EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 1.2.2021
COM(2021) 34 final

2021/0018 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta (kodifikaatio)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

PERUSTELUT

1. Komissio pitää Kansalaisten Eurooppa -hankkeen kannalta tärkeänä unionin lainsäädännön yksinkertaistamista ja selkeyttämistä, jotta siitä saataisiin yksiselitteisempää ja paremmin kansalaisten saatavilla olevaa. Kansalaiset saisivat näin uusia mahdollisuuksia ja tilaisuuksia käyttää lainsäädännön heille tarjoamia erityisiä oikeuksia.

   Tätä tavoitetta ei voida saavuttaa niin kauan kuin useita kertoja ja usein huomattavilta osin muutettuja säännöksiä ei ole koottu yhteen, vaan niitä on etsittävä sekä alkuperäisestä säädöksestä että siihen myöhemmin tehdyistä muutoksista. Voimassa olevien säännösten selvittämiseksi on sen vuoksi tutkittava ja vertailtava suurta määrää säädöksiä.

   Useita kertoja muutetut säädökset on tästä syystä kodifioitava, jotta oikeus olisi selkeää ja avointa.

2. Komissio on 1 päivänä huhtikuuta 1987 tekemällään päätöksellä[1] antanut henkilöstölleen ohjeet toteuttaa säädösten kodifiointi viimeistään sen jälkeen, kun niitä on muutettu kymmenen kertaa. Komissio on lisäksi korostanut, että tämä on vähimmäissääntö, sillä säännösten selkeyden ja ymmärrettävyyden edistämiseksi yksiköiden olisi pyrittävä kodifioimaan niiden vastuulla olevat tekstit mahdollisimman lyhyin väliajoin.

3. Tämä vahvistettiin Eurooppa-neuvoston puheenjohtajan Edinburghin huippukokouksessa joulukuussa 1992 esittämissä päätelmissä[2], joissa korostettiin kodifioinnin merkitystä, koska sillä taataan oikeusvarmuus tiettynä ajankohtana tiettyyn kysymykseen sovellettavasta lainsäädännöstä.

   Kodifiointi on toteutettava noudattaen kokonaisuudessaan unionin säädösten tavanomaista hyväksymismenettelyä.

   Koska kodifioinnissa ei saa muuttaa kodifioitavien säädösten asiasisältöä, Euroopan parlamentti, neuvosto ja komissio ovat sopineet 20 päivänä joulukuuta 1994 tehdyllä toimielinten välisellä sopimuksella nopeutetusta käsittelymenettelystä, jonka mukaisesti kodifioidut säädökset voidaan antaa nopeasti.

4. Tällä ehdotuksella on tarkoitus kodifioida maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 ja neuvoston direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 76/914/ETY kumoamisesta 15 päivänä heinäkuuta 2003 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/59/EY[3]. Uudella direktiivillä korvataan siihen sisällytetyt säädökset[4]. Kodifioitavien säädösten asiasisältöä ei ole muutettu tässä ehdotuksessa, vaan niihin on yhdistettäessä tehty ainoastaan kodifioinnin edellyttämät muodolliset muutokset.

---

1 KOM(87) 868 PV.
2 Katso päätelmien A osan liite 3.
3 Sisältyy vuoden 2020 lainsäädäntöohjelmaan.
4 Katso tämän ehdotuksen liitteessä IV oleva A osa.

5. Kodifiointiehdotus on laadittu 24 virallisella kielellä direktiivin 2003/59/EY ja sen muuttamisesta annettujen säädösten alustavan koonnelman pohjalta. Koonnelman on laatinut Euroopan unionin julkaisutoimisto tietojenkäsittelyjärjestelmää käyttäen. Siltä osin kuin artikloja on numeroitu uudelleen, vanhojen ja uusien numeroiden vastaavuus esitetään kodifioidun direktiivin liitteessä V.

↓ 2003/59/EY (mukautettu)

2021/0018 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta (kodifikaatio)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen ⌦ 91 ⌫ artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen, kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon[5],

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon[6],

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

↓

(1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2003/59/EY[7] on muutettu useita kertoja ja huomattavilta osin[8]. Sen vuoksi mainittu direktiivi olisi selkeyden ja järkeistämisen takia kodifioitava.

↓ 2018/645 johdanto-osan 1 kappale

(2) Komissio asettaa 28 päivänä maaliskuuta 2011 julkistamassaan valkoisessa kirjassa, jonka otsikko on ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää”[9] tavoitteeksi

5 EUVL C […], […], s. […].

6 EUVL C […], […], s. […].

7 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/59/EY, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2003, maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 ja neuvoston direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 76/914/ETY kumoamisesta (EUVL L 226, 10.9.2003, s. 4).

8 Katso liitteessä IV oleva A osa.

9 KOM(2011) 144 lopullinen.

nollatoleranssin, jonka mukaisesti unionissa olisi edettävä kohti tilannetta, jossa tieliikennekuolemien määrä on lähellä nollaa, vuoteen 2050 mennessä.

↓ 2018/645 johdanto-osan 2 kappale

(3) Tiedonannossaan tieliikenneturvallisuuden poliittisista suuntaviivoista vuosiksi 2011-2020, jonka otsikko on ”Kohti eurooppalaista tieliikenne-turvallisuusaluetta: tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat 2011-2020”[10], komissio ehdotti tavoitteeksi tieliikennekuolemien puolittamista unionissa vuoteen 2020 mennessä vuodesta 2010 alkaen. Jotta tähän päästäisiin, komissio asetti seitsemän strategista tavoitetta, joihin sisältyivät tienkäyttäjille annettavan koulutuksen parantaminen ja vaaralle alttiiden tienkäyttäjien suojeleminen.

↓ 2018/645 johdanto-osan 3 kappale (mukautettu)

(4) Eurooppa-neuvosto asetti 23–24 päivänä lokakuuta 2014 pitämässään kokouksessa sitovaksi tavoitteeksi vähentää unionin kasvihuonekaasupäästöjä koko talouden laajuisesti vuoteen 2030 mennessä vähintään 40 prosenttia vuoden 1990 tasoihin verrattuna. Tämän päästövähennystavoitteen avulla voidaan saavuttaa Pariisin sopimuksen pitkän aikavälin tavoitteet ja kaikkien talouden alojen olisi edistettävä sen saavuttamista. Liikennealalla tarvitaan kokonaisvaltaista lähestymistapaa päästövähennysten ja energiatehokkuuden edistämiseen. Olisi edistyttävä kohti vähäpäästöistä liikennejärjestelmää muun muassa tutkimuksen avulla ja ottamalla käyttöön jo saatavilla olevia kehittyneitä tekniikoita. Kuljettajille on ⌦ tarpeen antaa ⌫ asianmukaista koulutusta, jotta he osaavat ajaa mahdollisimman tehokkaasti.

