik már nem felelnek meg a járművezetéshez szükséges fizikai és szellemi alkalmasság minimumkövetelményeinek, erről tájékoztatják a Bizottságot. A Bizottság hozzáférhetővé teszi az iránymutatásokat a többi tagállam számára.

Ha a tagállamok figyelemfelhívó kampányokat dolgoznak ki annak érdekében, hogy tájékoztassák a polgárokat a vezetésre való alkalmasságot esetlegesen negatívan befolyásoló mentális vagy fizikai egészségi problémákról, erről tájékoztatják a Bizottságot. A Bizottság ezt a tájékoztatást elérhetővé teszi a többi tagállam számára.

(8) A tagállamok által a vezetői engedélyek kiállítására vagy későbbi megújítására vonatkozóan megállapított követelmények a III. mellékletben foglaltaknál szigorúbbak is lehetnek.

12. cikk

Az érvényesség meghosszabbítása válsághelyzet esetén

(1) Válsághelyzet esetén a tagállamok legfeljebb hat hónappal meghosszabbíthatják az egyébként lejáró vezetői engedélyek igazgatási érvényességi idejét. A meghosszabbítás megújítható, ha a válsághelyzet továbbra is fennáll.

(2) Minden ilyen meghosszabbítást megfelelően meg kell indokolni, és arról haladéktalanul értesíteni kell a Bizottságot. A Bizottság ezt az információt haladéktalanul közzéteszi az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. A tagállamok elismerik azon vezetői engedélyek érvényességét, amelyek igazgatási érvényességi idejét e cikk alapján meghosszabbították.

(3) Az (1) bekezdésben említett, két vagy több tagállamot érintő válsághelyzettel kapcsolatos, kellően indokolt, rendkívül sürgős esetekben a Bizottság azonnal alkalmazandó végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el annak érdekében, hogy meg lehessen hosszabbítani valamennyi egyébként lejáró vezetői engedélynek vagy a vezetői engedélyek bizonyos kategóriáinak az igazgatási érvényességi idejét. E meghosszabbítás nem haladhatja meg a hat hónapot, és megújítható, ha a válsághelyzet továbbra is fennáll. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 26. cikk (3) bekezdésében említett eljárás keretében kell elfogadni.

(4) Amennyiben valamely tagállamot nem érintenek vagy valószínűsíthetően nem érintenek olyan nehézségek, amelyek a vezetői engedélyek megújítását a harmadik bekezdésben említett, két vagy több tagállamot érintő válsághelyzet következtében kivitelezhetetlenné tették, vagy ha a tagállam a válsághelyzet hatásainak enyhítése érdekében megfelelő nemzeti intézkedéseket hozott, az adott tagállam – a Bizottság tájékoztatását követően – határozhat úgy, hogy nem alkalmazza a (3) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktussal bevezetett meghosszabbítást. A Bizottság tájékoztatja erről a többi tagállamot, és értesítést tesz közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

13. cikk

A tagállamok által kiállított vezetői engedélyek cseréje és pótlása

(1) Amennyiben egy adott tagállam által kiállított érvényes vezetői engedéllyel rendelkező személy egy másik tagállamba helyezi át szokásos tartózkodási helyét, a szokásos tartózkodási helye szerinti tagállamtól kérheti, hogy cserélje le vezetői engedélyét egy azzal egyenértékű vezetői engedélyre. A cserére felkért tagállam ellenőrzi, hogy a cserére kért vezetői engedély mely kategóriára vagy kategóriákra érvényes még.

(2) A büntetőjogi és rendészeti jogszabályok territorialitására vonatkozó elvre is figyelemmel, a szokásos tartózkodási hely szerinti tagállam alkalmazhatja nemzeti rendelkezéseit egy másik tagállam által kiállított vezetői engedéllyel rendelkező személy járművezetési jogosultságának érvénytelenítésére, visszavonására, felfüggesztésére vagy korlátozására, és szükség esetén e célból lecserélheti a vezetői engedélyt.

(3) A fizikai vezetői engedély cseréjét végrehajtó tagállam visszaküldi a régi vezetői engedélyt a kiállító tagállam hatóságaihoz, és megindokolja a cserét.

A digitális vezetői engedély cseréjét végrehajtó tagállam tájékoztatja a cseréről a vezetői engedélyt kiállító tagállam hatóságait, és megindokolja a cserét. A kiállító tagállam biztosítja, hogy a korábbi digitális vezetői engedélyt többé ne lehessen megjeleníteni a vezetői engedéllyel rendelkező személy által e célra használt elektronikus eszközön keresztül. A tagállamok kommunikációs célokra igénybe veszik a vezetői engedélyek uniós hálózatát.

(4) A megsérült, elveszett, vagy eltulajdonított fizikai vezetői engedély, valamint a csalárd módon felhasznált fizikai vagy digitális vezetői engedély pótlása kizárólag a vezetői engedéllyel rendelkező személy szokásos tartózkodási helye szerinti tagállam vagy a 20. cikk (3) bekezdésének alkalmazása esetén a kiállító tagállam illetékes hatóságaitól szerezhető be. E hatóságok a pótlást a rendelkezésükre álló információk, vagy adott esetben az eredeti vezetői engedélyt kiállító tagállam illetékes hatóságaitól kapott igazolás alapján végzik. Ha a vezetői engedélyt a kiállító tagállamtól eltérő tagállam pótolta, valamint a pótolt vezetői engedély még mindig az azzal rendelkező személy birtokában van, vagy azt a vezetői engedéllyel rendelkező személy meg tudja jeleníteni, a (3) bekezdésben foglalt eljárásokat kell alkalmazni.

14. cikk

A járművezetési jogosultság igazolása csere vagy pótlás idején

A vezetői engedély pótlása vagy cseréje során a pótlást vagy cserét végző tagállam biztosítja, hogy a tagállamok illetékes hatóságai ellenőrizni tudják a vezetői engedéllyel rendelkező személy járművezetési jogosultságának érvényességét, különösen a közúti ellenőrzések során. E célból a tagállam a vezetői engedélyek uniós hálózatában haladéktalanul megadja a vezetői engedélyek cseréjéhez vagy pótlásához szükséges információkat, amennyiben a cserére vagy a pótlásra vonatkozó eljárás időtartama ezt szükségessé teszi. Ilyen esetekben a tagállam olyan okmánnyal látja el a vezetői engedéllyel rendelkező személyt, amely jelzi, hogy benyújtásra került a vezetői engedélyének pótlására vagy cseréjére irányuló kérelem.

15. cikk

Harmadik országok által kiállított vezetői engedélyek cseréje

(1) Amennyiben egy tagállam a területén szokásos tartózkodási hellyel és vezetői engedéllyel rendelkező személy számára valamely harmadik ország által kiállított vezetői engedély cseréjét írja elő, az adott tagállam e cikkel összhangban cseréli le a vezetői engedélyt.

(2) Amennyiben egy tagállam olyan harmadik ország által kiállított vezetői engedélyt cserél le, amely nem képezte az e cikk (7) bekezdése szerint elfogadott végrehajtási jogi aktus tárgyát, ezt a cserét – valamint minden ezt követő megújítást vagy pótlást – feltüntet az általa kiállított vezetői engedélyen az I. melléklet E. részében meghatározott megfelelő kód használatával. Ha az ilyen vezetői engedéllyel rendelkező személy szokásos tartózkodási helyét egy másik tagállamba helyezi át, ez utóbbi határozhat úgy is, hogy nem alkalmazza a 3. cikk (6) bekezdésében foglalt kölcsönös elismerés elvét.

A tagállamok az ilyen cserékre az e bekezdésben előírt feltételekkel összhangban nemzeti jogukat alkalmazzák.

(3) Amennyiben a vezetői engedélyt a (7) bekezdés szerint elfogadott végrehajtási jogi aktus tárgyát képező kategóriában egy ilyen jogi aktus tárgyát képező harmadik ország állítja ki, a szóban forgó cserét nem kell feltüntetni az érintett tagállam által kiállított vezetői engedélyen az I. melléklet E. részében meghatározott megfelelő kód megjelölésével. Ezekben az esetekben a tagállamok a vonatkozó végrehajtási jogi aktusban megállapított feltételeknek megfelelően cserélik le a vezetői engedélyt.

(4) Amennyiben valamely tagállam által kiállított vezetői engedélyt egy harmadik ország vezetői engedélyére cseréltek, a tagállamok nem követelik meg a 10. cikk (3) bekezdésének a) pontjában foglaltaktól eltérő további feltételek teljesítését, és nem rögzítenek semmilyen további információt ezen harmadik országbeli vezetői engedélynek a cseréjéhez az eredeti vezetői engedély kategóriái tekintetében.

Az első albekezdésben említett esetben, amennyiben a kérelmező olyan vezetői engedély cseréjét kéri, amely olyan kategóriákra is érvényes, amelyek tekintetében egy harmadik országban megszerezte a járművezetési jogosultságot, a következő szabályokat kell alkalmazni:

a) ha a vezetői engedélyt a (7) bekezdés szerint elfogadott végrehajtási jogi aktus tárgyát képező kategóriában az ilyen jogi aktus tárgyát képező harmadik ország állította ki, a (3) bekezdést kell alkalmazni;

b) a (7) bekezdés szerint elfogadott végrehajtási jogi aktus hiányában a (2) bekezdést kell alkalmazni.

(5) A (2), a (3) és a (4) bekezdésben említett cserékre csak akkor kerülhet sor, ha a harmadik ország által kiállított vezetői engedély leadásra került a csere elvégzésére felkért tagállam illetékes hatóságainál.

(6) A Bizottság megállapíthatja, hogy egy harmadik ország olyan közúti közlekedési kerettel rendelkezik, amely részben vagy egészben a közúti közlekedés biztonságának az Unióéval összehasonlítható szintjét garantálja, és amely lehetővé teszi, hogy az e harmadik ország által kiállított vezetői engedélyek cseréjére a (3) bekezdésnek megfelelően kerüljön sor, szükség esetén bizonyos előre meghatározott feltételek teljesítését követően.

Amennyiben a Bizottság az első albekezdésben említett megállapítást teszi, a tagállamokkal együttműködve értékelheti a harmadik ország közúti közlekedési keretét. A tagállamok a Bizottság által meghatározandó határidőn belül véleményt nyilvánítanak a megjelölt harmadik ország közúti közlekedési keretéről. Ez a határidő legalább 6, de legfeljebb 18 hónap hosszúságú. A Bizottság azt követően folytatja le az értékelést, hogy megkapta az összes tagállam véleményét, vagy ha a vélemények megküldésére rendelkezésre álló határidő letelt, attól függően, hogy melyik a korábbi időpont.

Egy harmadik ország közúti közlekedési keretének értékelésekor a Bizottság legalább a következő elemeket veszi figyelembe:

a) a vezetői engedélyekre vonatkozó hatályos követelmények, például a vezetői engedélyek kategóriáinak osztályozása, az alsó korhatárra vonatkozó követelmények, a képzésre és a járművezetői vizsgákra vonatkozó követelmények és feltételek, valamint a vezetői engedély kiállítására vonatkozó egészségügyi követelmények;

b) a harmadik ország kiállít-e digitális vezetői engedélyt, és ha igen, a rendszer működtetésére vonatkozó műszaki és strukturális részletek;

c) milyen mértékben vannak forgalomban hamisított vezetői engedélyek, és milyen intézkedéseket hoztak a vezetői engedélyek hamisításának és a vezetői engedélyekkel kapcsolatos korrupciónak a megakadályozására;

d) a harmadik ország által kiállított vezetői engedélyek igazgatási érvényességi ideje;

e) a harmadik országbeli közlekedési viszonyok, valamint az, hogy azok összehasonlíthatók-e az uniós közúthálózatok közlekedési viszonyaival;

f) a harmadik ország közúti közlekedésbiztonsága;

g) a harmadik ország gyakorlata és jogi kerete a tagállamok által kiállított vezetői engedélyek cseréje terén.

(7) A Bizottság a (6) bekezdésben említett értékelés elvégzését követően és végrehajtási jogi aktusok útján határozhat úgy, hogy egy harmadik ország olyan közúti közlekedési kerettel rendelkezik, amely részben vagy egészben a közúti közlekedés biztonságának az Unióéval összehasonlítható szintjét garantálja, és ennek megfelelően az említett harmadik ország által kiállított vezetői engedélyek cseréjére a (3) bekezdéssel összhangban kerülhet sor.

Az e bekezdés első albekezdésében említett végrehajtási jogi aktusban legalább a következők szerepelnek:

a) a 6. cikkben említett vezetőiengedély-kategóriák, amelyek tekintetében e cikk (3) bekezdésével összhangban cserére kerülhet sor;

b) harmadik országbeli vezetői engedélyek kiállításának azon időpontjai, amelyeket követően a (3) bekezdéssel összhangban cserére kerülhet sor;

c) a lecserélendő hivatalos okmány hitelességének ellenőrzése céljából teljesítendő bármely általános feltétel;

d) minden olyan általános feltétel, amelyet a kérelmezőnek a cserét megelőzően teljesítenie kell annak igazolása érdekében, hogy megfelel a III. mellékletben meghatározott fizikai és szellemi alkalmassági minimumkövetelményeknek.

Amennyiben a kérelmező vezetői engedélye nem teszi lehetővé számára az e bekezdés második albekezdése a) vagy b) pontjának való megfelelést, a tagállamok határozhatnak úgy, hogy a (2) bekezdéssel összhangban cserélik le a vezetői engedélyt. Amennyiben a kérelmező nem tudja teljesíteni e bekezdés második albekezdésének c) vagy d) pontját, a tagállamok megtagadják a vezetői engedély cseréjét.

Az e bekezdés első albekezdésében említett végrehajtási jogi aktusban foglalt bármely további feltételnek rendelkeznie kell vagy a tagállam (2) bekezdés szerinti nemzeti rendelkezéseinek az alkalmazhatóságáról, vagy a vezetői engedély cseréjének megtagadásáról, amennyiben a kérelmező nem teljesíti ezeket a feltételeket.

Az e bekezdés szerinti végrehajtási jogi aktust a 26. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(8) A (7) bekezdés szerint elfogadott végrehajtási jogi aktusban rendelkezni kell az érintett harmadik országbeli közúti közlekedésbiztonsági helyzet rendszeres, legalább négyévenkénti bizottsági felülvizsgálatáról. A tagállamok számára lehetőséget kell biztosítani arra, hogy véleményt nyilvánítsanak. A felülvizsgálat megállapításaitól függően a Bizottság a szükséges mértékben fenntartja, módosítja vagy felfüggeszti az említett végrehajtási jogi aktust, vagy hatályon kívül helyezi azt.

(9) A Bizottság az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* és saját honlapján közzéteszi azon harmadik országok jegyzékét, amelyek a (7) bekezdés szerint elfogadott végrehajtási jogi aktus tárgyát képezték, és közzéteszi a (8) bekezdéssel összhangban végrehajtott releváns módosításokat is.

(10) A harmadik országbeli hivatásos járművezetők uniós belső piacba való integrációjának támogatása érdekében a Bizottság előmozdítja a bevált gyakorlatok megosztását az (EU) 2022/2561 irányelv 13. cikkének (4) bekezdésében meghatározott követelmény alapján létrehozott, az egyes közúti járművek vezetőinek képesítésével és képzésével foglalkozó szakértői csoporton belül.

16. cikk

A gépimeghajtásújármű-vezetési jogosultságnak, a vezetői engedélynek, annak érvényessége elismerésének egy másik tagállamban elrendelt érvénytelenítése, visszavonása, felfüggesztése vagy korlátozása joghatásai

(1) A tagállamok megtagadják a vezetői engedély kiállítását azon kérelmezőnek, akinek a vezetői engedélyét egy másik tagállamban érvénytelenítették, visszavonták, felfüggesztették vagy korlátozták.

(2) Az a tagállam, amelynek területén egy adott személy járművezetési jogosultságát vagy vezetői engedélyét vagy vezetői engedélye érvényességének elismerését érvénytelenítették, visszavonták, felfüggesztették vagy korlátozták megtagadja egy másik tagállam által e személy részére kiállított vezetői engedély érvényességének az elismerését.

(3) E cikk alkalmazása céljából a járművezetési jogosultság, a vezetői engedély vagy a vezetői engedély érvényességének elismerése mindaddig érvénytelennek, visszavontnak, felfüggesztettnek vagy korlátozottnak tekintendő, amíg az érintett személy meg nem felel valamely tagállam által azon célból előírt feltételeknek, hogy visszaszerezhesse járművezetési jogosultságát vagy vezetői engedélyét vagy vezetői engedélye érvényességének elismerését vagy hogy új vezetői engedélyt kérelmezhessen.

A tagállamok biztosítják, hogy azon feltételek, amelyeket annak érdekében állapítanak meg, hogy egy adott személy visszaszerezhesse járművezetési jogosultságát vagy vezetői engedélyét, vagy vezetői engedélye érvényességének elismerését, valamint hogy új vezetői engedélyt kérelmezhessen, arányosak és megkülönböztetésmentesek legyenek valamely másik tagállam által kiállított vezetői engedéllyel rendelkező személyek vonatkozásában, és önmagukban ne vezessenek a vezetői engedély kiállításának vagy egy másik tagállam által kiállított vezetői engedély elismerésének határozatlan időre történő megtagadásához.

(4) Amennyiben az adott személy magatartása, illetve fizikai vagy szellemi alkalmassága alapján indokolt, a tagállamok – anélkül, hogy lehetőséget biztosítanának az adott személy részére járművezetési jogosultságának vagy a vezetői engedélyének, vagy a vezetői engedélye érvényessége elismerésének a visszaszerzésére, illetve új vezetői engedély kérelmezésére – határozatlan időre eltilthatják a területükön való járművezetéstől.

Az (1) bekezdéstől eltérve, az a tagállam, amely nem tiltotta el az adott személyt a járművezetéstől, az e bekezdés első albekezdésében említett tagállammal folytatott konzultációt követően vezetői engedélyt állíthat ki e személy részére. Azon tagállam azonban, amely eltiltotta az említett személyt a járművezetéstől, a saját területén és határozatlan időre megtagadhatja egy másik tagállam által kiállított vezetői engedély elismerését.

17. cikk

Kísérővel történő járművezetés rendszere

(1) A 7. cikk (1) bekezdésének b) pontjától eltérve, a tagállamok a 10. cikk (1) bekezdésével összhangban az I. melléklet E. részében meghatározott 98.02 uniós kóddal jelölt, B kategóriájú vezetői engedélyt állíthatnak ki azon kérelmezők számára, akik betöltötték a 17. életévüket.

(2) A 7. cikk (1) bekezdésének b), illetve d) pontjától eltérve, a tagállamok a területükön való járművezetéshez a 10. cikk (1) bekezdésével összhangban C1, C1E, illetve C kategóriájú vezetői engedélyt állíthatnak ki a 17. életévüket betöltött kérelmezők részére, feltéve, hogy a kérelmező rendelkezik C kategória esetében az (EU) 2022/2561 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése szerint, C1 és C1E kategória esetében pedig az (EU) 2022/2561 irányelv 6. cikkének (2) bekezdése szerint kiadott, az I. melléklet E. részében meghatározott 98.02 uniós kóddal jelölt SZAB-bal.

Az első albekezdéssel összhangban kiállított vezetői engedélyeket kölcsönösen elismerik az azokat kiállító tagállamok.

(3) Az I. melléklet E. részében meghatározott 98.02 uniós kóddal jelölt vezetői engedéllyel rendelkező, 18. életévüket be nem töltött személyek csak egy olyan személy kíséretében vezethetnek, aki képes iránymutatást adni nekik. A kísérő személynek be kell tartania az ittas vagy bódult állapotban történő járművezetésre vonatkozó szabályokat. A kísérő személy:

a) legalább 24 éves;

b) az adott kategóriájú, az Unióban több mint öt évvel korábban kiállított vezetői engedéllyel rendelkezik;

c) a megelőző öt évben nem állt járművezetéstől való eltiltás hatálya alatt a b) pontban említett vezetői engedélyt kiállító tagállamban.

A c) pontban említett kiállító tagállamtól eltérő tagállam előírhatja a területén a járművezetéstől való eltiltás végrehajtását a területén elkövetett olyan jogsértést követően, amely magában foglalhatja az e cikk szerinti kísérő személyként való eljárásra való alkalmasság hiányát.

(4) A tagállamok az e cikknek való megfelelés biztosítása érdekében előírhatják a (3) bekezdésben említett kísérő személyek azonosítását. A tagállamok korlátozhatják egy adott, kísérő mellett vezető személy vonatkozásában lehetséges kísérő személyek számát. A tagállamok a területükön alkalmazhatnak további feltételeket, amelyeket az általuk kiállított vezetői engedéllyel rendelkező személyt kísérő személynek teljesítenie kell. E feltételeknek arányosnak és a kísérővel történő járművezetés rendszere céljainak megvalósítására alkalmasnak kell lenniük. Az említett további feltételekről a tagállamok értesítik a Bizottságot. Az említett további feltételekre vonatkozó információt a Bizottság nyilvánosan elérhetővé teszi.

C, C1E vagy C1 kategóriájú vezetői engedéllyel rendelkező személyt kísérő személy esetén az első albekezdésben említett követelmények magukban foglalhatják különösen azt a követelményt, hogy a kísérő személy:

a) rendelkezzen az (EU) 2022/2561 irányelv szerinti megfelelő képesítéssel és képzéssel; vagy

b) időszakos SZAB-képzésének részeként legalább 7 órás, de 14 órára növelhető célzott képzésen vegyen részt a szükséges szakmai és pedagógiai készségek elsajátítása céljából.

(5) A kísérővel történő járművezetés rendszerének keretében nem korlátozható a tagállamok azon meglévő lehetősége, hogy a 7. cikk (2) bekezdésében meghatározottak szerint csökkentsék a B kategóriájú vezetői engedély kérelmezőire vonatkozó alsó korhatárt, vagy ehhez kapcsolódó feltételeket nemzeti szinten alkalmazzanak.

(6) A tagállamok további feltételeket alkalmazhatnak az I. melléklet E. pontjában meghatározott 98.02 uniós kóddal jelölt vezetői engedély kiállítására azon kérelmezők esetében, akik nem töltötték be a 18. életévüket. Erről értesítik a Bizottságot. Ezt az információt a Bizottság nyilvánosan elérhetővé teszi.

18. cikk

Próbaidő

(1) A 10. cikk (1) bekezdésének a) pontja alapján előírt járművezetői vizsga letételét követően kiállított vezetői engedély jogosultját „kezdő járművezetőnek" kell tekinteni, és próbaidőt kell előírni számára. A próbaidő időtartamát a vezetői engedélyt kiállító tagállam határozza meg, és az nem lehet rövidebb két évnél.

Amennyiben a kezdő járművezető már rendelkezik egy másik járműkategóriára vonatkozó érvényes vezetői engedéllyel, a próbaidőnek főszabályként csak azt az időtartamot kell tartalmaznia, ami a meglévő vezetői engedély próbaidejéből még hátravan. Azon kezdő járművezetők esetében azonban, akik csak AM kategóriájú vezetői engedéllyel rendelkeznek, az új kategóriájú vezetői engedély megszerzése minden esetben új próbaidőt von maga után. A tagállamok az általuk kiállított, AM kategóriától eltérő kategóriájú vezetői engedélyek tekintetében további vagy kiegészítő próbaidőt írhatnak elő, különösen az új kategóriába tartozó vezetői engedélyhez kapcsolódó különböző kockázatok és szükséges készségek figyelembevétele érdekében.

(2) A tagállamok olyan szabályokat vagy szankciókat, vagy szabályokat és szankciókat állapítanak meg a kezdő járművezetők ittas vezetése esetére, amelyek szigorúbbak, mint a nem kezdő járművezetőkre vonatkozó szabályok vagy szankciók, vagy szabályok és szankciók, és megteszik a végrehajtásukhoz szükséges intézkedéseket. Amennyiben a tagállamok úgy döntenek, hogy szankciókat állapítanak meg, azoknak hatékonynak, arányosnak, visszatartó erejűnek és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük.

A tagállamok emellett intézkedéseket hoznak annak céljából, hogy csökkenjen:

a) a bódult állapotban történő járművezetés gyakorisága a kezdő járművezetők körében;

b) a járművekben a biztonsági övek és gyermekbiztonsági rendszerek kötelező használatáról szóló 91/671/EGK tanácsi irányelvet ([20]) átültető törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések be nem tartásának gyakorisága.

([20]) A Tanács 91/671/EGK irányelve (1991. december 16.) a járművekben a biztonsági övek és gyermekbiztonsági rendszerek kötelező használatáról (HL L 373., 1991.12.31., 26. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1991/671/oj).

(3) E cikk egyetlen rendelkezése sem akadályozza a tagállamokat abban, hogy nemzeti jogukba olyan, zéró toleranciára irányuló rendelkezéseket vezessenek be, amelyek valamennyi járművezető számára megtiltják, hogy vezetés előtt alkoholt vagy kábítószert fogyasszanak. Amennyiben a tagállamok ilyen, zéró toleranciára irányuló rendelkezéseket vezetnek be a nemzeti jogukba, minden szükséges intézkedést megtesznek annak érdekében, hogy nemzeti jogukat összehangolják a (2) bekezdés alapján hozott intézkedésekkel.

(4) A tagállamok a közúti közlekedésbiztonság javítása érdekében további, a területükön alkalmazandó szabályokat állapíthatnak meg a kezdő járművezetőkre vonatkozóan. Erről értesítik a Bizottságot.

(5) Ha a szokásos tartózkodási hely szerinti tagállam illetékes hatósága úgy dönt, hogy egy járművezető jogellenes magatartása miatt meghosszabbítja a rá vonatkozó próbaidőt, biztosítania kell, hogy az új próbaidő szerepeljen a vezetői engedélyen.

(6) A tagállamok a próbaidő alatt kiállított vezetői engedélyeket az I. melléklet E. részében meghatározott vonatkozó uniós kóddal jelölik.

19. cikk

Vizsgabiztosok

(1) A vizsgabiztosoknak meg kell felelniük a IV. mellékletben meghatározott minimumkövetelményeknek.

A 2013. január 19. előtt már ilyen munkakörben dolgozó vizsgabiztosokra kizárólag a minőségbiztosítással és a rendszeres képzéssel kapcsolatos, az említett mellékletben meghatározott követelmények vonatkoznak.

(2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 25. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a IV. melléklet módosításáról, amennyiben ez a műszaki, működési vagy tudományos fejlődés figyelembevétele érdekében szükséges.

20. cikk

Szokásos tartózkodási hely

(1) A szokásos tartózkodási helynek azt a helyet kell tekinteni, ahol az adott személy általában él, vagyis ahol ez előző 365 napból legalább 185 napot töltött személyes és foglalkozásával összefüggő kötöttségei miatt, vagy foglalkozási kötöttségekkel nem rendelkező személy esetén olyan személyes kötöttségei miatt, amelyek szoros kapcsolatra utalnak az adott személy és azon hely között, ahol él.

