

2005. február 23., szerda

- tekintettel eljárási szabályzata 51. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A6-0016/2005),
1. jóváhagyja a Bizottság javaslatát annak módosított formájában;
 2. felkéri a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha javaslatát lényegesen módosítani kívánja, vagy ha a javaslat helyébe másik szöveget kíván léptetni;
 3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa álláspontját a Tanácshoz és a Bizottsághoz.

P6_TC1-COD(2003)0252

Az Európai Parlament álláspontja, amely első olvasatban 2005. február 23-én került elfogadásra a vezetői engedélyekről szóló 2005/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

Tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 71. cikkére,

Tekintettel a Bizottság javaslatára,

Tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

A Szerződés 251. cikkében megállapított eljárással összhangban ⁽²⁾,

Mivel:

- (1) A vezetői engedélyekről szóló 1991. július 29-i, 91/439/EGK ⁽³⁾ tanácsi irányelvet többszörösen jelentősen módosították. Új módosítások bevezetésekor indokolt az irányelv átdolgozása az egyértelműség érdekében.
- (2) A vezetői engedélyekről szóló jogszabályok harmonizálásában elért haladás ellenére, még mindig alapvető eltérések vannak a tagállamok jogszabályai között, melyeket teljesebben kell harmonizálni, a Közösség politikáinak végrehajtásához való hozzájárulás érdekében. A vezetői engedélyekről szóló jogszabályok alapvetően fontos tényezői a közös közlekedéspolitika végrehajtásának, és a közúti közlekedésbiztonság javítása céljából, valamint azon személyek mozgásának megkönnyítésére, akik a letelepedési helyüktől eltérő tagállamban tették le a járművezetői vizsgát. A magánfuvarozás jelentősége miatt a fogadó tagállam által kellőképpen elismert vezetői engedéllyel való rendelkezés elősegíti az állampolgárok szabad mozgását és letelepedését.
- (3) A 91/439/EGK irányelvben előírt érvényességi időtartamra vonatkozó nemzeti rendelkezések megállapításának lehetősége a különböző tagállamokban különböző jogszabályok együttéléséhez, és a tagállamokban érvényes, több mint **110** különféle vezetői engedély típushoz vezet. Ez átláthatósági problémát okoz az állampolgárok, a rendőrség és a vezetői engedélyek ügyvitelért felelős szervek számára, és az olyan dokumentumok hamisításához vezet, melyek néha több évtizeddel korábbi **keltezésűek**.
- (4) **Minden országban ki kell cserélni a régi vezetői engedélyeket annak elkerülése érdekében, hogy egy egységes európai modell helyére pusztán egy újabb európai modell kerüljön. A papírból készült régi vezetőiengedély-modellek esetében erre 10 éves, a kártyamodellek esetében 20 éves határidőt kell előírni.**
- (5) **A különböző járműkategóriákra vonatkozó vezetői engedéllyel kapcsolatos meglévő jogokat a meglévő vezetői engedélyek cseréje nem korlátozza.**

⁽¹⁾ HL C ..., ... o.

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2005.2.23-i álláspontja.

⁽³⁾ HL L 237., 1991.8.24., 1. o., a legutóbb a 1882/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel módosított irányelv (HL L 284., 2003.10.31., 1. o.).

2005. február 23., szerda

- (6) Az érvényesség adminisztrációs időszakának bevezetése lehetővé teszi a vezetői engedélyek rendszeres megújítását, a legújabb hamisítás-megelőző intézkedések alkalmazásának érdekében, valamint azért, hogy a tagállamok által előírt orvosi vizsgálatokat és egyéb intézkedéseket, úgymint az elméleti ismeretek vagy a gyakorlati készségek frissítését szolgáló tanfolyamok, az időszakos megújításkor alkalmazni lehessen.
- (7) A tagállamok előírhatnak orvosi vizsgálatokat, a gépjármű-vezetéshez szükséges fizikai és szellemi alkalmasság minimumkövetelményeinek történő megfelelés garantálásaként. **45 éves kor felett, pl. a látásvizsgálatok megnövelhetik a közúti közlekedés biztonságát.**
- (8) Az adott kategóriákban a személy- és áruszállításra használt gépjárművek vezetőinek a gépjármű-vezetéshez szükséges fizikai és szellemi alkalmasságára vonatkozó minimumkövetelményeknek való megfelelést a vezető engedély kiadásakor és ezt követően rendszeresen, orvosi vizsgálatokkal kell ellenőrizni, a nemzeti jogalkotási rendelkezésekkel összhangban; az orvosi vizsgálatok gyakoriságát harmonizálni kell a versenybeli torzulások elkerülése, és az ilyen járművek vezetői felelősségének figyelembe vétele végett.
- (9) Az alsó korhatár vonatkozásában, a kategóriákhoz való progresszív megközelítés elvét tovább kell erősíteni. A két- és **háromkerekű** járművek különböző kategóriáira és a személy- és áruszállításra használt járművekre, az engedélyek kategóriáinak megszerzését szabályozó eljárásokban indokolt a még további megkülönböztetés. A B1 kategóriának választhatónak kell maradnia, az alsó korhatárra vonatkozó eltérés lehetőségével, hogy az ehhez a kategóriához való progresszív megközelítés bevezetése a jövőben lehetővé váljon.
- (10) A kategóriákat harmonizálni kell a progresszív megközelítés elvének megerősítése érdekében.
- (11) **A tagállamok számára biztosítani kell a lehetőséget arra, hogy megváltoztassák a gépkocsi- és motorkerékpár-kategóriákra vonatkozó alsó korhatárt a biztonság, illetve a mobilitás közutakon történő javítása érdekében. Ennek során a motorkerékpár-kategóriákban azonban meg kell őrizni a fokozatos hozzájutás elvét. Gondosan meg kell vizsgálni, hogy a fokozatos hozzájutás elvét a jövőben ki kell-e terjeszteni a személygépkocsikra is.**
- (12) Mind az új, mind pedig a meglévő kategóriák meghatározásának nagyobb mértékben kell tükröznie az adott jármű műszaki jellemzőit, és jármű vezetéséhez szükséges vezérlést.
- (13) A robogókhoz szükséges vezetői engedély kategóriájának bevezetése különösen növeli a közúti közlekedésbiztonságot, a legfiatalabb vezetők tekintetében, akik a statisztikák szerint a közúti balesetek leggyakoribb áldozatai.
- (14) A vezetői engedély kiadásának minimumkövetelményeit közúti közlekedésbiztonsági szempontból meg kell határozni.
- (15) Különleges rendelkezéseket kell elfogadni annak érdekében, hogy a testi fogyatékos személyek számára könnyebb legyen a járművezetés.
- (16) Közlekedésbiztonsági és közúti közlekedési okokból a **tagállamokat lehetőség szerint arra kell kötelezni, hogy** nemzeti jogszabályaiknak a vezetői engedély visszavonására, felfüggesztésére, **korlátozására** és bevonására vonatkozó rendelkezéseit minden olyan vezetőiengedély-tulajdonosra **alkalmazzák**, akik a tagállam területén szokásos tartózkodási helyrel rendelkeznek.
- (17) A 91/439/EGK irányelvben meghatározott vezetői engedély mintát egységes típussal kell helyettesíteni, egy plasztikkártya formájában. Ugyanakkor, ezt a vezetői engedély mintát kell alkalmazni a robogók új vezetői engedély kategóriájának bevezetése miatt.
- (18) A hitelkártya formájában választható mikrochip bevezetése a vezetői engedély mintában, a tagállamok számára lehetővé kell, hogy tegye a hamisítás elleni védelem szintjének további javítását. A mikrochip műszaki követelményeit a Bizottság határozza meg a vezetői engedélyek bizottságának segítségével.

