



Brüssel, 1.3.2023
COM(2023) 127 final

2023/0053 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

milles käsitletakse juhilubasid ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2022/2561, Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/1724 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2006/126/EÜ ja komisjoni määrus (EL) nr 383/2012

(EMPs kohaldatav tekst)

{SEC(2023) 350 final} - {SWD(2023) 128 final} - {SWD(2023) 129 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

Käesolevas ettepanekus käsitletakse liidu juhiloaeeskirjade põhjalikku läbivaatamist. Tegemist on nende eeskirjade kolmanda läbivaatamisega. Eeskirjad kehtestati esimest korda 1980. aastal direktiiviga 80/1263/EMÜ¹ ning vaadati läbi teise juhilubade direktiiviga 91/439/EMÜ² ja kolmanda juhilubade direktiiviga 2006/126/EÜ^{3,4}.

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Liiklusohutus on ELis viimase 20 aasta jooksul märkimisväärselt paranenud. Liiklussurmade arv on vähenenud 61,5 %, umbes 51 400-lt 2001. aastal ligikaudu 19 800-le 2021. aastal. Liiklusohutuse paranemine ei ole siiski olnud piisav. Liiklussurmade arvu vähenemise aeglustumise tõttu alates 2014. aastast esitasid ELi transpordiministrid 2017. aasta märtsis Valletas toimunud mitteametlikul transpordinõukogu istungil ministrite deklaratsiooni liiklusohutuse kohta,⁵ kus liikmesriigid kutsusid komisjoni üles uurima ELi liiklusohutuse õigusraamistiku tugevdamist, et tagada liiklusõnnetustes hukkunute arvu vähenemine.

2018. aasta mais avaldatud kolmanda liikuvuspaketi osana avaldas komisjon liiklusohutuse strateegilise tegevuskava,⁶ milles kutsuti üles võtma kasutusele uus lähenemisviis, et astuda vastu liiklusohutusnäitajate paranemise peatumisele ELis ja liikuda lähemale pikaajalisele eesmärgile saavutada 2050. aastaks ELis olukord, kus liikluses hukkunuid ei ole (nulltase). 2019. aasta juunis avaldas komisjon ELi liiklusohutuspoliitika raamistiku aastateks 2021–2030 – edasised sammud liiklussurmade nulltaseme suunas⁷. Komisjon esitas selles uued vahe-eesmärgid vähendada ajavahemikul 2020–2030 liiklussurmade arvu 50 % ning vähendada samal ajavahemikul ka raskete vigastuste arvu 50 %, nagu on soovitatud Valletta deklaratsioonis.

Oma 2020. aasta säästva ja aruka liikuvuse strateegias⁸ kordas komisjon eesmärgi viia 2050. aastaks kõigi transpordiliikide liiklussurmade arv nulli ning teatas juhilubade direktiivi läbivaatamisest, et võtta juhtalgatuse nr 10 (Transpordi ohutuse ja turvalisuse suurendamine) raames muu hulgas arvesse tehnoloogilist innovatsiooni, sealhulgas mobiilseid juhilubasid. 2021. aasta oktoobris võttis Euroopa Parlament vastu resolutsiooni ELi liiklusohutuspoliitika

¹ EÜT L 375, 31.12.1980, lk 1 ([EUR-Lex - 31980L1263 - ET - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)).

² EÜT L 237, 24.8.1991, lk 1 ([EUR-Lex - 31991L0439 - ET - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)).

³ ELT L 403, 30.12.2006, lk 18 ([EUR-Lex - 02006L0126-20201101 - ET - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)).

⁴ Esimese juhilubade direktiiviga (direktiiv 80/1263/EMÜ) kehtestati ELis esimesed riiklike juhiloasüsteemide ühtlustamise eeskirjad, eelkõige võttes kasutusele ühenduse juhiloamudeli, sõidukikategooriate esialgse määratluse ja sätestades tingimused, mille alusel võib juhilubasid kogu ELis väljastada või vahetada. Neid eeskirju täpsustati ja laiendati teises juhilubade direktiivis (direktiiv 91/439/EMÜ). Kõige olulisem on see, et kehtestati liikmesriikides väljastatud juhilubade vastastikune tunnustamine ja juhiloa saamise vanuse alampiiri nõuded. Kolmas juhilubade direktiiv (direktiiv 2006/126/EÜ) kiideti heaks 2006. aasta detsembris ja seda on aastatel 2009–2020 üksteist korda muudetud peamiselt selleks, et parandada ühiste standardite ja nõuete ühtlustamist ning kohandada seda tehnoloogia arenguga.

⁵ Vt https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; 2017. aasta juunis võttis nõukogu vastu järeldused liiklusohutuse kohta, millega kinnitati Valletta deklaratsiooni (vt dokument 9994/17).