Azon személy esetében azonban, akinek a foglalkozásával összefüggő, illetve személyes kötöttségei eltérő helyekhez kapcsolódnak, és ennek következtében felváltva két vagy több tagállamban található különböző helyeken él, a szokásos tartózkodási helynek a személyes kötődések szerinti tagállamot kell tekinteni, feltéve, hogy az adott személy rendszeresen visszatér oda. Az érintett személy nem köteles megfelelni ennek a feltételnek, ha egy meghatározott időtartamra szóló feladat végrehajtása céljából él valamely tagállamban. Valamely egyetem vagy iskola látogatása nem jelenti a szokásos tartózkodási hely áthelyezését.

(2) A 10. cikk (3) bekezdése b) pontjának és a 13. cikk (4) bekezdésének alkalmazásában az Unió harmadik országba akkreditált diplomáciai szolgálatai személyzetének – azaz a Tanács Főtitkársága és a Bizottság érintett szervezeti egységei azon tisztviselőinek, valamint a tagállamok diplomáciai szolgálatai által kirendelt azon személyzetnek, továbbá a külső képviselet területén az uniós intézményeknél, szerveknél és hivataloknál dolgozó azon egyéb alkalmazottaknak vagy szerződéses feleknek a szokásos tartózkodási helye, akik szerződéses feladataik teljesítése érdekében a legutóbbi 365 napban legalább 181 napot az Unión kívül töltöttek –, vagy a tagállamok harmadik országba akkreditált diplomáciai szolgálatai személyzetének vagy a háztartásukban élő családtagjaiknak a szokásos tartózkodási helyét azon tagállam vagy tagállamok területén lévőnek kell tekinteni, amely, illetve amelyek a megújítani vagy pótolni szükséges vezetői engedélyeket kiállította/kiállították.

(3) Kivételes esetben, amennyiben a vezetői engedéllyel rendelkező személy nem tudja igazolni, hogy az (1) bekezdés értelmében a szokásos tartózkodási helyét egy adott tagállamban létesítette, a vezetői engedélyét az azt kiállító tagállamban is meg lehet újítani, illetve lehet pótolni.

(4) A 10. cikk (1) bekezdésének e) pontjától eltérve és a B kategóriájú vezetői engedély első kiállításának konkrét céljából az olyan kérelmezők vezetői engedélyét, akik esetében a szokásos tartózkodási hely szerinti tagállam eltér az állampolgárság szerinti tagállamtól, kiállíthatja ez utóbbi tagállam, amennyiben a szokásos tartózkodási hely szerinti tagállamban nem lehetséges az elméleti vagy a gyakorlati, vagy az elméleti és a gyakorlati vizsgáknak a kérelmező állampolgársága szerinti tagállam valamelyik olyan hivatalos nyelvén – vagy tolmács segítségével – történő letétele, amelyik az Uniónak is az egyik hivatalos nyelve.

Az (EU) 2018/1724 rendeletnek megfelelően a tagállamok és a Bizottság hozzáférést biztosítanak a felhasználók számára az arra vonatkozó információkhoz, hogy az egyes tagállamokban milyen nyelvekre biztosítják az elméleti és gyakorlati vizsgák fordítását vagy tolmácsolását.

21. cikk

A nem uniós előírások szerinti vezetői engedélyek közötti egyenértékűségek

(1) A tagállamok az (EU) 2016/1945 bizottsági határozatban ([21]) megállapított egyenértékűségeket alkalmazzák a 2013. január 19. előtt megadott jogosultságok és az ezen irányelv 6. cikkében meghatározott kategóriák között.

(2) A 2013. január 19. előtt megadott egyetlen járművezetési jogosultság sem szüntethető meg, illetve semmilyen módon nem korlátozható ezen irányelv alapján.

22. cikk

Kölcsönös segítségnyújtás és a vezetői engedélyek uniós hálózata

(1) A tagállamok segítik egymást ennek az irányelvnek a végrehajtásában. Információt cserélnek egymással az általuk kiállított, lecserélt, pótolt, megújított, korlátozott, felfüggesztett, érvénytelenített vagy visszavont vezetői engedélyekről, az általuk elrendelt vagy – adott esetben – elrendelni tervezett, járművezetéstől való eltiltásokról, továbbá konzultálnak egymással, amennyiben észszerű okok alapján feltételezhető, hogy a vezetői engedély kérelmezőjére járművezetéstől való eltiltás van érvényben valamely másik tagállamban. A tagállamok az információcserére a vezetői engedélyek uniós hálózatát használják.

(2) A tagállamok a vezetői engedélyek uniós hálózatát az alábbi célokból történő információcserére is használhatják:

a) annak lehetővé tétele, hogy hatóságaik a közúti ellenőrzések és a nyomozások során, vagy a hamisítás elleni intézkedések részeként ellenőrizzék a vezetői engedély érvényességét és hitelességét;

b) az (EU) 2015/413 irányelv szerinti vizsgálatok elősegítése;

c) az (EU) 2022/2561 irányelv végrehajtása, valamint a vezetői engedély érvényességének és hitelességének ellenőrzése az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([22]) és a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet ([23]) végrehajtása során.

(3) A vezetői engedélyek uniós hálózatához való hozzáférésnek biztonságosnak kell lennie. A vezetői engedélyek uniós hálózatának lehetővé kell tennie a szinkron – azaz valós idejű – és az aszinkron információcserét is, valamint a biztonságos üzenetek, értesítések és csatolmányok küldését és fogadását.

([21]) A Bizottság (EU) 2016/1945 határozata (2016. október 14.) a vezetőiengedély-kategóriák közötti egyenértékűségről (HL L 302., 2016.11.9., 62. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1945/oj).

([22]) 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., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

([23]) Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L 60., 2014.2.28., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

A tagállamok minden szükséges lépést megtesznek annak érdekében, hogy a vezetői engedélyek uniós hálózatán keresztül kicserélt információk naprakészek legyenek.

A tagállamok csak az (1) és a (2) bekezdésben említett célok tekintetében illetékes hatóságok számára hozzáférést biztosítanak a vezetői engedélyek uniós hálózatához.

(4) A tagállamok segítik egymást a digitális vezetői engedély bevezetésében is, különösen az I. melléklet C. részében említett alkalmazások és ellenőrzési funkciók közötti zökkenőmentes interoperabilitás biztosítása érdekében.

(5) A Bizottság 2026. június 6-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza a vezetői engedélyek uniós hálózatának működésére vonatkozó közös szabályokat, beleértve a részletes működési, interfész és műszaki követelményeket is. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 26. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(6) A tagállamok – különösen az általuk kiállított vezetői engedélyeken szereplő bejegyzések révén – együttműködhetnek a járművezetési jogosultság vagy a vezetői engedély, vagy a vezetői engedély érvényességének elismerése bármilyen érvénytelenítésének, visszavonásának, felfüggesztésének vagy korlátozásának, végrehajtásában, különösen, ha az adott intézkedések bizonyos vezetőiengedély-kategóriákra vagy bizonyos tagállamok területére korlátozódnak.

23. cikk

A tagállamok általi jelentéstétel

(1) A tagállamok évente tájékoztatják a Bizottságot az egyes vezetőiengedély-kategóriákra vonatkozóan kiállított, megújított, pótolt, visszavont és lecserélt vezetői engedélyek számáról. Az adatokat a digitális és a fizikai vezetői engedélyek esetében külön-külön kell megadni.

(2) A tagállamok 2029. november 26-ig, majd azt követően ötévente – a 24. cikkben említett bizottsági jelentés elkészítésének elősegítése érdekében – a Bizottság rendelkezésére bocsátják az olyan közúti balesetekre vonatkozó statisztikákat, amelyekben legalább egy személy megsérült vagy meghalt, és amelyekben hivatásos járművezetők érintettek, különös tekintettel a 17. cikk (2) bekezdésében említett, kísérővel történő járművezetési rendszerben részt vevő 17 éves járművezetőkre.

(3) A tagállamok rendszeresen megoszthatják a Bizottsággal a nem közúti mozgó gépek kezelésére vonatkozó nemzeti jogszabályokkal és a kapcsolódó közúti közlekedésbiztonsági megfontolásokkal kapcsolatos adatokat, és tájékoztatást nyújthatnak abban az esetben, ha aggályok merülnek fel a munkavállalók szabad mozgásával kapcsolatban.

24. cikk

A Bizottság általi felülvizsgálat és jelentéstétel

(1) A Bizottság 2030. november 26-ig, majd azt követően ötévente jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv végrehajtásáról. A jelentés részeként a Bizottság a következőket értékeli:

a) az irányelv hatása a közúti közlekedésbiztonságra, különös tekintettel a következőkre:

   i. van-e valamilyen hatása az egyenértékűség 9. cikk (2) bekezdésének j) és k) pontja szerinti megadásának;

   ii. van-e valamilyen hatása az egyenértékűség 9. cikk (4) bekezdése szerinti megadásának;

b) a hivatásos vezetőiengedély-kategóriák esetében a kísérővel történő járművezetési rendszer bevezetése által a közúti közlekedésbiztonságra és a járművezető-hiányra gyakorolt hatás, a tagállamoktól a 23. cikk (2) bekezdésével összhangban kapott jelentések alapján.

A jelentést adott esetben jogalkotási javaslatnak kell kísérnie.

(2) Az (1) bekezdésben említett jelentés részeként a Bizottság értékeli az alternatív üzemanyaggal működő járművekre vonatkozó olyan új technológiai fejlesztéseket, amelyek befolyásolják e járművek tömegét. Ehhez a Bizottság az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról szóló (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([24]) 7. cikkével összhangban gyűjtött információkat használja fel. A Bizottság az értékelésének alátámasztása érdekében további információkat kérhet a járműgyártóktól az ilyen új technológiai fejlesztések által a járművek tömegére gyakorolt lehetséges hatásról.

A járműgyártóknak észszerű határidőn belül és az alkalmazandó uniós jogszabályokkal összhangban be kell nyújtaniuk az első albekezdésben említett adatokat.

(3) E cikk (1) és (2) bekezdésének sérelme nélkül a Bizottság 2026. november 26-ig vagy közvetlenül azt követően, hogy az 5. cikk (7) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktusok közül az első elfogadásra került – attól függően, hogy melyik történik meg korábban –, értékeli, hogy van-e lehetőség a 3. cikk (4) bekezdésében említett időpont előrehozatalára, és jelentést nyújt be a megállapításairól. A tagállamok a Bizottság rendelkezésére bocsáthatják azokat az információkat, amelyeket ezen értékelés szempontjából fontosnak tartanak, a Bizottság pedig figyelembe veszi ezeket az információkat.

A jelentést adott esetben jogalkotási javaslatnak kell kísérnie.

25. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottságnak a 4. cikk (8) bekezdésében, az 5. cikk (6) bekezdésében, a 8. cikk (2) bekezdésében, a 10. cikk (6) bekezdésében és a 19. cikk (2) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól 2025. november 25-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 4. cikk (8) bekezdésében, az 5. cikk (6) bekezdésében, a 8. cikk (2) bekezdésében, a 10. cikk (6) bekezdésében és a 19. cikk (2) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban megállapított elvekkel összhangban konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

(5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(6) A 4. cikk (8) bekezdése, az 5. cikk (6) bekezdése, a 8. cikk (2) bekezdése, a 10. cikk (6) bekezdése és a 19. cikk (2) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

([24]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/631 rendelete (2019. április 17.) az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról, valamint a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 111., 2019.4.25., 13. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).

26. cikk

A bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot a 97/26/EK tanácsi irányelvvel ([25]) létrehozott, vezetői engedélyekkel foglalkozó bizottság (a továbbiakban: a bizottság) segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

Ha a bizottságnak írásbeli eljárásban kell véleményt nyilvánítania, az ilyen eljárást eredmény nélkül lezárják, amennyiben a véleménynyilvánításra megállapított határidőn belül a bizottság elnöke úgy határoz, vagy a bizottsági tagok egyszerű többsége ezt kéri.

Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 8. cikkét kell alkalmazni.

27. cikk

Az (EU) 2022/2561 irányelv módosításai

Az 5. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés a következő ponttal egészül ki:

„c) 17 éves kortól C1, C1E vagy C vezetőiengedély-kategóriába tartozó járműveket, feltéve, hogy rendelkeznek C kategória esetében a 6. cikk (1) bekezdése szerint, C1 és C1E kategória esetében pedig a 6. cikk (2) bekezdése szerint kiadott SZAB-bal, és kizárólag az (EU) 2025/2205 európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 17. cikkének (2) és (3) bekezdésében meghatározott feltételek mellett.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2025/2205 irányelve (2025. október 22.) a vezetői engedélyekről, az (EU) 2018/1724 európai parlamenti és tanácsi rendelet és az (EU) 2022/2561 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és a 383/2012/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L, 2025/2205, 2025.11.5., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj).”;

b) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A személyszállításra szánt járművek vezetői 21 éves kortól D és D + E vezetőiengedély-kategóriájú járműveket vagy D1 és D1 + E vezetőiengedély-kategóriájú járműveket vezethetnek, feltéve, hogy rendelkeznek SZAB-bal, a 6. cikk (1) vagy (2) bekezdésében előírtak szerint. A biztonságos vezetés biztosítása érdekében a tagállamok ellenőrzési rendszert hozhatnak létre a 23 év alatti olyan gépjárművezetők számára, akik rendelkeznek SZAB-bal, a 6. cikk (2) bekezdésében előírtak szerint. Ha a tagállamok előírják, hogy az ilyen gépjárművezetőknek a 23. életévük betöltése előtt részt kell venniük közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos témákról szóló továbbképzési tanfolyamokon annak érdekében, hogy megszilárdítsák és megerősítsék az e témákkal kapcsolatos kompetenciájukat, az ilyen tanfolyamokon való részvétel beleszámít abba a követelménybe, mely szerint ötévente részt kell venni 35 órányi továbbképzési tanfolyamon.

Bármely tagállam engedélyezheti a D1 és a D1 + E vezetőiengedély-kategória valamelyikébe tartozó járművek vezetőinek, hogy a területén 18 éves kortól vezessenek ilyen járműveket, feltéve, hogy a gépjárművezető rendelkezik SZAB-bal, a 6. cikk (1) bekezdésében előírtak szerint.

Bármely tagállam engedélyezheti a D és a D + E vezetőiengedély-kategória valamelyikébe tartozó járművek vezetőinek, hogy a területén 20 éves kortól vezessenek ilyen járműveket, feltéve, hogy a gépjárművezető rendelkezik SZAB-bal, a 6. cikk (1) bekezdésében előírtak szerint. Ez a korhatár 18 évre csökkenthető az ilyen járművek utas nélküli vezetése esetén, vagy az olyan menetrend szerinti személyszállítás céljából, amelynek útvonala legfeljebb 50 kilométer.”

([25]) A Tanács 97/26/EK irányelve (1997. június 2.) a vezetői engedélyekről szóló 91/439/EGK irányelv módosításáról (Hl L 150, 1997.6.7., 41. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1997/26/oj).

28. cikk

Az (EU) 2018/1724 rendelet módosításai

A II. melléklet a következőképpen módosul:

a) a „Költözés” sor második oszlopa a következő cellával egészül ki: „Vezetői engedély megszerzése és megújítása”;

b) a „Költözés” sor harmadik oszlopa a következő cellával egészül ki: „Uniós vezetői engedélyek kiállítása, cseréje és pótlása”.

29. cikk

Átültetés

(1) A (2) bekezdés sérelme nélkül, a tagállamok legkésőbb 2028. november 26-ig elfogadják és kihirdetik azokat a rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

A (2) bekezdés sérelme nélkül, a tagállamok ezeket a rendelkezéseket 2029. november 26-tól kezdődően alkalmazzák.

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 legkésőbb 2027. november 26-ig elfogadják és kihirdetik azokat a rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy a 9. cikk (2) bekezdése j) és k) pontjának megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

A tagállamok ezeket a rendelkezéseket 2027. november 26-tól kezdődően alkalmazzák.

(3) A tagállamok legkésőbb 2028. november 26-ig elfogadják és kihirdetik azokat a rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy a 17. cikknek megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

A tagállamok ezeket a rendelkezéseket 2028. november 26-tól kezdődően alkalmazzák.

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

30. cikk

Hatályon kívül helyezés

(1) A 2006/126/EK irányelv 2029. november 26-ával hatályát veszti, kivéve a 6. cikke (4) bekezdésének c) pontját, amely 2027. november 26-ával veszti hatályát.

A 2006/126/EK irányelvre történő hivatkozásokat erre az irányelvre való hivatkozásnak kell tekinteni, és az ezen irányelv VII. mellékletében szereplő megfelelési táblázattal összhangban kell értelmezni.

(2) A 383/2012/EU rendelet 2029. november 26-ával hatályát veszti.

A 383/2012/EU rendeletre történő hivatkozásokat ezen irányelvre való hivatkozásnak kell tekinteni, és a VII. mellékletben szereplő megfelelési táblázattal összhangban kell értelmezni.

31. cikk

Hatálybalépés

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

32. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2025. október 22-én.

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*
R. METSOLA	M. BJERRE

I. MELLÉKLET

A TAGÁLLAMOK ÁLTAL KIÁLLÍTOTT VEZETŐI ENGEDÉLYEKRE VONATKOZÓ EGYSÉGES ELŐÍRÁSOK ÉS RENDELKEZÉSEK

A1. RÉSZ: **A fizikai vezetői engedélyre vonatkozó általános előírások**

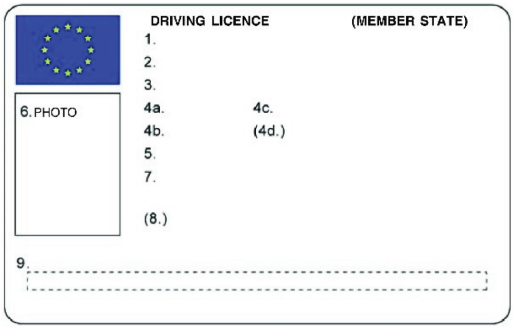
1. A fizikai vezetői engedély uniós minta szerinti kártyája jellemzőinek meg kell felelniük az ISO/IEC 7810 szabványnak.

A kártya polikarbonátból készül.

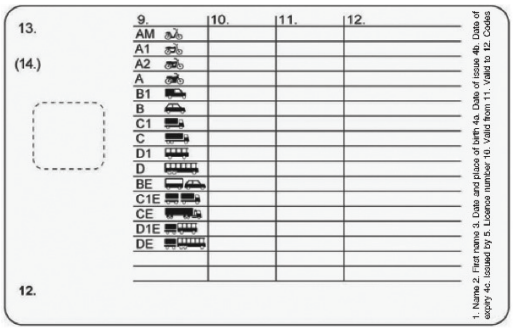
A vezetőiengedély-kártyák jellemzőinek azirányú vizsgálata, hogy megfelelnek-e a nemzetközi szabványoknak, az ISO/IEC 10373 szabvánnyal összhangban történik.

2. Az engedély kártyájának két oldala van, és meg kell felelnie az 1. ábrán szereplő mintának.

1. oldal



2. oldal



1. ábra: Az uniós vezetői engedély mintája

Az 1. ábra szövege:

1. Családi név 2. Utónév 3. Születési idő és hely 4a. A kiállítás időpontja 4b. A lejárat időpontja 4c. Kiállító hatóság 5. Az engedély száma 10. Érvényesség kezdete 11. Érvényesség vége 12. Kódok

3. A vezetői engedély kártyáján a következő, a D. részben meghatározott információknak kell szerepelniük:

Az 1. oldalon az alábbiak szerepelnek:

a) a „Vezetői engedély” kifejezés nyomtatott nagy betűkkel a vezetői engedélyt kiállító tagállam nyelvén vagy nyelvein;

b) (opcionális) a kiállító tagállam neve;

c) a kiállító tagállam megkülönböztető jele kék téglalapon negatívban nyomtatva, 12 sárga csillaggal körülvéve a D. rész 1. pontjában meghatározottak szerint;

d) a kiállított vezetői engedélyre vonatkozó információk (1–9. rovat) a D. rész 3. pontjában meghatározottak szerint;

e) Az „Európai uniós minta” kifejezés a kiállító tagállam nyelvén vagy nyelvein és a „Vezetői engedély” kifejezés az Unió többi nyelvén, a vezetői engedély hátttereként rózsaszínnel nyomtatva a D. rész 2. pontjában meghatározottak szerint.

A 2. oldalon az alábbiak szerepelnek:

f) a kiállított vezetői engedély kategóriáira vonatkozó információk (9–12. rovat) a D. rész 4. pontjában meghatározottak szerint;

g) a vezetői engedéllyel összefüggő adminisztrációt érintő információk (13–14. rovat) a D. rész 5. pontjában meghatározottak szerint;

h) a vezetői engedély 1. és 2. oldalán látható következő számozott rovatok magyarázata: 1., 2., 3., 4a., 4b., 4c., 5., 10., 11. és 12.

Annak a tagállamnak, amely a bejegyzéseket az itt felsorolt angol, bolgár, cseh, dán, észt, finn, francia, görög, holland, horvát, ír, lengyel, lett, litván, magyar, máltai, német, olasz, portugál, román, spanyol, svéd, szlovák vagy szlovén nyelven kívül valamely más nemzeti nyelven kívánja megszövegezni, e melléklet egyéb rendelkezéseinek sérelme nélkül olyan kétnyelvű vezetői engedélyt kell készítenie, amelyben a fenti nyelvek egyikét használja.

A vezetői engedélyen helyet kell fenntartani annak érdekében, hogy esetlegesen ki lehessen azt egészíteni mikrocsippel vagy hasonló informatikai eszközzel, vagy QR-kódot lehessen nyomtatni rá.

A színek megnevezése a következő:

i. kék: Pantone Reflex Blue;

ii. sárga: Pantone Yellow.

4. Különleges rendelkezések

a) Ha egy tagállam által e mellékletnek megfelelően kiállított vezetői engedéllyel rendelkező személy egy másik tagállamban rendelkezik szokásos tartózkodási hellyel, ez utóbbi tagállam a vezetői engedélyre rávezethet olyan adatokat, amelyek szükségesek a vezetői engedéllyel kapcsolatos adminisztrációhoz, feltéve, hogy ezeket az adatokat az általa kiállított többi vezetői engedélyre is bejegyzi, és hogy marad elég hely erre a célra.

b) A tagállamok további színeket vagy jelöléseket, például vonalkódokat vagy nemzeti szimbólumokat is alkalmazhatnak, e melléklet többi rendelkezésének sérelme nélkül. A tagállamok erről értesítik a Bizottságot.

A vezetői engedélyek kölcsönös elismerésével összefüggésben a vonalkód csak olyan információt tartalmazhat, amely már szerepel a vezetői engedélyen, vagy amely elengedhetetlen a vezetői engedély kiállításához.

c) A vezetői engedély kártyáján feltüntetett információknak egy átlagos látásélességű személy számára szabad szemmel is olvashatóknak kell lenniük, és a 2. oldalon a 9–12. rovatban szereplő adatokat legalább 5-ös betűmérettel kell szedni.

A2. RÉSZ: **A fizikai vezetői engedélyre vonatkozó, hamisítás elleni előírások**

1. A vezetői engedélyek fizikai biztonságára veszélyt jelentenek többek között az alábbiak:

a) hamis kártyák előállítása: azaz olyan – újonnan vagy eredeti okmány másolataként előállított – tárgy létrehozása, amely nagymértékben hasonlít az eredeti okmányra;

b) lényegi módosítás: az eredeti okmány valamely jellemzőjének megváltoztatása, például az okmányon feltüntetett adatok valamelyikének módosítása.

2. A hamisítással szembeni védelmet szolgáló rendszer a teljes engedélymegadási rendszer minden elemének szerves részét kell képezze, beleértve a kérelmezési eljárást, az adatok biztonságos továbbítását, a kártya hordozóanyagát, a gyártási technikát, a különféle biztonsági elemek minimális együttesét és a megszemélyesítés folyamatát.

3. A vezetői engedélyek előállításához felhasznált anyagot az alábbi technikák (kötelező biztonsági elemek) alkalmazása által kell védetté tenni a hamisítás ellen:

a) ultraibolya fény alatt sötét kártyatest;

b) biztonsági alnyomat-minta, amelyet többszínű biztonsági festékkel készített írisznyomtatás, illetve pozitív vagy negatív guilloche-nyomtatás alkalmazása által védenek a szkennelés, nyomtatás vagy másolás útján történő hamisítás ellen. A minta nem állhat alapszínekből (cián, magenta, sárga vagy kulcsszín), hanem legalább két kevert színből álló összetett mintázatot és mikronyomtatást kell tartalmaznia;

c) optikailag változó elemek, amelyek megfelelő védelmet biztosítanak a fénykép másolása és meghamisítása ellen;

d) lézergravírozás;

e) a fénykép területén a biztonsági alnyomat és a fénykép legalább a fénykép szélén átfedi egymást (halványodó mintázat).

4. Ezenkívül a vezetői engedélyek előállításához felhasznált anyagot az alább felsorolt technikák közül legalább háromnak az alkalmazásával (kiegészítő biztonsági elemek) kell védetté tenni a hamisítás ellen:

a) színváltó festékek*;

b) termokróm festék*;

c) egyedi hologramok*;

d) változó lézerképek*;

e) látható és átlátszó, UV-fényben fluoreszkáló festék;

f) irizáló nyomtatás;

g) digitális vízjel a háttérben;

h) infravörös vagy foszforeszkáló pigmentek;

i) dombornyomott írásjelek, szimbólumok vagy minták*.

Amennyiben lehetséges, a csillaggal jelölt technikákat kell előnyben részesíteni, mivel azok a bűnüldöző szervek tagjai számára különleges eszközök használata nélkül is lehetővé teszik a kártya érvényességének ellenőrzését. A tagállamok az e pontban felsoroltaktól eltérő biztonsági elemeket is bevezethetnek.

B. RÉSZ: **A fizikai vezetői engedélyekben található mikrocsipekre vonatkozó előírások**

1. A mikrocsipnek és a rajta található adatoknak – többek között a vezetői engedélyekre vonatkozó nemzeti jogszabályok által előírt kiegészítő információknak is – meg kell felelniük a B1. résznek.

2. A mikrocsipet tartalmazó vezetői engedélyekre alkalmazandó szabványok jegyzékét a B2. rész tartalmazza.

3. A mikrocsipet tartalmazó vezetői engedélyeknek a B3. rész szerinti uniós típusjóváhagyási eljárás tárgyát kell képezniük.

4. Ha az 1., a 2. és a 3. pontnak megfelelően a mikrocsipet tartalmazó vezetői engedély uniós típusjóváhagyására vonatkozó valamennyi vonatkozó előírás teljesült, a tagállamok uniós típusbizonyítványt állítanak ki a gyártó vagy képviselője részére.

5. Szükség esetén, különösen az e résznek való megfelelés biztosítása érdekében a tagállamok visszavonhatják az általuk kiállított uniós típusbizonyítványokat.

6. Az uniós típusbizonyítványoknak és a visszavonásukról szóló értesítésnek meg kell felelniük a B4. részben meghatározott mintának.

7. A Bizottságot tájékoztatni kell valamennyi kiállított vagy visszavont uniós típusbizonyítványról. Visszavonás esetén a típusbizonyítványt visszavonó tagállam részletes indokolást ad.

A Bizottság tájékoztatja a tagállamokat valamennyi visszavont uniós típusjóváhagyásról.