2005. február 23., szerda

- (19) **A tagállamoknak biztosítani kell annak lehetőségét, hogy a mikrochipen további információkat tároljanak, amennyiben ez nem befolyásolja hátrányosan a tényleges felhasználást. Ennek során ügyelni kell az adatvédelemre.**
- (20) A vizsgáztatói foglalkozás elnyerésének és a tartós továbbképzésnek a minimumkövetelményeit meg kell határozni, a vizsgáztatók ismereteinek és jártasságának javítása, a vezetői engedélyt kérők objektívebb értékelésének biztosítása, a vezetési vizsgák nagyobb harmonizációjának elérése, valamint a vezetői engedélyek kölcsönös elismerése általános alapelveinek megerősítése érdekében.
- (21) A Bizottság számára lehetővé kell tenni az I–IV mellékletek műszaki előrehaladásra történő alkalmazását.
- (22) Indokolt a szükséges intézkedések megtétele az irányelv bevezetésére, a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal összhangban⁽¹⁾.
- (23) Feltéve, hogy a tagállamok nem tudják kielégítően elérni a tervezett fellépés célkitűzéseit, és ezért ezeket terjedelmük és hatásuk miatt közösségi szinten jobban el lehet érni, a Közösség a Szerződés 5. cikkének értelmében intézkedéseket tehet. Az e cikkben meghatározott arányossági alapelvvel összhangban, ez az irányelv nem haladja meg ezeknek a célkitűzéseknek az eléréséhez szükséges intézkedéseket.
- (24) Ez az irányelv nem sértheti a tagállamoknak a nemzeti jogszabályokba történő átültetési határidőkre és az VIII. melléklet B. részében felsorolt irányelvek alkalmazására vonatkozó kötelezettségeit,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Vezetői engedély minta

- (1) A tagállamok az I. mellékletben leírt közösségi mintán alapuló nemzeti vezetői engedélyt vezetnek be, ezen irányelv rendelkezéseivel összhangban.
- (2) A tagállamoknak joguk van az általuk kiadott vezetői engedélybe mikrochipet beépíteni, amint a Bizottság a 10. cikkben előírt eljárás értelmében meghatározza a műszaki követelményeket. A Bizottság gondoskodik arról, hogy a vezetői engedélybe beépített mikrochipekre vonatkozó műszaki követelmények EK típus-jóváhagyást biztosítsanak, melyet csak akkor adnak meg, ha igazolják a hamisításra és az adatok megváltoztatására irányuló kísérletekkel szembeni **ellenállást**.
- (3) **A mikrochip tartalmazza a vezetői engedély I. mellékletben felsorolt harmonizált adatait.**

A Bizottsággal folytatott konzultációt követően a tagállamok további adatokat tárolhatnak a mikrochipen, amennyiben az nem befolyásolja hátrányosan ezen irányelv alkalmazását és a hatályos adatvédelmi rendelkezések nem sérülnek.

A Bizottság a 9. cikkben meghatározott eljárásnak megfelelően kiigazíthatja az I. mellékletet a jövőbeli interoperabilitás biztosítása érdekében.

2. cikk

Kölcsönös elismerés

A tagállamok által kibocsátott vezetői engedélyeket kölcsönösen el kell ismerni.

⁽¹⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

2005. február 23., szerda

3. cikk

Hamisítás-ellenes intézkedések

(1) A közösségi minta 1. oldalán szereplő emblémának tartalmaznia kell az engedélyt kiadó tagállam megkülönböztető jelzését.

(2) A tagállamok minden szükséges intézkedést megtesznek, hogy elkerüljék a vezetői engedélyek hamisításának veszélyét, beleértve az irányelv hatályaba lépését megelőzően kiadott vezetői engedély mintákat is. Ezekről értesítik a Bizottságot.

(3) A vezetői engedély gyártására az I. melléklet szerint használt anyagot a Bizottság által a 10. cikkben meghatározott eljárások szerint megállapítandó előírásokkal kell védeni a hamisítással szemben. A tagállamok további biztonsági elemeket is bevezethetnek.

(4) Minden olyan vezetői engedélyt, amely sem az ezen irányelv I. mellékletének, sem a 96/47/EK irányelvvel bevezetett 91/439/EGK irányelv Ia. mellékletének nem felel meg, az ezen irányelv I. mellékletében szereplő modellre kell cserélni ... (*)-ig.