↓ 2003/59/EY johdanto-osan 3 kappale (mukautettu)

(5) Jotta kuljettajat voivat vastata maantieliikenteen ⌦ markkinoita koskeviin ⌫ vaatimuksiin, ⌦ unionin sääntöjen maantieliikennekuljettajien koulutuksen vähimmäistasosta ⌫ olisi ⌦ koskettava ⌫ kaikkia kuljettajia riippumatta siitä, harjoittavatko he ammattiaan omaan tai toisen lukuun itsenäisinä ammatinharjoittajina tai työntekijöinä.

↓ 2003/59/EY johdanto-osan 4 kappale (mukautettu)

(6) ⌦ Unionin ⌫ sääntöjen ⌦ maantieliikennekuljettajien koulutuksen vähimmäis-tasosta ⌫ tarkoituksena ⌦ olisi ⌫ koulutuksen avulla varmistaa kuljettajan ammattitaito sekä kuljettajan ammattiin pääsyn että sen jatkuvan harjoittamisen osalta.

---

[10] KOM(2010) 389 lopullinen.

↓ 2003/59/EY johdanto-osan 5 kappale

(7) Pakollisen perustason ammattipätevyyden ja jatkokoulutuksen tarkoituksena on erityisesti parantaa tieturvallisuutta ja kuljettajan turvallisuutta myös niiden tehtävien yhteydessä, jotka kuljettaja hoitaa ajoneuvon ollessa pysäköitynä. Kuljettajan ammatin nykyaikaisen luonteen olisi myös herätettävä nuorissa mielenkiintoa tätä ammattia kohtaan, jotta aikoina, jolloin kuljettajista on pulaa, voitaisiin saada uusia kuljettajia palvelukseen.

↓ 2003/59/EY johdanto-osan 6 kappale

(8) Kilpailuedellytysten eriarvoisuuden välttämiseksi tätä direktiiviä olisi sovellettava kuljetustoimintaan, kun ajoneuvoa kuljettaa jäsenvaltion kansalainen tai kolmannen maan kansalainen, jolla on jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen kanssa työsuhde tai jota jäsenvaltioon sijoittautunut yritys käyttää.

↓ 2003/59/EY johdanto-osan 22 kappale (mukautettu)

(9) ⌦ Unionin ⌫ oikeuden periaatteiden noudattamiseksi on suotavaa, että niiden ajoneuvojen kuljettajat, joiden käytöllä katsotaan olevan vähäinen vaikutus tieturvallisuuteen, tai joille tämän direktiivin säännökset asettaisivat kohtuuttoman taloudellisen tai sosiaalisen rasituksen, vapautetaan tämän direktiivin noudattamisesta.

↓ 2018/645 johdanto-osan 6 kappale (mukautettu)

(10) ⌦ Olisi säädettävä tietyistä poikkeuksista liittyen ⌫ tilanteisiin, joissa ajoneuvon kuljettaminen ei ole kuljettajan päätoimi ja joissa ⌦ tämän ⌫ direktiivin vaatimusten noudattamisen edellyttäminen kuljettajilta aiheuttaisi kuljettajille kohtuutonta rasitusta. Ajoneuvon kuljettamisen ei yleensä katsota olevan kuljettajan päätoimi silloin, kun siihen käytetään vähemmän kuin 30 prosenttia säännöllisestä kuukausittaisesta työajasta.

↓ 2018/645 johdanto-osan 7 kappale (mukautettu)

(11) Kun ajoneuvoa ei kuljeteta usein, kuljettaminen tapahtuu maaseudulla ⌦ tai ⌫ kuljettajat toimittavat tavaroita omaa liiketoimintaansa varten, olisi sovellettava poikkeuksia, kunhan silloinkin taataan liikenneturvallisuus. Koska olosuhteet unionin maaseudulla ovat erilaisia maantieteen, ilmaston ja väestötiheyden kannalta katsottuna, jäsenvaltioiden olisi voitava oman harkintansa mukaan määrittää, voidaanko tällainen ajoneuvon kuljettaminen katsoa satunnaiseksi ja vaikuttaako tällainen poikkeus liikenneturvallisuuteen, esimerkiksi tietyypin, liikennemäärän tai vaaralle alttiiden tienkäyttäjien perusteella.

↓ 2018/645 johdanto-osan 8 kappale

(12) Koska etäisyydet, joita tämän direktiivin soveltamisesta vapautettuja maanviljelyä, puutarhaviljelyä, metsätaloutta, kotieläintaloutta ja kalastusta harjoittavien henkilöiden on työnsä yhteydessä kuljettava, vaihtelevat unionissa, jäsenvaltioiden olisi voitava määrittää kansallisessa lainsäädännössään yrityksen asemapaikasta laskettavat suurimmat sallitut etäisyydet, joihin poikkeuksia sovelletaan.

↓ 2003/59/EY johdanto-osan 7 kappale (mukautettu)

(13) Jotta jäsenvaltiot voivat osoittaa, että kuljettaja täyttää hänelle asetetut vaatimukset, jäsenvaltioiden olisi annettava kuljettajalle ammattitaitoa osoittava todistus (CAP) perustason ammattipätevyydestä tai jatkokoulutuksesta.

↓ 2003/59/EY johdanto-osan 8 kappale (mukautettu)

(14) Jäsenvaltioiden olisi voitava valita eri vaihtoehtojen kesken perustason ammattipätevyyttä koskevien säännösten täytäntöönpanon helpottamiseksi.

↓ 2003/59/EY johdanto-osan 9 kappale

(15) Työelämässä olevien kuljettajien pätevyyden säilyttämiseksi näille kuljettajille olisi järjestettävä säännöllisin väliajoin kertauskoulutusta heidän ammattinsa hoitamisen kannalta keskeisten taitojen osalta.