8. A tagállamok kölcsönösen elismerik az általuk kiállított uniós típusbizonyítványokat.

9. Ha egy tagállam megállapítása szerint többször is igazolást nyer, hogy a mikrocsipet tartalmazó vezetői engedélyek jelentős számban nem felelnek meg e melléklet ezen részének, az adott tagállam e tényről tájékoztatja a Bizottságot. Közölnie kell továbbá a szóban forgó vezetői engedélyekhez tartozó uniós típusbizonyítvány számát, valamint a meg nem felelésről szóló leírást. A Bizottság indokolatlan késedelem nélkül tájékoztatja a többi tagállamot az e bekezdés értelmében vele közölt tényekről.

10. A 9. pontban említett vezetői engedélyeket kiállító tagállam késedelem nélkül kivizsgálja a problémát, és meghozza a megfelelő korrekciós intézkedéseket, ideértve adott esetben az uniós típusbizonyítvány visszavonását is.

B1. RÉSZ: **A mikrocsipet tartalmazó vezetői engedélyekre vonatkozó általános követelmények**

A mikrocsipet tartalmazó vezetői engedélyekre vonatkozó, e mellékletben megállapított általános követelmények a nemzetközi szabványokon alapulnak, különös tekintettel az ISO/IEC 18013 szabványsorozatra. A követelmények a következőkre terjednek ki:

a) a mikrocsipre és a rajta található logikai adatstruktúrára vonatkozó előírások;

b) a tárolandó harmonizált adatokra és esetleges kiegészítő adatokra vonatkozó előírások;

c) a mikrocsipen tárolt adatokra vonatkozó adatvédelmi mechanizmusokkal kapcsolatos előírások.

1. cím

RÖVIDÍTÉSEK

Rövidítés	Jelentés
AID	Application Identifier (alkalmazásazonosító)
BAP	Basic Access Protection (alapvető hozzáférésvédelem)
DG	Data Group (adatcsoport)
EAL 4+	Evaluation Assurance Level 4 Augmented (4+ biztonsági értékelési szint)
EF	Elementary File (elemi adatállomány)
EFID	Elementary File Identifier (elemi adatállomány azonosítója)
eMRTD	Machine Readable Travel Documents (géppel olvasható úti okmányok)
ICC	Integrated Circuit Card (intelligens kártya)
ISO	International Organisation for Standardisation (Nemzetközi Szabványügyi Szervezet)
LDS	Logical Data Structure (logikai adatstruktúra)
PICC	Proximity Integrated Circuit Card (érintkezésmentes integrált áramkörű kártya)
PIX	Proprietary Application Identifier Extension (a szolgáltató alkalmazásazonosító kiterjesztése)
RID	Registered Application Identifier (regisztrált alkalmazásazonosító)
SOd	Document Security Object (az okmány biztonsági modulja)

2. cím

A MIKROCSIPEN TÁROLT ADATOK

1. A vezetői engedély kötelező és opcionális harmonizált adatai

A mikrocsip tárolja a vezetői engedélynek a D. részben meghatározott harmonizált adatait. Ha egy tagállam úgy dönt, hogy a D. részben opcionálisként megjelölt adatokat is szerepelteti a vezetői engedélyben, azokat a mikrocsipen is tárolni kell.

2. További adatok

A tagállamok a mikrocsipen tárolhatnak olyan további adatokat, amelyeket a vezetői engedélyekre vonatkozó nemzeti jogszabályaik előírnak. Erről értesítik a Bizottságot.

3. cím

MIKROCSIP

1. Az adathordozó típusa

A vezetői engedély adatainak hordozója érintkezéses, érintkezésmentes, vagy érintkezéses és érintkezésmentes (duális) interfésszel rendelkező mikrocsip a B2. rész 1. tételében előírtaknak megfelelően.

2. Alkalmazások

A mikrocsip valamennyi adatát elektronikus alkalmazásokban kell tárolni. A mikrocsip valamennyi alkalmazását a B2. rész 2. tételében előírtaknak megfelelő, alkalmazásazonosító (Application Identifier, AID) elnevezésű egyedi kóddal kell azonosítani.

a) Uniós vezetőiengedély-alkalmazás

A vezetői engedélynek a D. részben említett kötelező és opcionális adatait az erre a célra szolgáló uniós vezetőiengedély-alkalmazásban kell tárolni. Az uniós vezetőiengedély-alkalmazás alkalmazásazonosítója:

„A0 00 00 04 56 45 44 4C 2D 30 31”,

amely mindkét, alábbiakban felsorolt elemet tartalmazza:

— az Európai Bizottság regisztrált alkalmazásazonosítója (RID): „A0 00 00 04 56”;

— az uniós vezetőiengedély-alkalmazás szolgáltatói alkalmazásazonosító kiterjesztése (PIX): „45 44 4C 2D 30 31” (EDL-01).

Az adatokat a logikai adatstruktúra (LDS) részeként adatcsoportokban (DG-k) kell csoportosítani.

Az adatcsoportokat elemi adatállományként (EF) kell tárolni az uniós vezetőiengedély-alkalmazásban, és a B2. rész 3. tétele szerinti védelem alatt kell állniuk.

b) Egyéb alkalmazások

Az esetleges kiegészítő adatokat az uniós vezetőiengedély-alkalmazástól eltérő, egy vagy több, erre a célra szolgáló alkalmazásban kell tárolni. Minden ilyen alkalmazást egyedi alkalmazásazonosítóval (AID) kell ellátni.

4. cím

AZ UNIÓS VEZETŐIENGEDÉLY-ALKALMAZÁS MIKROCSIPEKRE VONATKOZÓ LOGIKAI ADATSTRUKTÚRÁJA

1. Logikai adatstruktúra

A vezetői engedély adatait a mikrocsipen a B2. rész 4. tételében meghatározott logikai adatstruktúrában (LDS) kell tárolni. E pontban meghatározásra kerülnek a kötelező és a kiegészítő adatcsoportokra vonatkozó további követelmények.

Minden adatcsoportot egy elemi adatállományban kell tárolni. Az uniós vezetőiengedély-alkalmazáshoz használt elemi adatállományokat a B2. rész 5. tételében meghatározott elemiadatállomány-azonosítókkal (EFID) és rövid elemiadatállomány-azonosítókkal kell azonosítani.

2. Kötelező adatcsoportok

A kötelező és az opcionális adatelemeket a következő adatcsoportokban (DG) kell tárolni:

1.DG: az okmányon feltüntetett valamennyi kötelező és opcionális adatelem, kivéve a vezetői engedéllyel rendelkező személy arcát és aláírását ábrázoló képeket;

5.DG: a vezetői engedéllyel rendelkező személy aláírása kép formátumban;

6.DG: a vezetői engedéllyel rendelkező személy arcképe.

Az 1. adatcsoport adatait az e rész 6. pontjában és a B2. rész 6. tételében meghatározott módon kell strukturálni. Az 5. és a 6. adatcsoportban szereplő adatokat a B2. rész 7. tételében meghatározott előírásoknak megfelelő módon kell tárolni.

3. Kiegészítő adatcsoportok

A vezetői engedélyekre vonatkozó tagállami nemzeti jog által előírt kiegészítő adatelemeket a következő adatcsoportokban kell tárolni:

2.DG: a vezetői engedéllyel rendelkező személy adatai, a biometrikus adatok kivételével;

3.DG: a kiállító hatóság adatai;

4.DG: arckép;

7.DG: a vezetői engedéllyel rendelkező személy k ujjnyomatára/ujjnyomataira vonatkozó biometrikus adatok;

11.DG: egyéb adatok, például a vezetői engedéllyel rendelkező személy teljes neve nemzeti karakterekkel.

Az ezen adatcsoportokban szereplő adatokat a B2. rész 8. tételében meghatározott előírásoknak megfelelő módon kell tárolni.

5. cím

ADATBIZTONSÁGI MECHANIZMUSOK

A mikrocsip és a rajta található adatok hitelességének és sértetlenségének ellenőrzése, valamint a vezetői engedély adataihoz való hozzáférés korlátozása érdekében megfelelő mechanizmusokat kell alkalmazni.

A mikrocsipen tárolt adatokat a B2. rész 3. tételében meghatározott előírásoknak megfelelő védelemmel kell ellátni. Ez a cím meghatározza a további teljesítendő követelményeket.

1. A hitelesítés igazolása

a) Kötelező passzív hitelesítés

Az uniós vezetőiengedély-alkalmazásban tárolt valamennyi adatcsoportot passzív hitelesítéssel kell védeni.

A passzív hitelesítéssel kapcsolatos adatoknak meg kell felelniük a B2. rész 9. tételében meghatározott követelményeknek.

b) Igény szerinti aktív hitelesítés

Igény szerinti aktív hitelesítési mechanizmusokat kell alkalmazni annak biztosítására, hogy az eredeti mikrocsipet ne lehessen kicserélni.

2. A hozzáférés korlátozása

a) Kötelező alapvető hozzáférésvédelem

Az alapvető hozzáférésvédelmi mechanizmus (BAP) az uniós vezetőiengedély-alkalmazásban tárolt valamennyi adatra alkalmazandó. A meglévő rendszerekkel – például a géppel olvasható úti okmányokat (Machine Readable Travel Documents, eMRTD) használó rendszerekkel – való kölcsönös átjárhatóság érdekében kötelező a B2. rész 10. tételében meghatározott egysoros, géppel olvasható vizsgálati zóna (Machine Readable Zone, MRZ) használata.

A mikrocsiphez hozzáférést biztosító Kdoc dokumentumkulcs az egysoros, géppel olvasható vizsgálati zónából generálódik, amelyet manuálisan vagy optikai karakterfelismerést (OCD) használó leolvasó használatával lehet bevinni. A B2. rész 10. tételében az egysoros, géppel olvasható vizsgálati zónára vonatkozóan meghatározott BAP 1. konfiguráció alkalmazandó.

b) Feltételes bővített hozzáférés-ellenőrzés

Ha a mikrocsipen az (EU) 2016/679 rendelet 9. cikkének (1) bekezdésében említett személyes adatokat tárolnak, az ilyen adatokhoz való hozzáférést további intézkedésekkel kell védeni.

A feltételes bővített hozzáférés-ellenőrzési mechanizmusoknak meg kell felelniük a B2. rész 11. tételében meghatározott előírásoknak.

c) A mikrocsipet tartalmazó vezetői engedélyekre vonatkozó nyilvános kulcsú infrastruktúra (PKI)

A tagállamok meghozzák a nyilvános kulcsú adatstruktúra kezeléséhez szükséges nemzeti szintű rendelkezéseket az 18013_3 sz. ISO/IEC-szabvány A. mellékletének megfelelően.

6. cím

AZ ADATOK MEGJELENÍTÉSE

1. Az 1. adatcsoportba tartozó adatok formátuma

Címke	L	Érték					Kódolás	Kötelező/ Opcionális
61	V	1.DG: adatelemek (egymásba ágyazva)						
		Címke	L	Érték				
		5F 01	V	Típusjóváhagyási szám			ans	K
		5F 02	V	Demográfiai adatelemekből felépített adatobjektum				K
				Címke	L	Érték		
				5F 03	3	Kiállító tagállam	a3	K
				5F 04	V	A vezetői engedéllyel rendelkező személycsaládi neve(i)	as	K
				5F 05	V	A vezetői engedéllyel rendelkező személyutóneve(i)	as	K

Címke	L	Érték					Kódolás	Kötelező/ Opcionális
				5F 06	4	Születési idő (nnhhéééé)	n8	K
				5F 07	V	Születési hely	ans	K
				5F 08	3	Állampolgárság	a3	O
				5F 09	1	Nem	F/N/E	O
				5F 0A	4	A vezetői engedély kiállításának időpontja (nnhhéééé)	n8	K
				5F 0B	4	A vezetői engedély lejáratának időpontja (nnhhéééé)	n8	K
				5F 0C	V	Kiállító hatóság	ans	K
				5F 0D	V	Adminisztratív szám (az okmány számától eltérő szám)	ans	O
				5F 0E	V	Az okmány száma	an	K
				5F 0F	V	Állandó lakóhely, illetve levelezési cím	ans	O
		7F 63	V	A járművek/korlátozások/feltételek kategóriáiból felépített adatobjektum				K
				Címke	L	Érték (az alábbiakban meghatározottak szerint kódolva)		
				02	1	Kategóriák/korlátozások/feltételek száma	N	K
				87	V	Kategória/korlátozás/feltétel	ans	K
				87	V	Kategória/korlátozás/feltétel	ans	O
				…	…	…	…	…
				87	V	Kategória/korlátozás/feltétel	ans	O

2. Logikai rekordformátum

A járművekre, korlátozásokra vagy feltételekre vonatkozó kategóriákat az alábbi táblázatban meghatározott struktúra szerinti adatobjektumban kell összeállítani:

Járműkategória kódja	A kiállítás időpontja	A lejárat időpontja	Kód	Jel	Érték

ahol:

a) a járműkategóriák kódját a 6. cikkben meghatározott módon kell megjeleníteni (úgy mint AM, A1, A2, A, B1, B stb.);

b) a járműkategóriára vonatkozóan a kiállítás időpontját NNHHÉÉÉÉ (a nap két számjeggyel, a hónap két számjeggyel, az év négy számjeggyel) formátumban kell megjeleníteni;

c) a járműkategóriára vonatkozóan a lejárat időpontját NNHHÉÉÉÉ (a nap két számjeggyel, a hónap két számjeggyel, az év négy számjeggyel) formátumban kell megjeleníteni;

d) a kód, a jel és az érték a járműkategóriával vagy a járművezetővel kapcsolatos további információkra vagy korlátozásokra vonatkozik.

B2. RÉSZ: **Az adathordozót tartalmazó vezetői engedélyekre alkalmazandó szabványok jegyzéke**

Tétel	Tárgy	Követelmény	A következőre alkalmazandó:
1	Az adathordozó interfésze, felépítése és parancsai	ISO/IEC 7816 szabványsorozat (érintkezéses), ISO/IEC 14443 szabványsorozat (érintkezésmentes) az ISO/IEC 18013-2:2008 C. melléklete alapján	B1. rész, 3.1. pont
2	Alkalmazásazonosító	ISO/IEC 7816-5:2004	B1. rész, 3.2. pont
3	Adatbiztonsági mechanizmusok	ISO/IEC 18013-3:2009	B1. rész, 3.2. a) pont B1. rész, 5. pont
4	Logikai adatstruktúra	ISO/IEC 18013-2:2008	B1. rész, 4.1. pont
5	Elemi adatállomány azonosítói	ISO/IEC 18013-2:2008 C.2. táblázat	B1. rész, 4.1. pont
6	Az 1.DG adatainak megjelenítése	ISO/IEC 18013-2:2008, C.3.8. melléklet	B1. rész, 4.2. pont B1. rész, 6.1. pont
7	Az 5.DG és a 6.DG kötelező adatainak megjelenítése	ISO/IEC 18013-2:2008, C.6.6 és C.6.7. melléklet, az arckép és az aláírás képe JPEG vagy JPEG2000 formátumban tárolandó	B1. rész, 4.2. pont
8	Opcionális és kiegészítő adatok megjelenítése	ISO/IEC 18013-2:2008, C. melléklet	B1. rész, 4.3. pont
9	Passzív hitelesítés	ISO/IEC 18013-3:2009, 8.1. pont, az adatokat a logikai adatstruktúrában (LDS) EF.SOD-ban (okmánybiztonsági objektum elemi adatállomány) kell tárolni	B1. rész, 5.1. a) pont
10	Alapvető hozzáférési korlátozás	ISO/IEC 18013-3:2009 és annak 1. módosítása	B1. rész, 5.2. a) pont
	Alapvető hozzáférési korlátozási konfiguráció	ISO/IEC 18013-3:2009, B.8. melléklet	
11	Bővített hozzáférési korlátozás	Technical Guideline TR-03110, Advanced Security Mechanisms for Machine Readable Travel Documents – Extended Access Control (EAC) (TR-03110. sz. technikai iránymutatás: Fejlett biztonsági mechanizmusok géppel olvasható úti okmányok esetén – Bővített hozzáférés-ellenőrzés), 1.11. verzió	B1. rész, 5.2. b) pont
12	Vizsgálati módszerek	ISO/IEC 18013-4:2011	B3. rész, 1. pont
13	Biztonsági tanúsítvány	4+ biztonsági értékelési szint (EAL 4+) vagy azzal egyenértékű	B3. rész, 2. pont
14	Funkcionális tanúsítvány	Intelligens kártya vizsgálata az ISO/IEC 10373 szabványsorozat alapján	B3. rész, 3. pont

B3. RÉSZ: **A mikrocsipet tartalmazó vezetői engedélyekre vonatkozó uniós típusjóváhagyási eljárás**

1. cím

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

A mikrocsipet tartalmazó vezetői engedélyekre vonatkozó uniós típusjóváhagyást kérelmező gyártóknak be kell mutatniuk egy biztonsági és egy funkcionális tanúsítványt.

A gyártási folyamat mindennemű tervezett módosításáról – így például valamely szoftver tervezett módosításáról – előzetesen értesíteni kell az uniós típusjóváhagyást megadó hatóságot. A hatóság a módosítás elfogadása előtt további információkat és vizsgálatokat kérhet.

A vizsgálatokat a B2. rész 12. tételében meghatározott módszerek szerint kell lefolytatni.

2. cím

BIZTONSÁGI TANÚSÍTVÁNY

A biztonsági értékeléshez a vezetői engedélyekbe építendő mikrocsipeket a B2. rész 13. tételében meghatározott kritériumok alapján kell értékelni.

A biztonsági tanúsítvány csak azt követően adható ki, hogy sikeresen igazolták a mikrocsipnek az adatok meghamisítására vagy megváltoztatására irányuló kísérletekkel szembeni ellenálló képességét.

3. cím

FUNKCIONÁLIS TANÚSÍTVÁNY

A mikrocsipet tartalmazó vezetői engedélyek funkcionális értékelésére a B2. rész 14. tételében meghatározott kritériumoknak megfelelő módon, laboratóriumi vizsgálat keretében kerül sor.

A vezetői engedélyekbe mikrocsipet beépítő tagállamoknak biztosítaniuk kell a vonatkozó funkcionális szabványoknak és a B1. rész követelményeinek való megfelelést.

A gyártó abban az esetben kapja meg a funkcionális tanúsítványt, ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

a) a mikrocsip érvényes biztonsági tanúsítvánnyal rendelkezik;

b) igazolták a B2. rész követelményeinek való megfelelést;

c) a működési tesztek sikeresen lezárultak.

A funkcionális tanúsítvány kiállításáért az adott tagállam illetékes hatósága felelős. A funkcionális tanúsítványon fel kell tüntetni a kiállító hatóságot, a kérelmezőt, a mikrocsip azonosítóját és a vizsgálatoknak és azok eredményeinek a részletes jegyzékét.

4. cím

UNIÓS TÍPUSBIZONYÍTVÁNY

1. Mintabizonyítvány

A tagállamok az e melléklet szerinti biztonsági és funkcionális tanúsítványok bemutatását követően kiállítják az uniós típusbizonyítványt. Az uniós típusbizonyítványoknak meg kell felelniük a B4. részben található mintának.

2. Számozási rendszer

Az uniós típusjóváhagyás számozási rendszere a következőkből áll:

a) „e” betű, amelyet az uniós típusjóváhagyást megadó tagállamot azonosító következő szám követ:

1 Németország;

2 Franciaország;

3 Olaszország;

4 Hollandia;

5 Svédország;

6 Belgium;

7 Magyarország;

8 Csehország;

9 Spanyolország;

12 Ausztria;

13 Luxemburg;

17 Finnország;

18 Dánia;

19 Románia;

20 Lengyelország;

21 Portugália;

23 Görögország;

24 Írország;

25 Horvátország;

26 Szlovénia;

27 Szlovákia;

29 Észtország;

32 Lettország;

34 Bulgária;

36 Litvánia;

49 Ciprus;

50 Málta;

b) kötőjel után a „DL” betűk, amelyeket az e mellékletre vagy az e melléklet legutóbbi jelentős technikai módosítására utaló kétjegyű szám követ. E melléklet esetében ez a szám a 00;

c) az uniós típusjóváhagyást megadó tagállam által adott egyedi azonosító szám.

Példa az uniós típusjóváhagyás számozási rendszerére: „e50-DL00 12345”

A jóváhagyási számot valamennyi, mikrocsipet tartalmazó vezetői engedély esetében a mikrocsipen, az 1. adatcsoportban kell tárolni.

B4. RÉSZ: **A mikrocsipet tartalmazó vezetői engedélyekre vonatkozó uniós típusbizonyítvány mintája**

Az illetékes hatóság megnevezése: …

Értesítés mikrocsipet tartalmazó uniós vezetői engedély (*):

— jóváhagyásáról □

— jóváhagyásának visszavonásáról □

A jóváhagyás száma: …

1. A gyártó márkaneve vagy védjegye: …

2. A modell neve: …

3. A gyártó vagy adott esetben a gyártó képviselőjének neve: …

…

4. A gyártó vagy adott esetben a gyártó képviselőjének címe: …

…

5. A laboratóriumi vizsgálatokról szóló jelentések:

5.1. A biztonsági tanúsítvány száma: … Kelt: …

Kiállította: …

5.2. A funkcionális tanúsítvány száma: … Dátum: …

Kiállította: …

6. A jóváhagyás időpontja: …

7. A jóváhagyás visszavonásának időpontja: …

8. A kiállítás helye: …

9. Dátum: …

10. A mellékletben csatolt leíró dokumentumok: …

11. Aláírás: …

(*) Jelölje be a megfelelő négyzetet.

C. RÉSZ: **A digitális vezetői engedélyre vonatkozó általános előírások**

1. A 910/2014/EU rendelettel összhangban az európai digitális személyiadat-tárcáknak legalább a következő funkciókat kell biztosítaniuk az arra jogosult személyeknek:

   a) adatok visszakeresése és tárolása, ami lehetővé teszi az adott személy járművezetési jogosultságának igazolását;

   b) az a) pontban említett adatok megjelenítése és továbbítása.

2. A digitális vezetői engedélyeknek és az egyéb vonatkozó rendszereknek meg kell felelniük a digitális vezetői engedélyekre vonatkozó ISO/IEC 18013-5 szabványnak és a 910/2014/EU rendeletnek.

3. E melléklet alkalmazásában az ezen irányelvnek megfelelően kiállított digitális vezetői engedély jogosultja csak akkor tekinthető jogosult felhasználónak, ha az engedély akként azonosítja.

4. A tagállamok lehetővé teszik, hogy a vezetői engedély jogosultjának az európai digitális személyiadat-tárcájában digitális vezetői engedélyt bocsássanak a rendelkezésére.

A digitális vezetői engedélyt tartalmazó európai digitális személyiadat-tárcának automatikusan vagy kérelemre lehetővé kell tennie a digitális vezetői engedély frissítését vagy újbóli kiállítását.

Az európai digitális személyiadat-tárcának lehetővé kell tennie a digitális vezetői engedély jogosultja számára, hogy megjelenítse, illetve harmadik félnek továbbítsa a digitális vezetői engedélyben szereplő adatok egészét vagy egy részét. A tagállamok illetékes hatóságai jogosultak lekérni az európai digitális személyiadat-tárcából a digitális vezetői engedélyekben szereplő adatokat annak érdekében, hogy meggyőződhessenek az adott vezetői engedély jogosultjának járművezetési jogosultságairól (ellenőrzés).

Az európai digitális személyiadat-tárcában tárolt digitális vezetői engedély elektronikus tanúsítványából közvetlenül továbbított információknak lehetővé kell tenniük, hogy az illetékes hatóságok megállapítsák a digitális vezetői engedély jogosultjának járművezetési jogosultságait (ellenőrzés), az Unióban vagy valamely tagállam területén alkalmazandó korlátozásokat is beleértve. A tagállamok nem tekintik érvényesnek a digitális vezetői engedélyt, amennyiben az lejárt vagy visszavonásra került. Amennyiben egy tagállam úgy dönt, hogy visszavonja a digitális vezetői engedélyt, az e döntésére vonatkozó információkat rögzíti az adott tagállam által kezelt visszavonási listában, vagy azt más úton – díjmentesen és interoperábilis módon – ellenőrzés céljából hozzáférhetővé teszi más tagállamok számára. A járművezetéstől való eltiltást elrendelő tagállam azonnal értesíti az eltiltásról a vezetői engedélyt kiállító tagállamot, ha a kettő nem ugyanaz a tagállam.

D. RÉSZ: **Az uniós vezetői engedélybe bevezetendő adatok**

1. A vezetői engedélyt kiállító tagállamok megkülönböztető jelei a következők:

B: Belgium

BG: Bulgária

CZ: Csehország

DK: Dánia

D: Németország

EST: Észtország

GR: Görögország

E: Spanyolország

F: Franciaország

HR: Horvátország

IRL: Írország

I: Olaszország

CY: Ciprus

LV: Lettország

LT: Litvánia

L: Luxemburg

H: Magyarország

M: Málta

NL: Hollandia

A: Ausztria

PL: Lengyelország

P: Portugália

RO: Románia

SLO: Szlovénia

SK: Szlovákia

FIN: Finnország

S: Svédország

2. A vezetői engedélyen a tagállamok hivatalos nyelvén (nyelvein) megjelenítendő „vezetői engedély” kifejezés a következő:

Свидетелство за управление на МПС

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Permis de conduire

Ceadúnas Tiomána

Vozačka dozvola

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Liċenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Permis de conducere

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Ajokortti

Körkort.

3. Az egyes kiállított vezetői engedélyek egyedi adatai az alábbiak:

Rovat	Információ
1.	a vezetői engedéllyel rendelkező személy családi neve
2.	a vezetői engedéllyel rendelkező személy utóneve(i)
3.	születési idő és hely
4a.	a vezetői engedély kiállításának időpontja
4b.	a vezetői engedély lejáratának időpontja
4c.	a kiállító hatóság neve
4d.	(opcionális) adminisztratív célokat szolgáló, az 5. rovatban szereplőtől eltérő szám
5.	a vezetői engedély száma
6.	a vezetői engedéllyel rendelkező személy fényképe
7.	a vezetői engedéllyel rendelkező személy aláírása
8.	(opcionális) a vezetői engedéllyel rendelkező személy állandó lakóhelye, illetve levelezési címe
9.	a jármű(vek) kategóriája, amelyet a vezetői engedéllyel rendelkező személy vezethet (a nemzeti kategóriák megjelenítéséhez a harmonizált kategóriák esetében használttól eltérő betűtípust kell alkalmazni)

4. A kiállított vezetői engedély kategóriájára vonatkozó egyedi adatok az alábbiak:

Rovat	Információ
9.	a jármű(vek) kategóriája, amelyet a vezetői engedéllyel rendelkező személy vezethet (a nemzeti kategóriák megjelenítéséhez a harmonizált kategóriák esetében használttól eltérő betűtípust kell alkalmazni)
10.	az adott kategóriára vonatkozó engedély első kiadásának időpontja, kivéve abban az esetben, ha ez az adat nem áll rendelkezésre (ezt az időpontot az új vezetői engedélyen ismételten fel kell tüntetni későbbi pótlás vagy csere esetén); az időpontra vonatkozóan valamennyi rovatban két számjegyet kell feltüntetni az alábbi sorrendben: nap.hónap.év (NN.HH.ÉÉ)
11.	az adott kategóriára vonatkozó engedély lejárati időpontja; az időpontra vonatkozóan valamennyi rovatban két számjegyet kell feltüntetni az alábbi sorrendben: nap.hónap.év (NN.HH.ÉÉ)
12.	az érintett kategóriát kiegészítő további információk/korlátozás(ok) kód formában, az E. részben meghatározottak szerint

Ha az E. részben meghatározott kód az összes olyan kategóriára alkalmazandó, amelyre a vezetői engedélyt kiállították, a 9., a 10. és a 11. rovatban is fel lehet azt tüntetni.