⁶ COM(2018) 293 final (Liikuvus Euroopas. Säästev liikuvus Euroopas – ohutu, ühendatud ja keskkonnahoidlik) I lisa ([EUR-Lex - 52018DC0293 - ET - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)).

⁷ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>

⁸ COM(2020) 789 final ([EUR-Lex - 52020DC0789 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)).

raamistiku 2021–2030 kohta,⁹ kutsudes komisjoni üles liiklusohutust veelgi edendama, eelkõige parandades juhtide koolitamise norme.

Sellest ettepanekust on teatatud komisjoni 2022. aasta tööprogrammi II lisas (REFIT'i algatused) pealkirja „Uus hoog Euroopa demokraatialle“¹⁰ all ning see aitab saavutada parema õigusloome tegevuskava,¹¹ tagades, et kehtivad õigusaktid on lihtsamad ja selged, ei tekita tarbetut koormust ning peavad sammu muutuva poliitilise, ühiskondliku ja tehnoloogilise arenguga.

Üks kõige arenenumaid juhilubade raamistikke maailmas on jõus ning seda kohaldavad EL ja teised EMP liikmesriigid. Kokku hõlmab see üle 250 miljoni juhi. Raamistiku nurgakiviks on juhilubade direktiiv, millega kehtestatakse ühised õiguslikud meetmed juhilubade tunnustamiseks ja väljastamiseks Euroopa Liidus. Selle eesmärk on parandada liiklusohutust ja hõlbustada kodanike vaba liikumist ELis. Euroopa ühtse turuga kehtestatud liikumisvabaduse tõttu on juhilubasid käsitlevad ELi eeskirjad aidanud lihtsustada piiriülest reisimist ja elukohavahetust kodanike jaoks, kes asuvad elama teise liikmesriiki. Sellest hoolimata kogevad inimesed endiselt riiklike lähenemisviiside ebakõlasid, mis omakorda mõjutab nende juhtimisõigusi. Samuti kogevad nad direktiivi puudusi ja probleeme selle rakendamisel.

Käesolev algatus põhineb direktiivil 2006/126/EÜ, mille eesmärk on parandada liiklusohutust ja hõlbustada liikumisvabadust järgmiste meetmete abil:

- kehtestada alates 2033. aastast kõigile juhtidele kohustuslik Euroopa Liidu ühtse juhiloa mudel, et tagada suurem kaitse pettuste ja võltsimise eest;
- juhiloa liigitatakse vastavalt sõidukitüüpidele ja nende juhtimise vanuse alampiirile;
- kõigi uute juhilubade kohustuslik halduslik uuendamine iga kümne aasta järel;
- nende juhtide halduskoormuse vähendamine, kes kolivad alaliselt teise liikmesriiki;
- juhtide oskusi, teadmisi ning füüsilist ja vaimset sobivust käsitlevate ühiste miinimumnõuete kohaldamine;
- võimsate mootorrataste järkjärguline kättesaadavus, mis põhineb vanuse alampiiril ja varasemal kogemusel vähem võimsate mootorrataste kasutamisel;
- riiklike ametiasutuste vahelise juhiloateabe vahetamise võrgustiku (RESPER) loomine.

Mõjuhinna aruandes¹² kinnitati vajadust ajakohastada juhilubasid reguleerivaid ELi eeskirju, et toetada jõupingutusi liiklussurmade ja raskete vigastuste vähendamiseks ning veelgi vähendada halduskoormust ja takistusi kodanike vabale liikumisele ELis. Paljudel rasketel õnnetustel, mille tagajärjeks on surm, tõsine tervisekahjustus ja mitteeluohlikud vigastused, on oluline roll juhi oskustel, teadmistel, käitumisel ja tervises seisundil ning endiselt on liiga palju juhiloa omanikke, kelle viibimine ELi teedel kujutab endast juhtimis sobivuse puudumise tõttu ohtu. Järeldamine¹³ käigus leiti, et praegust vanusepõhist sõelumist ei peeta enam kõige asjakohasemaks. Kuigi on tõendeid võimaliku füüsilise seisundi halvenemise kohta vanuse tõttu, on mõnes uuringus jõutud järeldusele, et

⁹ P9_TA(2021)0407 https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_ET.pdf

¹⁰ COM(2021) 645 final ([EUR-Lex - 52021DC0645 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)).

¹¹ SWD(2021) 305 final ([Better regulation \(europa.eu\)](#)).

¹² SWD(2023) 128 final.

¹³ SWD(2022) 17 final ([EUR-Lex - 52022SC0017 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)).

konkreetsed terviseprobleemid, nagu ainete kuritarvitamine, vaimse tervise haigused, epilepsia ja diabeet, südamehaigused ja uneapnoe, ei ole tingimata seotud vanusega. Sõiduki juhtimiseks vajaliku tervises seisundi puhul on need siiski olulisemad tegurid kui vanus.