Minden olyan vezetői engedélyt, amely nem felel meg ezen irányelv I. mellékletének, az I. mellékletben szereplő modellre kell cserélni ... ()-ig.**

Egy adott kategóriára kiadott vezetői engedély nem vonható vissza ... (*) előtt, illetve semmilyen módon nem korlátozható ezen irányelv rendelkezései alapján.**

4. cikk

Kategóriák

(1) Az 1. cikkben előírt vezetői engedély az alábbi kategóriákba tartozó járművek vezetésére jogosít fel:

— AM kategória:

- *robogók*, azaz olyan két- vagy háromkerekű járművek, melyek tervezett sebessége 6 km/h-nál nagyobb, de nem haladja meg a 45 km/h-t, jellemzően olyan motorral, mely belső égésű típus esetében 50 cm³-nél nem nagyobb hengerűrtartalmú, vagy villanymotor esetében maximális folyamatos teljesítménye 4 kW-nál nem nagyobb. Háromkerekű robogó esetében a motor maximális nettó kimeneti teljesítménye nem haladhatja meg a 4 kW-ot belső égésű motorok esetében;
- **négykerekű, legfeljebb 350 kg terheletlen tömegű (melybe az elektromos árammal meghajtott járműveknél nem számít bele az akkumulátortelep tömege), legfeljebb 45 km/óra közötti legnagyobb tervezési sebességű könnyű gépjárművek, amelyek külső gyújtású motorok esetében legfeljebb 50 cm³ hengerűrtartalmúak, más belső égésű motorok esetében legfeljebb 4 kW legnagyobb hasznos teljesítménnyel, illetve elektromos motorok esetében legfeljebb 4 kW legnagyobb névleges tartós teljesítménnyel rendelkeznek;**

— A1 kategória:

- kismotorkerékpárok, amelyek hengerűrtartalma a 125 cm³-t, a teljesítménye a 11 kW-ot, a teljesítmény/súly aránya pedig a 0,1 kW/kg-ot nem haladja meg;
- **legfeljebb 15 kW teljesítményű, háromkerekű gépjárművek;**

— A2 kategória:

- motorkerékpárok oldalkocsival vagy anélkül, amelyek teljesítménye a 35kW-ot, teljesítmény/súly aránya a 0,2 kW/kg-ot nem haladja meg, és teljesítményének kétszeresénél nem nagyobb teljesítményű járműből származnak;
- **legfeljebb 35 kW teljesítményű, háromkerekű gépjárművek;**

(*) A 17. cikk (2) bekezdésében megállapított időponttól számított 10 éven belül.

(**) A 17. cikk (2) bekezdésében megállapított időponttól számított 20 éven belül.

(***) A 17. cikk (2) bekezdésében megállapított időpont.

2005. február 23., szerda

- A kategória:
 - motorkerékpárok, oldalkocsival vagy anélkül;
 - **legalább 35 kW teljesítményű, háromkerekű gépjárművek;**
- B1 kategória:
 - **háromkerekű gépjárművek, 15 kW-ot meg nem haladó teljesítménnyel és négykerekű gépjárművek, melyek nem tartoznak az AM kategória, második francia bekezdésében hivatkozott könnyű négykerekű gépjárművek közé, legfeljebb 400 kg terheletlen tömegűek (550 kg az áruszállító járművek esetében), elektromos hajtású járművek esetében nem számítva bele az akkumulátor-telep tömegét, legnagyobb hasznos teljesítményük nem haladja meg a 15 kW-ot, illetve a legnagyobb tervezési sebességük a 80 km/órát;**
- B kategória:
 - a) gépjárművek:
 - **3 500 kg-ot meg nem haladó megengedett legnagyobb össztömeggel;**
 - **a vezetőn kívül legfeljebb nyolc utas szállítására tervezve és építve.**

Az érintett járművek típusjóváhagyására vonatkozó rendelkezések sérelme nélkül pótkocsi kapcsolható hozzájuk, feltéve, hogy a járműszerelvénnyel megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 3 500 kg-ot.

Amennyiben a gépjárművezető részt vett a IVa. mellékletben foglaltak szerinti gépjárművezető-képzésen, az érintett járművek típusjóváhagyására vonatkozó rendelkezések sérelme nélkül a járműhöz pótkocsi kapcsolható, feltéve, hogy a járműszerelvénnyel megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 4 250 kg-ot és a járműszerelvényt nem használják kereskedelmi célokra; a kiegészítő gépjárművezető-képzés nem kötelező, ha a pótkocsi tömege nem haladja meg a 750 kg-ot.

Amennyiben a gépjárművezető részt vett a VI. mellékletben foglaltak szerinti gépjárművezető-képzésen, a jármű megengedett legnagyobb össztömege elérheti a 4 250 kg-ot, feltéve, hogy a jármű a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 70/156/EGK tanácsi irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról szóló, 2001. december 20-i 2001/116/EK irányelv⁽¹⁾ II. melléklete A. részének 5.1. pontjában meghatározottak szerinti lakóautó, a terhelhetősége nem lépi túl az 1 000 kg-ot, és a járművet nem használják kereskedelmi célokra;
 - b) **háromkerekű gépjárművek, 35 kW-ot meg nem haladó motorteljesítménnyel;**
 - c) **háromkerekű gépjárművek, 35 kW feletti motorteljesítménnyel, feltéve, hogy a vezetői engedély tulajdonosa betöltötte 21. életévét;**
- B+E kategória:
 - **az érintett járművek típusjóváhagyására vonatkozó rendelkezések sérelme nélkül egy B kategóriájú vontatójárműből és egy pótkocsiból, illetve félpótkocsiból álló járműszerelvénnyel, ahol a pótkocsi, illetve félpótkocsi megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 3 500 kg-ot;**
- C1 kategória:
 - **a nem D1 vagy D kategóriás, több mint 3 500 kg, de legfeljebb 7 500 kg megengedett össztömegű, és a vezetőn kívül legfeljebb nyolc személy szállítására tervezett és épített gépjárművek; a C1 kategóriás vezetői engedéllyel vezethető gépjárművekhez egy legfeljebb 750 kg megengedett legnagyobb össztömegű pótkocsi kapcsolható;**
- C1+E kategória:
 - **az érintett járművek típusjóváhagyására vonatkozó rendelkezések sérelme nélkül azon járműszerelvények, amelyek C1 kategóriás vontatójárműből és egy 750 kg-ot meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű pótkocsiból vagy félpótkocsiból állnak, feltéve, hogy e járműszerelvénnyel megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 12 000 kg-ot;**

⁽¹⁾ HL L 18, 2002.1.21., 1. o.