5. A kiállított vezetői engedélyek adminisztrációjával kapcsolatos egyedi adatok az alábbiak:

Rovat	Információ
13.	(opcionális) az A1. rész 4. pontja a) alpontjának végrehajtása során a vezetői engedéllyel kapcsolatos adminisztráció szempontjából lényeges információknak a befogadó tagállam általi bejegyzése;
14.	(opcionális) a vezetői engedéllyel kapcsolatos adminisztrációhoz szükséges vagy a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos adatoknak az engedélyt kiállító tagállam általi bejegyzése; ezek az információk magukban foglalhatják különösen a gépimeghajtásújármű-vezetési jogosultság vagy a vezetői engedély, vagy annak érvényessége elismerésének érvénytelenítését, visszavonását, felfüggesztését vagy korlátozását, például bizonyos kategóriákra vagy egyes tagállamok területére korlátozva azokat. Ha az adat az ebben a mellékletben meghatározott valamelyik rovattal kapcsolatos, előtte meg kell adni a kérdéses rovat számát. A vezetői engedéllyel rendelkező személy külön írásbeli beleegyezésével ebbe a rovatba be lehet jegyezni olyan adatokat, amelyek nem kapcsolatosak a vezetői engedély adminisztrációjával vagy a közúti közlekedésbiztonsággal; az ilyen adatok semmilyen módon nem változtatják meg a vezetői engedély e minőségében történő használatát.

E. RÉSZ: **Uniós és nemzeti kódok**

A 01-től 99-ig terjedő kódok harmonizált európai uniós kódok

1. cím

JÁRMŰVEZETŐ (egészségügyi okok)

01		Látáskorrekció és/vagy -védelem
	01.01.	Szemüveg
	01.02.	Kontaktlencse
	01.05.	Szem letakarása
	01.06.	Szemüveg vagy kontaktlencse
	01.07.	Speciális optikai segédeszköz
02		Hallókészülék/kommunikációs segédeszköz
03		Művégtag/merevített végtag
	03.01.	Felső végtagprotézis/merevített végtag
	03.02.	Alsó végtagprotézis/merevített végtag

2. cím

JÁRMŰÁTALAKÍTÁSOK

10		Átalakított erőátvitel
	10.02.	A sebességfokozat automatikus kiválasztása
	10.04.	Átalakított sebességváltó
15		Átalakított tengelykapcsoló
	15.01.	Átalakított tengelykapcsoló-pedál
	15.02.	Kézi működtetésű tengelykapcsoló
	15.03.	Automata tengelykapcsoló
	15.04.	A tengelykapcsoló-pedál akadályozását vagy működésbe hozatalát megelőző megoldás
20		Átalakított fékrendszerek
	20.01.	Átalakított fékpedál
	20.03.	Bal lábas használatra alkalmas fékpedál
	20.04.	Csúsztatható fékpedál
	20.05.	Döntött fékpedál
	20.06.	Kézi működtetésű fék
	20.07.	Maximum … N [1] erővel (például: „20.07[300N]”) működtethető fék
	20.09.	Átalakított kézifék
	20.12.	A fékpedál akadályozását vagy működésbe hozatalát megelőző megoldás
	20.13.	Térddel működtetett fék
	20.14.	Külső erő segítségével működtetett fékrendszer
25		Átalakított gázadagoló rendszer
	25.01.	Átalakított gázpedál
	25.03.	Döntött gázpedál
	25.04.	Kézi működtetésű gázpedál
	25.05.	Térddel működtetett gázpedál

	25.06.	Külső erő segítségével működtetett gázpedál
	25.08.	Bal oldali gázpedál
	25.09.	A gázpedál akadályozását vagy működésbe hozatalát megelőző megoldás
31		Pedálátalakítások és pedálvédelem
	31.01.	További párhuzamos pedálok
	31.02.	Azonos (vagy közel azonos) magasságban elhelyezett pedálok
	31.03.	A gázpedál és a fékpedál blokkolását vagy működésbe hozatalát megakadályozó megoldás nem lábbal működtetett pedálok esetén
	31.04.	Megemelt padló
32		Kombinált üzemi fék- és gázadagoló rendszerek
	32.01.	Egy kézzel működtetett kombinált gázadagoló és üzemi fékrendszer
	32.02.	Külső erő segítségével működtetett kombinált gázadagoló és üzemi fékrendszer
33		Kombinált üzemi fék-, gázadagoló és kormányrendszerek
	33.01.	Külső erő segítségével, egy kézzel működtetett kombinált üzemi fék-, gázadagoló és kormányrendszer
	33.02.	Külső erő segítségével, két kézzel működtetett kombinált üzemi fék-, gázadagoló és kormányrendszer
35		Átalakított kezelőgombok (világításkapcsoló, ablaktörlő, ablakmosó, kürt, irányjelző stb.)
	35.02.	A kormánymű elengedése nélkül működtethető kezelőelemek
	35.03.	A kormánymű elengedése nélkül, bal kézzel működtethető kezelőelemek
	35.04.	A kormánymű elengedése nélkül, jobb kézzel működtethető kezelőelemek
	35.05.	A kormánymű vagy a gázadagoló és fékező szerkezetek elengedése nélkül működtethető kezelőelemek
40		Átalakított kormánymű
	40.01.	Maximum … N [1] erővel (például: „40.01[140N]”) működtethető kormány
	40.05.	Átalakított kormánykerék (nagyobb, vastagabb kormánykerék-rész, csökkentett átmérő stb.)
	40.06.	Módosított helyzetű kormánykerék
	40.09.	Lábbal működtetett kormány
	40.11.	Segédeszköz a kormánykeréknél

	40.14.	Egy kézzel/karral működtetett alternatív átalakított kormányrendszer
	40.15.	Két kézzel/karral működtetett alternatív átalakított kormányrendszer
42		Átalakított visszapillantó eszközök hátra és oldalra kitekintéshez
	42.01.	Átalakított visszapillantó eszköz hátra kitekintéshez
	42.03.	Az oldalirányú kitekintést lehetővé tévő belső kiegészítő eszköz
	42.05.	Holttér ellenőrzésére szolgáló eszköz
43		A vezetőülés helyzete
	43.01.	Normál kitekintési magasságban, a kormánykeréktől és a pedáloktól normál távolságban elhelyezett vezetőülés
	43.02.	A test alakjához igazított vezetőülés
	43.03.	A megfelelő stabilitás érdekében oldaltámasszal ellátott vezetőülés
	43.04.	Kartámasszal ellátott vezetőülés
	43.06.	Biztonsági öv átalakítása
	43.07.	A megfelelő stabilitás érdekében támasszal ellátott biztonsági öv
44		Motorkerékpárok módosításai (alkód használata kötelező)
	44.01.	Közös kezelőszervvel működtetett első- és hátsó fék
	44.02.	Átalakított első fék
	44.03.	Átalakított hátsó fék
	44.04.	Átalakított gázkar
	44.08.	Olyan ülésmagasság, amely lehetővé teszi a járművezető számára, hogy ülő testhelyzetben egyszerre mindkét lábát letegye a földre, és a motorkerékpárt annak megállításakor és álló helyzetben egyensúlyban tartsa.
	44.09.	Maximum … N [1] erővel (például: „44.09[140N]”) működtethető első fék
	44.10.	Maximum … N [1] erővel (például: „44.10[240N]”) működtethető hátsó fék
	44.11.	Átalakított lábtámasz
	44.12.	Átalakított fogantyú
45		Kizárólag oldalkocsis motorkerékpár
46		Csak triciklik
47		Kettőnél több kerékkel rendelkező járműre korlátozva, amely elindításához, megállításához és álló helyzetben tartásához nem szükséges a járművezető egyensúlyozása

50		Meghatározott járműre/alvázszámra (jármű-azonosító szám) korlátozva

A pontosabb meghatározás érdekében a 01–44 kóddal együtt használandó betűk:

a bal

b jobb

c kéz

d láb

e közép

f kar

g hüvelykujj

(1) Ez azt az erőt jelzi Newtonban kifejezve, amelyet a járművezető a rendszer működtetéséhez kifejthet vagy amelyet ahhoz ki kell fejtenie.

3. cím

KORLÁTOZOTT VEZETÉSRE VONATKOZÓ KÓDOK

60		Opcionális egyenértékűségek (alkód használata kötelező)
	60.01.	15 kW-nál nagyobb teljesítményű háromkerekű gépjárműveket B kategóriás vezetői engedéllyel rendelkező, legalább 21. életévét betöltött személy vezethet
	60.02.	A1 kategóriájú motorkerékpárt B kategóriás vezetői engedéllyel rendelkező személy vezethet
	60.03.	B1 kategóriás vezetői engedéllyel rendelkező személy legfeljebb 2 500 kg legnagyobb tömegű és műszakilag 45 km/h-ra korlátozott legnagyobb sebességű járművet vezethet
61		Nappali vezetésre korlátozott (például: az egy órával a napkeltét követő és egy órával a napnyugtát megelőző időpont között)
62		A vezetői engedéllyel rendelkező személy lakóhelye körüli … km-es sugarú körön vagy városon/régión belüli vezetésre korlátozott
63		Utasok nélküli vezetés
64		Legfeljebb … km/h sebességű vezetésre korlátozott
65		Vezetés kizárólag legalább egyenértékű kategóriájú vezetői engedéllyel rendelkező személy jelenlétében, kivéve, ha a feltétel a 98.02. kód alá tartozik
66		Pótkocsi nélkül
67		Autópályán a vezetés nem engedélyezett
68		Tilos az alkoholfogyasztás
69		Az EN 50436 szabvány szerinti alkoholszondás indításgátlóval felszerelt járművek vezetésére korlátozva. A lejárat időpontjának feltüntetése opcionális (például „69” vagy „69 [01.01.2016]”)

4. cím

IGAZGATÁSI KÉRDÉSEK

70		A(z) … számú, … (uniós megkülönböztető jel, például „70.0123456789.NL”, illetve harmadik ország esetében ENSZ megkülönböztető jel, például „70.0123456789.NO”) által kiállított vezetői engedély cseréje
71		A(z) … számú (uniós megkülönböztető jel, például „71.987654321.HR” illetve harmadik ország esetében ENSZ megkülönböztető jel, például „71.987654321.UK”) vezetői engedély másodpéldánya
72		A(z) … számú, … (ENSZ megkülönböztető jel azon harmadik országok esetében, amelyek a 15. cikk (7) bekezdése szerinti végrehajtási határozat hatálya alá tartoznak, például „72.0123456789.USA”) által kiállított vezetői engedély cseréje
73		B kategóriájú, négykerekű gépi meghajtású járművekre korlátozva (B1)
78		Automata sebességváltóval rendelkező járművekre korlátozva
79		A zárójelben megjelölt vagy alkód használatával meghatározott tulajdonságokkal rendelkező járművekre korlátozva az irányelv 21. cikkének alkalmazásában
	79.01.	Kétkerekű, oldalkocsis vagy oldalkocsi nélküli járművekre korlátozva
	79.02.	AM kategóriájú, háromkerekű vagy könnyű négykerekű járművekre korlátozva
	79.03.	Triciklire korlátozva
	79.04.	Tricikli és 750 kg-ot meg nem haladó legnagyobb megengedett össztömegű pótkocsi szerelvényére korlátozva
	79.05.	A1 kategóriájú, 0,1 kW/kg-ot meghaladó teljesítmény/tömeg arányú motorkerékpárok
	79.06.	BE kategóriájú járművek, amelyek pótkocsijának megengedett legnagyobb össztömege meghaladja a 3 500 kg-ot
80		Háromkerekű gépjármű vezetésére jogosító, A kategóriájú vezetői engedéllyel rendelkező, 24 év alattiszemélyekre korlátozva
81		Motorkerékpár vezetésére jogosító, A kategóriájú vezetői engedéllyel rendelkező, 21 év alatti személyekre korlátozva
95		Az (EU) 2022/2561 irányelvben előírt szakmai alkalmassági kötelezettségnek megfelelő szakmai alkalmassági bizonyítvánnyal (SZAB) rendelkező járművezető, …-ig (például „95 [01.01.2028]”)
96		A kategóriára vonatkozó kiegészítő képzésen alapuló engedély feltüntetésére használt kódok
	96	B kategóriájú járművek 750 kg-ot meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű pótkocsival összekapcsolva, feltéve, hogy az így kialakított járműszerelvény legnagyobb megengedett össztömege 3 500 kg felett van, de nem haladja meg a 4 250 kg-ot
	96.01.	3 500 kg-ot meghaladó, de 5 000 kg-ot meg nem haladó megengedett legnagyobb össztömegű, B kategóriájú vezetői engedéllyel rendeltetésszerű használat céljából vezetett sürgősségi jármű, beleértve a pótkocsi tömegét is, amennyiben járműszerelvényként használják

	96.02.	B kategóriájú vezetői engedéllyel vezetett lakóautó, ha a megengedett legnagyobb össztömeg meghaladja a 3 500 kg-ot, de nem haladja meg a 4 250 kg-ot, vagy pótkocsival összekapcsolva az 5 000 kg-ot.
	96.03.	Alternatív üzemanyaggal működő járművek pótkocsival összekapcsolva, feltéve, hogy az így kialakított járműszerelvény megengedett legnagyobb össztömege 4 250 kg felett van, de nem haladja meg az 5 000 kg-ot.
97		Nem vezethet olyan C1 kategóriájú járművet, amely a 165/2014/EU rendelet hatálya alá tartozik.
98		A 17. és a 18. cikk alkalmazásában használt kódok (alkód használata kötelező)
	98.01.	A járművezető kezdő járművezetőnek minősül, és a próbaidőre vonatkozó feltételek vonatkoznak rá. A vezetői engedély cseréje, megújítása vagy pótlása esetén a kódot ki kell egészíteni az eredetileg rögzített próbaidő lejártának időpontjával (például 98.01.13.04.2028).
	98.02.	A vezetői engedéllyel rendelkező személynek a 18. életéve betöltéséig meg kell felelnie a kísérővel történő járművezetési rendszerre vonatkozó feltételeknek.

A 100-as kód és a 100 feletti kódok nemzeti kódok, amelyek csak a vezetői engedélyt kiállító tagállam területén érvényesek.

II. MELLÉKLET

A JÁRMŰVEZETŐI VIZSGÁKRA, VALAMINT A GÉPI MEGHAJTÁSÚ JÁRMŰVEK VEZETÉSÉHEZ SZÜKSÉGES ISMERETEKRE, JÁRTASSÁGRA ÉS MAGATARTÁSRA VONATKOZÓ MINIMUMKÖVETELMÉNYEK

I. rész

A JÁRMŰVEZETŐI VIZSGÁKRA VONATKOZÓ MINIMUMKÖVETELMÉNYEK

A tagállamok meghozzák a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy a vezetői engedélyt kérelmezők rendelkezzenek a gépi meghajtású járművek vezetéséhez szükséges ismeretekkel és jártassággal, valamint ennek megfelelő magatartást tanúsítsanak. Az ezt szolgáló vizsgáknak az alábbiakból kell állniuk:

a) elméleti vizsga,

b) az elméleti vizsgán való sikeres részvétel után jártassági és magatartási vizsga.

A vizsga lebonyolításának feltételei az alábbiakban találhatók.

A. cím

ELMÉLETI VIZSGA

1. Forma

A formát úgy kell megválasztani, hogy meg lehessen bizonyosodni arról, hogy a kérelmező rendelkezik-e a megkívánt ismeretekkel a 2., 3. és 4. pontban felsorolt területeken.

Minden olyan, egy adott járműkategóriában vezetői engedélyt igénylő kérelmező, aki egy másik járműkategóriában teljesítette a vezetői engedély megszerzéséhez szükséges elméleti vizsgát, mentesülhet a 2., 3. és 4. pont közös rendelkezései alól.

A tagállamok mentesíthetik a kérelmezőket a 2. pont e) alpontjában említett elsősegélynyújtási alapismeretekre vonatkozó kérdések alól, amennyiben a kérelmező a jártassági és magatartási vizsga letétele előtt már valamikor elvégzett egy tanúsított gyakorlati elsősegélynyújtási képzést, amely a kardiopulmonáris újraélesztést is magában foglalta.

2. Az elméleti vizsga valamennyi járműkategóriára vonatkozó tartalma

Az alábbi pontokban felsorolt valamennyi témával kapcsolatban kérdéseket kell feltenni; a kérdések tartalmának és formájának meghatározása a tagállamok hatáskörébe tartozik:

a) közúti közlekedési szabályok, különös tekintettel a közúti jelzőtáblákra, az útburkolati jelekre és jelölésekre, az elsőbbségadásra és sebességkorlátozásra;

b) járművezető:

i. az éberség és a közúti közlekedés többi résztvevőjével, többek között a mikromobilitási eszközök használóival szembeni magatartás fontossága,

ii. általános észlelés, beleértve a veszélyészlelést, ítélőképesség és döntéshozatal, különösen a reakcióidő, valamint a vezetői magatartás megváltozása alkohol, kábítószerek, gyógyszerek, adott lelkiállapot vagy fáradtság hatására,

iii. a mobiltelefon vagy más elektronikus eszközök vezetés közbeni használata által a figyelemelvonás kockázatára gyakorolt hatás és annak lehetséges biztonsági következményei;

c) úttest:

i. legfontosabb elvek a következőkre vonatkozóan: a járművek közötti biztonságos távolság és a féktávolságok megtartása, valamint biztonságos úttartás különböző időjárási és útviszonyok, különösen havas és csúszós útviszonyok mellett,

ii. az eltérő útviszonyokkal, különösen azoknak az időjárás, valamint az adott napszak hatására bekövetkező változásaival összefüggő vezetési kockázati tényezők, beleértve a veszélyek észlelését és az azokra való felkészülést,

iii. a különböző úttípusok jellemzői és az ezzel összefüggő jogszabályi követelmények,

iv. a vezetési magatartás hozzáigazítása az út kialakításához, különösen a közúti alagutakban, valamint a hegy- és lejtmenetben való biztonságos vezetés érdekében,

v. holtterek észlelése;

d) a közlekedés más résztvevői:

i. a többi úthasználó tapasztalatlanságával összefüggő sajátos kockázati tényezők, különösen a védtelen úthasználók tekintetében, akik a gépjárművel közlekedőkhöz képest kevésbé védettek a forgalomban, és közvetlenül ki vannak téve az ütközési erőknek. Ebbe a kategóriába tartoznak a gyermekek, a gyalogosok, a kerékpárosok, a kétkerekű gépjárművel közlekedők, a személyes mobilitási eszközökkel közlekedők, valamint a fogyatékossággal élő személyek, a csökkent mozgásképességű személyek és a csökkent tájékozódóképességű személyek,

ii. a különböző – egymástól a tömegük, méretük és a vezetőik látótere tekintetében eltérő – járműtípusok mozgásával és vezetésével, továbbá az azokkal való interakciókkal járó kockázati tényezők, ideértve a fejlett vezetéstámogató rendszerekkel és az automatizált vezetési rendszerekkel rendelkező járműveket is,

iii. az irányjelzők megfelelő és időben való használata;

e) általános szabályok, rendelkezések és egyéb kérdések:

i. a járművek használatához szükséges hivatalos okmányokra vonatkozó szabályok,

ii. a járművezető baleset esetén tanúsítandó magatartását meghatározó általános szabályok (figyelmeztető eszközök kihelyezése és riasztás) – beleértve az arra vonatkozó szabályokat is, hogy hogyan kell viselkedni, ha egy sürgősségi jármű közeledik, és mit kell tenni az ütközés helyszínén –, és azok az intézkedések, amelyeket szükség esetén megtehet a közúti balesetekben sérülést szenvedett személyek segítése érdekében, ideértve az elsősegélynyújtási alapismereteket, és különösen a kardiopulmonáris újraélesztést,

iii. a járművel, rakományával és a szállított személyekkel kapcsolatos biztonsági tényezők,

iv. az alternatív üzemanyaggal működő járművekkel kapcsolatos biztonsági szempontok ismerete;

f) a jármű elhagyásakor szükséges óvintézkedések, többek között az arról történő meggyőződés, hogy a jármű ajtaja biztonságosan nyitható, és az ajtónyitás nem veszélyeztet más úthasználókat, például gyalogosokat, kerékpárosokat és a mikromobilitási eszközök használóit;

g) a közúti közlekedésbiztonsággal összefüggő mechanikai szempontok; a kérelmezőknek képesnek kell lenniük észlelni a leggyakoribb meghibásodásokat, különösen a kormány-, a felfüggesztési és a fékrendszerben, a gumiabroncsokban, a lámpákban és az irányjelzőkben, a fényvisszaverőkben, a visszapillantó tükrökben, a szélvédőkben és az ablaktörlőkben, a kipufogórendszerben, a biztonsági övekben és hangjelző készülékben;

h) a jármű biztonsági felszerelései, és különösen a biztonsági övek, a fejtámaszok, a gyermekek biztonságát szolgáló eszközök használata;

i) az elektromos járművek töltése;

j) a járműhasználat környezettel összefüggő szabályai és szempontjai, ideértve az elektromos járművek használatát is: a hangjelző készülékek megfelelő használata, mérsékelt üzemanyag- vagy energiafogyasztás, a kibocsátások (üvegházhatásúgáz-kibocsátások, légszennyező anyagok, zaj, a gumiabroncsokból, a fékekből és az úthasználatból származó mikrorészecskék stb.) korlátozása;

k) a fejlett vezetéstámogató rendszerekkel és az automatizált vezetési rendszerekkel összefüggő előnyök, korlátok és kockázatok. Különbözőségeik és a biztonságos használatuk fontossága, valamint a járművezetői interakció, a járművezetői kötelezettségek, továbbá hogy a rendszerek milyen módon lehetnek hatással a járművezető figyelmére és magatartására. Ez magában foglalja a rendszerek használatának területét, a rendszerek által generált átvételi kérelmek lehetőségét, valamint a járművezetőnek a rendszerek aktív idején továbbra is fennálló kötelezettségeit.

3. Az A1, A2 és A kategóriákra vonatkozó különleges rendelkezések

Az alábbiak általános ismeretének kötelező ellenőrzése:

a) védőfelszerelés, például kesztyű, csizma, védőruha és bukósisak használata;

b) a motorkerékpárosok láthatósága a közúti közlekedés többi résztvevője számára;

c) a 2. pont c) alpontjában meghatározott eltérő útviszonyokhoz kapcsolódó kockázati tényezők, különös tekintettel az olyan csúszós felületekre, mint például a csatornafedelek, az útburkolati jelek – például a vonalak és a nyilak –, valamint a villamossínek;

d) a közúti közlekedésbiztonsággal összefüggő, 2. pont g) alpontjában meghatározott mechanikai szempontok, különös tekintettel az elakadásjelző kapcsolójára, az olajszintekre és a meghajtóláncra.

4. A C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E kategóriákra vonatkozó különleges rendelkezések

1. Az alábbiak általános ismeretének kötelező ellenőrzése:

a) az 561/2006/EK rendelet által meghatározott vezetési és pihenőidőre vonatkozó szabályok; a 165/2014/EU rendeletben meghatározott menetíró készülék használata;

b) az érintett szállítási típusra vonatkozó szabályok: árufuvarozás vagy személyszállítás;

c) a belföldi és a nemzetközi árufuvarozáshoz és személyszállításhoz szükséges jármű- és fuvarokmányok;

d) baleset esetén tanúsítandó magatartás; baleset vagy hasonló esemény esetén elvégzendő intézkedések – beleértve a vészhelyzeti intézkedéseket, például az utasok kimenekítését – ismerete és elsősegélynyújtási alapismeretek;

e) a kerekek leszerelése és cseréje közben betartandó óvintézkedések;

f) a járművek tömegére és méreteire vonatkozó szabályok; a sebességkorlátozókra vonatkozó szabályok;

g) a tartósfék-rendszerek célja és használata;

h) a látótérnek a saját jármű jellemzői által okozott korlátozása, különös tekintettel a védtelen úthasználók észlelésére a jármű elejénél és oldalainál;

i) autóstérkép olvasása, útvonaltervezés, ideértve az elektronikus navigációs rendszerek használatát is (opcionális);

j) a jármű rakományával kapcsolatos biztonsági tényezők: a rakomány ellenőrzése (rakodás és rögzítés), a különböző típusú rakományokkal kapcsolatos nehézségek (például folyadékok, függő rakomány stb.), az áru be- és kirakodása és a rakodóberendezések használata (csak a C, CE, C1, C1E kategóriákban);

k) a járművezető felelőssége az utasszállítást illetően; az utasok, és különösen a fogyatékossággal élő vagy a csökkent mozgásképességű személyek kényelme és biztonsága; gyermekek szállítása; az elindulás előtti szükséges ellenőrzések; az elméleti vizsgának valamennyi busztípust le kell fednie, így például a tömegközlekedésben használt buszokat, a távolsági buszokat és a különleges méretű buszokat (csak a D, DE, D1, D1E kategóriákban);

l) a 165/2014/EU rendelet hatálya alá nem tartozó, C1 vagy C1E kategóriájú járművek vezetésére jogosító vezetői engedélyt kérelmezőket a tagállamok felmenthetik a 4.1. pont a)–c) alpontjában szereplő ismeretek bizonyítása alól.

2. A C, CE, D és DE kategóriák vonatkozásában a következő további előírások általános ismeretének kötelező ellenőrzése:

a) a következők szerkezeti és működési elvei: belső égésű motorok, folyadékok (például motorolaj, hűtőfolyadék, mosófolyadék), üzemanyagrendszer, elektromos rendszer, gyújtási rendszer, erőátviteli rendszer (tengelykapcsoló, sebességváltó stb.);

b) kenés és fagyásvédelem;

c) a gumiabroncsok szerkezetének, felszerelésének, helyes használatának és ápolásának elvei;

d) a fékszerelvények és a sebességszabályzók típusainak, működésének, fő elemeinek, csatlakozásának, használatának és napi karbantartásának elvei, és a blokkolásgátló fékek használata;

e) a kapcsolószerkezetek típusainak, működésének, fő elemeinek, csatlakozásának, használatának és napi karbantartásának elvei, beleértve a különböző, tehergépjárművet pótkocsival összekapcsoló szerkezeteket, figyelembe véve a csuklós járművek nyeregszerkezetét (félpótkocsik esetében) és a vonórudas pótkocsik vonórudas csatlakozóját (merev tehergépkocsi), valamint a pótkocsik kamionokhoz való csatlakoztatásának és lecsatlakoztatásának szabványos működési eljárásait és protokolljait a kapcsolószerkezetek használata során (csak a CE, DE kategóriákban);

f) az üzemzavarok okainak felderítési módszerei;

g) a járművek megelőző karbantartása és a szükséges folyamatos karbantartás;

h) a járművezető felelőssége az áru egyeztetett feltételek szerinti átvételét, fuvarozását és leszállítását illetően (csak a C, CE kategóriákban).