↓ 2018/645 johdanto-osan 9 kappale

(16) Perustason ammattipätevyysvaatimuksesta vapautettuja kuljettajia olisi kuitenkin, samalla kun he edelleen hyötyvät tästä poikkeuksesta, vaadittava suorittamaan jatkokoulutusta sen varmistamiseksi, että heidän tietämyksensä asioista, jotka ovat keskeisiä heidän ammattinsa kannalta, pysyy ajantasaisena.

↓ 2003/59/EY johdanto-osan 10 kappale (mukautettu)

(17) Perustason ammattipätevyyden antavassa koulutuksessa ja jatkokoulutuksessa noudatettavat vähimmäisvaatimukset koskevat turvallisuussääntöjä, joita on noudatettava ajoneuvon ollessa ajossa ja pysäytettynä. Ennakoivan ajotavan (vaaratilantilanteiden ennakointi, muiden tiellä liikkujien huomioon ottaminen) kehittämisellä rinta rinnan polttoaineen kulutuksen vähentämisen kanssa ⌦ olisi oltava myönteinen vaikutus ⌫ niin yhteiskuntaan kuin itse maantiekuljetusalaan.

↓ 2003/59/EY johdanto-osan 11 kappale (mukautettu)

(18) Tällä direktiivillä ei saisi olla vaikutusta saavutettuihin oikeuksiin niiden kuljettajien osalta, joilla on kuljettajan ammatin harjoittamiseen tarvittava ajokortti, joka on hankittu ennen sitä ajankohtaa, josta alkaen edellytetään vastaavan perustason ammattipätevyyden tai jatkokoulutuksen osoittavaa todistusta ⌦ (CAP) ⌫.

↓ 2003/59/EY johdanto-osan 12 kappale

(19) Vain niiden koulutuskeskusten, jotka ovat jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten hyväksymiä, olisi voitava järjestää perustason ammattipätevyyteen ja jatkokoulutukseen liittyviä kursseja. Toimivaltaisten viranomaisten olisi vahvistettava yhdenmukaiset hyväksyntäperusteet, mukaan lukien selkeästi osoitettu korkea ammatillinen pätevyys, tällaisten hyväksyttyjen keskusten laadun takaamiseksi.

↓ 2003/59/EY johdanto-osan 13 kappale

(20) Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten ohella myös kaikkien näiden viranomaisten nimeämien elinten olisi vastattava perustason ammattipätevyyden hankkimiseen ja jatkokoulutukseen kuuluvien kokeiden järjestämisestä. Koska tämä direktiivi on tärkeä tieliikenneturvallisuuden ja yhtäläisten kilpailuedellytysten kannalta, jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten olisi valvottava näitä kokeita.

↓ 2003/59/EY johdanto-osan 14 kappale (mukautettu)

(21) Jäsenvaltioiden olisi säädettävä, että ensimmäinen jatkokoulutusjakso on suoritettava viiden vuoden kuluessa joko perustason ammattipätevyyttä osoittavan todistuksen ⌦ (CAP) ⌫ antamisesta tai tietyille kuljettajille saavutettujen oikeuksien vaatimista varten asetetun määräajan päättymisestä, ja niiden olisi annettava kuljettajalle tästä ⌦ ammattitaitoa osoittava ⌫ todistus ⌦ (CAP) ⌫. Näitä ajanjaksoja olisi voitava lyhentää tai pidentää. Ensimmäisen jatkokoulutusjakson suorittaneen kuljettajan olisi suoritettava jatkokoulutusta joka viides vuosi.

↓ 2003/59/EY johdanto-osan 15 kappale (mukautettu)

(22) Todistaakseen, että kuljettajalla, joka on jäsenvaltion kansalainen, on ⌦ tämän ⌫ direktiivin mukainen ammattitaitoa osoittava todistus (CAP), ja erilaisten ammattitaitoa osoittavien todistusten (CAP) vastavuoroisen tunnustamisen helpottamiseksi jäsenvaltioiden olisi merkittävä asianomainen yhdenmukainen ⌦ unionin ⌫ koodi ja sen voimassaolon päättymispäivä joko ajokorttiin tai kuljettajan ammattipätevyyskorttiin, joka on jäsenvaltioiden vastavuoroisesti tunnustama ja jonka yhdenmukainen malli on tässä direktiivissä. Ammattipätevyyskortin olisi täytettävä samat turvavaatimukset kuin ajokortin, koska sen antamilla

oikeuksilla on suuri merkitys tieturvallisuuden ja yhtäläisten kilpailuedellytysten kannalta.

↓ 2018/645 johdanto-osan 10 kappale (mukautettu)

(23) Jäsenvaltioiden olisi yhteistyössä komission kanssa vaihdettava sähköisesti tietoja ammattitaitoa osoittavista todistuksista (CAP). Niiden olisi kehitettävä tarvittava sähköinen alusta ottaen huomioon komission tekemä kustannus-hyötyanalyysi, mukaan lukien mahdollisuus laajentaa ⌦ Euroopan parlamentin ja neuvoston ⌫ direktiivin 2006/126/EY[11] nojalla perustettua EU:n ajokorttiverkostoa. Muiden hyötyjen ohella tämä antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden saada vaivattomasti suoritettua koulutusta koskevia tietoja, joita ei kirjata kuljettajan ajokorttiin. On tärkeää, että jäsenvaltiot ja komissio pyrkivät kehittämään tätä toimintoa edelleen tavoitteena reaaliaikainen saatavuus tienvarsitarkastusten aikana.

↓ 2018/645 johdanto-osan 11 kappale (mukautettu)

(24) Kun otetaan huomioon koulutuksessa tapahtunut kehitys ja jotta voidaan tehostaa ⌦ tämän ⌫ direktiivin vaikutuksia liikenneturvallisuuteen ja parantaa kuljettajien koulutuksen soveltuvuutta, koulutuskursseilla olisi ⌦ käsiteltävä ⌫ liikenne-turvallisuuteen liittyviä aihealueita, kuten vaarojen havaitseminen, vaaralle alttiiden tienkäyttäjien, erityisesti jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja liikuntarajoitteisten henkilöiden, suojelu, polttoainetaloudellinen ajaminen, äärimmäisissä sääolosuhteissa ajaminen ja erityiskuljetukset. Tässä yhteydessä kursseilla olisi käsiteltävä myös älykkäitä liikennejärjestelmiä, ja niitä olisi kehitettävä tekniikan kehityksen tahdissa.