2005. február 23., szerda

- **az érintett járművek típusjövahagyására vonatkozó rendelkezések sérelme nélkül azon jármű-szerelvények, amelyek B kategóriás vontatójárműből és egy 3 500 kg-ot meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű pótkocsiból, illetve félpótkocsiból állnak, feltéve, hogy e járműszerelvény megengedett legnagyobb össztömege a 12 000 kg-ot nem haladja meg;**
 - C kategória:
 - **a nem D1 vagy D kategóriás,** több mint 3 500 kg megengedett legnagyobb össztömegű, és a vezetőn kívül legfeljebb nyolc személy **szállítására tervezett és épített** gépjárművek; az ebben a kategóriában C kategóriás vezetői engedéllyel vezethető gépjárművekhez egy legfeljebb 750 kg megengedett legnagyobb össztömegű pótkocsi kapcsolható;
 - C+E kategória:
 - **az érintett járművek típusjövahagyására vonatkozó rendelkezések sérelme nélkül** azon jármű-szerelvények, amelyek egy C kategóriás vontatójárműből és egy 750 kg-ot meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű pótkocsiból, illetve félpótkocsiból állnak;
 - D1 kategória:
 - a vezetőn kívül legfeljebb 16 személy szállítására **tervezett és épített,** legfeljebb **nyolc** méter hosszú gépjárművek; a D1 kategóriás vezetői engedéllyel vezethető gépjárművekhez egy legfeljebb 750 kg megengedett legnagyobb össztömegű pótkocsi kapcsolható;
 - D1+E kategória:
 - **az érintett járművek típusjövahagyására vonatkozó rendelkezések sérelme nélkül** azon jármű-szerelvények, amelyek D1 kategóriás vontatójárműből és egy 750 kg-ot meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű pótkocsiból állnak, feltéve, hogy e járműszerelvény megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a **12 000 kg-ot;**
 - D kategória:
 - személyek szállítására szolgáló gépkocsik, **amelyeket** a vezetőn kívül nyolcnál több személy szállítására **terveztek és építettek;** a D kategóriás vezetői engedéllyel vezethető gépjárművekhez egy legfeljebb 750 kg megengedett legnagyobb össztömegű pótkocsi kapcsolható;
 - D+E kategória:
 - **az érintett járművek típusjövahagyására vonatkozó rendelkezések sérelme nélkül** azon jármű-szerelvények, amelyek D kategóriás vontatójárműből és egy 750 kg-ot meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű pótkocsiból állnak. **A menetrend szerinti városon belüli közlekedést kivéve a pótkocsik utast nem szállíthatnak.**
- (2) Ennek az irányelvnek az alkalmazásában:
- a) „gépi meghajtású jármű”: az az önjáró jármű, amelyet az úton saját motorja mozgat, a síneken közlekedő járművek kivételével;
 - b) a „segédmotoros kerékpár” fogalmába nem tartoznak **bele** a pedáltámogatású kerékpárok;
 - c) „háromkerekű jármű”: az a jármű, melynek három szimmetrikus kereke van és motorjának hengerűrtartalma belső égésű motorok esetén meghaladja az 50 cm³-t és/vagy legnagyobb tervezési sebessége meghaladja a **45 km/h-t;**
 - d) „**motorkerékpár**”: az a kétkerekű jármű, amelynek a legnagyobb tervezési sebessége a 45 km/h-t meghaladja, vagy amelynek, amennyiben belsőégésű motorral rendelkezik, hengerűrtartalma nagyobb, mint 50 cm³. Az oldalkocsi ehhez a típusú járműhöz kapcsolódik;
 - e) „gépkocsi”: az a gépi meghajtású jármű, a motorkerékpár kivételével, amelyet rendes körülmények között személyszállításra vagy árufuvarozásra, illetve a közúti forgalomban személyszállításra vagy árufuvarozásra szolgáló járművek vontatására használnak. Ez a kifejezés magában foglalja a trolibuszokat, vagyis azokat a sínhez nem kötött járműveket, amelyek energiájukat elektromos vezeték útján kapják. A mezőgazdasági és erdészeti vontatókat nem tartalmazza;
 - f) „mezőgazdasági és erdészeti vontató”: az a kerekeken, vagy lánctalpakon mozgó, legalább kéttengelyes gépi meghajtású jármű, amely alapvető szerepe a vontató erején alapszik, amely különösképpen mezőgazdasági vagy erdészeti üzemeltetésre szolgáló egyes eszközök, gépek vagy pótkocsik vontatására, tolasására, hordására vagy működtetésére tervezett, és amely közúti forgalomban való használata a személyszállításban vagy árufuvarozásban, illetve személyszállításra vagy árufuvarozásra rendelt járművek vontatásában csak másodlagos szerepet tölt be.

2005. február 23., szerda

(3) A B1 kategória opcionális. **Azokban a tagállamokban, amelyek nem vezetik be ezen vezetőengedély-kategóriát, B kategóriás vezetői engedély szükséges az érintett járművek vezetéséhez.**

(4) A tagállamok, a Bizottság egyetértésével, kivonhatják a gépi meghajtású járművek egyes sajátos típusait e cikk alkalmazási köréből, pl. a rokkantak számára készülő különleges járműveket.

5. cikk

Feltételek – korlátozások

(1) A vezetői engedélyeknek fel kell tüntetniük azokat a feltételeket, amelyek alapján a vezető vezetésre jogosult.

(2) Amennyiben testi fogyatékoság miatt a vezetés csak bizonyos járműtípusokon, vagy erre a célra átalakított járműveken engedélyezett, úgy a 8. cikk szerinti vezetői jártasság és magatartás tekintetében ilyen járműben kell vizsgát tenni.

6. cikk

A kategóriák közötti megfelelések

(1) A vezetői engedélyek kiadását az alábbi feltételekhez kell kötni:

- a) **CI, C, DI és D** kategóriás vezetői engedélyt csak olyan gépjárművezetők számára lehet kiállítani, akik már jogosultak B kategóriás járművek vezetésére;
- b) **B+E, CI+E, C+E, DI+E és D+E** kategóriás vezetői engedélyt csak olyan gépjárművezetők számára lehet kiállítani, akik már jogosultak B, **CI, C, DI** vagy D kategóriás járművek vezetésére.

