

DIREKTIIVIT

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI (EU) 2022/2561,

annettu 14 päivänä joulukuuta 2022,

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 lainsäätämisyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä ⁽²⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2003/59/EY ⁽³⁾ on muutettu useita kertoja ja huomattavilta osin ⁽⁴⁾. Kyseinen direktiivi olisi selkeyden ja järjeistämisen takia kodifioitava.
- (2) Komissio asettaa 28 päivänä maaliskuuta 2011 antamassaan valkoisessa kirjassa ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” tavoitteeksi nollatoleranssin, jonka mukaisesti unionissa olisi edettävä kohti tilannetta, jossa tieliikennekuolemien määrä on lähellä nollaa, vuoteen 2050 mennessä.
- (3) Komissio ehdotti tieliikenneturvallisuuden poliittisia suuntaviivoja vuosiksi 2011–2020 koskevassa tiedonannossaan ”Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuusaluetta: tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat 2011–2020” 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.
- (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 ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden kansakuntien puitesopimuksen nojalla vuonna 2015 hyväksytyyn Pariisin sopimuksen ⁽⁵⁾ pitkän aikavälin tavoitteet ja kaikkien talouden alojen olisi edistettävä sen saavuttamista. Liikennealalla tarvitaan

⁽¹⁾ EUVL C 155, 30.4.2021, s. 78.

⁽²⁾ Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 22. marraskuuta 2022 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 8. joulukuuta 2022.

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Katso liitteessä IV oleva A osa.

⁽⁵⁾ EUVL L 282, 19.10.2016, s. 4.

kokonaisvaltaista lähestymistapaa päästövähennyksen ja energiatehokkuuden edistämiseen. Olisi edistytävä 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.

- (5) Jotta kuljettajat voivat vastata maantieliikenteen markkinoita koskeviin vaatimuksiin, maantieliikennekuljettajien koulutuksen vähimmäistasoa koskevia unionin sääntöjä olisi sovellettava kaikkiin kuljettajiin riippumatta siitä, harjoittavatko he ammatiaan omaan tai toisen lukuun itsenäisinä ammatinharjoittajina tai työntekijöinä.
- (6) Maantieliikennekuljettajien koulutuksen vähimmäistasoa koskevien unionin sääntöjen tarkoituksena olisi oltava se, että koulutuksen avulla varmistetaan kuljettajan ammattitaito sekä kuljettajan ammattiin pääsyn että sen jatkuvan harjoittamisen osalta.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (11) Kun ajoneuvoa ei kuljeteta usein, kuljettaminen tapahtuu maaseudulla ja 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.
- (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.
- (13) Jotta jäsenvaltiot voivat osoittaa, että kuljettaja täyttää hänelle asetetut vaatimukset, jäsenvaltioiden olisi annettava kuljettajalle ammattitaitoa osoittava todistus, jäljempänä 'CAP-todistus', perustason ammattipätevyydestä tai jatkokoulutuksesta.
- (14) Jäsenvaltioiden olisi voitava valita eri vaihtoehtojen kesken perustason ammattipätevyyttä koskevien säännösten täytäntöönpanon helpottamiseksi.
- (15) Työelämässä olevien kuljettajien pätevyyden säilyttämiseksi näille kuljettajille olisi järjestettävä säännöllisin väliajoin kertauskoulutusta heidän ammatinsa hoitamisen kannalta keskeisten taitojen osalta.
- (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 ammatinsa kannalta, pysyy ajantasaisena.

- (17) Perustason ammattipätevyuden antavassa koulutuksessa ja jatkokoulutuksessa noudatettavat vähimmäisvaatimukset koskevat turvallisuussääntöjä, joita on noudatettava ajoneuvon ollessa ajossa ja pysäytettynä. Ennakoivan ajotavan (vaaratilanteiden ennakointi, muiden tiellä liikkujien huomioon ottaminen) kehittämisellä rinta rinnan polttoaineen kulutuksen vähentämisen kanssa olisi oltava myönteinen vaikutus niin yhteiskuntaan kuin itse maantiekuljetusalaan.
- (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 ammattipätevyuden tai jatkokoulutuksen osoittavaa CAP-todistusta.
- (19) Vain niiden koulutuskeskusten, jotka ovat jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten hyväksymiä, olisi voitava järjestää perustason ammattipätevyteen ja jatkokoulutukseen liittyviä kursseja. Toimivaltaisten viranomaisten olisi vahvistettava yhdenmukaiset hyväksyntäperusteet, mukaan lukien selkeästi osoitettu korkea ammatillinen pätevyys, tällaisten hyväksytyjen keskusten laadun takaamiseksi.
- (20) Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten ohella myös kaikkien näiden viranomaisten nimeämien elinten olisi vastattava perustason ammattipätevyuden hankkimiseen ja jatkokoulutukseen kuuluvien kokeiden järjestämisestä. Koska tämä direktiivi on tärkeä tieliikenneturvallisuuden ja yhtäläisten kilpailuedellytysten kannalta, jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten olisi valvottava näitä kokeita.
- (21) Jäsenvaltioiden olisi säädettävä, että ensimmäinen jatkokoulutusjakso on suoritettava viiden vuoden kuluessa joko perustason CAP-todistuksen antamisesta tai tietyille kuljettajille saavutettujen oikeuksien vaatimista varten asetetun määräajan päättymisestä, ja niiden olisi annettava kuljettajalle tästä CAP-todistus. Kyseisiä ajanjaksoja olisi voitava lyhentää tai pidentää. Ensimmäisen jatkokoulutusjakson suorittaneen kuljettajan olisi suoritettava jatkokoulutusta joka viides vuosi.
- (22) Todistaakseen, että kuljettajalla, joka on jäsenvaltion kansalainen, on jokin tämän direktiivin mukainen CAP-todistus, ja erilaisten CAP-todistusten 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 vakiomalli esitetään tämän direktiivin liitteessä II. Ammattipätevyyskortin olisi täytettävä samat turvavaatimukset kuin ajokortin, koska sen antamalla oikeuksilla on suuri merkitys tieturvallisuuden ja yhtäläisten kilpailuedellytysten kannalta.
- (23) Jäsenvaltioiden olisi yhteistyössä komission kanssa vaihdettava sähköisesti tietoja CAP-todistuksista. Niiden olisi kehitettävä tarvittava sähköinen alusta ottaen huomioon komission tekemä kustannus-hyötyanalyysi, mukaan lukien mahdollisuus laajentaa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY⁽⁶⁾ 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.
- (24) Kun otetaan huomioon koulutuksessa tapahtunut kehitys ja jotta voidaan tehostaa tämän direktiivin vaikutuksia liikenneturvallisuuteen ja parantaa kuljettajien koulutuksen soveltuvuutta, koulutuskursseilla olisi käsiteltävä liikenneturvallisuuteen liittyviä aihealueita, kuten vaarojen havaitseminen, vaaralle alttiiden tienkäyttäjien, erityisesti jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja liikuntarajoitteisten henkilöiden, suojeleminen, polttoainetaloudellinen ajaminen, äärimmäisissä sääolosuhteissa ajaminen ja erityiskuljetukset. Tässä yhteydessä kursseilla olisi käsiteltävä myös älykkäitä liikennejärjestelmiä, ja niitä olisi kehitettävä tekniikan kehityksen tahdissa.
- (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 koulutuskäytäntöjä hyödyntämällä tieto- ja viestintätekniikan välineitä on tärkeää ottaa huomioon, että jotkin erityisaiheet edellyttävät käytännön koulutusta eikä niitä voida asianmukaisesti käsitellä tällaisilla 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.