B. cím

JÁRTASSÁGI ÉS MAGATARTÁSI VIZSGA

5. A jármű és felszerelései

1. Sebességváltó

a) Kézi sebességváltóval rendelkező járművet kizárólag az vezethet, aki kézi sebességváltóval rendelkező járművön tette le a jártassági és magatartási vizsgát.

A „kézi sebességváltóval rendelkező jármű” az a jármű, amely olyan tengelykapcsoló-pedállal (illetve az A, A2 és A1 kategóriákban kézi váltókarral) van felszerelve, amelynek működtetését a jármű elindításakor, megállításakor és sebességváltáskor a járművezető végzi.

b) Az 5.1. a) pontban előírt feltételeknek meg nem felelő járműveket automata sebességváltós járműveknek kell tekinteni.

Az 5.1. c) pont sérelme nélkül, ha a kérelmező a jártassági és magatartási vizsgát automata sebességváltóval rendelkező járművön teszi le, ezt a tényt az e vizsga alapján kiállított összes vezetői engedélyen fel kell tüntetni az I. melléklet E. részében meghatározott megfelelő uniós kód megadásával. Az ilyen jelöléssel ellátott vezetői engedélyek csak automata sebességváltóval rendelkező járművek vezetéséhez használhatók.

A második albekezdésben említett uniós kódot nem kell rögzíteni az A1, A2, A, B1, B vagy BE kategóriájú vezetői engedélyen, illetve azt a későbbiekben törölni kell belőle, ha a kérelmező vagy a vezetői engedéllyel rendelkező személy leteszi a külön e célra készült jártassági és magatartási vizsgát vagy elvégez egy célzott képzést, amelyre az automata sebességváltóval rendelkező járművön végzett jártassági és magatartási vizsga előtt vagy után is sor kerülhet.

A tagállamok meghozzák az alábbiakhoz szükséges intézkedéseket:

i. a célzott képzés jóváhagyása és felügyelete, amely képzés részét képezheti az általános járművezetői képzésnek; vagy

ii. a külön e célra készült jártassági és magatartási vizsga megszervezése.

Az e pont hatálya alá tartozó képzésre vagy vizsgára használt járműveknek kézi sebességváltóval kell rendelkezniük, és a résztvevők által kérelmezett vezetői engedély kategóriájába kell tartozniuk.

A képzésnek ki kell térnie az e melléklet 6. vagy 7. pontjában szereplő valamennyi szempontra, különös figyelmet fordítva a sebességváltó használatára. A képzés minden részvevőjének teljesítenie kell a gyakorlati vizsgát, és a közutakon kell bemutatnia jártasságát és magatartását. A képzés időtartama legalább 7 óra.

A jártassági és magatartási vizsga időtartamának és a megtett távolságnak elegendőnek kell lennie ahhoz, hogy felmérhető legyen az e melléklet 6. vagy 7. pontjában meghatározott jártasság és magatartás, különös figyelmet fordítva a sebességváltó használatára.

c) A BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 és D1E kategóriákra vonatkozó különleges rendelkezések

A tagállamok dönthetnek úgy, hogy az 5.1.b) pont hatálya alá tartozó, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 vagy D1E kategóriájú jármű vezetésére jogosító vezetői engedélyen nem tüntetnek fel az automata sebességváltóra vonatkozó korlátozást, amennyiben a kérelmező már rendelkezik egy, a b) pontban előírt korlátozás nélküli engedéllyel az alábbi kategóriák legalább egyikében: B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 vagy D1E, továbbá a jártassági és magatartási vizsga során végrehajtotta a 8.4. pontban felsorolt feladatokat.

2. A jártassági és magatartási vizsgán alkalmazott járműveknek meg kell felelniük az e pontban említett minimumkritériumoknak. A tagállamok megállapíthatnak szigorúbb kritériumokat vagy újabb kritériumokkal egészíthetik ki a meglévőket. A jártassági és magatartási vizsgán használt A1, A2 és A kategóriájú járművek esetében a tagállamok megengedhetik az előírt minimális hengerűrtartalomnál legfeljebb 5 cm^3-rel kisebb motorok alkalmazását.

a) A1 kategória:

A1 kategóriájú, oldalkocsi nélküli motorkerékpárok, amelyek teljesítménye a 11 kW-ot, teljesítmény/tömeg aránya pedig a 0,1 kW/kg-ot nem haladja meg, és amelyek képesek legalább 80 km/h sebesség elérésére.

Amennyiben a motorkerékpár belső égésű motorral van felszerelve, annak hengerűrtartalma legalább 120 cm^3.

Amennyiben a motorkerékpár elektromos motorral van felszerelve, annak teljesítmény/tömeg aránya legalább 0,08 kW/kg;

b) A2 kategória:

Oldalkocsi nélküli motorkerékpárok legalább 20 kW, de legfeljebb 35 kW teljesítményű motorral, amelyek teljesítmény/tömeg aránya nem haladja meg a 0,2 kW/kg-ot.

Amennyiben a motorkerékpár belső égésű motorral van felszerelve, annak hengerűrtartalma legalább 250 cm^3.

Amennyiben a motorkerékpár elektromos motorral van felszerelve, annak teljesítmény/tömeg aránya legalább 0,15 kW/kg;

c) A kategória:

Oldalkocsi nélküli motorkerékpárok legalább 180 kg terheletlen tömeggel és legalább 50 kW teljesítményű motorral. A tagállamok elfogadhatnak az előírt legkisebb tömegnél 5 kg-mal könnyebb járműveket.

Amennyiben a motorkerékpár belső égésű motorral van felszerelve, annak hengerűrtartalma legalább 600 cm^3.

Amennyiben a motorkerékpár elektromos motorral van felszerelve, annak teljesítmény/tömeg aránya legalább 0,25 kW/kg;

d) B kategória:

B kategóriájú, négykerekű jármű, amely legalább 100 km/h sebesség elérésére képes;

e) BE kategória:

Egy B kategóriába tartozó vizsgajárműből és egy legalább 1 000 kg megengedett legnagyobb össztömeggel rendelkező pótkocsiból álló járműszerelvény, amely legalább 100 km/h sebesség elérésére képes, és nem tartozik a B kategóriába; a pótkocsi raktere zárt dobozos felépítményből áll, amely legalább olyan széles és magas, mint a vonójármű; a zárt dobozos felépítmény szélessége alternatívaként kismértékben el is maradhat a vezetőtér szélességétől, feltéve, hogy a hátratekintés csak a vonójármű külső visszapillantó tükreinek vagy kameráinak a használatával lehetséges; a pótkocsi tényleges össztömege legalább 800 kg;

f) B1 kategória:

Legalább 60 km/h sebesség elérésére képes, négykerekű, gépi meghajtású jármű; illetve, amennyiben a vezetői engedély engedélyezi a 9. cikk (4) bekezdése első albekezdésének c) pontjában említett járművek vezetését, a jártassági és magatartási vizsgán alkalmazott járműnek meg kell felelnie az említett pontban meghatározott feltételeknek;

g) C kategória:

C kategóriába tartozó járművek, amelyek megengedett legnagyobb össztömege legalább 12 000 kg, és hossza legalább 8 m, szélessége legalább 2,40 m, továbbá legalább 80 km/h sebesség elérésére képesek; blokkolásgátló fékekkel vannak ellátva és a 165/2014/EU rendelet szerinti menetíró készülékkel vannak felszerelve; a raktér egy zárt dobozos felépítményből áll, amely legalább olyan széles és magas, mint a vezetőtér; a jármű tényleges össztömege legalább 10 000 kg;

h) CE kategória:

Vagy nyerges jármű, vagy egy C kategóriájú vizsgajárműből és legalább 7,5 m hosszú pótkocsiból álló járműszerelvény; a nyerges jármű vagy a járműszerelvény megengedett legnagyobb össztömege legalább 20 000 kg, és hossza legalább 14 m, szélessége legalább 2,40 m, továbbá legalább 80 km/h sebesség elérésére képes; blokkolásgátló fékekkel van ellátva és a 165/2014/EU rendelet által meghatározott menetíró készülékkel van felszerelve; a raktér egy zárt dobozos felépítményből áll, amely legalább olyan széles és magas, mint a vezetőtér; a nyerges jármű, illetve a járműszerelvény tényleges össztömege legalább 15 000 kg; helyes gyakorlatként ajánlott, hogy a járművet nyeregszerkezettel és legalább nyolc előremeneti fokozattal rendelkező sebességváltóval szereljék fel;

i) C1 kategória:

C1 kategóriába tartozó járművek, amelyek megengedett legnagyobb össztömege legalább 4 000 kg, és hossza legalább 5 m, továbbá legalább 80 km/h sebesség elérésére képesek; blokkolásgátló fékekkel vannak ellátva és a 165/2014/EU rendelet szerinti menetíró készülékkel vannak felszerelve; a raktér egy zárt dobozos felépítményből áll, amely legalább olyan széles és magas, mint a vezetőtér; amennyiben a vizsgázónak a vizsgán nem kell számot adnia a menetíró készülék használatára való képességéről, nem szükséges, hogy a jármű menetíró készülékkel legyen felszerelve;

j) C1E kategória:

Egy C1 kategóriájú vizsgajárműből és egy legalább 1 250 kg megengedett legnagyobb össztömegű pótkocsiból álló járműszerelvény; a járműszerelvény hossza legalább 8 m, és legalább 80 km/h sebesség elérésére képes; a pótkocsi raktere zárt dobozos felépítményből áll, amely legalább olyan széles és magas, mint a vezetőtér; a zárt dobozos felépítmény szélessége alternatívaként kismértékben el is maradhat a vezetőtér szélességétől, feltéve, hogy a hátratekintés csak a vonójármű külső visszapillantó tükreinek használatával lehetséges; a pótkocsi tényleges össztömege legalább 800 kg;

k) D kategória:

D kategóriába tartozó járművek, amelyek hossza legalább 10 m, szélessége legalább 2,40 m, és legalább 80 km/h sebesség elérésére képesek; blokkolásgátló fékekkel vannak ellátva és a 165/2014/EU rendelet szerinti menetíró készülékkel vannak felszerelve;

l) DE kategória:

Egy D kategóriájú vizsgajárműből és egy legalább 1 250 kg megengedett legnagyobb össztömegű pótkocsiból álló, legalább 2,40 m széles és legalább 80 km/h sebesség elérésére képes járműszerelvény; a pótkocsi raktere egy zárt dobozos felépítményből áll, amely legalább 2 m széles és 2 m magas; a pótkocsi tényleges össztömege legalább 800 kg;

m) D1 kategória:

D1 kategóriába tartozó járművek, amelyek megengedett legnagyobb össztömege legalább 4 000 kg, és hossza legalább 5 m, továbbá legalább 80 km/h sebesség elérésére képesek; blokkolásgátló fékekkel vannak ellátva és a 165/2014/EU rendelet szerinti menetíró készülékkel vannak felszerelve;

n) D1E kategória:

Egy D1 kategóriájú vizsgajárműből és egy legalább 1 250 kg megengedett legnagyobb össztömegű pótkocsiból álló, és legalább 80 km/h sebesség elérésére képes járműszerelvény; a pótkocsi raktere egy zárt dobozos felépítményből áll, amely legalább 2 m széles és 2 m magas; a pótkocsi tényleges össztömege legalább 800 kg;

6. Az A1, A2 és A kategóriákra vonatkozóan vizsgálandó jártasság és magatartás

1. A jármű közúti közlekedésbiztonsággal összefüggő előkészítése és műszaki ellenőrzése

A kérelmezőknek a következő követelmények teljesítése révén demonstrálniuk kell, hogy elő tudnak készülni a biztonságos vezetésre:

a) a védőfelszerelés, például kesztyű, csizma, védőruházat és bukósisak megfelelő viselete;

b) a gumiabroncsok, a fékek, a kormánymű, - ha van - a vészleállító, a lánc, az olajszintek, a fényszórók, a távolsági fényszórók, az irányjelzők és a hangjelző készülék szúrópróbaszerű ellenőrzésének elvégzése.

2. A közúti közlekedésbiztonsággal összefüggésben vizsgálandó konkrét manőverek:

a) a motorkerékpár kitámasztó lábra helyezése és arról való levétele, valamint a jármű mellett haladva annak a motor segítsége nélküli mozgatása;

b) a motorkerékpár kitámasztó lábon történő leparkolása;

c) legalább két kis sebességű manővert kell végrehajtani, beleértve a szlalomvezetést; ennek lehetővé kell tennie a fojtószelep kezelésében, a fékezésben, az egyensúlyozásban, a tekintet irányításában, a motorkerékpáron való elhelyezkedésben és a lábak lábtartón való elhelyezésében szerzett jártasság értékelését; amennyiben a vizsgát kézi sebességváltóval rendelkező motorkerékpáron teszik, azt a tengelykapcsoló kezelésével kombináltan kell letenni;

d) legalább két gyors manővert kell végrehajtani: az egyiknek legalább 30 km/h sebességgel megtett manővernek kell lennie, a másik során pedig akadályt kell kikerülni legalább 50 km/h sebességgel; ennek lehetővé kell tennie a motorkerékpáron való elhelyezkedésben, a tekintet irányításában, az egyensúlyozásban és a kormányzási technikában szerzett jártasság értékelését. Amennyiben a vizsgát kézi sebességváltóval rendelkező motorkerékpáron teszik, egy manővert második vagy harmadik sebességfokozatban kell végrehajtani; ennek lehetővé kell tennie a sebességváltási technikában szerzett jártasság értékelését;

e) fékezés: végre kell hajtani legalább két fékezési gyakorlatot, amelyek egyike egy legalább 50 km/h sebességnél elvégzett vészfékezés; ennek lehetővé kell tennie az elülső és a hátsó fékek kezelésében, a tekintet irányításában és a motorkerékpáron való elhelyezkedésben szerzett jártasság értékelését;

f) megfordulás egy ívben, lehetőség szerint.

3. Magatartás a közlekedésben

A kérelmezőknek normál közlekedési helyzetben, teljes biztonsággal és az összes szükséges óvintézkedést megtéve végre kell hajtaniuk a következő feladatok mindegyikét:

a) elindulás: parkolást követően, a forgalomban való megállás után; kocsibehajtó elhagyása;

b) haladás egyenes úton; elhaladás szembejövő járművek mellett, szűk helyeken is;

c) kanyarodás;

d) kereszteződések: csomópontok és útkereszteződések megközelítése és a rajtuk való áthaladás;

e) irányváltoztatás, beleértve az irányjelzők megfelelő használatát; balra és jobbra fordulás; sávváltás;

f) ráhajtás autópályára vagy hasonló útra (ha van ilyen)/lehajtás autópályáról vagy hasonló útról (ha van ilyen): besorolás a gyorsítósávból; kisorolás a lassítósávba;

g) előzés/kikerülés: a közúti közlekedés többi résztvevőjének, így – lehetőség szerint – a védtelen úthasználóknak a megelőzése; haladás akadályok (például parkoló autók) mellett; más közlekedő általi leelőzés és adott esetben más járművek holttereinek előzetes észlelése;

h) különleges útszakaszok (ha vannak ilyenek): körforgalmak; vasúti átjárók, villamos- és buszmegállók, gyalogos-átkelőhelyek, kerékpársávok, kellő körültekintéssel; haladás hosszú emelkedőn/lejtőn; alagutak;

i) veszélyes helyzetekre való reagálás és az ilyen helyzetek előzetes észlelése; a feladatok normál közlekedési helyzetben való végrehajtására vonatkozó kötelezettségtől eltérve ezeket a feladatokat csak akkor kell végrehajtani, ha a veszélyes helyzet véletlenül fordul elő; alternatív megoldásként e jártasság vizsgálatára szimulátorok is használhatók;

j) a szükséges óvintézkedések betartása a járműről történő leszálláskor.

7. A B, B1 és BE kategóriákra vonatkozóan vizsgálandó jártasság és magatartás

1. A jármű közúti közlekedésbiztonsággal összefüggő előkészítése és műszaki ellenőrzése

A kérelmezőknek a következő követelmények teljesítésével demonstrálniuk kell, hogy elő tudnak készülni a biztonságos vezetésre:

a) az ülés beállítása a megfelelő ülő testhelyzet elérése érdekében;

b) a visszapillantó tükrök, a biztonsági övek és – ha vannak – a fejtámaszok beállítása;

c) az ajtók zárt állapotának ellenőrzése;

d) a gumiabroncsok, a kormány, a fékek, a folyadékok (például motorolaj, hűtőfolyadék, mosófolyadék), a lámpák, a fényvisszaverők, az irányjelzők és a hangjelző készülék szúrópróbaszerű ellenőrzése;

e) a jármű rakományával kapcsolatos biztonsági tényezők ellenőrzése: a kocsiszekrény, a ponyvák, a raktérajtók, a vezetőfülke zárhatósága, a berakodás módja, a rakomány rögzítése (csak a BE kategóriában);

f) a kapcsolószerkezet, valamint a fék- és az elektromos csatlakozók ellenőrzése (csak a BE kategóriában).

2. B és B1 kategóriák: a közúti közlekedésbiztonsággal összefüggésben vizsgálandó konkrét manőverek

A következő manőverek egy kiválasztott csoportját kell vizsgálni (a négy pontból legalább két manővert, amelyek közül az egyiknek hátramenetben végzett manővernek kell lennie):

a) hátramenet egyenes nyomvonalon, illetve hátramenet jobbra vagy balra fordulással sarkon, a megfelelő forgalmi sávon belül maradva;

b) ellentétes irányba való megfordulás a járművel, előremenetben és hátramenetben;

c) parkolás a járművel és elindulás a parkolóhelyről (a járdaszegéllyel/úttest szélével párhuzamosan, rézsútosan vagy arra merőlegesen, előre- vagy hátramenetben, sík úton, emelkedőn vagy lejtőn);

d) megállás precíz fékezéssel; a vészfékezés végrehajtása opcionális.

3. BE kategória – a közúti közlekedésbiztonsággal összefüggésben vizsgálandó konkrét manőverek:

a) pótkocsi és vonójármű össze- és szétkapcsolása, vagy szétkapcsolása és újbóli összekapcsolása; a manővernek magában kell foglalnia a vonójárműnek a pótkocsi melletti leparkolását (azaz nem állhat egy vonalban vele);

b) hátramenet kanyarban; a kanyar nyomvonalának meghatározása a tagállamok hatáskörébe tartozik;

c) biztonságos parkolás a be-/kirakodáshoz.

4. Magatartás a közlekedésben

A kérelmezőknek normál közlekedési helyzetben, teljes biztonsággal és az összes szükséges óvintézkedést megtéve végre kell hajtaniuk a következő feladatok mindegyikét:

a) elindulás: parkolást követően, a forgalomban való megállás után; kocsibehajtó elhagyása;

b) haladás egyenes úton; elhaladás szembejövő járművek mellett, szűk helyeken is;

c) kanyarodás;

d) kereszteződések: csomópontok és útkereszteződések megközelítése és a rajtuk való áthaladás;

e) irányváltoztatás az irányjelzők megfelelő használatával: balra és jobbra fordulás; sávváltás;

f) ráhajtás autópályára vagy – ha van ilyen – hasonló útra, és lehajtás autópályáról vagy – ha van ilyen – hasonló útról: besorolás a gyorsítósávból; kisorolás a lassítósávba;

g) előzés és kikerülés: a közúti közlekedés többi résztvevőjének, így – lehetőség szerint – a védtelen úthasználóknak a megelőzése, holtterek előzetes észlelése, lehetőség szerint; haladás akadályok (például parkoló autók) mellett; más közlekedő általi leelőzés, adott esetben;

h) lehetőség szerint a közúti jelzéseket követő független vezetés;

i) különleges útszakaszok, ha vannak ilyenek: körforgalmak; vasúti átjárók, villamos- és buszmegállók, gyalogos-átkelőhelyek, kerékpársávok, kellő körültekintéssel; haladás hosszú emelkedőn és lejtőn; alagutak;

j) a járműbe történő beszállás és a járműből történő kiszállás, amelynek során a vizsgázónak meg kell győződnie arról, hogy a jármű ajtaja biztonságosan nyitható, és az ajtónyitás nem veszélyeztet más úthasználókat, például gyalogosokat, kerékpárosokat és a mikromobilitási eszközök használóit, és külön oda kell figyelnie arra, hogy az ajtót az attól távolabbi kézzel nyissa ki;

k) veszélyes helyzetekre való reagálás és az ilyen helyzetek előzetes észlelése; a feladatok normál közlekedési helyzetben való végrehajtására vonatkozó kötelezettségtől eltérve ezeket a feladatokat csak akkor kell végrehajtani, ha a veszélyes helyzet véletlenül fordul elő; alternatív megoldásként e jártasság vizsgálatára szimulátorok is használhatók.

8. A C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 és D1E kategóriákra vonatkozóan vizsgálandó jártasság és magatartás

1. A jármű közúti közlekedésbiztonsággal összefüggő előkészítése és műszaki ellenőrzése

A kérelmezőknek a következő követelmények teljesítésével demonstrálniuk kell, hogy elő tudnak készülni a biztonságos vezetésre:

a) az ülés beállítása a megfelelő ülő testhelyzet elérése érdekében;

b) a visszapillantó tükrök, a biztonsági övek és (ha vannak) a fejtámaszok beállítása;

c) a gumiabroncsok, a kormány, a fékek, a lámpák, a fényvisszaverők, az irányjelzők és a hangjelző készülék szúrópróbaszerű ellenőrzése;

d) a rásegítéses fék- és kormányrendszer ellenőrzése; a kerekek, a kerékagyak, a sárvédők, a szélvédők, az ablakok és az ablaktörlők, a folyadékok (például motorolaj, hűtőfolyadék, mosófolyadék) ellenőrzése; a műszerfal, így többek között a 165/2014/EU rendelet szerinti menetíró készülék – ellenőrzése és használata. Ez utóbbi követelmény nem vonatkozik azon kérelmezőkre, akik az említett rendelet hatálya alá nem tartozó, C1 vagy C1E kategóriájú jármű vezetésére jogosító vezetői engedélyt kívánják megszerezni;

e) a légnyomás, a levegőtartályok és a felfüggesztés ellenőrzése;

f) a jármű rakományával kapcsolatos biztonsági tényezők ellenőrzése: a kocsiszekrény, a ponyvák, a raktérajtók, – ha van – a rakodószerkezet, – ha van – a vezetőfülke zárhatósága, a rakodás módja, a rakomány rögzítése (csak a C, CE, C1, C1E kategóriákban);

g) a kapcsolószerkezet, valamint a fék- és az elektromos csatlakozók ellenőrzése (csak a CE, C1E, DE, D1E kategóriákban);

h) különleges járműbiztonsági intézkedések végrehajtásának képessége; a kocsiszekrény, az utasajtók, a vészkijáratok, az elsősegélynyújtó felszerelés, a tűzoltó készülékek és az egyéb biztonsági felszerelések ellenőrzése és kezelése (csak a D, DE, D1, D1E kategóriákban);

i) autóstérkép olvasása, útvonaltervezés, ideértve az elektronikus navigációs rendszerek használatát is (opcionális);

2. A vonójármű vezetése pótkocsi nélkül (csak a C1E, CE, DE1 és DE kategóriákban)

Ha a járművezető még nem jogosult C1, C, D1, illetve D kategóriájú járművek vezetésére, jártasnak kell lennie vonójármű vezetésében, mielőtt forgalomban, csatlakoztatott pótkocsival vezetne vonójárművet.

3. A közúti közlekedésbiztonsággal összefüggésben vizsgálandó konkrét manőverek:

a) pótkocsi és vonójármű össze- és szétkapcsolása, vagy szétkapcsolása és újbóli összekapcsolása; a manővernek magában kell foglalnia a vonójárműnek a pótkocsi melletti leparkolását, azaz nem állhat egy vonalban vele (csak a CE, C1E, DE, D1E kategóriákban);

b) hátramenet kanyarban; a kanyar nyomvonalának meghatározása a tagállamok hatáskörébe tartozik;

c) megfordulás egy ívben, lehetőség szerint;

d) biztonságos parkolás be-/kirakodás céljából, rakodó rámpa/plató vagy hasonló létesítménynél (csak a C, CE, C1, C1E kategóriákban);

e) az utasok buszról való biztonságos leszállását és a buszra való biztonságos felszállását lehetővé tévő parkolás (csak a D, DE, D1, D1E kategóriákban).

4. Magatartás a közlekedésben

A kérelmezőknek normál közlekedési helyzetben, teljes biztonsággal és az összes szükséges óvintézkedést megtéve végre kell hajtaniuk a következő feladatok mindegyikét:

a) elindulás: parkolást követően, a forgalomban való megállás után; kocsibehajtó elhagyása;

b) haladás egyenes úton; elhaladás szembejövő járművek mellett, szűk helyeken is;

c) kanyarodás;

d) kereszteződések: csomópontok és útkereszteződések megközelítése és a rajtuk való áthaladás;

e) irányváltoztatás: balra és jobbra fordulás; sávváltás;

f) ráhajtás autópályára vagy hasonló útra (ha van ilyen)/lehajtás autópályáról vagy hasonló útról (ha van ilyen): besorolás a gyorsítósávból; kisorolás a lassítósávba;

g) előzés és kikerülés: a közúti közlekedés többi résztvevőjének, így – lehetőség szerint – a védtelen úthasználóknak a megelőzése, holtterek előzetes észlelése (lehetőség szerint); haladás akadályok (például parkoló autók) mellett; más közlekedő általi leelőzés, adott esetben;

h) ha vannak ilyenek, különleges útszakaszok: körforgalmak; vasúti átjárók, villamos- és buszmegállók, gyalogos-átkelőhelyek, kerékpársávok, kellő körültekintéssel; haladás hosszú emelkedőn/lejtőn; alagutak;

i) veszélyes helyzetekre való reagálás és az ilyen helyzetek előzetes észlelése; a feladatok normál közlekedési helyzetben való végrehajtására vonatkozó kötelezettségtől eltérve ezeket a feladatokat csak akkor kell végrehajtani, ha a veszélyes helyzet véletlenül fordul elő; alternatív megoldásként e jártasság vizsgálatára szimulátorok is használhatók;

j) a járműbe történő beszállás és a járműből történő kiszállás, amelynek során a vizsgázónak meg kell győződnie arról, hogy a jármű ajtaja biztonságosan nyitható, és az ajtónyitás nem veszélyeztet más úthasználókat, például gyalogosokat, kerékpárosokat és a mikromobilitási eszközök használóit.

5. Biztonságos és energiatakarékos vezetés:

Biztonságos, valamint az üzemanyag-, illetve energiafogyasztást és a kibocsátásokat mérséklő vezetés gyorsításkor, lassításkor, hegy- és lejtőmenetben (környezetkímélő vezetés).