(2) A vezetői engedélyek érvényességét az alábbiak szerint kell meghatározni:

- a) **a CI+E, C+E, DI+E és D+E** kategóriás vezetői engedélyek **B+E** kategóriás járműszerelvények vezetésére is feljogosítanak;
- b) a B+E, C+E és D+E kategóriájú járművekre vonatkozó vezetői engedélyek csak azoknak a személyeknek adhatók ki, akik már jogosultak a B, C, illetve D kategóriájú járművek vezetésére;
- c) **az A, B, C és D** kategóriás vezetői engedélyek **az A1 és A2, B1, C1, illetve D1** kategóriákra is érvényesek;
- d) **az A2** kategóriás vezetői engedélyek **az A1** kategóriára is érvényesek;
- e) **a C+E és a D+E** kategóriás vezetői engedélyek **a CI+E, illetve a DI+E** kategóriák járműszerelvényeire is érvényesek;
- f) **minden kategória vezetői engedélyei érvényesek az AM kategória járműveire is. Egy tagállam azonban a területén kiállított vezetői engedélyek esetében az AM kategória ekvivalenciáit az A1, A2 és A kategóriára korlátozhatja, ha ez a tagállam egy AM kategóriás vezetői engedély megszerzéséhez gyakorlati gépjárművezetői képzést ír elő.**

(3) A tagállamok a területükön való járművezetéshez az alábbi egyenértékűségeket adhatják meg:

— **B** kategóriás vezetői engedéllyel vezethető **segédmotoros kerékpárok és könnyű motorkerékpárok.**

Mivel ez a rendelkezés csak a tagállamok mindenkori területén érvényes, a tagállamok a vezetői engedélyen nem tüntetik fel, hogy a tulajdonos ezen járművek vezetésére jogosult.

(4) A tagállamok, a Bizottsággal folytatott konzultációt követően, területükön engedélyezhetik:

- a) a D1 kategóriába tartozó (3 500 kg megengedett legnagyobb össztömegű, kivéve a rokkant utasok szállítására szolgáló felszerelést) járművek vezetését 21 évesnél idősebb, már legalább két évvel korábban megszerzett B kategóriás engedéllyel rendelkező személyeknek, feltéve, hogy a járműveket nem kereskedelmi tevékenységet végző intézmények szociális célokra használják és a vezető önkéntes alapon nyújtja szolgáltatásait;

2005. február 23., szerda

- b) 3 500 kg feletti megengedett legnagyobb össz tömeggel rendelkező jármű vezetését 21 évesnél idősebb, legalább két évvel korábban szerzett B kategóriás engedéllyel rendelkező személynek, feltéve, hogy a jármű fő rendeltetése, hogy azt álló helyzetben oktatási, illetve szabadidős célra használják, illetve azokat nem kereskedelmi tevékenységet végző intézmények szociális célokra használják, és a járműveket úgy alakították át, hogy azok nem használhatóak fel kilencnél több személy szállítására, vagy kizárólag a rendeltetési céljaikat szolgáló árukon kívül más áruk fuvarozására;
- c) **járművek, melyek megengedett legnagyobb össz tömege meghaladja a 3 500 kg-ot, 21 évesnél idősebb által, aki legalább két éves B kategóriás vezetői engedéllyel rendelkezik, feltéve, hogy a gépjármű 25 évnél öregebb, megfelelő és környezetvédelmi szempontból is kifogástalan állapotban tartott, továbbá történelmileg autentikus állapotban van, és nem használják kereskedelmi célokra;**
- d) **A D és D1 kategóriájú járműveket vezethetik C, C1 és C+E kategóriájú járművek tulajdonosai, amennyiben üres járművek rövid átszállítási útjáról van szó.**

7. cikk

Alsó korhatár

(1) A vezetői engedélyek kiadásának minimális életkori feltételei a következők:

a) 16. életév:

- AM kategóriánál;
- A 1 kategóriánál;
- B 1 kategóriánál;

b) 18. életév:

- A 2 kategóriánál;
- B, B+E kategóriáknál;
- C1 és C1+E kategóriáknál, az egyes közúti áru fuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről szóló, 2003. július 15-i 2003/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek ⁽¹⁾ az ilyen járművek vezetésére vonatkozó rendelkezéseinek sérelme nélkül;

c) 21. életév:

- **A kategóriánál**
- C, C+E, D1 és D1+E kategóriáknál, a 2003/59/EK irányelvnek az ilyen járművek vezetésére vonatkozó rendelkezéseinek sérelme nélkül;
- **a D és D+E kategóriákhoz, a 2003/59/EK irányelvnek az ilyen járművek vezetésére vonatkozó rendelkezéseinek sérelme nélkül;**

d) 24. életév:

- A kategóriánál;
- D és D+E kategóriáknál, a 2003/59/EK irányelvnek az ilyen járművek vezetésére vonatkozó rendelkezéseinek sérelme nélkül;

(2) A tagállamok **eltérhetnek a B és B+E kategóriákra meghatározott minimális életkori feltételektől**, és 17 éves kortól kiadhatnak vezetői engedélyeket az ilyen kategóriákra, valamint a B1 kategóriára, de csak 18 éves kortól. A tagállamok megtagadhatják a vezetői engedély elismerését területükön, a B és a B1 kategóriákra, ha a vezetői engedély jogosultja még nincs 18 éves.

A tagállamok eltérhetnek az AM kategóriára meghatározott minimális életkori feltételektől, és 14 éves kortól kiadhatnak engedélyt erre a kategóriára. A tagállamok megtagadhatják a vezetői engedély elismerését területükön, az AM kategóriára, ha a vezetői engedély jogosultja még nincs 14 éves.

⁽¹⁾ HL L 226., 2003.9.10., 4. o. A legutóbb a 2004/66/EK tanácsi irányelvvel (HL L 168., 2004.5.1., 35. o.) módosított irányelv.

2005. február 23., szerda

A tagállamok felemelhetik az A1, A2 és A kategóriára előírt alsó korhatárt az alábbi feltétellel:

- az A1 kategória alsó korhatára és az A2 kategória alsó korhatára között kétéves intervallum van;
- az A kategóriás vezetői engedély megszerzése előtt vagy hároméves, A2 kategóriás motorkerékpár-vezetői gyakorlattal kell rendelkezni, vagy A2 kategóriás motorkerékpáron szerzett vezetői gyakorlat nélkül az A kategóriára vonatkozó alsó korhatár hat évvel magasabb, mint az A2 kategóriára vonatkozó alsó korhatár.