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

- (26) Jotta varmistettaisiin johdonmukaisuus unionin oikeudessa 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.
- (27) Jotta jäsenvaltioiden eroavuudet käytännössä eivät estäisi vastavuoroista tunnustamista eivätkä rajoitaisi kuljettajien oikeutta suorittaa jatkokoulutus siinä jäsenvaltiossa, jossa he työskentelevät, jäsenvaltion viranomaiset olisi veloitettava silloin, jos suoritettua koulutusta ei voida merkitä ajokorttiin, myöntämään tämän direktiivin liitteessä II esitetystä vakiomallissa määrättyssä muodossa oleva kuljettajan ammattipätevyyskortti, jolla varmistetaan vastavuoroinen tunnustaminen jokaiselle tämän direktiivin vaatimukset täyttävälle kuljettajalle.
- (28) Kolmansien maiden kuljettajien kuljettajatodistuksen käyttö todisteena koulutusvaatimusten täyttämistä 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.
- (29) Tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien kolmansien maiden kuljettajien ammattitaidon todistamisesta olisi annettava erityissäännökset.
- (30) 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 tehdystä toimielinten välisessä sopimuksessa (7) 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.
- (31) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitetta, joka on maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydelle ja jatkokoulutukselle unionin laajuuden 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 toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.
- (32) 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,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

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;

(7) EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

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

- ajoneuvot, joiden kuljettamiseen vaaditaan direktiivin 2006/126/EY mukainen luokkaan C1, C1 + E, C tai C + E kuuluva tai vastaavaksi tunnustettu ajokortti,
- ajoneuvot, joiden kuljettamiseen vaaditaan direktiivin 2006/126/EY mukainen luokkaan D1, D1 + E, D tai D + E kuuluva tai vastaavaksi tunnustettu ajokortti.

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

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 muunneltuja 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 sijaitsevaan 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.

Ensimmäisen alakohdan f alakohdan osalta tätä direktiiviä ei sovelleta henkilöön, joka pyrkii saamaan ajokortin tai CAP-todistuksen 6 artiklan ja 8 artiklan 1 kohdan mukaisesti, kun kyseinen henkilö saa lisäajo-opetusta työpaikalla tapahtuvan oppimisen aikana, jos kyseisen henkilön seurassa on toinen henkilö, jolla on CAP-todistus, 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.

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 2.1 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 säädetty CAP-todistus;

ii) pelkkien kokeiden suorittaminen

Liitteessä I olevan 2 jakson 2.2 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 säädetty CAP-todistus.

Jäsenvaltio voi kuitenkin sallia kuljettajan kuljettavan ajoneuvoa alueellaan ennen kuin hänelle on annettu CAP-todistus, 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 on kuuluttava liitteessä I olevan 4 jakson mukaisesti pakollinen opetuksen seuraaminen. Koulutuksen päätteeksi annetaan 8 artiklan 1 kohdassa säädetty CAP-todistus.

2. Jäsenvaltiot voivat myös säätää järjestelmästä perustason ammattipätevyyden hankkimiseksi nopeutetusti, jotta kuljettaja voi kuljettaa autoa 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan ii alakohdassa ja b alakohdassa sekä 5 artiklan 3 kohdan a alakohdan i alakohdassa ja 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 säädetty CAP-todistus.

3. Jäsenvaltiot voivat vapauttaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009⁽⁸⁾ mukaisen ammattipätevyyttä osoittavan todistuksen saaneen kuljettajan tämän artiklan 1 kohdan a alakohdan i ja ii alakohdassa ja 2 kohdassa 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 9 päivänä syyskuuta 2008;

b) luokkaan C1, C1 + E, C tai C + E kuuluva tai vastaavaksi tunnustettu ajokortti, joka on myönnetty viimeistään 9 päivänä syyskuuta 2009.

⁽⁸⁾ 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 CAP-todistus;
 - ii) ajokorttiluokkiin C1 ja C1 + E kuuluvia ajoneuvoja edellyttäen, että hänellä on 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu CAP-todistus;
 - b) 21 vuoden ikäisestä ajokorttiluokkiin C ja C + E kuuluvia ajoneuvoja edellyttäen, että hänellä on 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu CAP-todistus.
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 CAP-todistus.

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

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 CAP-todistus. 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 CAP-todistus.
4. Maanteiden tavaraliikenteen kuljettajat, joilla on 6 artiklassa säädetty CAP-todistus pätevyydestä kuljettaa jotakin tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettuihin luokkiin kuuluvaa ajoneuvoa, vapautetaan tällaisen CAP-todistuksen hankkimisesta muiden kyseisessä kohdassa tarkoitettujen ajoneuvoluokkien osalta, sanotun kuitenkin 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 päivävastoin ja joilla on 6 artiklassa säädetty CAP-todistus, vapautetaan perustason ammattipätevyyttä koskevien yhteisten osien suorittamisesta uudelleen, ja heidän on suoritettava vain uuden pätevyuden edellyttämät erityiset osat.

6 artikla

CAP-todistus perustason ammattipätevyydestä

1. CAP-todistus perustason ammattipätevyydestä voidaan antaa seuraavissa olosuhteissa:
 - a) Kurssille osallistumisen ja kokeen perusteella annettava CAP-todistus

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, jäljempänä 'hyväksytty koulutuskeskus'. Tähän koulutukseen kuuluvat kaikki liitteessä I olevan 1 jaksossa tarkoitetut oppiaineet. Koulutus päättyy liitteessä I olevan 2 jakson 2.1 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 kyseisessä jaksossa tarkoitetuissa oppiaineissa. Mainitut viranomaiset tai elimet valvovat kyseisiä kokeita ja antavat kokeen läpäisseele kuljettajalle CAP-todistuksen perustason ammattipätevyydestä.

b) Kokeen perusteella annettava CAP-todistus

Jäsenvaltioiden on 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan ii alakohdan mukaisesti edellytettävä, että kuljettajan ammattiin pyrkivä läpäisee liitteessä I olevan 2 jakson 2.2 alakohdassa tarkoitettut, 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 kyseisessä jaksossa tarkoitetuissa oppiaineissa. Mainitut viranomaiset tai elimet valvovat kyseisiä kokeita ja antavat kokeen läpäisseele kuljettajalle CAP-todistuksen perustason ammattipätevyydestä.