9. A jártassági és magatartási vizsga értékelése

1. A 6., 7. és 8. pontban említett valamennyi forgalmi helyzetre vonatkozóan az értékelésnek tükröznie kell, hogy a kérelmező a készség milyen fokán használja a jármű vezérlőberendezéseit, továbbá milyen képességekről adott számot a forgalomban történő teljesen biztonságos vezetés szempontjából. A vizsgabiztosnak a vizsga teljes időtartama alatt biztonságban kell éreznie magát. Ha a vizsgázó a vizsgajármű, illetve a benne utazók vagy más úthasználók biztonságát közvetlenül veszélyeztető vezetési hibákat követ el, vagy veszélyes magatartást tanúsít, a vizsga sikertelennek minősül függetlenül attól, hogy a vizsgabiztosnak vagy a kísérő személynek közbe kellett-e avatkoznia. A vizsgabiztos mindazonáltal szabadon eldöntheti, hogy a jártassági és magatartási vizsgát be kell-e fejezni.

A vizsgabiztosokat ki kell képezni a kérelmezők biztonságos vezetésre való képességének helyes felmérésére. A vizsgabiztosok munkáját – a hibaértékelés e mellékletben meghatározott szabályainak megfelelő, helyes és következetes alkalmazásának biztosítása érdekében – az adott tagállam által erre felhatalmazott, és a IV. melléklet 4.1. pontjának e) alpontjában foglalt követelményeknek megfelelő testületnek kell figyelemmel kísérnie és felügyelnie.

2. Az értékelés során a vizsgabiztosoknak külön figyelmet kell fordítaniuk arra, hogy a kérelmező defenzív és együttműködő vezetői magatartást tanúsít-e. Ennek a magatartásnak tükröződnie kell a vezetői stílus egészében, és a vizsgabiztosnak figyelembe kell vennie azt a kérelmező általi vezetés általános értékelésében. E magatartásnak magában kell foglalnia azt, hogy a kérelmező alkalmazkodó és határozott (biztonságos) és előrelátó módon vezet, figyelemmel az út- és időjárási viszonyokra, a közlekedés többi résztvevőjére és a többi úthasználó, így különösen a védtelen úthasználók érdekeire.

3. A vizsgabiztos továbbá felméri, hogy a kérelmező:

a) ellenőrzése alatt tartja-e a járművet, figyelembe véve: a biztonsági övek, a vezetéstámogató rendszerek és az az automatizált vezetési rendszerek, a visszapillantó tükrök, a fejtámaszok, az ülés megfelelő használatát; a fényszórók és egyéb berendezések megfelelő használatát; amennyiben alkalmazható, a tengelykapcsoló, a sebességváltó, a gázpedál, a fékrendszerek (ha van, ideértve a harmadik fékrendszert is), a kormány megfelelő használatát; a jármű különböző körülmények közötti, különböző sebességek melletti irányítását; az útbiztonságot; a jármű tömegét, méreteit és jellemzőit; a rakomány tömegét és típusát (csak a BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E kategóriákban); az utasok kényelmét (csak a D, DE, D1, D1E kategóriákban) (egyenletes vezetés nagymértékű gyorsítás és hirtelen fékezés nélkül);

b) gazdaságosan, biztonságos és energiatakarékos módon vezet-e, figyelembe véve a percenkénti fordulatszámot, a sebességváltást, a fékezést és a gyorsítást (csak a B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E kategóriákban);

c) betartja-e a figyelemmel kapcsolatos szabályokat: minden irányba kiterjedő figyelem; a visszapillantó tükrök megfelelő használata; figyelem közelre, távolabbra és távolra;

d) ügyel-e az elsőbbségadásra és megadja-e az elsőbbséget útkereszteződésekben, elágazásoknál és csomópontokban; megadja-e az elsőbbséget más alkalmakkor (például irányváltás, sávváltás és a konkrét manőverek közben);

e) úttartás: megfelelően pozicionálja-e a járművet az úttesten, a forgalmi sávokban, a körforgalomban, kanyarokban, a jármű típusának és jellemzőinek megfelelően; cselekvése előrelátó-e;

f) tartja-e a távolságot: elegendő távolságot tart-e előre és oldalirányban; megfelelő távolságot tart-e a közlekedés többi résztvevőjétől, különösen a védtelen úthasználóktól;

g) betartja-e a sebességkorlátozásokat és -ajánlásokat: nem lépi-e túl a megengedett legnagyobb sebességet; a sebességet az időjárási és közlekedési viszonyok szerint, és adott esetben a nemzeti sebességkorlátozások szerint választja-e meg; olyan sebességgel vezet-e, hogy meg tud állni a belátható üres útszakaszon; a sebességet a közlekedés azonos típusú résztvevőinek általános sebességéhez igazítja-e;

h) figyelembe veszi-e a közlekedési lámpákat, közúti jelzőtáblákat és egyéb jelzéseket: megfelelően cselekszik-e a közlekedési lámpáknál; betartja-e a forgalomirányítók utasításait; megfelelően cselekszik-e a közúti jelzőtábláknál (tiltó és utasítást adó jelzőtáblák); megfelelően cselekszik-e az útburkolati jeleknél;

i) betartja-e a jelzésekre vonatkozó szabályokat: a szükséges helyen, helyesen és megfelelő időben ad-e jelzéseket; helyesen ad-e irányjelzést; megfelelően reagál-e a közlekedés többi résztvevőjének valamennyi jelzésére;

j) megfelelő módon tud-e fékezni és megállni: időben lassít-e, a körülményeknek megfelelően fékez és áll-e meg; előrelátó-e; használja-e a különböző fékrendszereket (csak a C, CE, D, DE kategóriákban); használja-e a fékeken kívüli sebességcsökkentő rendszereket (csak a C, CE, D, DE kategóriákban).

10. A vizsga időtartama

A vizsga időtartamának és a megtett távolságnak elegendőnek kell lennie ahhoz, hogy az ennek a mellékletnek a B. címében meghatározott jártasság és magatartás felmérhető legyen. Az A, A1, A2, B, B1 és BE kategóriák esetén az úton vezetéssel töltött idő semmi esetre sem lehet rövidebb 25 percnél, illetve a többi kategória esetében 45 percnél. Ebbe az időbe nem számít bele a kérelmező fogadása, a jármű felkészítése, a jármű közúti közlekedésbiztonsággal összefüggő műszaki ellenőrzése, a konkrét manőverek, a 8.2. pont szerinti jártasság ellenőrzése, valamint a gyakorlati vizsga eredményének kihirdetése.

11. A vizsga helyszíne

A vizsga konkrét manőverek felmérésére irányuló része lefolytatható egy erre a célra szolgáló vizsgaterepen. Amennyiben lehetséges, a forgalomban tanúsított magatartást felmérő vizsgarészt a települések beépített területén kívüli utakon, gyorsforgalmi úton és autópályán (vagy hasonló úton), valamint a városi utak mindenféle típusán (lakóövezetek, 30 és 50 km/h sebességkorlátozású területek, városi gyorsforgalmi utak) kell lebonyolítani; ezeknek a nehézségek mindazon típusát képviselniük kell, amellyel a járművezetők valószínűleg találkoznak. Az is kívánatos, hogy a vizsgára különböző sűrűségű forgalomban kerüljön sor. A közúti vezetéssel töltött időt optimálisan kell felhasználni a kérelmező valamennyi fellelhető különböző közlekedési területen való értékelésére, külön hangsúlyt helyezve az e területek közötti váltásra.

II. rész

A GÉPJÁRMŰVEK VEZETÉSÉHEZ SZÜKSÉGES ISMERETEK, JÁRTASSÁG ÉS MAGATARTÁS

Valamennyi gépjármű vezetőjének mindenkor rendelkeznie kell az I. rész 1–9. pontjában leírt ismeretekkel, jártassággal és magatartással annak érdekében, hogy képes legyen:

a) a közlekedési veszélyhelyzetek és veszélyek felismerésére és előzetes észlelésére, valamint súlyosságuk felmérésére;

b) a járműve felett kellő uralmat gyakorolni annak érdekében, hogy ne idézzen elő veszélyhelyzetet, továbbá hogy megfelelően tudjon reagálni, amennyiben ilyen helyzet adódik;

c) a közúti közlekedési szabályok, különösen a közúti balesetek megelőzésére és a forgalom folyamatosságának fenntartására szolgáló szabályok betartására;

d) a jármű jelentős műszaki hibáinak észlelésére, különös tekintettel azokra, amelyek a biztonságot veszélyeztetik, valamint a hibák megfelelő módon történő kijavíttatására,

e) figyelembe venni a vezetői magatartást befolyásoló összes tényezőt (például alkoholfogyasztás, fáradtság, gyenge látás, elektronikus eszközök használata stb.), a biztonságos vezetéshez szükséges képességek teljes körű megőrzése érdekében;

f) a közlekedésben részt vevők és különösen a védtelen úthasználók biztonságának elősegítésére, kellő tiszteletet tanúsítva mások iránt;

g) elegendő ismerettel rendelkezni a kerékpárosokkal, gyalogosokkal és a mikromobilitási eszközök használóival összefüggő kockázati tényezőkről;

h) a biztonság tekintetében elegendő ismerettel rendelkezni az alternatív üzemanyaggal működő járművek használatáról;

i) elegendő ismerettel rendelkezni a fejlett vezetéstámogató rendszerek és az automatizált vezetési rendszerek használatáról.

A tagállamok megfelelő intézkedéseket vezethetnek be annak biztosítására, hogy azok a járművezetők, akik már nem rendelkeznek az I. rész 1–9. pontjában leírt ismeretekkel és jártassággal, illetve már nem tanúsítják az ott leírt magatartást, újra megszerezhessék ezeket az ismereteket és ezt a jártasságot, valamint továbbra is olyan magatartást tanúsíthassanak, amely a gépi meghajtású járművek vezetéséhez szükséges.

III. MELLÉKLET

A GÉPJÁRMŰVEZETÉSRE VALÓ ALKALMASSÁG MINIMUMKÖVETELMÉNYEI

FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

1. E melléklet alkalmazásában a járművezetők két csoportba tartoznak:

1. csoport: az A, A1, A2, AM, B, B1 és BE kategóriába tartozó járművek vezetői;

2. csoport: a C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 és D1E kategóriába tartozó járművek vezetői.

A nemzeti jog előírhatja, hogy a 2. csoportba tartozó járművezetőkre e mellékletben megállapított követelmények alkalmazandók a B kategóriájú járművek vezetői közül azokra, akik vezetői engedélyüket hivatásos vezetőként (taxi, mentőautó stb. vezetőjeként) használják.

2. A vezetői engedély első ízben történő megadását vagy annak megújítását kérelmező személyek azon csoportba kerülnek besorolásra, amelyhez a kért vezetői engedélyük kiállítását vagy megújítását követően tartozni fognak.

1. cím

LÁTÁS

3. A vezetői engedélyért folyamodó valamennyi kérelmezőnek megfelelő értékelésen kell részt vennie annak megállapítására, hogy rendelkezik-e gépjármű vezetéséhez szükséges megfelelő látásélességgel, valamint annak értékelésére, hogy szükség van-e a látótér vizsgálatára is. Amennyiben kétség merül fel a kérelmező megfelelő látóképességére vonatkozóan, úgy a nemzeti jog szerint erre felhatalmazott szakembernek meg kell őt vizsgálnia. E vizsgálat során különös figyelmet kell fordítani a következőkre: látásélesség, látótér, szürkületi vakság, szemkáprázás és csökkent kontrasztérzékenység, kettős látás és a biztonságos vezetést veszélyeztető egyéb látászavarok.

Az 1. csoportba tartozó járművezetőknél kivételes egyedi esetekben megfontolás tárgyává tehető a vezetői engedély kiadása, amennyiben a látótér nagysága vagy a látás élessége elmarad a kívánatostól, de okkal feltételezhető, hogy nem veszélyeztetné a közúti közlekedés biztonságát, ha a kérelmező számára vezetői engedélyt állítanának ki; a nemzeti jog szerint erre felhatalmazott szakembernek ilyenkor meg kell vizsgálnia a járművezetőt, hogy kizárja egyéb látászavarok, így például a szemkáprázás, a csökkent kontrasztérzékenység és a szürkületi vakság lehetőségét. A járművezetőnek vagy a kérelmezőnek emellett az illetékes hatóság által szervezett gyakorlati vizsgán is meg kell felelnie.

1. csoport:

1. A vezetői engedély kiállításáért vagy megújításáért folyamodó kérelmezőnek legalább 0,5-es – szükség esetén korrekciós lencsével segített – binokuláris látásélességgel kell rendelkeznie.

Ezen túlmenően látóterének vízszintes irányban legalább 120°-osnak kell lennie, amely balra és jobbra legalább 50°-ot, felfelé és lefelé pedig legalább 20°-ot bővül. A látótér középpontjától számított 20°-os sugarú tartományon belül a látás nem lehet terhelt.

Súlyosbodó szembetegség gyanúja, illetve diagnosztizálása esetén vezetői engedély kizárólag akkor adható ki vagy újítható meg, ha a kérelmező rendszeres időközönként részt vesz a nemzeti jog szerint erre felhatalmazott szakember által végzett vizsgálaton.

2. A vezetői engedély kiállításáért vagy megújításáért folyamodó azon kérelmezőnek, aki funkcionálisan teljesen elveszítette egyik szemére a látást vagy (például kettős látás esetén) csak egyik szemét használja, legalább 0,5-es – szükség esetén korrekciós lencsével segített – látásélességgel kell rendelkeznie. A nemzeti jog szerint erre felhatalmazott szakembernek igazolnia kell, hogy a fent említett monokuláris látás elég hosszú ideje áll fenn, és így a kérelmező ahhoz alkalmazkodni tudott, illetve azt, hogy a szem látótere megfelel a 3.1. pontban megállapított követelménynek.

3. Kettős látás kialakulása vagy az egyik szem hirtelen látásvesztése esetén elegendő időt, pl. hat hónapot kell hagyni az alkalmazkodásra, amely alatt az érintett személy nem vezethet gépjárművet. Ezen időszak elteltével a vezetés csak látásszakértők és járművezetési szakértők kedvező véleményét követően engedélyezhető, és arra bizonyos követelmények vagy korlátozások vonatkozhatnak.

2. csoport:

4. A vezetői engedély kiállításáért vagy megújításáért folyamodó kérelmező esetében legalább 0,8-es – szükség esetén korrekciós lencsével segített – látásélességnek kell fennállnia a jobbik szemre és legalább 0,1-es látásélességnek a gyengébb szemre. Amennyiben a 0,8-es, illetve 0,1-es látásélesség korrekciós lencse használatával érhető el, a minimális látásélességet (0,8 és 0,1) legfeljebb plusz 8 dioptriájú szemüveggel, illetve kontaktlencsével kell biztosítani. A láskorrekciót az egyénnek jól kell tolerálnia.

Ezen túlmenően látóterének vízszintes irányban mindkét szemre legalább 160°-osnak kell lennie, amely balra és jobbra legalább 70°-ot, felfelé és lefelé pedig legalább 30°-ot bővül. A látótér középpontjától számított 30°-os sugarú tartományon belül a látás nem lehet terhelt.

Vezetői engedély nem adható ki, illetve nem újítható meg azon kérelmező vagy járművezető esetében, akinél csökkent kontrasztérzékenység vagy kettős látás áll fenn.

Az egyik szem látóképességének jelentős mértékű csökkenése esetén elegendő időt, pl. hat hónapot kell hagyni az alkalmazkodásra, amely alatt az érintett személy nem vezethet gépjárművet. Ezen időszak elteltével a vezetés csak látásszakértők és járművezetési szakértők kedvező véleményét követően engedélyezhető, és arra bizonyos követelmények vagy korlátozások vonatkozhatnak.

2. cím

HALLÁS

4. A 2. csoportba tartozó kérelmezők, illetve járművezetők számára vezetői engedély az illetékes egészségügyi hatóságoknak – a kompenzáció mértékére különös figyelmet fordító orvosi vizsgálatokon alapuló – szakvéleménye alapján adható ki, illetve újítható mega.

3. cím

TESTI FOGYATÉKOSSÁGGAL ÉLŐ SZEMÉLYEK

5. Vezetői engedély nem adható ki, illetve nem újítható meg azon kérelmezők, illetve járművezetők számára, akik olyan mozgásszervi betegségekben, illetve rendellenességekben szenvednek, amelyek veszélyessé teszik gépjárművek vezetését.

1. csoport:

1. Korlátozott vezetői engedély adható ki testi fogyatékossággal élő kérelmezőnek vagy járművezetőnek az illetékes egészségügyi hatóság szakvéleményének ismeretében. A szakvéleményt a szóban forgó betegség vagy rendellenesség orvosi elbírálására, illetve szükség esetén gyakorlati vizsgára kell alapozni. A szakvéleményben fel kell tüntetni, hogy a járművön milyen típusú módosításokat kell végrehajtani, valamint azt, hogy a járművezetőnek ortopéd segédeszközt kell-e használnia, amennyiben a jártassági és magatartási vizsga azt igazolja, hogy ilyen eszköz használatával a vezetés nem jár veszéllyel.

2. Vezetői engedély súlyosbodó betegségben szenvedő kérelmező számára kizárólag azzal a feltétellel adható ki, illetve újítható meg, hogy az érintett személy rendszeres orvosi vizsgálaton vesz részt annak ellenőrzése céljából, hogy továbbra is alkalmas-e a jármű teljesen biztonságos vezetésére.

Amennyiben a testi fogyatékosság mértéke állandósult, úgy a vezetői engedély kiállítható, illetve megújítható a kérelmező rendszeres orvosi vizsgálata nélkül is.

2. csoport:

3. Az illetékes egészségügyi hatóságnak kellő megfontolás tárgyává kell tennie azokat a járulékos kockázatokat és veszélyeket, amelyek az e csoport meghatározása alá tartozó járműkategóriák vezetésével járnak.

4. cím

SZÍV- ÉS ÉRRENDSZERI BETEGSÉGEK

6. A szív- és érrendszeri problémák vagy betegségek az agyi funkciók olyan hirtelen károsodását idézhetik elő, amely veszélyt jelent a közúti közlekedésbiztonságra. Ezek a problémák okot képeznek a járművezetés átmeneti vagy állandó korlátozására.

1. A következő szív- és érrendszeri problémák, illetve beavatkozások esetében a vezetői engedélyt csak akkor lehet a megjelölt csoportba tartozó kérelmezők, illetve járművezetők számára kiállítani vagy megújítani, ha az adott egészségügyi problémát eredményesen kezelték, rendelkezésre áll illetékes egészségügyi hatóság által kiadott engedély, valamint – szükség esetén – illetékes egészségügyi hatóság általi rendszeres orvosi elbírálásra kerül sor:

   a) alacsony pulzusszámmal járó szívritmuszavarok (szinuszcsomó-betegség és ingerületvezetési zavarok) és magas pulzusszámmal járó szívritmuszavarok (szupraventrikuláris és ventrikuláris szívritmuszavarok) a szívritmuszavarból adódó ájulással vagy ájulásos epizódokkal a kórelőzményben (az 1. és 2. csoportra alkalmazandó);

   b) alacsony pulzusszámmal járó szívritmuszavarok: szinuszcsomó-betegség és másodfokú AV-blokkal (Mobitz II.) járó ingerületvezetési zavar; harmadfokú AV-blokk vagy váltakozó szárblokk (csak a 2. csoportra alkalmazandó);

   c) magas pulzusszámmal járó szívritmuszavarok (szupraventrikuláris és ventrikuláris szívritmuszavarok) a következőkkel:

      i. strukturális szívbetegség és különösen az elhúzódó ventrikuláris tachycardia (VT) (az 1. és 2. csoportra alkalmazandó); vagy

      ii. polimorf, paroxizmális ventrikuláris tachycardia, vagy indikáció defibrillátor használatára (csak a 2. csoportra alkalmazandó);

   d) tünettel járó angina pectoris (az 1. és 2. csoportra alkalmazandó);

   e) állandó szívritmus-szabályozó készülék beültetése vagy cseréje (csak a 2. csoportra alkalmazandó);

   f) defibrillátor beültetése vagy cseréje, illetve megfelelő vagy nem megfelelő defibrillátorsokk (csak az 1. csoportra alkalmazandó);

   g) ájulás (gyors kialakulás, rövid időtartam és spontán felépülés által jellemzett átmeneti eszmélet- és izomtónusvesztés globális agyi hypoperfúzió következtében, vélhetőleg reflexátvitelű, ismeretlen okú, mögöttes szívbetegségre utaló bizonyíték nélkül) (az 1. és 2. csoportra alkalmazandó);

   h) akut szívkoszorúér-szindróma (az 1. és 2. csoportra alkalmazandó);

   i) stabil angina pectoris, ha könnyű fizikai megterhelés esetén nem jelentkeznek tünetek (az 1. és 2. csoportra alkalmazandó);

   j) perkután szívkoszorúér-beavatkozás (az 1. és 2. csoportra alkalmazandó);

   k) szívkoszorúér-bypass műtét (az 1. és 2. csoportra alkalmazandó);

   l) agyvérzés/tranziens iszkémiás roham (az 1. és 2. csoportra alkalmazandó);

   m) jelentős nyakiverőér-szűkület (csak a 2. csoportra alkalmazandó);

   n) az aorta maximális átmérője meghaladja az 5,5 cm-t (csak a 2. csoportra alkalmazandó);

   o) szívelégtelenség:

      i. New York Heart Association (NYHA) I., II. és III. osztály (csak az 1. csoportra alkalmazandó),

      ii. NYHA I. és II. osztály, feltéve, hogy a bal kamrai ejekciós frakció legalább 35 % (csak a 2. csoportra alkalmazandó);

   p) szívátültetés (az 1. és 2. csoportra alkalmazandó);

   q) szívműködést segítő eszközök (csak az 1. csoportra alkalmazandó);

   r) szívbillentyűműtét (az 1. és 2. csoportra alkalmazandó);

s) malignus magas vérnyomás (a szisztolés vérnyomás legalább 180 Hgmm vagy a diasztolés vérnyomás legalább 110 Hgmm, fenyegető vagy progresszív szervkárosodással) (az 1. és 2. csoportra alkalmazandó);

t) III. stádiumú vérnyomás (a diasztolés vérnyomás legalább 110 Hgmm és/vagy a szisztolés vérnyomás legalább 180 Hgmm) (csak a 2. csoportra alkalmazandó);

u) veleszületett szívbetegség (az 1. és 2. csoportra alkalmazandó);

v) hipertrófiás kardiomiopátia, ha nem társul hozzá ájulás (csak az 1. csoportra alkalmazandó);

w) hosszú QT-szindróma ájulás, torsade des pointes vagy 500 ms-t meghaladó QTc kíséretében (csak az 1. csoportra alkalmazandó).

2. A következő szív- és érrendszeri problémák, illetve beavatkozások esetén a feltüntetett csoportokba tartozó kérelmezők, illetve járművezetők számára nem lehet kiállítani vagy megújítani a vezetői engedélyt:

a) defibrillátor beültetése (csak a 2. csoportra alkalmazandó);

b) perifériás vaszkuláris megbetegedések – mellkasi és hasi aortaaneurizma, ha az aorta legnagyobb átmérője alapján hirtelen ruptura jelentős veszélye áll fenn, és így jelentős a kockázata a vezetési alkalmasságot negatívan befolyásoló hirtelen esemény bekövetkezésének (az 1. és 2. csoportra alkalmazandó);

c) szívelégtelenség:

i. NYHA IV. osztály (csak az 1. csoportra alkalmazandó),

ii. NYHA III. és IV. osztály (csak a 2. csoportra alkalmazandó);

d) szívműködést segítő eszközök (csak a 2. csoportra alkalmazandó);

e) szívbillentyű-zavar aorta-visszaáramlással, aortaszűkülettel, mitrális visszaáramlással vagy mitrális szűkülettel, ha a funkcionális képesség a becslés szerint NYHA IV. osztálynak felel meg, vagy ha voltak ájulásos epizódok (csak az 1. csoportra alkalmazandó);

f) szívbillentyű-zavar NYHA III. vagy IV. osztályban vagy 35 % alatti ejekciós frakcióval, mitrális szűkülettel és súlyos pulmonális hypertóniával, vagy echokardiográfia útján igazolt súlyos aortaszűkülettel vagy ájulással járó aortaszűkülettel; kivéve a teljesen tünetmentes súlyos aortaszűkületet, ha a fizikai tűrőképességet vizsgáló teszt követelményei teljesülnek (csak a 2. csoportra alkalmazandó);

g) strukturális és ingerületvezetési zavarral járó szívizombetegségek – hipertrófiás kardiomiopátia a kórelőzményben szereplő ájulással vagy ha a következők problémák közül kettő vagy több fennáll: 3 cm-t meghaladó balkamrai falvastagság, paroxizmális ventrikuláris tachycardia, hirtelen halál a családi kórelőzményben (első fokú rokonnál), a vérnyomás nem emelkedik fizikai terhelés során (csak a 2. csoportra alkalmazandó);

h) hosszú QT-szindróma okozta ájulás, torsade des pointes és 500 ms-t meghaladó QTc kíséretében (csak a 2. csoportra alkalmazandó);

i) Brugada-szindróma ájulással vagy túlélt hirtelen szívhalállal (az 1. és a 2. csoportra alkalmazandó).

Kivételes esetekben a vezetői engedély kiállítható vagy megújítható, amennyiben ezt illetékes egészségügyi hatóság által kiadott orvosi szakvélemény kellően alátámasztja, valamint illetékes egészségügyi hatóság általi rendszeres orvosi elbírálás biztosítja, hogy az érintett személy – figyelembe véve egészségi állapotának hatásait – továbbra is alkalmas a biztonságos járművezetésre.

3. Egyéb szívizombetegségek

A részletesen leírt szívizombetegségekben (például arritmogén jobb kamrai szívizombetegség, spongiform kardiomiopátia, katekolaminerg polimorf kamrai tachycardia és rövid QT-szindróma) vagy a szívizombetegségek esetlegesen felfedezett új formáiban szenvedő kérelmezők, illetve járművezetők esetében értékelni kell a vezetési alkalmasságot negatívan befolyásoló hirtelen esemény bekövetkezésének kockázatát. Gondos szakorvosi értékelés szükséges. Az érintett szívizombetegség kórtüneteit figyelembe kell venni.

4. A tagállamok más szív- és érrendszeri betegségekben szenvedő kérelmezők, illetve járművezetők esetében is korlátozhatják a vezetői engedély kiállítását vagy megújítását.

5. cím

CUKORBETEGSÉG (DIABETES MELLITUS)

7. Az alábbi pontok alkalmazásában a következő meghatározások érvényesek:

„súlyos hipoglikémia”: olyan állapot, amikor az egyén külső segítségre szorul;

„ismétlődő súlyos hipoglikémia”: egy 12 hónapos időszakon belül megismétlődik a súlyos hipoglikémia.

1. csoport:

1. Vezetői engedély cukorbetegségben szenvedő kérelmezők vagy járművezetők esetében is kiadható, illetve megújítható. Ha olyan gyógyszeres kezelés alatt állnak, amely a hipoglikémia alacsony kockázatával jár, az egyedi esetnek megfelelően illetékes egészségügyi hatóság általi rendszeres orvosi felülvizsgálaton kell átesniük. Ha olyan gyógyszeres kezelés alatt állnak, amely a hipoglikémia magas kockázatával jár, és ez a járművezetésre való alkalmasságukra is kihathat, az adott területen jártas és engedéllyel rendelkező szakorvos szakvéleménye, valamint rendszeres – legalább tízévente végzett és egyénre szabott – orvosi felülvizsgálat szükséges.