↓ 2018/645 johdanto-osan 12 kappale

(25) Jäsenvaltioille olisi annettava selkeä mahdollisuus parantaa ja nykyaikaistaa koulutuskäytäntöjä hyödyntämällä verkko-opetuksen ja sulautuvan opetuksen kaltaisia tieto- ja viestintätekniikan välineitä joissakin koulutusosioissa, kuitenkin siten, että koulutuksen laatu varmistetaan. Parannettaessa ja nykyaikaistettaessa koulutus-käytäntöjä hyödyntämällä tieto- ja viestintätekniikan välineitä on tärkeää ottaa huomioon, että jotkin erityisaiheet edellyttävät käytännön koulutusta eikä niitä voida asianmukaisesti käsitellä näillä oppimisvälineillä, esimerkiksi lumiketjujen asennus tai kuorman varmistus taikka muut koulutusosiot, joissa käytännön puoli on tärkeä. Käytännön koulutus voi mutta sen ei tarvitse koostua ajoneuvon kuljettamisesta. Merkittävä määrä tässä direktiivissä vaadittavasta koulutuksesta olisi suoritettava hyväksytyssä koulutuskeskuksessa.

---

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

↓ 2018/645 johdanto-osan 13 kappale (mukautettu)

(26) Jotta varmistettaisiin johdonmukaisuus unionin lainsäädännössä edellytettyjen erilaisten koulutusmuotojen välillä, jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus yhdistää ⌦ tässä ⌫ direktiivissä säädettyyn koulutukseen erityyppistä soveltuvaa koulutusta, joka koskee esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetusta, vammaisuuteen liittyvää tietoisuutta tai eläinkuljetuksia.

↓ 2018/645 johdanto-osan 14 kappale (mukautettu)

(27) Jotta jäsenvaltioiden ⌦ eroavuudet käytännöissä ⌫ eivät estäisi vastavuoroista tunnustamista eivätkä rajoittaisi kuljettajien oikeutta suorittaa jatkokoulutus siinä jäsenvaltiossa, jossa he työskentelevät, jäsenvaltion viranomaiset olisi velvoitettava silloin, jos suoritettua koulutusta ei voida merkitä ajokorttiin, myöntämään vakiomalleissa määrätyssä muodossa oleva kuljettajan ammattipätevyyskortti, jolla varmistetaan vastavuoroinen tunnustaminen jokaiselle ⌦ tämän ⌫ direktiivin vaatimukset täyttävälle kuljettajalle.

↓ 2018/645 johdanto-osan 15 kappale

(28) Kolmansien maiden kuljettajien kuljettajatodistuksen käyttö todisteena koulutusvaatimusten täyttämisestä saattaa muodostaa esteen kuljettajille, jos liikenteenharjoittaja palauttaa todistuksen sen myöntäneille viranomaisille, erityisesti jos kyseiset kuljettajat haluavat ottaa vastaan työn toisessa jäsenvaltiossa. Jotta vältettäisiin tilanteet, joissa kuljettajan on tällaisissa olosuhteissa uuden työn vastaanottaessaan suoritettava koulutus uudelleen, jäsenvaltioita olisi kannustettava yhteistyöhön ja tietojenvaihtoon kuljettajien ammattipätevyydestä.

↓ 2018/645 johdanto-osan 19 kappale

(29) Jotta voitaisiin myötävaikuttaa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen ja ilmanlaadun parantamiseen helpottamalla vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien ajoneuvojen käyttöä, jäsenvaltioille olisi annettava mahdollisuus sallia alueellaan B-luokan ajokortin haltijan kuljettaa tietyn tyyppisiä vaihtoehtoisella polttoaineella toimivia ajoneuvoja, joiden suurin sallittu massa on enemmän kuin 3 500 kg mutta enintään 4 250 kg. Kyseisen 3 500 kg:n ylittämismahdollisuuden ehtona olisi oltava, että sallittu lisämassa johtuu yksinomaan vaihtoehtoisista käyttövoimajärjestelmistä aiheutuvasta lisäpainosta, ja jollei rajoituksista ja ehdoista, joiden tarkoituksena on välttää liikenneturvallisuuteen kohdistuvia kielteisiä vaikutuksia, muuta johdu.

↓ 2003/59/EY johdanto-osan 17 kappale

(30) Tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien kolmansien maiden kuljettajien ammattitaidon todistamisesta olisi annettava erityissäännökset.

↓ 2019/1243 1 artikla ja liitteessä oleva IX osa (mukautettu)

(31) Komissiolle olisi ⌦ tämän ⌫ direktiivin mukauttamiseksi tieteen ja tekniikan kehitykseen siirrettävä valta hyväksyä ⌦ Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ⌫ 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan ⌦ tämän ⌫ direktiivin liitteitä I ja II. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016[12] tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

↓ 2018/645 johdanto-osan 20 kappale (mukautettu)

(32) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitetta, joka on maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydelle ja jatkokoulutukselle unionin laajuisen standardin ⌦ asettaminen ⌫, vaan se voidaan tieliikenteen rajat ylittävän luonteen vuoksi ja niiden kysymysten vuoksi, joita tällä direktiivillä on määrä ratkaista, saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuus-periaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.

↓

(33) Tällä direktiivillä ei ole vaikutusta jäsenvaltioiden velvollisuuteen noudattaa liitteessä IV olevassa B osassa olevia määräaikoja, joiden kuluessa niiden on saatettava siinä luetellut direktiivit osaksi kansallista lainsäädäntöä, ja tuossa osassa mainittuja soveltamispäiviä,

[12] EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

↓ 2003/59/EY

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

↓ 2018/645 1 artiklan 1 alakohta

1 artikla

Soveltamisala

Tätä direktiiviä sovelletaan kuljetustoimintaan, jota suorittavat:

a) jäsenvaltion kansalaiset; ja

b) kolmannen maan kansalaiset, joilla on jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen kanssa työsuhde tai joita jäsenvaltioon sijoittautunut yritys käyttää;

jäljempänä ’kuljettajat’, jotka suorittavat maantiekuljetuksia unionissa seuraavanlaisilla ajoneuvoilla:

– ajoneuvot, joiden kuljettamiseen vaaditaan mukainen luokkaan C1, C1 + E, C tai C + E kuuluva tai vastaavaksi tunnustettu ajokortti,

– ajoneuvot, joiden kuljettamiseen vaaditaan direktiivin 2006/126/EY mukainen luokkaan D1, D1 + E, D tai D + E kuuluva tai vastaavaksi tunnustettu ajokortti.