2. CAP-todistus voidaan antaa nopeutetulla koulutuksella saadusta perustason ammattipätevyydestä.

Jäsenvaltioiden on 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti edellytettävä, että kuljettajan ammattiin pyrkivä osallistuu hyväksytyssä koulutuskeskuksessa järjestettävään opetukseen. Tähän opetukseen kuuluvat kaikki liitteessä I olevassa 1 jaksossa tarkoitettut oppiaineet.

Koulutus päättyy liitteessä I olevassa 3 jaksossa tarkoitettuna 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 kyseisessä jaksossa tarkoitetuissa oppiaineissa. Mainitut viranomaiset tai elimet valvovat kyseisiä kokeita ja antavat kokeen läpäisseele kuljettajalle CAP-todistuksen nopeutetulla koulutuksella saadusta perustason ammattipätevyydestä.

7 artikla

Jatkokoulutus

Jatkokoulutus muodostuu koulutuksesta, jonka avulla CAP-todistusten 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 korkeatasoisia simulaattoreita käyttäen 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.

8 artikla

CAP-todistus jatkokoulutuksesta

1. Kun kuljettaja on suorittanut 7 artiklassa tarkoitettua jatkokoulutuksen, jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset tai hyväksytty koulutuskeskus antavat hänelle CAP-todistuksen suoritettua jatkokoulutuksesta.

2. Edellä 6 artiklassa tarkoitettua CAP-todistuksen haltijan on suoritettava ensimmäinen jatkokoulutusjakso viiden vuoden kuluessa kyseisen CAP-todistuksen 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 tarkoitettua tai direktiivin 2003/59/EY 8 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdan mukaisen ensimmäisen jatkokoulutusjakson suorittaneen kuljettajan on suoritettava jatkokoulutusjakso joka viides vuosi ja ennen suoritettua jatkokoulutuksesta annetun CAP-todistuksen voimassaolon päättymistä.

4. Edellä 6 artiklassa tarkoitetun CAP-todistuksen tai tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetun CAP-todistuksen 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 säädetyn ajokorttiluokan osalta, vapautetaan jatkokoulutuksen suorittamisesta muiden mainituissa kohdissa säädettyjen luokkien osalta.

9 artikla

Koulutuspaikka

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.

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.

10 artikla

Unionin koodi

1. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on merkittävä perustason ammattipätevyyden osoittavan CAP-todistuksen ja jatkokoulutuksen osoittavan CAP-todistuksen 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 vakiomallin mukaisesti laadittuun kuljettajan ammattipätevyyskorttiin.

Jos sen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset, jossa CAP-todistus myönnettiin, eivät voi merkitä yhdenmukaistettua 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 (*) 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 säädetty ammattipätevyyden- 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.

(*) 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).

11 artikla

Valvontaverkosto

1. Jäsenvaltioiden on valvontatarkoituksia varten vaihdettava tietoja myönnettyistä 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 CAP-todistuksiin sisältyviä tietoja sekä CAP-todistuksia 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⁽¹⁰⁾ mukaisesti.
4. Pääsy verkostoon on suojattava. Jäsenvaltiot voivat myöntää pääsyn ainoastaan tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja noudattamisen valvonnasta vastaaville toimivaltaisille viranomaisille.

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.

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 tarkoitettun 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 myöhempanä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevytyteen.
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 yhtäaikaaisesti 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 määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.

⁽¹⁰⁾ 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 tietosuojasetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1).

*14 artikla***Kumoaminen**

Kumotaan direktiivi 2003/59/EY, sellaisena kuin se on muutettuna liitteessä IV olevassa A osassa mainituilla säädöksillä, sanotun kuitenkin 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.

*15 artikla***Voimaantulo**

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenkymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

*16 artikla***Osoitus**

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Strasbourgissa 14 päivänä joulukuuta 2022.

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies
R. METSOLA

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja
M. BEK

LIITE I

AMMATTIPÄTEVYYTTÄ JA KOULUTUSTA KOSKEVAT VÄHIMMÄISVAATIMUKSET

1 jakso:

Oppiaineiden luettelo

Jäsenvaltioiden on perustason ammattipätevyyden ja jatkokoulutuksen arvioinnissa otettava huomioon vähintään tähän luetteloon sisältyvissä oppiaineissa hankitut tiedot. Kuljettajan ammattiin pyrkivillä on oltava sellaiset tiedot ja käytännön taidot, että he kykenevät ajamaan turvallisesti kyseisen ajokorttiluokan ajoneuvoja.

Ammattipätevyyden vähimmäistason on oltava rinnastettavissa vähintään 23 päivänä huhtikuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston suosituksen ⁽¹⁾ liitteessä II säädetyn eurooppalaisen tutkintojen viitekehyksen tasoon 2.

1. Turvallisuussääntöihin perustuva järkevän ajokäyttäytymisen parantaminen

Kaikki ajokortit

1.1 tavoite: tuntee voimansiirron ominaisuudet sen käytön optimoimiseksi

vääntömomenttiin, tehoon ja moottorin ominaiskulutukseen liittyvät käyrät, käyntinopeusmittarin optimikäyttö, vaihteiston välityssuhteeseen liittyvät kaaviot,

1.2 tavoite: tuntee hallintalaitteiden tekniset ominaisuudet ja toiminta ajoneuvon hallitsemiseksi, kulumisen minimoimiseksi ja toimintahäiriöiden ennaltaehkäisemiseksi

jarrujen ja hidastimen käyttörajoitukset, jarrujen ja hidastimen yhteiskäyttö, nopeuden ja vaihteiston välityssuhteen yhteyden parantaminen, ajoneuvon inertian hyödyntäminen, hidastus- ja jarrutuskeinojen käyttö alamäessä, toimenpiteet toimintahäiriöiden varalle, elektronisten ja mekaanisten laitteiden kuten ajonvakautusjärjestelmien (ESC), kehittyneiden hätäjarrutusjärjestelmien (AEBS), lukkiutumattomien jarrujärjestelmien (ABS), luistonestojärjestelmien (TCS) ja ajoneuvoissa olevien seurantajärjestelmien (IVMS) sekä muiden käyttöön hyväksytyjen kuljettajan apulaitteiden tai automaatiolaitteiden käyttö,

1.3 tavoite: osata optimoida polttoaineen kulutus

polttoaineen kulutuksen optimointi soveltamalla alakohtien 1.1 ja 1.2 taitotietoa, liikennevirtojen ennakkoinnin, muihin ajoneuvoihin pidettävän asianmukaisen etäisyyden ja ajoneuvon liikemäärän, vakionopeuden, pehmeän ajotyylin ja asianmukaisen rengaspaineen merkitys sekä älykkäiden liikennejärjestelmien tuntemus, jotta voidaan tehostaa ajamista ja parantaa reittien suunnittelua,