Juhtide oskused, teadmised, riskiteadlikkus ja kogemused on endiselt piiratud, eriti algajatel juhtidel. Algajate juhtide suurem õnnetuste ja surmajuhtumite arv näitab, et juhilubade väljastamise nõuded ei sobitu täielikult liiklusohutuse eesmärkidega. Lisaks avaldab sõidukite kasutamisele olulist mõju selliste uute tehnoloogiate järkjärguline kasutuselevõtt nagu sõiduabisüsteemid ja tulevikus ka automatiseeritud sõidukid. Kuigi sellised tehnoloogiad võivad parandada liiklusohutust ja aidata kaasa kaasavamale liikuvusele, tekitavad need juhtidele uusi probleeme seoses oskuste ja teadmistega uute funktsioonide kohta, mida praegune direktiiv ei hõlma.

Mis puudutab takistusi isikute vabale liikumisele, siis kehtib teises ELi liikmesriigis juhiloa omandamisel, kasutamisel, asendamisel, uuendamisel või vahetamisel juhiloa saamise või seal juhtimisõiguse kasutamise või säilitamise seisukohalt tarbetu või põhjendamatult kord. Lõppkokkuvõttes takistab see nende liikumist ELi piires. Hindamise kohaselt on mõningaid direktiivi meetmeid (nagu alalise elukoha mõiste) olnud raske kohaldada ja need võisid põhjustada suurt halduskoormust või takistada vaba liikumist. Tegelikult võivad selliste takistustega silmitsi seisvad hästi dokumenteeritud juhtimisõigusega inimesed jääda juhiloata kuni kuueks kuuks või isegi kauemaks. Lisaks võib praegune direktiiv teatavatel juhtudel takistada ELi kodanikel omandada juhiluba neis ELi riikides, kus nende kohaliku keele oskus ei ole piisav ja kus tõlgi kasutamine ei ole eksamite ajal lubatud. Ka puuduvad ühtsed eeskirjad kolmandate riikide väljastatud juhilubade vahetamiseks, kui juhiloa omanik asub elama Euroopa Liitu, ning ühes liikmesriigis kolmanda riigi juhiloa vastu saadud ELi juhiloa võivad kaotada kehtivuse juhul, kui kõnealune isik kolib teise liikmesriiki.

Peale selle on mitu liikmesriiki¹⁴ kehtestanud või kavatsevad kasutusele võtta riiklikud mobiilsed (digitaalsed) juhiloa, millega ei ole kaasas füüsilist dokumenti (st kaarti). Kuna kehtiva direktiiviga kehtestatakse vastastikuse tunnustamise põhimõte ainult füüsiliste juhilubade puhul, jäävad mobiilsed juhiloa seega kehtima ainult need väljastanud riigi territooriumil. Sellest tulenevalt takistab praegune raamistik maanteetranspordi digiüleminekust saadavat kasu Euroopa tasandil ja vaba liikumist kogu ELis.

Uus ettepanek juhilubade direktiivi kohta tugineb eelmise direktiivi eesmärkidele, nimelt liiklusohutuse parandamisele ja vaba liikumise hõlbustamisele, kuid reageerib ka vajadusele suurendada maanteetranspordi kestlikkust ja digiüleminekut. Ettepanek on oluline ka kestliku arengu eesmärkide¹⁵ saavutamiseks, sest aitab muuta linnad ja asulad 2030. aastaks kaasavaks, turvaliseks, vastupanuvõimeliseks ja kestlikuks ning muuta turvalised, taskukohased, ligipääsetavad ja kestlikud transpordisüsteemid kõigile kättesaadavaks. Samuti pööratakse selles erilist tähelepanu kõigi ühiskonnarühmade, eelkõige vähem kaitstud liiklejate (nagu jalakäijad, jalgratturid, kahe rattaliste mootorsõidukite kasutajad, isiklike liikumisvahendite kasutajad ning puudega või piiratud liikumisvõime ja orientatsiooniga isikud) liiklusohutusega seotud vajadustele¹⁶. Lisades uued eeskirjad automaatkäigukasti kohta ja suurendades enamiku heiteta B-kategooria sõidukite täismassi, hõlbustab ettepanek

¹⁴ ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni 13. septembri 2022. aasta mitteametliku dokumendi nr 10 ja konsulteerimise kohaselt juba olemas Hispaanias, Taanis, Kreekas, Poolas ja Portugalis ning kaalumisel Austrias, Belgias, Küprosel, Eestis, Soomes, Saksamaal, Iirimaal, Itaalias, Leedus, Luksemburgis, Madalmaades ja Rootsis.