Tätä direktiiviä sovellettaessa viittaukset plus-merkin (”+”) sisältäviin ajokorttiluokkiin on luettava liitteessä III olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

↓ 2018/645 1 artiklan 2 alakohta (mukautettu)

2 artikla

Poikkeukset

1. Tätä direktiiviä ei sovelleta kuljettajiin, jotka kuljettavat ajoneuvoja:

a) joiden suurin sallittu nopeus on enintään 45 kilometriä tunnissa;

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

c) joilla tehdään tietestejä teknisiä parannuksia, korjausta tai huoltoa varten, tai kuljettajiin, jotka kuljettavat uusia tai muunnettuja ajoneuvoja, joita ei ole vielä otettu liikenteeseen;

d) joiden kuljettamiseen vaaditaan D- tai D1-luokan ajokortti ja joita huoltohenkilöstö kuljettaa ilman matkustajia liikenteenharjoittajan käyttämän lähimmän huoltotukikohdan läheisyydessä sijaitsevaan huoltokeskukseen tai sijaitsevasta huoltokeskuksesta, edellyttäen, että tällaisten ajoneuvojen kuljettaminen ei ole kuljettajan päätoimi;

e) joita käytetään hälytys- tai pelastusajoneuvoina, mukaan lukien humanitaarisen avun kuljettamiseen muuten kuin kaupallisesti käytettävät ajoneuvot;

f) joita käytetään ajo-opetukseen ja suoritettavaan tutkintoon henkilölle, joka pyrkii saamaan ajokortin tai ammattitaitoa osoittavan todistuksen (CAP) 6 artiklan ja 8 artiklan 1 kohdan mukaisesti, edellyttäen, ettei ajoneuvoja käytetä kaupallisessa tavara- tai henkilöliikenteessä;

g) joita käytetään muussa kuin kaupallisessa henkilö- tai tavaraliikenteessä;

h) joita käytetään kuljettajan työssään käyttämien materiaalien, laitteiden tai koneiden kuljettamiseen, edellyttäen, että tällaisten ajoneuvojen kuljettaminen ei ole kuljettajan päätoimi.

Tämän kohdan f alakohdan osalta tätä direktiiviä ei sovelleta henkilöön, joka pyrkii saamaan ajokortin tai ammattitaitoa osoittavan todistuksen (CAP) 6 artiklan ja 8 artiklan 1 kohdan mukaisesti, kun kyseinen henkilö saa lisäajo-opetusta työpaikalla tapahtuvan oppimisen aikana, jos kyseisen henkilön seurassa on toinen henkilö, jolla on ammattitaitoa osoittava todistus (CAP), tai ajo-opettaja, kyseisessä alakohdassa säädettyyn tarkoitukseen käytettyä ajoneuvoluokkaa varten.

2. Tätä direktiiviä ei sovelleta, jos kaikki seuraavat edellytykset täyttyvät:

a) kuljettajat käyttävät ajoneuvoja maaseudulla toimittaakseen tavaroita omaa liiketoimintaansa varten;

b) kuljettajat eivät tarjoa kuljetuspalveluja;

c) jäsenvaltiot katsovat, että kuljetus on satunnaista eikä vaikuta liikenneturvallisuuteen.

3. Tätä direktiiviä ei sovelleta maanviljelyä, puutarhaviljelyä, metsätaloutta, kotieläintaloutta tai kalastusta harjoittavien yritysten käyttämien tai ilman kuljettajaa vuokraamien sellaisten ajoneuvojen kuljettajiin, joita käytetään tavarankuljetukseen niiden omassa yritystoiminnassa, paitsi jos ajoneuvon kuljettaminen on osa kuljettajan päätoimea tai ajoneuvon kuljettaminen ylittää kansallisessa lainsäädännössä määritetyn etäisyyden ajoneuvon omistavan tai vuokraavan yrityksen asemapaikasta.

↓ 2003/59/EY (mukautettu)

3 artikla

Ammattipätevyys ja koulutus

1. Edellä 1 artiklassa ⌦ tarkoitetun ⌫ kuljetustoiminnan harjoittamisen ehtona on velvoite hankkia perustason ammattipätevyys ja osallistua jatkokoulutukseen. Tämän vuoksi jäsenvaltioilla on oltava

a) järjestelmä perustason ammattipätevyyden hankkimiseksi

Jäsenvaltioiden on valittava seuraavien kahden vaihtoehdon välillä:

i) sekä opetukseen osallistuminen että kokeen suorittaminen

Liitteessä I olevan 2 ⌦ jakson ⌫ 2 kohdan 1 alakohdan mukaisesti tällaisen perustason ammattipätevyyden hankkimiseen kuuluu pakollinen opetukseen osallistuminen määrätyn ajan. Sen päätteeksi järjestetään koe. Kokeesta

suoriutuneelle annetaan 6 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP);

ii) pelkkien kokeiden suorittaminen

Liitteessä I olevan 2 ⌦ jakson ⌫ 2 kohdan 2 alakohdan mukaisesti tällaisen perustason ammattipätevyyden hankkiminen ei edellytä pakollista opetuksen seuraamista vaan ainoastaan teoriaa ja käytäntöä koskevien kokeiden suorittamista. Kokeista suoriutuneelle annetaan 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP).

Jäsenvaltio voi kuitenkin sallia kuljettajan kuljettavan ajoneuvoa alueellaan ennen kuin hänelle on annettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP), jos hän suorittaa ammatillista koulutusta, joka kestää vähintään kuusi kuukautta ja enintään kolme vuotta. ⌦ Tämän ⌫ ammatillisen koulutuksen puitteissa voidaan i ja ii alakohdassa tarkoitetut kokeet suorittaa vaiheittain;

b) jatkokoulutusjärjestelmä

Jatkokoulutukseen kuuluu liitteessä I olevan 4 ⌦ jakson ⌫ mukaisesti pakollinen opetuksen seuraaminen. Koulutuksen päätteeksi annetaan 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP).

2. Jäsenvaltiot voivat myös säätää järjestelmästä perustason ammattipätevyyden hankkimiseksi nopeutetusti, jotta kuljettaja voi kuljettaa autoa 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan ii alakohdassa, ⌦ 5 artiklan 2 kohdan ⌫ b alakohdassa, ⌦ 5 artiklan ⌫ 3 kohdan a alakohdan i alakohdassa ja ⌦ 5 artiklan 3 kohdan ⌫ b alakohdassa tarkoitetuissa tapauksissa.