1.4 tavoite: osata ennakoida ja arvioida liikenteen riskejä ja mukautua niihin:

olla tietoinen erilaisista tie-, liikenne- ja sääolosuhteista ja mukautua niihin, ennakoida tulevia tapahtumia, ymmärtää, miten matka valmistellaan ja suunnitellaan epätavallisissa sääolosuhteissa, olla perehtynyt niihin liittyvien turvalaitteiden käyttöön ja ymmärtää, milloin matkaa on lykättävä tai se on peruutettava äärimmäisten sääolosuhteiden vuoksi, mukautua liikenteen riskeihin, mukaan lukien vaarallinen ajotapa tai huomion herpaantuminen ajaessa (esimerkiksi elektronisten laitteiden käytön, syömisen tai juomisen jne. takia), tunnistaa vaaralliset tilanteet ja mukautua niihin sekä osata hallita niistä aiheutuvaa stressiä, erityisesti ajoneuvojen koon ja painon sekä vaaralle alttiiden tienkäyttäjien, kuten jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen, osalta,

tunnistaa mahdollisia vaaratilanteita ja asianmukaisesti tulkita, kuinka ne voivat muuttua tilanteiksi, joissa törmäystä ei enää voida estää, sekä valita ja toteuttaa toimia turvaetäisyyksien nostamiseksi tasolle, jolla törmäys on vielä mahdollista estää, jos mahdollisia vaaratilanteita syntyy,

Ajokortit C, C + E, C1 ja C1 + E

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

1.5 tavoite: osata kuormata ajoneuvo turvallisuussääntöjen ja ajoneuvon tarkoituksenmukaisen käytön mukaisesti

ajoneuvoihin liikkeessä vaikuttavat voimat, vaihteiston välityssuhteiden käyttö ajoneuvon kuorman ja tieprofiilin mukaan, automaattivaihteiston käyttö, ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän hyötykuorman määrittäminen, hyötytilavuuden määrittäminen, kuormituksen jakautuminen, akselin ylikuormituksen seuraukset, ajoneuvon vakaus ja painopiste, pakkausten ja kuormalavojen tyypit,

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

Ajokortit D, D + E, D1 ja D1 + E

1.6 tavoite: pystyä huolehtimaan matkustajien turvallisuudesta ja mukavuudesta

pitkittäisten ja poikittaisten liikkeiden hallinta, tienkäytön jakaminen, sijainti ajoradalla, pehmeä jarrutus, akselinylityksen hallinta, erityisinfrastruktuurien käyttö (julkiset alueet, erikoiskaistat), turvallisen ajamisen ja kuljettajan muiden tehtävien välisten ristiriitojen ratkaiseminen, vuorovaikutus matkustajien kanssa, tiettyjen matkustajaryhmien (vammaiset henkilöt, lapset) kuljettamiseen liittyvät erityispiirteet,

1.7 tavoite: osata kuormata ajoneuvo turvallisuussääntöjen ja ajoneuvon tarkoituksenmukaisen käytön mukaisesti

ajoneuvoihin liikkeessä vaikuttavat voimat, vaihteiston välityssuhteiden käyttö ajoneuvon kuorman ja tieprofiilin mukaan, automaattivaihteiston käyttö, ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän hyötykuorman määrittäminen, kuormituksen jakautuminen, akselin ylikuormituksen seuraukset, ajoneuvon vakaus ja painopiste,

2. Säännösten soveltaminen

Kaikki ajokortit

2.1 tavoite: tuntea tieliikenteen sosiaalinen ympäristö ja sitä koskeva säännöstö

kuljetusalan enimmäistyöajat, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 561/2006^(?) ja (EU) N:o 165/2014^(?) periaatteet, soveltaminen ja seuraukset, seuraamukset ajopiirturin käyttämättä jättämisestä, virheellisestä käytöstä tai väärentämisestä, tieliikenteen sosiaalisen ympäristön tunteminen, kuljettajan oikeudet ja velvollisuudet perustason ammattipätevyyden ja jatkokoulutuksen osalta,

Ajokortit C, C + E, C1 ja C1 + E

2.2 tavoite: tuntea tavaraliikennettä koskeva säännöstö

kuljetusluvut, ajoneuvossa mukana kuljetettavat asiakirjat, tiettyjen teiden käyttöä koskevat kiellot, tienkäyttömaksut, tavaraliikennettä koskevien vakiosopimusten velvoitteet, kuljetussopimukseen kuuluvien asiakirjojen laadinta, kansainväliset kuljetusluvut, tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdyn yleissopimuksen (CMR-sopimuksen) mukaiset velvoitteet, kansainvälisen rahtikirjan laadinta, rajanylitys, huolitsijat, tavaroiden mukana olevat erityisasiakirjat,

Ajokortit D, D + E, D1 ja D1 + E

(?) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1).

(?) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 165/2014, annettu 4 päivänä helmikuuta 2014, tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 60, 28.2.2014, s. 1).

2.3 tavoite: tuntea matkustajien kuljetusta koskeva säännöstö
erityisryhmien kuljettaminen, bussien turvalaitteet, turvavyöt, ajoneuvon kuormitus,

3. Terveys, tie- ja ympäristöturvallisuus, palvelu, logistiikka

Kaikki ajokortit

3.1 tavoite: tiedostaa liikenteeseen ja työtapaturmiin liittyvät riskit

kuljetusalan työtapaturmien tyypit, tieliikenteen onnettomuustilastot, raskaiden ajoneuvojen ja linja-autojen osallisuus onnettomuuksiin, inhimilliset, aineelliset ja taloudelliset seuraukset,

3.2 tavoite: pystyä ennalta ehkäisemään rikollisuus ja salamatkustajien kuljetus

yleinen informaatio, seuraukset kuljettajien kannalta, torjuntatoimenpiteet, tehtävät tarkistukset, kuljettajien vastuuseen liittyvä lainsäädäntö,

3.3 tavoite: pystyä ennalta ehkäisemään fyysiset riskit

ergonomiaperiaatteet, riskialttiit liikkeet ja asennot, fyysinen kunto, käsittelyharjoitukset, henkilökohtaiset suojavarusteet,

3.4 tavoite: tiedostaa fyysisen ja henkisen suorituskyvyn merkitys

terveellisen ja tasapainoisen ruokavalion periaatteet, alkoholin vaikutukset, lääkkeet ja muut käyttäytymiseen vaikuttavat aineet, väsymyksen ja stressin oireet, syyt ja vaikutukset, työn ja levon perusrhythmin keskeinen merkitys,