Nem haladhatja meg a 26 évet azon A kategóriára vonatkozó alsó korhatár, ahol nem áll fenn A2 kategóriás motorkerékpáron szerzett vezetői gyakorlat.

Azon tagállamok, amelyek felemelték az A1, A2 vagy A kategória alsó korhatárát, elismerik a más tagállamok által kibocsátott vezetői engedélyeket.

A tagállamok 18 évre csökkenthetik a D1 kategóriás vezetői engedély megszerzéséhez szükséges alsó korhatárt a sürgősségi helyzetekben használatos vagy mentési feladatokra kijelölt járművek vezetéséhez.

Amennyiben a tagállamok a kérelmezők számára az AM kategóriás vezetői engedély kiállításának feltételeként előírják a gyakorlati és magatartási vizsga letételét, eltérhetnek az A2 kategóriára vonatkozóan előírt minimális életkor-követelményektől, és e kategóriát 17 éves kortól kezdődően kiállíthatják.

A tagállamok eltérhetnek az A kategóriás motorkerékpárokról (az A1 kategóriás motorkerékpárok és az A2 kategóriás motorkerékpárok kivételével) vonatkozóan előírt minimális életkor-követelményektől, és ezen vezetői engedélyeket a 21 és 26 év között meghatározott minimális életkortól kezdődően kiállíthatják.

8. cikk

Kiadás – érvényesség – megújítás

- (1) Vezetői engedélyt csak azoknak a kérelmezőknek adhatnak ki:
 - a) akik jártassági és magatartási, valamint elméleti vizsgát tettek, valamint megfeleltek az egészségügyi követelményeknek, a II. és III. melléklet rendelkezéseivel összhangban;
 - b) akik elméleti vizsgát tettek, csak az AM kategóriára vonatkozóan; a tagállamok megkövetelhetik a kérelmezőktől, hogy az általuk kiadott AM kategóriájú vezetői engedélyekhez jártassági és magatartási vizsgát tegyenek, valamint orvosi vizsgálaton vegyenek részt;
Az e kategóriába tartozó három- és négykerekes gépjárművek esetében a tagállamok különösen előírhatnak gyakorlati gépjárművezető-képzést. Az AM kategóriába tartozó járművek megkülönböztetése végett a vezetői engedélyen fel lehet tüntetni országkódot;
 - c) akik jártassági és magatartási vizsgát tettek, csak az A2 kategóriájú vezetői engedélyre vonatkozóan, és akik egy A1 vezetői engedéllyel legalább két év tapasztalatra tettek szert;
 - d) **a VII. melléklet szerinti gépjárművezetői képzésen való részvétel, az A2 kategóriájú vezetői engedéllyel már hároméves motorkerékpár-vezetési gyakorlatot szerzett, A kategóriájú vezetői engedélyt kérelmezők esetében; az A kategóriájú vezetői engedélyt kérelmezők részére további vizsgák nem szükségesek, ha A2 kategóriájú vezetői engedéllyel már legalább hároméves motorkerékpár-vezetési gyakorlatot szereztek, és A1 kategóriájú vezetői engedéllyel már legalább kétéves motorkerékpár-vezetési gyakorlatot szereztek;**
 - e) **kizárólag gyakorlati és magatartási vizsga letétele, az olyan A1, A2 és A kategóriájú vezetői engedélyt kérelmezők esetében, akik már rendelkeznek AM, A1 vagy A2 kategóriájú vezetői engedéllyel;**
 - f) akiknek szokásos tartózkodási helye annak a tagállamnak a területén található, amelyik a vezetői engedélyt kiadja, vagy, aki bizonyítani tudja, hogy tanulmányi céllal ott töltött legalább hat hónapot.

2005. február 23., szerda

(2) ... (*)-tól kezdődően a tagállamok által kiállított AM, A1, A2, A, B, B1 és B+E kategóriájú vezetői engedélyk tíz éves érvényességi idővel **rendelkeznek**. A **tagállamok** a kezdő vezetők részére kibocsátott A és B kategóriájú első vezetői engedélyk érvényességi idejét három évre korlátozhatják, hogy különleges intézkedéseket hajthassanak végre tekintettel ezen vezetők közlekedésbiztonságának fokozására.

... (*)-tól kezdődően a tagállamok által kiállított C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E kategóriájú vezetői engedélyk öt éves érvényességi idővel rendelkeznek. A **tagállamok a kezdő vezetők részére kibocsátott C és D kategóriájú első vezetői engedélyk érvényességi idejét három évre korlátozhatják, tekintettel ezen vezetők közlekedésbiztonságának fokozására**.

Mindazonáltal, ha egy, az irányelv hatályba lépését megelőzően kiadott vezetői engedélyt meg kell újítani, mert lejárt az érvényessége, az első és második bekezdésben említett különböző érvényességi időszakok vonatkoznak a megújításra.

Az 1. cikk szerinti mikrochip megléte nem előfeltétele egy vezetői engedély érvényességének. A mikrochip elvesztése, olvashatatlansága vagy egyéb károsodása nincs hatással az okmány érvényességére.

(3) A lejárt érvényességű vezetői engedélyk megújításának követelményei:

- a) az e járművek vezetéséhez szükséges testi és szellemi alapkövetelmények **tartós teljesítése** a C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E kategóriájú vezetői engedélyekre vonatkozó III. mellékletnek megfelelően;
- b) az engedélyt kiadó tagállam területén levő szokásos tartózkodási hely, vagy annak igazolása, hogy a kérelmező tanulmányi céllal ott töltött legalább hat hónapot.

A tagállamok az A, A1, A2, B, B1 és B+E kategóriájú vezetői engedélyk megújításakor megkövetelhetik a vezetéshez szükséges fizikai és szellemi minimumkövetelményeket alkalmazó vizsgát, a III. melléklet meghatározása szerint.

A tagállamok a vezetői engedélyknek a (2) bekezdésében megállapított érvényességi idejét egyedi esetekben minden kategóriában korlátozhatják, ha gyakoribb orvosi ellenőrzéseket vagy más külön intézkedéseket, mint pl. közlekedési szabálysértések utáni korlátozásokat tartanak szükségesnek.