Perustason ammattipätevyyden hankkiminen nopeutetusti edellyttää liitteessä I olevan 3 ⌦ jakson ⌫ mukaisesti pakollista opetuksen seuraamista. Opetuksen päätteeksi järjestetään koe. Kokeesta suoriutuneelle annetaan 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP).

3. Jäsenvaltiot voivat vapauttaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009[13] mukaisen ammattipätevyyttä osoittavan todistuksen saaneen kuljettajan tämän artiklan 1 kohdan a alakohdan i ja ii alakohdassa tarkoitetuista kokeista niiden aineiden osalta, joita mainitussa asetuksessa tarkoitettu koe koskee, ja asianmukaisissa tapauksissa kyseisten aineiden oppitunneilla käymisestä.

4 artikla

Saavutetut oikeudet

Pakollisen perustason ammattipätevyyden hankkimisesta vapautetaan kuljettajat, joilla on

a) luokkaan D1, D1 + E, D tai D + E kuuluva tai vastaavaksi tunnustettu ajokortti, joka on myönnetty viimeistään ⌦ 10 päivänä syyskuuta 2008 ⌫;

b) luokkaan C1, C1 + E, C tai C + E kuuluva tai vastaavaksi tunnustettu ajokortti, joka on myönnetty viimeistään ⌦ 10 päivänä syyskuuta 2009 ⌫.

[13] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1071/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 51).

5 artikla

Perustason ammattipätevyys

1. Perustason ammattipätevyys ei edellytä vastaavan ajokortin hankkimista ennen koulutusta.

2. Tavaraliikenteeseen tarkoitetun ajoneuvon kuljettaja voi kuljettaa

a) 18 vuoden ikäisestä:

   i) ajokorttiluokkiin C ja C + E kuuluvia ajoneuvoja edellyttäen, että hänellä on 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP);

   ii) ajokorttiluokkiin C1 ja C1 + E kuuluvia ajoneuvoja edellyttäen, että hänellä on 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP);

b) 21 vuoden ikäisestä ajokorttiluokkiin C ja C + E kuuluvia ajoneuvoja edellyttäen, että hänellä on 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP).

3. Matkustajaliikenteeseen tarkoitetun ajoneuvon kuljettaja voi kuljettaa

a) 21 vuoden ikäisestä:

   i) ajokorttiluokkiin D ja D + E kuuluvia ajoneuvoja, joita käytetään henkilökuljetuksiin säännöllisillä enintään 50 kilometrin pituisilla reiteillä, ja ajokorttiluokkiin D1 ja D1 + E kuuluvia ajoneuvoja edellyttäen, että hänellä on 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP).

   Jäsenvaltiot voivat sallia johonkin mainittuun luokkaan kuuluvaa ajoneuvoa kuljettavan henkilön ajaa tällaista ajoneuvoa alueellaan 18 vuoden ikäisestä edellyttäen, että hänellä on 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP).

   ii) ajokorttiluokkiin D ja D + E kuuluvia ajoneuvoja edellyttäen, että hänellä on 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP).

   Jäsenvaltiot voivat sallia johonkin mainittuun luokkaan kuuluvaa ajoneuvoa kuljettavan henkilön ajaa tällaista ajoneuvoa alueellaan 20 vuoden ikäisestä edellyttäen, että hänellä on 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP). Tätä ikää voidaan alentaa 18 vuoteen, jos kuljettaja kuljettaa kyseisiä ajoneuvoja ilman matkustajia.

b) 23 vuoden ikäisestä ajokorttiluokan D ja D + E ajoneuvoja edellyttäen, että hänellä on 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP).

4. Maanteiden tavaraliikenteen kuljettajat, joilla on 6 artiklassa tarkoitettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP) pätevyydestä kuljettaa jotakin ⌦ tämän artiklan ⌫ 2 kohdassa tarkoitettuihin luokkiin kuuluvaa ajoneuvoa, vapautetaan tällaisen ammattitaitoa osoittavan todistuksen hankkimisesta muiden kyseisessä kohdassa tarkoitettujen ajoneuvoluokkien osalta, sanotun kuitenkaan vaikuttamatta tämän artiklan 2 kohdassa vahvistettuihin ikärajoihin.

Näitä säännöksiä sovelletaan samoin edellytyksin henkilöliikenteen kuljettajiin 3 kohdassa tarkoitettujen ajoneuvoluokkien osalta.

5. Maanteiden tavaraliikenteen kuljettajat, jotka laajentavat tai muuttavat toimintaansa harjoittaakseen henkilöliikennettä tai päinvastoin ja joilla on 6 artiklassa tarkoitettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP), vapautetaan perustason ammattipätevyyttä koskevien

yhteisten osien suorittamisesta uudelleen, ja heidän on suoritettava vain uuden pätevyyden edellyttämät erityiset osat.

6 artikla

Ammattitaitoa osoittava todistus (CAP) perustason ammattipätevyydestä

1. Ammattitaitoa osoittava todistus (CAP) perustason ammattipätevyydestä

a) Kurssille osallistumisen ja kokeen perusteella annettava ammattitaitoa osoittava todistus (CAP)

Jäsenvaltioiden on 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan i alakohdan mukaisesti edellytettävä, että kuljettajan ammattiin pyrkivä osallistuu opetukseen, jota järjestetään liitteessä I olevan 5 ⌦ jakson ⌫ mukaisesti toimivaltaisten viranomaisten hyväksymässä koulutuskeskuksessa (’hyväksytty koulutuskeskus’). ⌦ Tähän ⌫ koulutukseen kuuluvat kaikki liitteessä I olevan 1 ⌦ jakson ⌫ luettelossa tarkoitetut aineet. Koulutus päättyy liitteessä I olevan 2 ⌦ jakson ⌫ 2 kohdan 1 alakohdassa tarkoitetun kokeen läpäisemiseen. Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset tai niiden nimeämät elimet järjestävät kyseisen kokeen, jonka tarkoituksena on tarkistaa, onko kuljettajan ammattiin pyrkivällä liitteessä I olevassa 1 ⌦ jaksossa ⌫ vaaditut tiedot edellä mainituista aineista. Mainitut viranomaiset tai elimet valvovat kyseisiä kokeita ja antavat kokeen läpäisseelle kuljettajalle ammattitaitoa osoittavan todistuksen (CAP) perustason ammattipätevyydestä.