2. A hipoglikémia fellépésének kockázatát hordozó gyógyszerrel kezelt cukorbeteg kérelmezők, illetve járművezetők kötelesek igazolni, hogy tisztában vannak a hipoglikémia kockázatával, és egészségi állapotukat megfelelően ellenőrzés alatt tartják.

Az olyan kérelmezők, illetve járművezetők számára, akik nincsenek tisztában a hipoglikémiával járó kockázatokkal, nem lehet kiállítani vagy megújítani a vezetői engedélyt.

A visszatérő súlyos hipoglikémiában szenvedő kérelmezők, illetve járművezetők számára nem állítható ki vagy újítható meg a vezetői engedély, kivéve, ha azt illetékes egészségügyi hatóság által kiadott orvosi szakvélemény támasztja alá, és rendszeresen sor kerül illetékes egészségügyi hatóság általi orvosi elbírálásra. Az ébrenléti állapotban visszatérő, súlyos hipoglikémiában szenvedő kérelmezők, illetve járművezetők számára vezetői engedély csak a legutóbbi epizódot követő három hónap elteltével állítható ki vagy újítható meg.

Kivételes esetekben a vezetői engedély kiállítható vagy megújítható, amennyiben ezt illetékes egészségügyi hatóság által kiadott orvosi szakvélemény kellően alátámasztja, valamint illetékes egészségügyi hatóság általi rendszeres orvosi elbírálás biztosítja, hogy az érintett személy – figyelembe véve egészségi állapotának hatásait – továbbra is alkalmas a biztonságos járművezetésre.

2. csoport:

3. A vezetői engedély kiadása vagy megújítása megfontolás tárgyává tehető a 2. csoportba tartozó, cukorbetegségben szenvedő kérelmezőknél vagy járművezetőknél. Ha olyan gyógyszeres kezelés alatt állnak, amely hipoglikémia fellépésének kockázatával jár (azaz inzulinos vagy tablettás kezelés esetén), ez a következő feltételekhez kötött:

a) az előző 12 hónap folyamán nem fordult elő súlyos hipoglikémia;

b) a járművezető teljes mértékben tisztában van a hipoglikémia bevezető tüneteivel;

c) a járművezetőnek képesnek kell lennie arra, hogy a vércukorszintet kellő ellenőrzés alatt tartja azáltal, hogy műszaki segédeszközökkel rendszeresen – naponta legalább kétszer és a vezetés szempontjából releváns időpontokban – ellenőrzi azt;

d) a járművezető tisztában van a hipoglikémia kockázataival;

e) a cukorbetegséggel összefüggésben nem áll fenn egyéb kizáró szövődmény.

Az említett esetekben a vezetői engedély kiadását vagy megújítását továbbá illetékes egészségügyi hatóság kedvező szakvéleményéhez és illetékes egészségügyi hatóság általi rendszeres – legalább háromévente végzett – orvosi felülvizsgálathoz kell kötni.

4. Az ébrenléti súlyos hipoglikémia előfordulásáról – még ha nem járművezetéskor következett is be – be kell számolni, mert a vezetői engedély felülvizsgálatát teszi szükségessé.

6. cím

IDEGRENDSZERI BETEGSÉGEK ÉS OBSTRUKTÍV ALVÁSI APNOÉ SZINDRÓMA

8. Az idegrendszeri betegségekben és az obstruktív alvási apnoé szindrómában szenvedő kérelmezőkre az alábbi szabályok vonatkoznak.

7. cím

IDEGRENDSZERI BETEGSÉGEK

1. Vezetői engedély nem adható ki, illetve nem újítható meg azon kérelmezők, illetve járművezetők számára, akik súlyos idegrendszeri betegségekben szenvednek, kivéve, ha a kérelmüket az adott területen jártas és engedéllyel rendelkező szakorvos kedvező szakvéleménye támasztja alá.

A központi vagy perifériás idegrendszert befolyásoló fejlődési rendellenességekkel, betegségekkel, orvosi vagy sebészi beavatkozással összefüggő olyan idegrendszeri zavarokat, amelyek kognitív, viselkedési, érzékelési, illetve mozgásszervi hiányosságokat idéznek elő, továbbá befolyásolják a teljesítményt vagy a működést, az egyensúly-, valamint a koordinációs érzéket, a vezetésre gyakorolt funkcionális hatásaik megfelelő figyelembevételével kell vizsgálni. Figyelembe kell venni a hiányosság súlyosbodásának és a kezelés be nem tartásának kockázatát. Ilyen esetekben a vezetői engedély kiállítását, illetve megújítását az állapot romlásának kockázata esetén rendszeres időközönként végzett vizsgálathoz kell kötni.

8. cím

OBSTRUKTÍV ALVÁSI APNOÉ SZINDRÓMA

2. Az alábbi pontok alkalmazásában:

„mérsékelt obstruktív alvási apnoé szindróma”: óránként 15–29 közötti apnoénak és hipopnoénak (apnoé-hipopnoé index) felel meg;

„súlyos obstruktív alvási apnoé szindróma”: óránként 30 vagy annál több apnoénak és hipopnoénak (apnoé-hipopnoé index) felel meg, és a szindróma mindkét típusa túlzott nappali aluszékonysággal társul.

3. Azon kérelmezőket és járművezetőket, akiknél felmerül a mérsékelt vagy súlyos obstruktív alvási apnoé szindróma gyanúja, a vezetői engedély kiadását, illetve megújítását megelőzően további, az adott területen jártas és engedéllyel rendelkező szakorvos tanácsadására kell küldeni. Ezen kérelmezők és járművezetők esetében a diagnózis megerősítéséig javasolható a járművezetéstől való tartózkodás.

4. A mérsékelt vagy súlyos obstruktív alvási apnoé szindrómában szenvedő kérelmezők és járművezetők számára ki lehet állítani vezetői engedélyt, amennyiben az adott területen jártas és engedéllyel rendelkező szakorvos szakvéleményével igazolni tudják, hogy az állapotukat megfelelően ellenőrzés alatt tartják, betartják a szükséges kezelés során kapott utasításokat, valamint hogy adott esetben javult az aluszékonyságuk.

5. A kezelés alatt álló, mérsékelt vagy súlyos obstruktív alvási apnoé szindrómában szenvedő kérelmezőknek és járművezetőknek rendszeres időközönként – az 1. csoportba tartozó járművezetők esetében legalább háromévente, a 2. csoportba tartozó járművezetők esetében legalább évente – orvosi felülvizsgálaton kell részt venniük, amelynek célja annak megállapítása, hogy a beteg betartja-e a kezelés során kapott utasításokat, szükséges-e a kezelés folytatása, és továbbra is szorosan figyelemmel kísérik-e a beteg állapotát.

9. cím

EPILEPSZIA

9. Epilepsziás rohamok, illetve a tudatállapot más hirtelen beálló zavarai komoly veszélyt jelentenek a közúti közlekedés biztonságára, ha gépjármű vezetése közben fordulnak elő.

Az alábbi pontok alkalmazásában:

„epilepszia”: olyan egészségi probléma, amelynek esetében az érintett személynél öt éven belül legalább két epilepsziás roham következett be;

„provokált epilepsziás roham”: olyan roham, amelyet beazonosítható és elkerülhető provokáló tényező vált ki.

Első vagy egyszeri roham, illetve eszméletvesztés esetén a járművezetés ellenjavallt. A vezetési tilalom időtartamát és a szükséges utóvizsgálatokat részletező szakvéleményre van szükség.

Rendkívül fontos az érintett személy konkrét epilepszia- és rohamtípusának meghatározása, mert ez alapján lehet elbírálni a vezetésbiztonságot (és felmérni az újabb epilepsziás rohamok előfordulásának kockázatát), valamint adott esetben megállapítani az alkalmazandó gyógymódot. Ezt neurológus szakorvosnak kell elvégeznie.

1. csoport:

1. Az 1. csoportba tartozó, epilepsziás járművezető vezetői alkalmasságát folyamatosan felül kell vizsgálni. Erre a felülvizsgálatra csak abban az esetben nincs szükség, ha az érintett személy esetében öt éven át nem jelentkeztek újabb epilepsziás rohamok.

   Epilepsziás kérelmező, illetve járművezető esetében mindaddig, amíg igazolást nem nyer, hogy öt éven át nem jelentkeztek újabb epilepsziás rohamok, úgy kell tekinteni, hogy nem teljesülnek a feltétel nélküli vezetői engedély kiadásának követelményei.

2. Provokált epilepsziás roham: egyedi elbírálás és neurológusi szakvélemény alapján járművezetésre alkalmasnak nyilvánítható az a kérelmező, akinél beazonosítható provokáló tényező hatására lép fel epilepsziás roham, amely azonban járművezetés közben valószínűsíthetően nem ismétlődik meg. Adott esetben az értékelésnek összhangban kell lennie az egyéb vonatkozó címekkel, például alkohol vagy más komorbiditás esetében.

3. Első vagy egyszeri spontán epilepsziás roham: első spontán epilepsziás rohamon átesett kérelmező, illetve járművezető hat hónapos rohammentes időszak után járművezetésre alkalmasnak nyilvánítható, amennyiben ezt megfelelő orvosi elbírálás megerősíti. A nemzeti hatóságok ezen időszak lejárta előtt is megadhatják a vezetői engedélyt a kérelmező, illetve a járművezető számára, amennyiben igazolt, hogy jók a prognosztikai mutatók.

4. Az eszméletvesztés egyéb formái: az eszméletvesztés kockázatát a járművezetés közbeni újbóli előfordulásának valószínűségével összevetésben kell vizsgálni.

5. Epilepszia: amennyiben a kérelmező vagy járművezető esetében egy éven át nem jelentkeznek újabb epilepsziás rohamok, gépjárművezetésre alkalmasnak nyilvánítható.

6. Kizárólag alvás közben jelentkező epilepsziás roham: vezetésre alkalmasnak nyilvánítható az a kérelmező vagy járművezető, akinél addig kizárólag alvás közben lépett fel epilepsziás roham, és a betegség ebben a formában legalább annyi ideje fennáll, mint az epilepszia rohammentességi időszakára meghatározott időtartam. Ha az epilepsziás roham ébrenléti állapotban is jelentkezik, a vezetői engedély kiadása a rosszullétet követő egyéves rohammentességhez kötött.

7. Az eszméletet vagy a cselekvőképességet nem befolyásoló roham: vezetésre alkalmasnak nyilvánítható az a kérelmező vagy járművezető, akinél addig kizárólag eszméletvesztés nélküli és funkcionális zavart nem okozó epilepsziás roham lépett fel, és amennyiben a betegség ebben a formában legalább annyi ideje fennáll, mint az epilepszia rohammentességi időszakára meghatározott időtartam. Ha az epilepsziás roham ettől eltérő formában is megnyilvánul, a vezetői engedély kiadása a rosszullétet követő egyéves rohammentességhez kötött.

8. A gyógyszeres terápia orvos által elrendelt módosítása vagy az antiepileptikumok dózisának csökkentése következtében fellépő epilepsziás roham: a beteg számára javallott, hogy a gyógyszercsökkentéstől kezdődően, majd a terápia teljes felfüggesztésétől számított hatodik hónap végéig ne vezessen gépjárművet. A terápia orvos által elrendelt módosítása vagy a gyógyszeres kezelés felfüggesztése alatt bekövetkező epilepsziás rohamok esetében ez az időszak három hónap, amennyiben a korábban hatékonynak bizonyult terápiát az orvos visszaállítja.

9. Az epilepszia műtéti kezelését követően: amennyiben a kérelmező vagy járművezető esetében egy éven át nem jelentkeznek újabb epilepsziás rohamok, gépjárművezetésre alkalmasnak nyilvánítható.

2. csoport:

10. A kérelmezőnél vagy járművezetőnél antiepileptikumok szedése nélkül sem jelentkezik epilepsziás roham az előírt időtartam alatt. Megfelelő orvosi utógondozásra került sor. A részletes neurológiai vizsgálat nem mutatott ki releváns agyi patológiás elváltozást és az elektroencefalográfia (EEG) sem mutatott epileptiform agyi tevékenységet. Az akut epilepsziás rohamot követően EEG-vizsgálatra és megfelelő neurológiai diagnózisra van szükség.

11. Beazonosítható kiváltó tényező miatti, provokált epilepsziás roham esetén kedvező neurológiai véleményt kell bemutatni, amely igazolja, hogy a rohammentes időszak legalább egy éve fennáll, és amely elektroencefalográfiai értékelést is tartalmaz. Egyéb címeket is figyelembe kell venni. Az epilepsziás rohamok megjelenésének fokozott kockázatával járó strukturális agyi léziók esetében azok nagyságrendjét neurológiai vélemény keretében kell elbírálni.

12. Első vagy egyszeri spontán epilepsziás roham: első spontán epilepsziás rohamon átesett kérelmező vagy járművezető járművezetésre alkalmasnak nyilvánítható, amennyiben antiepileptikumok szedése nélkül legalább öt éven keresztül rohammentes, és ezt megfelelő neurológiai vizsgálat is alátámasztja. Az egészségügyi hatóságok jó prognosztikai mutatók esetén ezen időszak lejárta előtt is vezetésre alkalmasnak nyilváníthatják a kérelmezőt vagy a járművezetőt.

13. Az eszméletvesztés egyéb formái: az eszméletvesztés kockázatát a járművezetés közbeni újbóli előfordulásának valószínűségével összevetésben kell vizsgálni.

14. Epilepszia: a vezetői engedély kiadásának feltétele, hogy az érintett személy esetében 10 éven át nem jelentkeztek epilepsziás rohamok, és az érintett személy ebben az időszakban nem szedett antiepileptikumokat. A nemzeti hatóságok ezen időszak lejárta előtt is megadhatják a vezetői engedélyt a kérelmező, illetve a járművezető számára, amennyiben igazolt, hogy jók a prognosztikai mutatók. Ez a „fiatalkori epilepszia” esetére is érvényes.

Bizonyos elváltozások – például artériás-vénás rendellenességek vagy agyvérzés – az epilepsziás rohamok előfordulásának magasabb kockázatát hordozzák, még ha rohammentes is az egyén. Az ilyen eseteket az illetékes egészségügyi hatóságnak kell elbírálnia.

10. cím

MENTÁLIS ZAVAROK

10. A mentális zavarban szenvedő vagy értelmi fogyatékossággal élő kérelmezőkre vagy járművezetőkre az alábbi szabályok vonatkoznak.

1. csoport:

1. Vezetői engedély nem adható ki, illetve nem újítható meg azon kérelmező vagy járművezető számára, akinél fennáll:

a) veleszületett, illetve betegség, trauma vagy idegsebészeti műtét következtében kialakult súlyos mentális, kognitív vagy viselkedési zavar;

b) az ítélőképességet, a viselkedést vagy az alkalmazkodóképességet súlyosan gyengítő személyiségzavar;

kivéve, ha kérelmét az adott területen jártas és engedéllyel rendelkező szakorvosi szakvélemény támasztja alá, és szükség esetén rendszeres orvosi felülvizsgálaton vesz részt. A kiadáshoz vagy megújításhoz először el kell telnie egy gyógyult időszaknak.

2. csoport:

2. Az illetékes egészségügyi hatóságnak kellő megfontolás tárgyává kell tennie azokat a járulékos kockázatokat és veszélyeket, amelyek az e csoport meghatározása alá tartozó járműkategóriák vezetésével járnak. Az illetékes egészségügyi hatóság átmeneti követelményeket és járművezetési korlátozásokat állapíthat meg.

11. cím

ALKOHOL

11. Az alkoholfogyasztás súlyos veszélyt jelent a közúti közlekedés biztonságára. Tekintettel a probléma léptékére, az egészségügyi szakembereknek igen nagy fokú éberséget kell tanúsítaniuk.

1. csoport:

1. Vezetői engedély nem adható ki, illetve nem újítható meg azon kérelmezők vagy járművezetők számára, akik alkoholfüggőségben szenvednek vagy nem képesek tartózkodni az egyidejű alkoholfogyasztástól és vezetéstől.

Azon kérelmezők vagy járművezetők számára, akik igazoltan absztinensek voltak egy bizonyos időszakban, a vezetői engedély kiadható, illetve megújítható, amennyiben kérelmüket az adott területen jártas és engedéllyel rendelkező szakorvos kedvező szakvélemény támasztja alá, és meghatározott ideig rendszeres orvosi felülvizsgálaton vesznek részt.

2. A vezetői engedély kiadható, illetve megújítható olyan kérelmezők vagy járművezetők számára is, akik alkoholfüggőségben szenvednek vagy nem képesek tartózkodni az egyidejű alkoholfogyasztástól és vezetéstől, feltéve, hogy biztosított a függőség ellensúlyozását lehetővé tévő technológiák, így például az alkoholszondás indításgátló kötelező használata, továbbá feltéve, hogy rendszeres időközönként a további kezelésre irányuló felülvizsgálaton vesznek részt annak érdekében, hogy megszűnjön függőségük, illetve a járművezetéssel egyidejűleg ne fogyasszanak alkoholt. Azon kérelmezők vagy járművezetők számára, akik igazoltan absztinensek voltak egy bizonyos időszakban – ez magában foglalhatja a nyomon követéssel és orvosi felügyelettel járó rehabilitációs programokban való részvételt is – a vezetői engedély kiadható, illetve megújítható ilyen technológiák használatának feltétele nélkül is, amennyiben kérelmüket az adott területen jártas és engedéllyel rendelkező szakorvos szakvéleménye támasztja alá, és meghatározott ideig rendszeres orvosi felülvizsgálaton vesznek részt. A rendszeres orvosi felülvizsgálatok elvégezhetők ilyen technológiák használata során vagy után, illetve mindkét esetben.

2. csoport:

3. Az illetékes egészségügyi hatóságnak kellő megfontolás tárgyává kell tennie azokat a járulékos kockázatokat és veszélyeket, amelyek az e csoport meghatározása alá tartozó járműkategóriák vezetésével járnak.

4. Az illetékes egészségügyi hatóság átmeneti követelményeket és adott esetben járművezetési korlátozásokat állapíthat meg.

12. cím

KÁBÍTÓSZEREK ÉS GYÓGYSZEREK

12. A gyógyszerekre és gyógyászati készítményekre az alábbi szabályok vonatkoznak.

Visszaélés:

1. Vezetői engedély nem adható ki, illetve nem újítható meg egyik járműkategóriában sem azon kérelmezők vagy járművezetők számára, akik pszichotrop anyagoktól vagy narkotikumoktól függenek, vagy – bár nem függenek ilyen anyagoktól, de – nem hajlandók vagy nem képesek különválasztani azok fogyasztását és a járművezetést.

Rendszeres fogyasztás:

1. csoport:

2. Vezetői engedély nem adható ki, illetve nem újítható meg azon kérelmezők vagy járművezetők számára, akik bármilyen formában rendszeresen fogyasztanak a jármű biztonságos vezetéséhez szükséges képességekre hátrányosan ható pszichotrop anyagokat vagy narkotikumokat, ha a felszívódó mennyiség akkora, hogy az káros befolyást gyakorol a járművezetésre. Ez alkalmazandó minden olyan egyéb gyógyszerre, illetve gyógyszer-kombinációra is, amelyek károsan befolyásolják a járművezetésre való mentális vagy fizikai képességet.

Az illetékes egészségügyi hatóság átmeneti követelményeket és adott esetben járművezetési korlátozásokat állapíthat meg.

2. csoport:

3. Az illetékes egészségügyi hatóság kellő megfontolás tárgyává teszi azokat a járulékos kockázatokat és veszélyeket, amelyek az e csoport meghatározása alá tartozó járműkategóriák vezetésével járnak, és megállapíthat bizonyos követelményeket vagy korlátozásokat.

13. cím

VESE-RENDELLENESSÉGEK

13. A vese-rendellenességben szenvedő kérelmezőkre az alábbi szabályok vonatkoznak.

1. csoport:

1. Azon kérelmezők vagy járművezetők számára, akik súlyos veseelégtelenségben szenvednek, és ennek következtében súlyosan korlátozott fizikai képességekkel rendelkeznek, vezetői engedély kizárólag az adott területen jártas és engedéllyel rendelkező szakorvos szakvéleménye és rendszeres orvosi felülvizsgálat függvényében adható ki, illetve újítható meg.

2. csoport:

2. Vezetői engedély nem adható ki, illetve nem újítható meg azon kérelmezők vagy járművezetők számára – az adott területen jártas és engedéllyel rendelkező szakorvos szakvéleményében kellően indokolt és rendszeres orvosi felülvizsgálattal járó kivételes esetektől eltekintve –, akik súlyos és visszafordíthatatlan veseelégtelenségben szenvednek.

14. cím

VEGYES RENDELKEZÉSEK

1. csoport:

1. Azon kérelmezők vagy járművezetők számára, akik a járművezetői képességet befolyásoló szervátültetésen estek át vagy szervezetükben mesterséges implantátum található, vezetői engedély kizárólag akkor adható ki, illetve újítható meg, ha a kérelmüket az adott területen jártas és engedéllyel rendelkező szakorvos szakvéleménye támasztja alá, és – szükség esetén – rendszeres orvosi felülvizsgálaton vesznek részt.

2. csoport:

2. Az illetékes egészségügyi hatóságnak kellő megfontolás tárgyává kell tennie azokat a járulékos kockázatokat és veszélyeket, amelyek az e csoport meghatározása alá tartozó járműkategóriák vezetésével járnak.

   Általános szabályként, vezetői engedély nem adható ki, illetve nem újítható meg azon kérelmezők vagy járművezetők számára, akik olyan, az e mellékletben nem említett valamely betegségben szenvednek, amely a járművezetés biztonságát hátrányosan befolyásoló funkcionális alkalmatlanságot idéz vagy idézhet elő, kivéve, ha kérelmüket az adott területen jártas és engedéllyel rendelkező szakorvos szakvéleménye támasztja alá, és – szükség esetén – rendszeres orvosi felülvizsgálaton vesznek részt.

IV. MELLÉKLET

MINIMUMKÖVETELMÉNYEK AZON SZEMÉLYEKKEL SZEMBEN, AKIK GYAKORLATI JÁRMŰVEZETŐI VIZSGÁN VIZSGÁZTATNAK

1. A vizsgabiztos szakmai alkalmassága

1. A gépjárművek tekintetében a vizsgázó vezetési teljesítményére vonatkozó gyakorlati értékelés elvégzésére jogosult személynek rendelkeznie kell a szükséges ismeretekkel, készségekkel és hozzáértéssel az 2–8. pont alatt felsorolt témakörökhöz kapcsolódóan.

2. A vizsgabiztos szakmai alkalmasságának megfelelőnek kell lennie ahhoz, hogy értékelje a vizsgázó teljesítményét azon járműkategóriában, amelyre vonatkozóan a vizsgázó – a vezetői engedélyre való jogosultság megszerzése érdekében – a vizsgán részt vesz.

3. A járművezetésre és annak értékelésére vonatkozó ismeretek és hozzáértés:

   a) a járművezetői magatartás elmélete;

   b) veszélyhelyzetek felismerése és balesetelhárítás; ez magában foglalja azt is, hogy megérti és figyelembe veszi a nem gépjárművel közlekedő úthasználók és a motoros kétkerekű járművek használóinak védtelenségét;

   c) a járművezetői vizsgára vonatkozó előírásokat tartalmazó tananyag;

   d) a járművezetői vizsga követelményei;

   e) a vonatkozó közúti és közlekedési jog, így többek között a vonatkozó uniós és nemzeti jog, valamint az értelmező iránymutatások;

   f) értékeléselmélet és értékelési technikák;

   g) defenzív járművezetés.

4. Értékelési készségek:

   A vizsgabiztosnak képesnek kell lennie

   a) a vizsgázó általános teljesítményének alapos és pontos megfigyelésére, figyelemmel kísérésére és értékelésére, különösen a következők tekintetében:

      i. a veszélyhelyzetek helyes és átfogó felismerése;

      ii. a veszélyhelyzetek okának és valószínű következményeinek pontos meghatározása;

      iii. a jártasság szintje és a hibák felismerése;

      iv. az értékelés egységessége és következetessége;

   b) információk gyors adaptálása, lényeges pontok megragadása;

   c) előrelátás, potenciális problémák beazonosítása és a kezelésüket szolgáló stratégiák kidolgozása;

   d) időben történő konstruktív visszajelzés.

5. Személyes járművezetési képességek:

   A vizsgabiztos – azon járműkategóriában, amelyre vonatkozóan jogosult a járművezetői vizsga gyakorlati részében a vizsgáztatásra – képes legyen az adott típusú gépjármű következetesen magas színvonalú vezetésére.

6. A szolgáltatás minősége:

   a) annak meghatározása, hogy a vizsgázó mire számíthat a vizsgán, és az erről való tájékoztatása;

   b) egyértelmű kommunikáció a tartalom, a stílus és a nyelvezet hallgatóságnak és kontextusnak megfelelő megválasztásával, valamint a vizsgázók kérdéseinek megválaszolása;

   c) egyértelmű visszajelzés a vizsga eredményét illetően;

   d) tiszteletteljes és megkülönböztetésmentes bánásmód a vizsgázókkal.

7. Járműtechnikai és fizikai ismeretek, beleértve a következőket:

   a) járműtechnikai ismeretek, például a kormányzás, a gumiabroncsok, a fékek, a világítás tekintetében, különösen motorkerékpárok és nehézgépjárművek vonatkozásában;

   b) a rakománybiztonságra vonatkozó ismeretek;

   c) járműfizikai ismeretek, például a sebesség, a súrlódás, a dinamika, az energia vonatkozásában.

8. Üzemanyag- vagy energiatakarékos és környezetbarát vezetési mód.

2. Általános feltételek

1. A B kategóriájú vezetői engedély megszerzését célzó vizsga vizsgabiztosa:

   a) legalább három éve rendelkezik B kategóriájú vezetői engedéllyel;

   b) legalább a 23. életévét betöltötte;

   c) sikeresen megszerezte a 3. pontban meghatározott alapképesítést, majd teljesítette a 4. pontban meghatározott minőségbiztosítási és rendszeres továbbképzési előírásokat;

   d) olyan szakoktatásban vett részt, amely megfelel UNESCO által az oktatás egységes nemzetközi osztályozásához használt rendszerben (ISCED) megállapított legalább 3-as szint elvégzésének;

   e) a vizsgabiztosi tevékenységgel egyidejűleg nem folytathat tevékenységet hivatásos járművezetői szakoktatóként.

2. A többi kategóriára kiállított vezetői engedély megszerzését célzó vizsga vizsgabiztosa:

   a) rendelkezik adott kategóriára kiállított vezetői engedéllyel, illetve egyenértékű ismerettel, megfelelő szakmai képesítés révén;

   b) sikeresen megszerezte a 3. pontban meghatározott alapképesítést, majd teljesítette a 4. pontban meghatározott minőségbiztosítási és rendszeres továbbképzési előírásokat;

   c) B kategóriájú vezetői engedély megszerzését célzó vizsgákon legalább három éve képesített vizsgabiztosként vizsgáztat; felmentés adható e követelmény teljesítése alól, amennyiben a vizsgabiztos bizonyítékot szolgáltat a következőkre:

      i. legalább öt évnyi járművezetés az adott kategóriában, vagy

      ii. a vezetői engedély megszerzéséhez szükségesnél magasabb szintű járművezetési képességre vonatkozó elméleti és gyakorlati értékelés, ami ezáltal szükségtelenné teszi az említett követelmény teljesítését;

   d) olyan szakoktatásban vett részt, amely megfelel az oktatás egységes nemzetközi osztályozási rendszerében (ISCED) megállapított legalább 3-as szint elvégzésének;

   e) a vizsgabiztosi tevékenységgel egyidejűleg nem folytathat tevékenységet hivatásos járművezetői szakoktatóként.