3.5 tavoite: kyetä arvioimaan hätätilanteita

toiminta hätätilanteessa: tilanteen arviointi, tilanteen pahenemisen estäminen, avun kutsuminen paikalle, loukkaantuneiden auttaminen ja ensiavun antaminen, toimenpiteet tulipalon varalta, raskaan tavaraliikenteen ajoneuvossa olevien tai bussimatkustajien evakuoiminen, kaikkien matkustajien turvallisuudesta huolehtiminen, väkivaltatilanteissa toimiminen, vahinkoilmoituksen laadinnan pääperiaatteet,

3.6 tavoite: osata käyttäytyä yrityksen imagoa tukevalla tavalla

kuljettajan käyttäytyminen ja yrityksen imago: kuljettajan työn laadun merkitys yritykselle, kuljettajan eri roolit, kuljettajan työssään kohtaamat henkilöt, ajoneuvon kunnossapito, työn organisointi, riidan seuraukset kaupallisella ja taloudellisella tasolla,

Ajokortit C, C + E, C1 ja C1 + E

3.7 tavoite: tuntea maanteiden tavaraliikenteen taloudellinen ympäristö ja markkinajärjestelmä

maanteiden tavaraliikenne suhteessa muihin kuljetusmuotoihin (kilpailu, rahtaajat), maanteiden tavaraliikenteen eri toimintamuodot (muiden lukuun ja omaan lukuun tehtävät kuljetukset, kuljetuksiin liittyvät toiminnot), kuljetusyritysten päätyyppien ja kuljetuksiin liittyvien toimintojen organisointi, erityiskuljetusmuodot (säiliökuljetukset, kylmäkuljetukset, vaarallisten aineiden kuljetukset, eläinkuljetukset jne.), alan muutokset (palvelujen monipuolistaminen, rautatie-maantiekuljetukset, alihankinnat jne.),

Ajokortit D, D + E, D1 ja D1 + E

3.8 tavoite: tuntea maanteiden henkilöliikenteen taloudellinen ympäristö ja markkinajärjestelmä

maanteiden henkilöliikenne suhteessa muihin kuljetusmuotoihin (raideliikenne, yksityisautot), maanteiden henkilöliikenteen eri toimintamuodot, vammaisuuteen liittyvä tietoisuus, maan rajojen ylittäminen (kansainvälinen liikenne), maanteiden henkilöliikenneryitysten päätyyppien organisointi.

2 jakso

3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädetty pakollinen perustason ammattipätevyys

2.1 Opetukseen osallistumisen ja kokeen suorittamisen käsittävä vaihtoehto

Perustason ammattipätevyteen liittyvään koulutukseen on sisällyttävä opetusta kaikissa 1 jaksossa luetelluissa oppiaineissa. Tämän perustason ammattipätevyteen liittyvän koulutuksen keston on oltava 280 tuntia.

Kunkin kuljettajan on saatava vähintään 20 tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta asianomaisen luokan ajoneuvolla, joka täyttää vähintään direktiivissä 2006/126/EY vahvistetut koeajoneuvojen vaatimukset.

Henkilökohtaisessa ajo-opetuksessa kuljettajan ammattiin pyrkivän seurassa on oltava opettaja, joka on hyväksytyt koulutuskeskuksen palveluksessa. Kukin kuljettajan ammattiin pyrkivä voi saada henkilökohtaista ajo-opetusta enintään 8 tuntia edellä mainituista 20 tunnista erityisellä testialueella tai korkeatasoisessa simulaattorissa, jotta voidaan arvioida edistymistä turvallisuusmääräyksiin perustuvassa järkevässä ajokäyttämismisessä, erityisesti ajoneuvon hallintaa kunnoltaan vaihtelevilla ajoradoilla vaihtelevissa ilmasto-olosuhteissa valoisaan ja pimeään aikaan sekä kykyä optimoida polttoaineen kulutusta.

Jäsenvaltiot voivat sallia, että hyväksytty koulutuskeskus antaa osan koulutuksesta tieto- ja viestintätekniikan välineiden avulla, kuten verkko-opetuksena, varmistaen samalla, että koulutuksen korkea laatu ja tehokkuus säilytetään ja että valitaan oppiaineet, joissa tieto- ja viestintätekniikan välineitä voidaan käyttää tehokkaimmin. Jäsenvaltioiden on erityisesti edellytettävä luotettavaa käyttäjän tunnistusta ja asianmukaisia valvontakeinoja. Jäsenvaltiot voivat lukea muussa unionin lainsäädännössä vaadittua erityiskoulutusta osaksi koulutusta. Tähän sisältyvät muun muassa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2008/68/EY⁽⁴⁾ edellytetty vaarallisten aineiden kuljetusta koskeva koulutus, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 181/2011⁽⁵⁾ edellytetty vammaisuuteen liittyvää tietoisuutta lisäävä koulutus ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1/2005⁽⁶⁾ edellytetty eläinkuljetuksia koskeva koulutus.

Perustason ammattipätevyteen liittyvän koulutuksen keston on 5 artiklan 5 kohdassa tarkoitettujen kuljettajien osalta oltava 70 tuntia, joista viisi tuntia on henkilökohtaista ajo-opetusta.

Tämän koulutuksen jälkeen jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset teettävät tai niiden nimeämä yksikkö teettää kuljettajalla kirjallisen tai suullisen kokeen. Kokeen on sisällettävä vähintään yksi kysymys 1 jaksossa esitetyn oppiaineluettelon jokaista tavoitetta kohti.

2.2 Pelkkien kokeiden suorittamisen käsittävä vaihtoehto

Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset järjestävät tai niiden nimeämä yksikkö järjestää 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan ii alakohdassa tarkoitetut teoria- ja käytännön kokeet tarkistaakseen, että kuljettajan ammattiin pyrkivien tietojen taso vastaa 1 jaksossa edellytettyä tasoa kaikkien siinä esitettyjen tavoitteiden ja aineiden osalta.

a) Teoriakoe koostuu vähintään kahdesta osasta:

- i) kysymykset joko monivalintatehtävänä tai suoraan vastattavina kysymyksinä tai näiden kahden yhdistelmänä;
- ii) tilanteiden tarkastelu.

Teoriakokeen vähimmäiskeston on oltava 4 tuntia.

b) Käytännön koe koostuu kahdesta osasta:

- i) ajokoe, jonka tarkoituksena on arvioida edistymistä turvallisuussääntöihin perustuvassa järkevässä ajokäyttämismisessä. Ajokoe toteutetaan mahdollisuuksien mukaan taajaman ulkopuolella sijaitsevilla teillä, moottoriliikennealueilla ja moottoriteillä (tai vastaavilla), sekä kaikenlaisilla kaupunkiliikenneväylillä, joilla on oltava sellaisia ongelmakohtia, joita kuljettaja todennäköisesti töyssään kohtaa. Ajokoe olisi hyvä suorittaa vilkkaudeltaan vaihtelevissa liikenneolosuhteissa. Ajoaika tiellä on käytettävä optimaalisesti, jotta kuljettajan ammattiin pyrkivää voidaan arvioida kaikilla sellaisilla liikenneväyhyillä, joita kuljettaja todennäköisesti töyssään kohtaa. Ajokokeen vähimmäiskeston on oltava 90 minuuttia;

⁽⁴⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/68/EY, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista (EUVL L 260, 30.9.2008, s. 13).