A tagállamok rendszereket hozhatnak létre a közlekedési szabálysértések összesítésére („büntetőpont-gyűjtő rendszerek”), melyek a vezetői engedélyk érvényességi időtartamának korlátozását vonhatják maguk után, a (2) bekezdésben foglaltak szerint, bármely kategória esetén. Ezeknek a rendszereknek hatékonyaknak, vizsgatartó erejűeknek, arányosaknak és a gépjárművezetők hivatásos, illetve úrvezetői jellege alapján szabályozottaknak kell lenniük.

(4) A nemzeti büntetőjogi és rendőrségre vonatkozó jogszabályok sérelme nélkül, a tagállamok, a Bizottsággal folytatott konzultációt követően, az irányelvben említettektől eltérő feltételekre vonatkozó nemzeti jogszabályaik rendelkezéseit alkalmazhatják a vezetői engedély kiadására.

(5) **a)** Egyetlen személy sem birtokolhat egynél több vezetői engedélyt.

b) **A tagállamoknak vissza kell utasítaniuk a vezetői engedély kiadását, ha azt állapítják meg, hogy a kérelmező már rendelkezik érvényes vezetői engedéllyel, melyet egy másik tagállam hatósága adott ki a részére. A tagállam akkor is visszautasíthatja a vezetői engedély kiadását a kérelmező részére, ha az egy másik tagállamban a 12. cikk (2) bekezdésben foglalt valamelyik intézkedés hatálya alatt áll.**

c) **A tagállamoknak lépéseket kell tenniük a b) pont értelmében.**

A vezetői engedélyk kiadása, cseréje, illetve megújítása tekintetében a szükséges lépések azt jelentik, hogy ellenőrzik más tagállamokkal azt, hogy fennáll-e alapos indok annak feltételezésére, hogy a kérelmező már rendelkezik vezetői engedéllyel.

A másik tagállam által kibocsátott vezetői engedélyk cseréje tekintetében a szükséges lépések azt jelentik, hogy ellenőrzik az engedélyt kibocsátó tagállammal azt, hogy a kérelmező nem áll-e a 12. cikk (2) bekezdésében foglalt valamelyik intézkedés hatálya alatt.

(*) A 17. cikk (2) bekezdése által meghatározott időpont.

2005. február 23., szerda

d) Azon célból, hogy megkönnyítsék a b) pontban előírt nemzetközi ellenőrzéseket, a Bizottságnak, a tagállamok segítségével, meg kell terveznie, meg kell valósítania, és működtetnie kell egy hálózatot, amely a vezetői engedélyek adatainak az egyes tagállamok közötti, nemzetközi kicserélésére szolgál.

9. cikk

Bizottság

Az I–VII. mellékleteknek a tudományos és műszaki fejlődéshez történő adaptálásához szükséges módosításokat a 10. cikkben lefektetett eljárásoknak megfelelően kell elfogadni.

10. cikk

Bizottsági eljárás

- (1) A Bizottságot segíti egy vezetői engedélyek bizottsága, a továbbiakban „a Bizottság”.
- (2) Az erre a cikkre történő hivatkozások esetén az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkei érvényesek, annak 8. cikkével összhangban.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében előírt időszak 3 hónap.

- (3) A Bizottság elfogadja saját eljárási szabályzatát.

11. cikk

Vizsgáztatók

Ezen irányelv hatálybalépésétől kezdve a vizsgáztatóknak a IV. melléklet szerinti alapvető követelményeknek eleget kell tenniük. Azokra a vizsgáztatókra, akik a hivatásukat már a ... (*)-nál/nél korábbi időpont óta gyakorolják, **csak a minőségbiztosítási rendelkezések és a rendszeres továbbképzési intézkedések vonatkoznak.**

12. cikk

A vezetői engedélyek elismerésére vonatkozó különböző rendelkezések

- (1) Amennyiben valamelyik tagállam által kiállított érvényes nemzeti vezetői engedély jogosultja egy másik tagállamban tesz szert szokásos tartózkodási helyre, kérheti vezetői engedélyének lecserelését azzal egyenértékű engedélyre; a cserét végző tagállamra tartozik, ha szükséges, annak az ellenőrzése, hogy a benyújtott engedély valóban érvényes-e még.
- (2) A büntetőjogi és rendőrségi jogszabályok területiségre vonatkozó alapelvre is figyelemmel, a szokásos tartózkodási hely szerinti tagállam a vezetés jogának korlátozására, felfüggesztésére, valamint visszavonására vagy megszüntetésére vonatkozó nemzeti rendelkezéseit alkalmazhatja egy másik tagállam által kiállított vezetői engedély jogosultjára, és szükség esetén, e célból lecserelíheti az engedélyt.
- (3) A cserét végrehajtó tagállam visszaküldi a régi vezetői engedélyt a kiállító tagállam hatáskörrel rendelkező hatóságához, és eljárását megindokolja.
- (4) Egy tagállam **elutasítja** egy másik tagállam által olyan személynek kiállított vezetői engedély érvényességének elismerését, akire a területén a (2) bekezdésben említett intézkedések egyike vonatkozik.

Egy tagállam elutasítja vezetői engedély kiállítását olyan kérelmezőnek, akire egy másik tagállamban a vezetői engedély korlátozását, felfüggesztését vagy visszavonását alkalmazták.

Egy tagállam ezenkívül elutasíthatja vezetői engedély kiállítását olyan kérelmezőnek, akinek engedélyét egy másik tagállamban **bevonták.**

A tagállam hasonlóképpen akkor is elutasíthatja a vezetői engedély érvényességének elismerését, ha azt egy másik tagállam adta ki az illető személynek egy olyan időszakban, amikor lakhelye nem az engedélyt kiadó tagállamban volt.

(*) A 17. cikk (2) bekezdése által meghatározott időpont.

2005. február 23., szerda

(5) Annak a vezetői engedélynek a cseréjét, amelyik pl. elveszett, vagy amelyet elloptak, a jogosult szokásos tartózkodási helye szerinti tagállamnak az illetékes hatóságától lehet kérni; e hatóságok a cserét a rendelkezésükre álló információ, vagy indokolt esetben, az eredeti engedélyt kiállító tagállam illetékes hatóságától kapott igazolás alapján végzik.