3. Szakmai színvonal

   A vizsgabiztosoknak a gyakorlati vizsga tekintetében ellátott értékelési feladataik ellátása során mentesnek kell maradniuk a – közvetlen vagy közvetett – külső befolyástól. Tartózkodniuk kell a feladataikkal összeegyeztethetetlen minden tevékenységtől, valamint feladataikat elfogulatlanul és pártatlanul kell ellátniuk.

4. Egyenértékűségek

   a) A tagállamok feljogosíthatnak valamely vizsgabiztost arra, hogy AM, A1, A2 és A kategóriájú vezetői engedélyek megszerzését célzó vizsgákon vizsgáztasson, amennyiben az érintett vizsgabiztos a 3. pontban előírt alapképesítést az említett kategóriák valamelyikére vonatkozóan megszerezte.

   b) A tagállamok feljogosíthatnak valamely vizsgabiztost arra, hogy C1, C, D1 és D kategóriájú vezetői engedélyek megszerzését célzó vizsgákon vizsgáztasson, amennyiben az érintett vizsgabiztos a 3. pontban előírt alapképesítést az említett kategóriák valamelyikére vonatkozóan megszerezte.

   c) A tagállamok feljogosíthatnak valamely vizsgabiztost arra, hogy BE, C1E, CE, D1E és DE kategóriájú vezetői engedélyek megszerzését célzó vizsgákon vizsgáztasson, amennyiben az érintett vizsgabiztos a 3. pontban előírt alapképesítést az említett kategóriák valamelyikére vonatkozóan megszerezte.

3. Alapképesítés

1. Alapképzés

a) Járművezetői vizsgán vizsgabiztosként kizárólag úgy jogosult valamely személy a részvételre, ha megfelelően teljesítette azon képzési programot, amelyet a tagállam az 1. pontban meghatározott szakmai alkalmasság megszerzése érdekében előírt.

b) A tagállamoknak meg kell határozniuk, hogy valamely képzési program tartalma egy vagy több vezetőiengedély-kategória tekintetében jogosít-e fel vizsgabiztosi tevékenységre.

2. Vizsgák

a) Járművezetői vizsgán vizsgabiztosként kizárólag úgy jogosult valamely személy a részvételre, ha bizonyítja, hogy az 1. pontban említett tárgykörökre vonatkozóan megfelelő szintű ismerettel, hozzáértéssel, készségekkel és rátermettséggel rendelkezik.

b) A tagállamok olyan vizsgáztatási eljárást alakítanak ki, amely pedagógiailag megfelelő módon felméri az adott személynek az 1. pontban, különösen az 1.4. pontban meghatározottak szerinti szakmai alkalmasságát. A vizsgálati eljárásnak meg kell felelnie az (EU) 2019/882 európai parlamenti és tanácsi irányelvben2 ([1]) 9 meghatározott akadálymentességi követelményeknek, és egy elméleti és egy gyakorlati elemet is magában kell foglalnia. Adott esetben számítógépes alapú értékelésre is sor kerülhet. A vizsgák és a vizsgák keretében történő értékelések természetére és időtartamára vonatkozó részletekről az egyes tagállamok szabad mérlegelés szerint döntenek.

c) A tagállamoknak meg kell határozniuk, hogy egy adott vizsga tartalma egy vagy több vezetőiengedély-kategória tekintetében jogosít-e fel vizsgabiztosi tevékenységre.

4. Minőségbiztosítás és rendszeres továbbképzés

1. Minőségbiztosítás

a) A tagállamok minőségbiztosítási intézkedéseket állapítanak meg a vizsgabiztosokra vonatkozó követelményeknek való megfelelés fenntartása érdekében.

b) A minőségbiztosítási intézkedések magukban, kell hogy foglalják a vizsgabiztosok munkájának ellenőrzését, továbbképzésüket és ismételt engedélyezésüket, folyamatos szakmai továbbképzésüket, valamint a vizsgabiztosi minőségükben részvételükkel zajlott járművezetői vizsgák eredményeinek időszakos felülvizsgálatát.

c) A tagállamoknak rendelkezniük kell arról, hogy minden vizsgabiztos évente ellenőrzésnek legyen alávetve a 4.1.b) pontban felsorolt minőségbiztosítási intézkedések útján. A tagállamoknak rendelkezniük kell továbbá arról, hogy minden vizsgabiztost ötévente ellenőrizzenek vizsgáztatás közben, összesen legalább fél napon át, oly módon, hogy az ellenőrzés több vizsgára is kiterjedjen. Problémák felmerülése esetén korrekciós intézkedéseket kell hozni. Az ellenőrzést a tagállam által erre a célra feljogosított személynek kell végeznie.

d) A tagállamok rendelkezhetnek arról, hogy amennyiben a vizsgabiztos több kategóriában is jogosult járművezetői vizsgán vizsgáztatni, úgy az ellenőrzés iránti követelmény az egyik kategória megszerzésére irányuló vizsga során végzett ellenőrzéssel több kategória vonatkozásában is teljesítettnek tekintendő.

e) A vizsgáztatást az értékelés helyes és következetes alkalmazásának biztosítása érdekében az adott tagállam által erre felhatalmazott szerv kíséri figyelemmel és ellenőrzi. A tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy e szerv figyelemmel kíséréssel és ellenőrzéssel megbízott tagjai feladataik ellátása során pártatlanok és a külső beavatkozástól vagy politikai nyomástól függetlenek legyenek.

([1]) 29 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/882 irányelve (2019. április 17.) a termékekre és a szolgáltatásokra vonatkozó akadálymentességi követelményekről (HL L 151., 2019.6.7., 70. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).

2. Időszakos képzés

a) A tagállamoknak rendelkezniük kell arról, hogy a vizsgabiztosoknak – függetlenül attól, hogy hány kategóriára szól az engedélyük – engedélyük megtartásának érdekében:

i. adott kétéves időszakban el kell végezniük összesen legalább négy napnyi rendszeres, időszakos képzést annak érdekében, hogy:

— szinten tartsák és naprakésszé tegyék a szükséges ismereteket, a vizsgabiztosi és a kommunikációs készségeket,

— elsajátítsák a szakmájuk gyakorlásához elengedhetetlenné vált új szakmai kompetenciákat,

— a vizsgáztatás során a továbbiakban is tisztességes és egységes követelményeket támasszanak;

ii. adott ötéves időszakban el kell végezniük összesen legalább öt napnyi időszakos képzést a szükséges gyakorlati járművezetői készségek fejlesztése és megtartása érdekében.

b) A tagállamok meghozzák a megfelelő intézkedéseket annak érdekében, hogy azok a vizsgabiztosok, akiknek teljesítményét a minőségbiztosítási rendszer keretében súlyosan elégtelennek találták, mielőbb speciális képzésben részesüljenek.

c) Az időszakos képzés megvalósulhat tájékoztató formájában, illetve tantermi képzés, hagyományos tanulás vagy elektronikus alapú tanulás révén, egyéni vagy csoportos alapon. Az időszakos képzés – amennyiben ezt a tagállamok megfelelőnek ítélik – magában foglalhatja a követelmények kiigazítását is.

d) A tagállamok rendelkezhetnek arról, hogy amennyiben a vizsgabiztos több kategóriában is jogosult járművezetői vizsgán vizsgáztatni, úgy az egyik kategória megszerzésére irányuló vizsga tekintetében előírt, az időszakos képzésre vonatkozó követelmény teljesítésével e követelmény több kategória vonatkozásában is teljesítettnek tekintendő, feltéve, hogy teljesül a 4.2.e) pontban megállapított feltétel.

e) Amennyiben a vizsgabiztos 24 hónapos időtartam alatt nem vizsgáztatott egy adott kategóriában, úgy újbóli értékelésen kell részt vennie azt megelőzően, hogy e kategóriában ismételten engedélyezett legyen számára a járművezetői vizsgáztatás. Az újraértékelés megvalósulhat a 4.2.a) pontban meghatározott követelmény részeként.

5. Szerzett jogok

1. A tagállamok engedélyezhetik a közvetlenül 2013. január 19-ét megelőzően járművezetői vizsgáztatásra jogosultságot szerzett személyek számára a további vizsgáztatást abban az esetben is, ha jogosultságukat nem a 2. pontban megállapított általános feltételek, illetve a 3. pontban előírt alapképesítési eljárás szerint szerezték.

2. Mindazonáltal a 4. pontban meghatározott rendszeres ellenőrzési és minőségbiztosítási intézkedések e vizsgabiztosokra is vonatkoznak.

V. MELLÉKLET

A JÁRMŰSZERELVÉNYEK, KÖZTÜK AZ ALTERNATÍV ÜZEMANYAGGAL MŰKÖDŐ JÁRMŰVEK, A LAKÓAUTÓK ÉS A VÉSZHELYZETI JÁRMŰVEK VEZETŐINEK KÉPZÉSÉRE ÉS VIZSGÁZTATÁSÁRA VONATKOZÓ MINIMUMKÖVETELMÉNYEK

A tagállamok meghozzák az alábbiakhoz szükséges intézkedéseket:

a) a 10. cikk (1) bekezdésének d) pontjában előírt képzés jóváhagyása és felügyelete; vagy

b) a 10. cikk (1) bekezdésének d) pontjában előírt jártassági és magatartási vizsga megszervezése.

A. cím

JÁRMŰSZERELVÉNYEK

1. A járművezető-képzés időtartama legalább hét óra.

2. A járművezető-képzés tartalma

A járművezető-képzésnek a II. melléklet 2. és 7. pontjában foglalt ismeretekre, készségekre és magatartásra kell kiterjednie. Különös figyelmet kell fordítani a jármű dinamikájára, a biztonsági kritériumokra, a vontató járműre és a pótkocsira (kapcsolómechanizmus), a helyes rakodásra és a biztonsági felszerelésekre.

A gyakorlati vizsga a következő feladatokból áll: gyorsítás, lassítás, hátramenet, fékezés, féktávolság, sávváltás, fékező és kikerülő manőver, pótkocsi kisodródása, pótkocsi és vonójármű össze- és szétkapcsolása, parkolás.

A képzés minden részvevőjének részt kell vennie a gyakorlati vizsgán, és közutakon demonstrálnia kell jártasságát és magatartását.

A képzés céljára szolgáló járműszerelvényeknek abba a kategóriába kell tartozniuk, amelyre vonatkozóan a kérelmező vezetői engedélyért folyamodott.

3. A jártassági és magatartási vizsga időtartama és tartalma

A vizsga időtartamának és a megtett távolságnak elegendőnek kell lennie ahhoz, hogy a 2. pontban meghatározott készségek és magatartás felmérhetők legyenek.

B. cím

LAKÓAUTÓK ÉS VÉSZHELYZETI JÁRMŰVEK

1. A járművezető-képzés időtartama legalább hét óra, és a képzés egyaránt lebonyolítható közúton vagy zárt pályán.

2. A járművezető-képzés tartalma

A járművezető-képzésnek a II. melléklet A. címének 2. pontjában és – a C1 kategória tekintetében – a II. melléklet B. címének 8. pontjában foglalt ismeretekre, készségekre és magatartásra kell kiterjednie. Különös figyelmet kell fordítani a jármű dinamikájára, a biztonsági kritériumokra, a helyes rakodásra és a biztonsági felszerelésekre.

A gyakorlati vizsga a következő feladatokból áll: gyorsítás, lassítás, hátramenet, fékezés, féktávolság, sávváltás, pótkocsi kisodródása, pótkocsi és gépjármű össze- és szétkapcsolása, fékező/kikerülő manőver, parkolás. A vészhelyzeti járművek tekintetében különös figyelmet kell fordítani annak biztosítására, hogy a járművezető rendelkezzen a vészhelyzetben történő vezetésből eredő nehézségek megfelelő kezeléséhez szükséges készségekkel.

A képzésre használt járműveknek abba a járműkategóriába kell tartozniuk, amelyre vonatkozóan a kérelmező vezetői engedélyért folyamodott.

3. A jártassági és magatartási vizsga időtartama és tartalma

A vizsga időtartamának és a megtett távolságnak elegendőnek kell lennie ahhoz, hogy a 2. pontban meghatározott készségek és magatartás felmérhetők legyenek.

VI. MELLÉKLET

AZ A KATEGÓRIÁJÚ MOTORKERÉKPÁROK VEZETŐINEK KÉPZÉSÉRE ÉS VIZSGÁZTATÁSÁRA VONATKOZÓ MINIMUMKÖVETELMÉNYEK (FOKOZATOS HOZZÁFÉRÉS)

1. A tagállamok meghozzák az alábbiakhoz szükséges intézkedéseket:

   a) a 10. cikk (1) bekezdésének c) pontjában előírt képzés jóváhagyása és felügyelete; vagy

   b) a 10. cikk (1) bekezdésének c) pontjában előírt jártassági és magatartási vizsga megszervezése.

2. A járművezető-képzés időtartama legalább hét óra.

3. A járművezető-képzés tartalma

   A járművezető-képzés a II. melléklet 6. pontjában említett valamennyi szempontot magában kell, hogy foglalja.

   A képzés minden részvevőjének részt kell vennie a gyakorlati vizsgán, és közutakon demonstrálnia kell jártasságát és magatartását.

   A képzésre használt járműveknek abba a járműkategóriába kell tartozniuk, amelyre vonatkozóan a kérelmező vezetői engedélyért folyamodott.

4. A jártassági és magatartási vizsga időtartama és tartalma

   A vizsga időtartamának és a megtett távolságnak elegendőnek kell lennie ahhoz, hogy a 3. pontban meghatározott készségek és magatartás felmérhetők legyenek.

VII. MELLÉKLET

MEGFELELÉSI TÁBLÁZAT

2006/126/EK irányelv	383/2012/EU rendelet	Ezen irányelv
—	—	1. cikk
—	—	2. cikk, (1), (2), (3), (13) és (14) ponts
1. cikk, (1) bekezdés	—	4. cikk, (1) bekezdés
1. cikk, (2), (3) és (4) bekezdés	—	4. cikk, (5) és (6) bekezdés
—	—	3. cikk, (1)–(5) bekezdés
2. cikk, (1) bekezdés	—	3. cikk, (6) bekezdés
2. cikk, (2) bekezdés	—	4. cikk, (3) bekezdés
3. cikk, (1) és (2) bekezdés	—	4. cikk, (2) bekezdés
3. cikk, (3) bekezdés	—	4. cikk, (4) bekezdés
—	—	4. cikk, (7) bekezdés
—	—	5. cikk, (1)–(5) bekezdés és (7) bekezdés
4. cikk, (1) bekezdés, első mondat	—	6. cikk, (1) bekezdés
4. cikk, (1) bekezdés, második mondat	—	7. cikk, (1) bekezdés
4. cikk, (1) bekezdés, harmadik mondat	—	2. cikk, (4) pont
4. cikk, (2) bekezdés	—	6. cikk, (1) bekezdés, a) pont,
4. cikk, (2) bekezdés, első franciabekezdés	—	6. cikk, (1) bekezdés, a) pont és 2. cikk, (5), (6) és (7) pont
4. cikk, (2) bekezdés, második franciabekezdés	—	7. cikk, (1) bekezdés, a) pont
4. cikk, (3) bekezdés	—	6. cikk, (1) bekezdés, b) pont
4. cikk, (3) bekezdés, első franciabekezdés	—	2. cikk, (8) pont
4. cikk, (3) bekezdés, második franciabekezdés	—	2. cikk, (9) pont
4. cikk, (3) bekezdés, a) pont, első és második franciabekezdés	—	6. cikk, (1) bekezdés, b) pont, i. alpont
4. cikk, (3) bekezdés, a) pont, harmadik franciabekezdés	—	7. cikk, (1) bekezdés, a) pont

2006/126/EK irányelv	383/2012/EU rendelet	Ezen irányelv
4. cikk, (3) bekezdés, b) pont, első franciabekezdés	—	6. cikk, (1) bekezdés, b) pont, ii. alpont
4. cikk, (3) bekezdés, b) pont, második franciabekezdés	—	7. cikk, (1) bekezdés, b) pont
4. cikk, (3) bekezdés, c) pont, i. alpont	—	6. cikk, (1) bekezdés, b) pont, iii. alpont, első franciabekezdés
4. cikk, (3) bekezdés, c) pont, i. alpont, első franciabekezdés	—	7. cikk, (1) bekezdés, c) pont, i. alpont
4. cikk, (3) bekezdés, c) pont, ii. alpont	—	6. cikk, (1) bekezdés, b) pont, iii. alpont, második franciabekezdés
4. cikk, (3) bekezdés, c) pont, ii. alpont, első franciabekezdés	—	7. cikk, (1) bekezdés, c) pont, ii. alpont
4. cikk, (4) bekezdés	—	6. cikk, (1) bekezdés, c) pont
4. cikk, (4) bekezdés, első franciabekezdés	—	2. cikk, (10) és (11) pont
4. cikk, (4) bekezdés, második franciabekezdés	—	1. cikk, (2) bekezdés, b) pont
4. cikk, (4) bekezdés, a) pont	—	6. cikk, (1) bekezdés, c) pont, i. alpont
4. cikk, (4) bekezdés, a) pont, első franciabekezdés	—	6. cikk, (1) bekezdés, c) pont, i. alpont, első albekezdés és 2. cikk, (12) pont
4. cikk, (4) bekezdés, a) pont, második franciabekezdés	—	7. cikk, (1) bekezdés, a) pont
4. cikk, (4) bekezdés, a) pont, harmadik franciabekezdés	—	6. cikk, (1) bekezdés, c) pont, i. alpont, második és harmadik franciabekezdés
4. cikk, (4) bekezdés, b) pont, az utolsó mondat kivételével	—	6. cikk, (1) bekezdés, c) pont, ii. alpont
4. cikk, (4) bekezdés, b) pont, utolsó mondat	—	7. cikk, (1) bekezdés, b) pont
4. cikk, (4) bekezdés, c) pont, az utolsó franciabekezdés kivételével	—	6. cikk, (1) bekezdés, c) pont, iii. alpont
4. cikk, (4) bekezdés, c) pont, utolsó franciabekezdés	—	7. cikk, (1) bekezdés, b) pont
4. cikk, (4) bekezdés, d) pont	—	6. cikk, (1) bekezdés, c) pont, iv. alpont
4. cikk, (4) bekezdés, e) pont, az utolsó franciabekezdés kivételével	—	6. cikk, (1) bekezdés, c) pont, v. alpont
4. cikk, (4) bekezdés, e) pont, utolsó franciabekezdés	—	7. cikk, (1) bekezdés, b) pont
4. cikk, (4) bekezdés, f) pont	—	6. cikk, (1) bekezdés, c) pont, vi. alpont
4. cikk, (4) bekezdés, g) pont, az utolsó franciabekezdés kivételével	—	6. cikk, (1) bekezdés, c) pont, vii. alpont
4. cikk, (4) bekezdés, g) pont, utolsó franciabekezdés	—	7. cikk, (1) bekezdés, d) pont
4. cikk, (4) bekezdés, h) pont	—	6. cikk, (1) bekezdés, c) pont, viii. alpont

2006/126/EK irányelv	383/2012/EU rendelet	Ezen irányelv
4. cikk, (4) bekezdés, i) pont, az utolsó franciabekezdés kivételével	—	6. cikk, (1) bekezdés, c) pont, ix. alpont
4. cikk, (4) bekezdés, i) pont, utolsó franciabekezdés	—	7. cikk, (1) bekezdés, d) pont
4. cikk, (4) bekezdés, j) pont	—	6. cikk, (1) bekezdés, c) pont, x. alpont
4. cikk, (4) bekezdés, k) pont, az utolsó franciabekezdés kivételével	—	6. cikk, (1) bekezdés, c) pont, xi. alpont
4. cikk, (4) bekezdés, k) pont, utolsó franciabekezdés	—	7. cikk, (1) bekezdés, f) pont
4. cikk, (5) bekezdés	—	6. cikk, (2) bekezdés
4. cikk, (6) bekezdés, első albekezdés, a) pont	—	7. cikk, (2) bekezdés, a) pont
4. cikk, (6) bekezdés, első albekezdés, b) pont	—	7. cikk, (2) bekezdés, b) pont
4. cikk, (6) bekezdés, első albekezdés, c) pont	—	7. cikk, (2) bekezdés, c) pont
4. cikk, (6) bekezdés, első albekezdés, d) pont	—	7. cikk, (2) bekezdés, d) pont
4. cikk, (6) bekezdés, második albekezdés	—	7. cikk, (3) bekezdés
4. cikk, (6) bekezdés, harmadik és negyedik albekezdés	—	7. cikk, (4) bekezdés
4. cikk, (7) bekezdés, első albekezdés	—	7. cikk, (1) bekezdés, e) és g) pont
4. cikk, (7) bekezdés, második albekezdés	—	7. cikk, (2) bekezdés, e) és f) pont
5. cikk	—	8. cikk
6. cikk, (1) bekezdés	—	9. cikk, (1) bekezdés
6. cikk, (2) bekezdés, a) pont	—	9. cikk, (2) bekezdés, a) pont
6. cikk, (2) bekezdés, b) pont	—	9. cikk, (2) bekezdés, b) pont
—	—	9. cikk, (2) bekezdés, c) pont
—	—	9. cikk, (2) bekezdés, d) pont
6. cikk, (2) bekezdés, c) pont	—	9. cikk, (2) bekezdés, e) pont
—	—	9. cikk, (2) bekezdés, f) pont
6. cikk, (2) bekezdés, d) pont	—	9. cikk, (2) bekezdés, g) pont

2006/126/EK irányelv	383/2012/EU rendelet	Ezen irányelv
6. cikk, (2) bekezdés, e) pont	—	9. cikk, (2) bekezdés, h) pont
6. cikk, (2) bekezdés, f) pont	—	9. cikk, (2) bekezdés, i) pont
6. cikk, (3) bekezdés	—	9. cikk, (3) bekezdés
6. cikk, (4) bekezdés, a) és b) pont	—	9. cikk, (4) bekezdés, a) és b) pont
—	—	9. cikk, (4) bekezdés, első albekezdés, c) és d) pont és második, harmadik és negyedik albekezdés
6. cikk, (4) bekezdés, c) pont	—	9. cikk, (2) bekezdés, j) pont
—	—	9. cikk, (2) bekezdés, k) pont
7. cikk, (1) bekezdés	—	10. cikk, (1) bekezdés
7. cikk, (2) bekezdés	—	10. cikk, (2) bekezdés, második és harmadik albekezdés
7. cikk, (3) bekezdés, első albekezdés	—	10. cikk, (3) bekezdés
7. cikk, (3) bekezdés, második albekezdés	—	—
7. cikk, (3) bekezdés, harmadik albekezdés	—	10. cikk, (2) bekezdés, negyedik albekezdés
7. cikk, (3) bekezdés, negyedik albekezdés	—	10. cikk, (2) bekezdés, negyedik albekezdés
7. cikk, (3) bekezdés, ötödik albekezdés	—	10. cikk, (2) bekezdés, ötödik albekezdés
—	—	10. cikk, (2) bekezdés, hatodik albekezdés
7. cikk, (3) bekezdés, hatodik albekezdés	—	10. cikk, (2) bekezdés, hetedik albekezdés
—	—	10. cikk, (2) bekezdés, nyolcadik albekezdés
7. cikk, (4) bekezdés	—	10. cikk, (4) bekezdés
7. cikk, (5) bekezdés	—	10. cikk, (5) bekezdés
—	—	12. cikk
8. cikk	—	4. cikk, (8) bekezdés, 5. cikk, (6) bekezdés, 8. cikk (2) bekezdés, 10. cikk (6) bekezdés, 19. cikk (2) bekezdés és 25. cikk

2006/126/EK irányelv	383/2012/EU rendelet	Ezen irányelv
9. cikk	—	26. cikk
10. cikk	—	19. cikk
11. cikk, (1), (2) és (3) bekezdés	—	13. cikk, (1), (2) és (3) bekezdés
11. cikk, (4) bekezdés	—	16. cikk, (1) és (2) bekezdés
11. cikk, (5) bekezdés	—	13. cikk, (4) bekezdés
—	—	14. cikk
—	—	15. cikk, (1), (3), (4) és (6)–(10) bekezdés
11. cikk, (6) bekezdés	—	15. cikk, (2) és (5) bekezdés
—	—	16. cikk, (3) és (4) bekezdés
—	—	17. cikk
—	—	18. cikk
12. cikk	—	20. cikk, (1) bekezdés
—	—	20. cikk, (2), (3) és (4) bekezdés
13. cikk	—	21. cikk
14. cikk	—	24. cikk
15. cikk, (1) bekezdés	—	22. cikk, (1) bekezdés
15. cikk, (2) és (3) bekezdés	—	22. cikk, (2) bekezdés
15. cikk, (4) bekezdés	—	22. cikk, (3) bekezdés
—	—	22. cikk, (4), (5) és (6) bekezdés
—	—	23. cikk
—	—	27. cikk
—	—	28. cikk
16. cikk	—	29. cikk
17. cikk	—	30. cikk

2006/126/EK irányelv	383/2012/EU rendelet	Ezen irányelv
18. cikk	8. cikk	31. cikk
19. cikk	—	32. cikk
I. melléklet	—	I. melléklet, A1., A2., D. és E. rész
—	1. cikk	—
—	2. cikk, (1) bekezdés	I. melléklet, B. rész, 1. pont
—	2. cikk, (2) bekezdés	—
—	2. cikk, (3) bekezdés	—
—	3. cikk	I. melléklet, B. rész, 2. pont
—	4. cikk	I. melléklet, B. rész, 3. pont
—	5. cikk, (1) bekezdés	I. melléklet, B. rész, 4. pont
—	5. cikk, (2) bekezdés	I. melléklet, B. rész, 5. pont
—	5. cikk, (3) bekezdés	I. melléklet, B. rész, 6. pont
—	5. cikk, (4) bekezdés	I. melléklet, B. rész, 7. pont
—	5. cikk, (5) bekezdés	I. melléklet, B. rész, 8. pont
—	6. cikk	—
—	7. cikk, (1) bekezdés	I. melléklet, B. rész, 9. pont
—	7. cikk, (2) bekezdés	I. melléklet, B. rész, 10. pont
—	I. melléklet	I. melléklet, B1. rész
—	II. melléklet	I. melléklet, B2. rész
—	III. melléklet	I. melléklet, B3. rész
—	IV. melléklet	I. melléklet, B4. rész
II. melléklet	—	II. melléklet
III. melléklet, a 3., 4. és 5. pontok kivételével	—	III. melléklet
III. melléklet, 3., 4. és 5. pont	—	11. cikk

2006/126/EK irányelv	383/2012/EU rendelet	Ezen irányelv
IV. melléklet	—	IV. melléklet
V. melléklet	—	V. melléklet, A. cím
—	—	V. melléklet, B. cím
VI. melléklet	—	VI. melléklet
VII. melléklet	—	—
VIII. melléklet	—	VII. melléklet