⁽⁵⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 181/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 1).

⁽⁶⁾ Neuvoston asetus (EY) N:o 1/2005, annettu 22 päivänä joulukuuta 2004, eläinten suojelusta kuljetuksen ja siihen liittyvien toimenpiteiden aikana sekä direktiivien 64/432/ETY ja 93/119/ETY ja asetuksen (EY) N:o 1255/97 muuttamisesta (EUVL L 3, 5.1.2005, s. 1).

- ii) käytännön koe, joka kattaa vähintään alakohdat 1.5, 1.6, 1.7, 3.2, 3.3 ja 3.5. Käytännön kokeen vähimmäiskeston on oltava 30 minuuttia.

Käytännön kokeessa käytettävän ajoneuvon on täytettävä vähintään direktiivissä 2006/126/EY säädetyt koeajoneuvojen vaatimukset.

Käytännön koetta voidaan täydentää kolmannella osalla, joka toteutetaan erityisellä testialueella tai korkeatasoisessa simulaattorissa, jotta voidaan arvioida edistymistä turvallisuusmääräyksiin perustuvassa järkevässä ajokäyttämismisessä. Tarkoituksena on erityisesti arvioida ajoneuvon hallintaa kunnoltaan vaihtelevilla ajoradoilla vaihtelevissa ilmasto-olosuhteissa valoisaan ja pimeään aikaan.

Tämän vapaaehtoisen ajokokeen kesto ei ole määrätty. Jos kuljettaja läpäisee kokeen, sen kesto voidaan lyhentää i alakohdassa tarkoitettujen ajokokeen 90 minuutista, kuitenkin enintään 30 minuutilla.

Edellä 5 artiklan 5 kohdassa tarkoitettujen kuljettajien osalta teoriakoe kattaa ainoastaan ne 1 jaksossa luetellut oppiaineet, jotka koskevat uuden perustason ammattipätevyysvaatimuksen kattamia ajoneuvoja. Näiden kuljettajien on kuitenkin suoritettava käytännön koe kokonaisuudessaan.

3 jakso

3 artiklan 2 kohdassa säädetty nopeutettu perustason ammattipätevyyskoulutus

Nopeutettuun perustason ammattipätevyyskoulutukseen on sisällyttävä opetusta kaikissa 1 jaksossa luetelluissa oppiaineissa. Sen keston on oltava 140 tuntia.

Kunkin kuljettajan ammattiin pyrkivän on saatava vähintään 10 tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta asianomaisen luokan ajoneuvolla, joka täyttää vähintään direktiivissä 2006/126/EY säädetyt koeajoneuvojen vaatimukset.

Henkilökohtaisessa ajo-opetuksessa kuljettajan ammattiin pyrkivän seurassa on oltava opettaja, joka on hyväksytyt koulutuskeskuksen palveluksessa. Kukin kuljettajan ammattiin pyrkivä voi saada henkilökohtaista ajo-opetusta enintään neljä tuntia edellä mainituista 10 tunnista erityisellä testialueella tai korkeatasoisessa simulaattorissa, jotta voidaan arvioida edistymistä turvallisuusmääräyksiin perustuvassa järkevässä ajokäyttämismisessä, erityisesti ajoneuvon hallintaa eri tieolosuhteissa ja sitä, miten kyseiset olosuhteet vaihtelevat eri ilmasto-olosuhteissa valoisaan ja pimeään aikaan sekä kykyä optimoida polttoaineen kulutusta.

Edellä 2.1 alakohdan neljännen alakohdan säännöksiä sovelletaan myös nopeutettuun perustason ammattipätevyyskoulutukseen.

Nopeutetun perustason ammattipätevyyskoulutuksen keston on 5 artiklan 5 kohdassa tarkoitettujen kuljettajien osalta oltava 35 tuntia, joista kaksi ja puoli tuntia on henkilökohtaista ajo-opetusta.

Tämän koulutuksen jälkeen jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset teettävät tai niiden nimeämä yksikkö teettää kuljettajalla kirjallisen tai suullisen kokeen. Kokeen on sisällettävä vähintään yksi kysymys 1 jaksossa esitetyn oppiaineluettelon jokaista tavoitetta kohti.

4 jakso

3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa säädetty pakollinen jatkokoulutus

Hyväksytty koulutuskeskus järjestää pakolliset jatkokoulutuskurssit. Jatkokoulutuksen keston on oltava 35 tuntia joka viides vuosi, ja se järjestetään jaksoissa, joiden kesto on vähintään seitsemän tuntia ja jotka voidaan jakaa kahdelle peräkkäiselle päivälle. Verkko-opetusta käytettäessä hyväksytyt koulutuskeskuksen on varmistettava, että koulutuksen asianmukainen laatu säilytetään, mukaan lukien valitsemalla oppiaineet, joissa tieto- ja viestintätekniikan välineitä voidaan käyttää tehokkaimmin. Jäsenvaltioiden on erityisesti edellytettävä luotettavaa käyttäjän tunnistusta ja asianmukaisia valvontakeinoja. Verkko-opetuksen kesto voi olla enintään 12 tuntia. Vähintään yhteen koulutuskurssin jaksoista on kuuluttava liikenneturvallisuuteen liittyvä oppiaine. Koulutuksen sisällössä on otettava huomioon kuljettajan harjoittamaan kuljetustoimintaan liittyvät erityistarpeet ja asiaankuuluvan lainsäädännön ja tekniikan kehitys sekä mahdollisuuksien mukaan kuljettajan erityiset koulutustarpeet. Mainittuun 35 tunnin keston olisi kuuluttava useita eri oppiaineita, myös kertauskoulutusta, jos ilmenee, että kuljettaja tarvitsee erityistä tukiopetusta.

Jäsenvaltiot voivat harkita suoritetun, muussa unionin lainsäädännössä vaaditun erityiskoulutuksen lukemista enintään yhdeksi vaadituista seitsemän tunnin jaksoista. Tähän sisältyvät muun muassa direktiivissä 2008/68/EY vaadittu vaarallisten aineiden kuljetusta koskeva koulutus, asetuksessa (EY) N:o 1/2005 vaadittu eläinkuljetuksia koskeva koulutus ja henkilöliikenteessä asetuksessa (EU) N:o 181/2011 vaadittu vammaisuuteen liittyvää tietoisuutta lisäävä koulutus.