b) Kokeen perusteella annettava ammattitaitoa osoittava todistus (CAP)

Jäsenvaltioiden on 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan ii alakohdan mukaisesti edellytettävä, että kuljettajan ammattiin pyrkivä läpäisee liitteessä I olevan 2 ⌦ jakson ⌫ 2 kohdan 2 alakohdassa tarkoitetut, teoriaa ja käytäntöä testaavat kokeet. Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset tai niiden nimeämät elimet järjestävät kyseiset kokeet, joiden tarkoituksena on tarkistaa, onko kuljettajan ammattiin pyrkivällä liitteessä I olevassa 1 ⌦ jaksossa ⌫ vaaditut tiedot kaikista edellä mainituista aineista. Mainitut viranomaiset tai elimet valvovat kyseisiä kokeita ja antavat kokeen läpäisseelle kuljettajalle ammattitaitoa osoittavan todistuksen (CAP) perustason ammattipätevyydestä.

2. Ammattitaitoa osoittava todistus (CAP) nopeutetulla koulutuksella saadusta perustason ammattipätevyydestä

Jäsenvaltioiden on 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti edellytettävä, että kuljettajan ammattiin pyrkivä osallistuu hyväksytyssä koulutuskeskuksessa järjestettävään opetukseen. ⌦ Tähän ⌫ koulutukseen kuuluvat kaikki liitteessä I olevan 1 ⌦ jakson ⌫ luettelossa luetellut aineet.

Koulutus päättyy liitteessä I olevassa 3 ⌦ jakson ⌫ tarkoitetun kokeen läpäisemiseen. Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset tai niiden nimeämät elimet järjestävät kyseisen kokeen, jonka tarkoituksena on tarkistaa, onko kuljettajan ammattiin pyrkivällä liitteessä I olevassa 1 ⌦ jaksossa ⌫ vaaditut tiedot edellä mainituista aineista. Mainitut viranomaiset tai elimet valvovat kyseisiä kokeita ja antavat kokeen läpäisseelle kuljettajalle ammattitaitoa osoittavan todistuksen (CAP) nopeutetulla koulutuksella saadusta perustason ammattipätevyydestä.

↓ 2018/645 1 artiklan 3 alakohta (mukautettu)

7 artikla

Jatkokoulutus

Jatkokoulutus muodostuu koulutuksesta, jonka avulla ammattitaitoa osoittavien todistusten (CAP) haltijat voivat täydentää ammattiinsa liittyvää keskeistä tietämystä ja jossa kiinnitetään erityistä huomiota tieturvallisuuteen, työterveyteen ja -turvallisuuteen ja ajamisen ympäristövaikutusten vähentämiseen.

Hyväksytty koulutuskeskus järjestää kyseisen koulutuksen liitteessä I olevan 5 ⌦ jakson ⌫ mukaisesti. Koulutus muodostuu luokkaopetuksesta, käytännön koulutuksesta ja, jos sitä on saatavilla, tieto- ja viestintätekniikan välineiden avulla tai korkeatasoisissa simulaattoreissa annettavasta koulutuksesta. Jos kuljettaja siirtyy toisen yrityksen palvelukseen, on jo suoritettu jatkokoulutus otettava huomioon.

Jatkokoulutuksen tarkoituksena on syventää ja kerrata tietämystä joidenkin liitteessä I olevassa 1 ⌦ jaksossa ⌫ tarkoitettujen oppiaineiden osalta. Siihen on kuuluttava useita oppiaineita ja aina sisällyttävä vähintään yksi tieturvallisuuteen liittyvä oppiaine. Koulutukseen sisältyvissä oppiaineissa on otettava huomioon asiaankuuluvan lainsäädännön ja tekniikan kehitys sekä mahdollisuuksien mukaan kuljettajan erityiset koulutustarpeet.

↓ 2003/59/EY (mukautettu)

8 artikla

Ammattitaitoa osoittava todistus (CAP) jatkokoulutuksesta

1. Edellä 7 artiklassa tarkoitetun jatkokoulutuksen päätyttyä jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset tai hyväksytty koulutuskeskus antavat kuljettajalle ammattitaitoa osoittavan todistuksen (CAP) jatkokoulutuksesta.

2. ⌦ Edellä ⌫ 6 artiklassa tarkoitetun ammattitaitoa osoittavan todistuksen (CAP) haltijan ⌦ on suoritettava ensimmäinen jatkokoulutusjakso ⌫ viiden vuoden kuluessa ⌦ kyseisen ammattitaitoa osoittavan ⌫ todistuksen ⌦ (CAP) ⌫ antamisesta.

Jäsenvaltiot voivat lyhentää tai pidentää ⌦ ensimmäisessä ⌫ alakohdassa tarkoitettua aikaa muun ohessa sitä silmällä pitäen, että sekä ajokortin että todistuksen viimeinen voimassaolopäivä olisi sama. Tämän ajan on kuitenkin oltava vähintään kolme ja enintään seitsemän vuotta.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitetun ensimmäisen jatkokoulutusjakson suorittaneen kuljettajan on suoritettava jatkokoulutusjakso joka viides vuosi ja ennen jatkokoulutuksesta annetun ammattitaitoa osoittavan todistuksen (CAP) voimassaolon päättymistä.

4. Edellä 6 artiklassa tarkoitetun ammattitaitoa osoittavan todistuksen (CAP) tai tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetun ammattitaitoa osoittavan todistuksen (CAP) haltijan ja 4 artiklassa tarkoitetun kuljettajan, jotka ovat keskeyttäneet ammattinsa harjoittamisen ja jotka eivät täytä ⌦ tämän artiklan ⌫ 1 ⌦ , 2 ja ⌫ 3 kohdan vaatimuksia, on suoritettava jatkokoulutusjakso ennen ammatin harjoittamiseen uudelleen ryhtymistä.

5. Maanteiden tavara- tai henkilöliikenteen kuljettajat, jotka ovat suorittaneet jatkokoulutusjakson jonkin 5 artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitetun ajokorttiluokan osalta, vapautetaan jatkokoulutuksen suorittamisesta muiden mainituissa kohdissa tarkoitettujen luokkien osalta.