(6) Ha egy tagállam egy harmadik ország által kiadott vezetői engedélyt közösségi minta szerinti vezetői engedélyre cserél le, ezt ez utóbbiban jelezni kell, mint ahogy minden további megújítást vagy cserét is.

Ilyen cserére csak akkor kerülhet sor, ha egy harmadik ország által kiadott engedélyt leadnak a cserét lebonyolító tagállam illetékes hatóságánál. Ha az engedélyre jogosult személy szokásos tartózkodási helyét egy másik tagállamba helyezi át, ez utóbbinak nem kell alkalmaznia a 2. cikkben meghatározott kölcsönös elismerési alapelvet.

13. cikk

Szokásos tartózkodási hely

Ennek az irányelvnek az alkalmazásában „szokásos”: tartózkodási hely az a hely, ahol az adott személy általában él, vagyis ahol egy naptári évben legalább 185 napot tölt, személyes és foglalkozásával összefüggő kööttségei miatt, vagy foglalkozási kööttségekkel nem rendelkező személy esetén, olyan személyes kööttségei miatt, amelyek szoros kapcsolatra utalnak az adott személy és azon hely között, ahol él.

Mindazonáltal, azon személy esetében, akinek a foglalkozással kapcsolatos, illetve személyes kööttségei eltérő helyekhez kapcsolódnak, és ennek következtében felváltva két vagy több tagállamban található különböző helyeken él, a szokásos tartózkodási helynek a személyes köötődések szerinti tagállamot kell tekinteni, feltéve, hogy az ilyen személy rendszeresen visszatér oda. Ez utóbbi feltételnek nem kell teljesülnie, ha a személy egy meghatározott időtartamra szóló feladat végrehajtása céljából él valamely tagállamban. Az egyetemi, illetve iskolai tanulmányok nem jelentik a szokásos tartózkodási hely áthelyezését.

14. cikk

Nem közösségi típusú vezetői engedélyk egyenértékűsége

A Bizottság egyetértésével, a tagállamok megfeleltetik egymásnak az irányelv végrehajtása előtt kiadott és a 4. cikkben meghatározott engedély-kategóriákat.

A tagállamok, a Bizottsággal való konzultációt követően, a 12. cikk (4), (5) és (6) bekezdéseinek végrehajtása céljából kiigazításokat hajthatnak végre nemzeti jogszabályaikon.

15. cikk

Felülvizsgálat

A Bizottság legkésőbb ... (*)-ig felülvizsgálja a 4. cikkben említett kategóriákra vonatkozó közösségi rendelkezéseket, valamint a 7. cikkben meghatározott alsó korhatárokat, és ezek hatását a közúti közlekedésbiztonságra, továbbá a B kategóriára vonatkozó progresszív megközelítés bevezetésének lehetőségét, beleértve a B1 kategóriát is.

16. cikk

A tagállamok közötti együttműködés

A tagállamok támogatják egymást ezen irányelv végrehajtása során és információkat cserélnek az általuk kiállított, kicserélt vagy pótoltt vezetői engedélyekről. **Használják az ebből a célból létrehozott vezetői engedély-hálózatot, amint ez a hálózat működőképes lesz.**

(*) A 17. cikk (2) bekezdésében meghatározott dátumtól számítva legkésőbb öt év múlva.

2005. február 23., szerda

17. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok *legkésőbb ... (*)-ig* elfogadják és közzéteszik az 1. cikk (2) bekezdésében, a 3. cikk (2) bekezdésében, a 4. cikk (1)-(3) bekezdéseiben, a 6. cikk (2) bekezdése, (c) és (d) pontjaiban, a 7., 8. cikk (1)-(3) és (5) bekezdéseiben, a 11. cikkben, a 16–20. cikkeken, továbbá a II. melléklet 5.2. pontjában és a IV mellékletben foglaltaknak való megfeleléshez szükséges jogszabályokat, rendeleteket vagy igazgatási rendelkezéseket. A tagállamok haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot ezeknek a rendelkezéseknek a szövegeiről és a rendelkezések és az irányelv közötti megfeleléségi táblázatról.

(2) Ezeket a rendelkezéseket ... (**) *kezdődően* alkalmazzák.

(3) Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. Tartalmazniuk kell az utalást arra is, hogy az érvényben levő jogszabályokban, rendeletekben vagy igazgatási rendelkezésekben levő hivatkozásokat az ezen irányelv által felváltott irányelvekre úgy kell érteni, mint erre az irányelvre utaló hivatkozásokat. A hivatkozás módját és megszóvevezését a tagállamok határozzák meg.

(4) A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az ezen irányelv területéhez tartozó, általuk elfogadott, vonatkozó nemzeti rendelkezések szövegeiről.

(5) A 96/47/EK irányelvvel módosított 91/439/EGK irányelv 2. cikkének (4) bekezdése ezen irányelv hatályba lépésével hatályát veszti.

18. cikk

Hatályon kívül helyezés

A VIII. melléklet A részében említett irányelvek által módosított 91/439/EGK irányelv hatályon kívül helyeződik ... (**)-től/től, a tagállamoknak a VIII. melléklet B részében megadott, az irányelvnek a nemzeti jogszabályokba történő átültetésének határidejeire vonatkozó kötelezettségeinek sérelme nélkül.

A hatályon kívül helyezett irányelvre történő hivatkozásokat ezen irányelvre történő hivatkozásnak kell tekinteni, és a IX. mellékletben található megfelelési táblázat szerint kell értelmezni.

19. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az Európai Unió Hivatalos Lapjában történő közzétételét követő huszadik napon lép hatályba.

Az 1. cikk (1) bekezdése, a 2. cikk, a 3. cikk (1) bekezdése, a 4. cikk (4) bekezdése, az 5. cikk, a 6. cikk (1) bekezdése, (2) bekezdésének (a) és (b) pontjai, (3) és (4) bekezdése, a 8. cikk (4) bekezdése, a 9. cikk, a 10. cikk, a 12–15. cikke, valamint az I., II. és III. mellékletek ... (**)-től/től alkalmazandók.

20. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt, ...

Az Európai Parlament részéről
az elnök

A Tanács részéről
az elnök

(*) A 19. cikkben meghatározott dátum után két évvel.

(**) A 17. cikk (1) bekezdésében meghatározott dátum után két évvel.

(***) A 19. cikk (1) bekezdésében meghatározott dátum után két évvel.