Jäsenvaltiot voivat kuitenkin päättää, että direktiivissä 2008/68/EY vaadittu, vaarallisten aineiden kuljetusta koskeva suoritettu erityiskoulutus luetaan kahdeksi vaadituista seitsemän tunnin jaksoista, edellyttäen, että tämä on ainoa jatkokoulutuksessa huomioon otettava muu koulutus.

5 jakso

Perustason ammattipätevyyden ja jatkokoulutuksen hyväksyminen

- 5.1 Perustason ammattipätevyyteen liittyvää koulutusta ja jatkokoulutusta järjestävien koulutuskeskusten on oltava jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten hyväksymiä. Hyväksyntä voidaan myöntää ainoastaan kirjallisesta pyynnöstä. Pyyntöön liitettävien asiakirjojen on sisällettävä seuraavat tiedot:
- 5.1.1 asianmukainen pätevyyttä ja koulutusta koskeva ohjelma, josta käyvät ilmi opetettavat asiat sekä ehdotettu toteutussuunnitelma ja opetusmenetelmät;
 - 5.1.2 selvitys opettajien pätevyydestä ja toiminta-aloista;
 - 5.1.3 selvitys kurssien pitopaikoista, opetusmateriaalista, käytännön harjoituksia varten varatuista resursseista sekä käytettävästä ajoneuvokannasta;
 - 5.1.4 selvitys kurssien osallistumisehdoista (osallistujien lukumäärä).
- 5.2 Toimivaltaisen viranomaisen on myönnettävä hyväksyntä kirjallisesti ja seuraavin ehdoin:
- 5.2.1 koulutus on annettava pyynnön mukana olleiden asiakirjojen mukaisesti;
 - 5.2.2 toimivaltaisella viranomaisella on oltava mahdollisuus lähettää valtuuttamiaan henkilöitä seuraamaan koulutusta ja sillä on oltava oikeus valvoa hyväksytyjä keskuksia kurssien ja kokeiden toteuttamistapojen ja asianmukaisen kulun osalta.
 - 5.2.3 hyväksyntä voidaan peruuttaa kokonaan tai toistaiseksi, jos sen ehdot eivät enää täyty.
- Hyväksytyt keskuksien on taattava, että opettajat tuntevat hyvin uusimmat määräykset ja koulutusta koskevat säännöt. Opettajien on osana erityistä valintamenettelyä voitava osoittaa didaktiset ja pedagogiset tiedot. Koulutuksen käytännön osaa varten opettajien on voitava osoittaa kokemus kuljettajan ammatista tai vastaava ajokokemus, kuten kokemus raskaiden ajoneuvojen ajo-opetuksen antamisessa.
- Koulutusohjelma on laadittava hyväksynnän mukaisesti ja sen on katettava 1 jaksossa luetellut oppiaineet.
-

LIITE II

**KULJETTAJAN AMMATTIPÄTEVYYSKORTTIA VARTEN VAHVISTETTUA EUROOPAN UNIONIN MALLIA
KOSKEVAT SÄÄNNÖKSET**

1. Kuljettajan ammattipätevyyskortin fyysiset ominaisuudet

Kuljettajan ammattipätevyyskortin fyysisten ominaisuuksien on oltava standardien ISO 7810 ja ISO 7816–1 mukaiset.

Tarkistamismenetelmien, joilla varmistetaan kuljettajan ammattipätevyyskortin fyysisten ominaisuuksien yhdenmukaisuus kansainvälisten standardien kanssa, on oltava standardin ISO 10373 mukaiset.

2. Kuljettajan ammattipätevyyskortissa olevat tiedot

Kuljettajan ammattipätevyyskortti on oltava kaksipuolinen.

Etupuolella on oltava:

- otsake ”kuljettajan ammattipätevyyskortti” painettuna suurikokoisilla kirjaimilla kuljettajan ammattipätevyyskortin myöntävän jäsenvaltion kielellä tai kielillä;
- kuljettajan ammattipätevyyskortin myöntävän jäsenvaltion nimi (vapaaehtoinen merkintä);
- kuljettajan ammattipätevyyskortin myöntävän jäsenvaltion kansainvälinen tunnus negatiivina sinisessä ja kahdentoista keltaisen tähden ympäröimässä suorakulmiossa; jäsenvaltioiden kansainväliset tunnuksat ovat seuraavat:

B	:	Belgia
BG	:	Bulgaria
CZ	:	Tšekki
DK	:	Tanska
D	:	Saksa
EST	:	Viro
IRL	:	Irlanti
GR	:	Kreikka
E	:	Espanja
F	:	Ranska
HR	:	Kroatia
I	:	Italia
CY	:	Kypros
LV	:	Latvia
LT	:	Liettua
L	:	Luxemburg
H	:	Unkari
M	:	Malta
NL	:	Alankomaat
A	:	Itävalta
PL	:	Puola
P	:	Portugali
RO	:	Romania
SLO	:	Slovenia

SK	:	Slovakia
FIN	:	Suomi
S	:	Ruotsi

d) kuljettajan ammattipätevyyskorttia koskevat, seuraavalla tavalla numeroidut tiedot:

1. haltijan sukunimi
2. haltijan etunimi (etunimet)
3. haltijan syntymäaika ja -paikka
4. a) myöntämispäivä
b) viimeinen voimassaolopäivä
c) myöntänyt viranomainen (voidaan painaa kortin kääntöpuolelle)
d) numero, joka on hallinnollisia tarkoituksia varten annettu muu kuin ajokortin numero (vapaaehtoinen)
5. a) ajokortin numero
b) kortin sarjanumero
6. haltijan valokuva
7. haltijan allekirjoitus
8. vakinainen asuinpaikka, kotipaikka tai postiosoite (vapaaehtoinen merkintä)
9. ajoneuvoluokat, joiden osalta kuljettaja täyttää perustason ammattipätevyyttä ja jatkokoulutusta koskevat vaatimukset;

e) merkintä "Euroopan unionin malli" painettuna kuljettajan ammattipätevyyskortin myöntävän jäsenvaltion kielellä tai kielillä ja merkintä "kuljettajan ammattipätevyyskortti" muilla Euroopan unionin virallisilla kielillä sinisellä painettuna muodostavat kuljettajan ammattipätevyyskortin taustan:

tarjeta de cualificación del conductor

карта за квалификация на водача

osvědčení profesní způsobilosti řidiče

chaufføruddannelsesbevis

Fahrerqualifizierungsnachweis

juhi pädevustunnistus

δελτίο επιμόρφωσης οδηγού

driver qualification card

carte de qualification de conducteur

cárta cáilíochta tiománaí

kvalifikacijska kartica vozača

carta di qualificazione del conducente

vadītāja kvalifikācijas apliecība

vairuotojo kvalifikacinė kortelė

gépjárművezetői képesítési igazolvány

karta ta' kwalifika tas-sewwieq

kwalificatiekaart bestuurder

karta kwalifikacji kierowcy
carta de qualificação de motorista
cartelă de pregătire profesională a conducătorului auto
kvalifikačná karta vodiča
kartica o usposobljenosti voznika
kuljettajan ammattipätevyyskortti
yrkeskompetensbevis för förare

f) viitevärit:

- sininen: Pantone Reflex blue
- keltainen: Pantone yellow

Kääntöpuolella on oltava:

- a) 9. ajoneuvoluokat, joiden osalta kuljettaja täyttää perustason ammattipätevyyttä ja jatkokoulutusta koskevat vaatimukset;
10. direktiivin 2006/126/EY liitteessä I säädetty yhdenmukaistettu unionin koodi 95;
11. tila hallintoa varten tarvittaville tai liikenneturvallisuuteen liittyville tiedoille, jotka kuljettajan ammattipätevyyskortin myöntänyt jäsenvaltio mahdollisesti lisää (vapaaehtoinen merkintä). Jos merkintä liittyy tässä liitteessä määriteltyihin tietoihin, merkinnän eteen lisätään vastaavan kohdan numero;
- b) kuljettajan ammattipätevyyskortin sivuilla 1 ja 2 olevien numerokohtien (ainakin kohtien 1, 2, 3, 4 a, 4 b, 4 c, 5 a, 5 b ja 10) selitykset.

Jos jäsenvaltio haluaa tehdä tällaiset merkinnät kansallisella kielellä, joka on muu kuin bulgaria, englanti, espanja, hollanti, italia, kreikka, kroaatti, latvia, liettua, malta, portugali, puola, ranska, romanian, ruotsi, saksa, slovakki, sloveeni, suomi, tanska, tšekki, unkarin tai viro, sen on laadittava kuljettajan ammattipätevyyskortti kaksikielisenä käyttäen myös jotakin mainituista kielistä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän liitteen muiden säännösten soveltamista.

3. Turvallisuus, mukaan lukien tietosuojat

Kuljettajan ammattipätevyyskortin osatekijöillä pyritään estämään kaikenlainen vääräntäminen tai kuljettajan ammattipätevyyskortin käsittely ja havaitsemaan niiden virheet.

Jäsenvaltion on huolehdittava siitä, että kuljettajan ammattipätevyyskortin turvataso vastaa vähintään ajokortin turvatasoa.

4. Erityissäännökset

Jäsenvaltiot voivat komissiota kuultuaan lisätä korttiin värejä tai merkintöjä, kuten viivakoodin, kansallisia tunnuksia ja turvallisuutta lisääviä ominaisuuksia, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän liitteen muiden säännösten soveltamista.

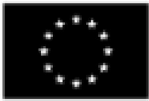
Ammattipätevyyskorttien vastavuoroisen tunnustamisen vuoksi viivakoodi saa sisältää ainoastaan ne tiedot, jotka jo ovat näkyvissä kortissa tai jotka ovat tarpeellisia kortin myöntämismenettelyssä.

5. Siirtymäsäännökset

Kuljettajan ammattipätevyyskortit, jotka on myönnetty ennen 23 päivää toukokuuta 2020, ovat voimassa niiden päättymispäivään asti.

6. Kuljettajan ammattipätevyyskorttia varten vahvistettu Euroopan unionin malli

Etupuoli



**KULJETTAJAN
AMMATTIPÄTEVYYSKORTTI**

(JÄSEN VALTIO)

1.

2.

3.

6. VALOKUVA

4a.

4c.

5a.

7.

(8.)

4b.

(4d.)

5b.

9.

Kääntöpuoli

11.

1. Sukunimi
2. Etunimi (etunimi)
3. Syntymäaika ja -paikka
- 4a. Kortin myöntämispäivä
- 4b. Kortin viimeinen voimassaolopäivä
- 4c. Kortin myöntänyt viranomainen
- 5a. Ajokortin numero
- 5b. Kortin sarjnumero
10. Unionin koodi

9.	10.
C1	
C	
D1	
D	
C1E	
CE	
D1E	
DE	

LIITE III

VASTAAVUUSTAULUKKO VIITTAUKSISTA TIETTYIHIN AJOKORTTILUOKKIIN

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

LIITE IV

A osa

Kumottu direktiivi ja luettelo sen muutoksista

(14 artiklassa tarkoitettut)

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/59/EY
(EUVL L 226, 10.9.2003, s. 4).

Neuvoston direktiivi 2004/66/EY
(EUVL L 168, 1.5.2004, s. 35).

Ainoastaan liitteessä oleva IV.2 kohta

Neuvoston direktiivi 2006/103/EY
(EUVL L 363, 20.12.2006, s. 344).

Ainoastaan liitteessä oleva A.6 kohta

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1137/2008
(EUVL L 311, 21.11.2008, s. 1).

Ainoastaan liitteessä oleva 9.11 kohta

Neuvoston direktiivi 2013/22/EU
(EUVL L 158, 10.6.2013, s. 356).

Ainoastaan liitteessä oleva A.4 kohta

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/645
(EUVL L 112, 2.5.2018, s. 29).

Ainoastaan 1 artikla ja liite

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1243
(EUVL L 198, 25.7.2019, s. 241).

Ainoastaan liitteessä olevan IX osan 5 kohta

B osa

Osaksi kansallista lainsäädäntöä saattamista ja soveltamista koskevat määräajat

(14 artiklassa tarkoitettut)

Direktiivi	Määräpäivä saattamiselle osaksi kansallista lainsäädäntöä	Soveltamispäivä
2003/59/EY	10 päivä syyskuuta 2006	10 päivä syyskuuta 2008 luokkiin D1, D1+E, D ja D+E kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen tarvittavan ammattipätevyyden osalta 10 päivä syyskuuta 2009 luokkiin C1, C1+E, C ja C+E kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen tarvittavan ammattipätevyyden osalta
(EU) 2018/645	23 päivä toukokuuta 2020, lukuun ottamatta 1 artiklan 6 alakohtaa 23 päivä toukokuuta 2021 1 artiklan 6 alakohdan osalta	

LIITE V

VASTAAVUUSTAULUKKO

Direktiivi 2003/59/EY	Tämä direktiivi
1–7 artikla	1–7 artikla
8 artiklan 1 kohta	8 artiklan 1 kohta
8 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan johdantokappale ja a alakohta	8 artiklan 2 kohdan ensimmäinen alakohta
8 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohta	–
8 artiklan 2 kohdan toinen alakohta	8 artiklan 2 kohdan toinen alakohta
8 artiklan 3, 4 ja 5 kohta	8 artiklan 3, 4 ja 5 kohta
9 ja 10 artikla	9 ja 10 artikla
10 a artikla	11 artikla
11 artikla	12 artikla
11 a artikla	13 artikla
13 artikla	–
14 artikla	–
15 artikla	14 artikla
16 artikla	15 artikla
17 artikla	16 artikla
Liite I	Liite I
Liite II	Liite II
Liite III	Liite III
–	Liite IV
–	Liite V