9 artikla

Koulutuspaikka

↓ 2018/645 1 artiklan 4 alakohta

Tämän direktiivin 1 artiklan a alakohdassa tarkoitettujen kuljettajien on hankittava tämän direktiivin 5 artiklassa tarkoitettu perustason ammattipätevyys siinä jäsenvaltiossa, jossa on heidän vakinainen asuinpaikkansa, sellaisena kuin se määritellään direktiivin 2006/126/EY 12 artiklassa.

↓ 2003/59/EY

Edellä 1 artiklan b alakohdassa tarkoitettujen kuljettajien on hankittava kyseinen ammattipätevyys siinä jäsenvaltiossa, jossa yritys sijaitsee tai joka on myöntänyt heille työluvan.

Edellä 1 artiklan a ja b alakohdassa tarkoitettujen kuljettajien on suoritettava 7 artiklassa tarkoitettu jatkokoulutus siinä jäsenvaltiossa, jossa heidän vakinainen asuinpaikkansa on tai jossa he työskentelevät.

↓ 2018/645 1 artiklan 5 alakohta (mukautettu)

10 artikla

Unionin koodi

1. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on merkittävä perustason ammattipätevyyden osoittavan todistuksen (CAP) ja jatkokoulutuksen osoittavan todistuksen (CAP) perusteella sekä tämän direktiivin 5 artiklan 2 ja 3 kohdan ja tämän direktiivin 8 artiklan säännökset huomioon ottaen direktiivin 2006/126/EY liitteessä I säädetty yhdenmukaistettu unionin koodi 95 vastaavan ajokorttiluokan viereen

– ajokorttiin tai

– tämän direktiivin liitteessä II esitetyn mallin mukaisesti laadittuun kuljettajan ammattipätevyyskorttiin.

Jos sen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset, jossa ammattitaitoa osoittava todistus (CAP) myönnettiin, eivät voi merkitä unionin koodia ajokorttiin, niiden on myönnettävä kuljettajalle kuljettajan ammattipätevyyskortti.

Jäsenvaltion myöntämä kuljettajan ammattipätevyyskortti on tunnustettava vastavuoroisesti. Toimivaltaisten viranomaisten on ammattipätevyyskorttia myönnettäessä tarkistettava ajokortin kelpoisuus asianomaisessa ajoneuvoluokassa.

2. ⌦ Tämän direktiivin ⌫ 1 artiklan b alakohdassa tarkoitetun kuljettajan, joka kuljettaa maanteiden tavaraliikenteessä käytettäviä ajoneuvoja, on myös annettava todistaa, että hänellä

on tässä direktiivissä säädetty ammattipätevyys ja koulutus, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1072/2009[14] säädetyn kuljettajatodistuksen avulla edellyttäen, että siinä on unionin koodi 95. Tätä direktiiviä sovellettaessa kuljettajatodistuksen myöntävän jäsenvaltion on merkittävä unionin koodi 95 kuljettajatodistuksen kohtaan ”Huomautuksia”, jos asianomainen kuljettaja on täyttänyt tässä direktiivissä säädetyt ammattipätevyys- ja koulutusvaatimukset.

3. Kuljettajatodistukset, joissa ei ole unionin koodia 95 ja jotka on myönnetty ennen 23 päivää toukokuuta 2020 asetuksen (EY) N:o 1072/2009 5 artiklan ja erityisesti sen 7 kohdan mukaisesti todisteeksi tämän direktiivin mukaisten koulutusvaatimusten noudattamisesta, hyväksytään todistuksena ammattipätevyydestä niiden voimassaolon päättymispäivään asti.

↓ 2018/645 1 artiklan 6 alakohta

11 artikla

Valvontaverkosto

1. Jäsenvaltioiden on valvontatarkoituksia varten vaihdettava tietoja myönnetyistä tai peruutetuista CAP-todistuksista. Tätä varten jäsenvaltioiden on yhteistyössä komission kanssa kehitettävä sähköinen verkosto tai pyrittävä laajentamaan olemassa olevaa verkostoa ottaen huomioon kustannustehokkainta vaihtoehtoa koskevan komission arvioinnin.

2. Verkosto voi sisältää ammattitaitoa osoittaviin -todistuksiin (CAP) sisältyviä tietoja sekä ammattitaitoa osoittavia todistuksia (CAP) koskeviin hallintomenettelyihin liittyviä tietoja.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että henkilötietojen käsittely suoritetaan yksinomaan tämän direktiivin ja erityisesti tässä direktiivissä vahvistettujen koulutusvaatimusten noudattamisen todentamiseksi Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679[15] mukaisesti.

4. Pääsy verkostoon on suojattava. Jäsenvaltiot voivat myöntää pääsyn ainoastaan tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja noudattamisen valvonnasta vastaaville toimivaltaisille viranomaisille.

↓ 2019/1243 1 artikla ja liite IX alakohdan 5 alakohta (mukautettu)

12 artikla

Mukauttaminen tieteen ja tekniikan kehitykseen

Siirretään komissiolle valta antaa 13 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä ⌦ liitteiden ⌫ I ja II ⌦ muuttamiseksi ⌫ niiden mukauttamiseksi tieteen ja tekniikan kehitykseen.

---

[14] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1072/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 72).

[15] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuoja-asetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1).

13 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.

2. Siirretään komissiolle 26 päivästä heinäkuuta 2019 viiden vuoden ajaksi 12 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 12 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.

4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.

5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

6. Edellä olevan 12 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

↓ 2003/59/EY (mukautettu)

14 artikla

Kumoaminen

Kumotaan direktiivi ⌦ 2003/59/EY, sellaisena kuin se on muutettuna liitteessä IV olevassa A osassa mainituilla säädöksillä, sanotun kuitenkaan vaikuttamatta jäsenvaltioiden velvollisuuteen noudattaa liitteessä IV olevassa B osassa olevia määräaikoja, joiden kuluessa niiden on saatettava siinä luetellut direktiivit osaksi kansallista lainsäädäntöä, ja tuossa osassa mainittuja soveltamispäiviä ⌫.

↓

Viittauksia kumottuun direktiiviin pidetään viittauksina tähän direktiiviin liitteessä V olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

↓ 2003/59/EY (mukautettu)

15 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan ⌦ kahdentenakymmenentenä neljäntenä päivänä toukokuuta 2021 ⌫.

16 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*