¹⁵ https://sdgs.un.org/#goal_section

¹⁶ ÜRO kestliku arengu tegevuskava aastani 2030 (<https://sdgs.un.org/2030agenda>), eesmärk 11 ja sihtväärus 11.2.

selliste sõidukite kasutuselevõttu, aidates seega kaasa Euroopa kliimamääruse¹⁷ ja Euroopa rohelise kokkuleppe nullsaaste eesmärgi saavutamisele, milleks on 2050. aastaks kahjuliku saasteta keskkond¹⁸.

Uus ettepanek juhilubade direktiivi kohta on kooskõlas ühtse digivärava määrusega,¹⁹ mis võimaldab portaali Your Europe kaudu juurdepääsu veebipõhisele teabele, abi- ja probleemilahendamisteenustele ning e-haldusmenetlustele. Ettepanekuga reguleeritav teave on juba lisatud ühtse digivärava määruse I lisasse. Halduskoormuse edasiseks vähendamiseks muudetakse juhilubade direktiivi II lisa, et tagada kodanikele ja elanikele pakutavate haldusmenetluste täielik elektrooniline kättesaadavus.

Seepärast on algatuse eesmärk parandada liiklusohutust ja hõlbustada isikute vaba liikumist Euroopa Liidus, aidates samal ajal kaasa säästvale maanteetranspordile ja selle digiüleminekule, tehes järgmist:

- *Juhtimisoskuste, teadmiste ja kogemuste parandamine ning ohtliku käitumise vähendamine ja karistamine.* Juhtide koolitust, eksamineerimist ja katseaega käsitlevate eeskirjadega tagatakse, et eelkõige noored ja algajad juhid omandavad ohutuks juhtimiseks vajalikud oskused, teadmised, kogemused ja riskiteadlikkuse. Samuti peaksid kõik juhid saama kasu parematest oskustest ja teadmistest arenenud tehnoloogia kohta, kasutades täiel määral ära innovatsiooni ohutus- ja keskkonnapotentsiaali, ning tagama motoriseeritud liikluse ja aktiivsete transpordiliikide ohutu koosseksisteerimise. Juhid peaksid vastutama oma ohtliku liikluskäitumise eest kõigis liikmesriikides, et luua liiklusohutuse parandamist soodustav keskkond.
- *Juhtide piisava füüsilise ja vaimse sobivuse tagamine kogu ELis.* Mittekutseliste juhtide füüsilise ja vaimse sobivuse eeskirju täiustatakse ja ajakohastatakse vastavalt uusimale tehnoloogilisele arengule ja kooskõlas inimõigustel põhineva puuetega inimeste mudeliga²⁰. Lisaks tõhustatakse kogu ELis arstlikku läbivaatust, et see aitaks paremini kaasa liiklusohutuse eesmärkide saavutamisele.
- *Juhiloa taotlejaid ja omanikke mõjutavate ebapiisavate või tarbetute tõkete kõrvaldamine.* Juhilubade kättesaadavuse ja juhtimisõiguste tunnustamisega seoses on juhtidel endiselt mitmeid takistusi, mis omakorda takistavad liikumisvabadust ELis: sõidueksamitega seotud raskused, mis tulenevad keeleoskuse puudumisest, erinevatest eeskirjadest ELi elanike alalise elukoha kindlaksmääramiseks või teatavate juhtimisõiguste järjepidevuse puudumisest reisimisel ja elukoha vahetamisel ELis. Nende tõkete kõrvaldamine peaks aitama lahendada ka praegust juhtide, eelkõige veokijuhtide nappuse

¹⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus) (ELT L 243, 9.7.2021, lk 1, [EUR-Lex - 32018R1724 - ET - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)).

¹⁸ COM(2021) 400 final ([EUR-Lex - 52021DC0400 - ET - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)).

¹⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 2. oktoobri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1724, millega luuakse ühtne digivärv teabele ja menetlustele ning abi- ja probleemilahendamisteenustele juurdepääsu pakkumiseks ning millega muudetakse määrust (EL) nr 1024/2012 (ELT L 295, 21.11.2018, lk 1, [EUR-Lex - 32018R1724 - ET - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)).

²⁰ Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni 13. detsembri 2006. aasta puuetega inimeste õiguste konventsioon, mille osaline EL on olnud alates 21. jaanuarist 2011.

probleemi, seadmata ohtu liiklusohutust. Lisaks tuleks ka ühtlustada juhilubade ja mobiilsete juhilubade kehtivust.

Üksikasjalikum teave selle kohta, kuidas eespool nimetatud eesmärgid ja nendega seotud probleemid algatuses käsitletakse, on esitatud käesoleva seletuskirja 3. peatükis.

Järjekindla lähenemisviisi tagamiseks liiklusohutuse valdkonnas seoses liikluseeskirjade piiriülese täitmise tagamisega koostatakse läbirääkimispakett, mis koosneb kolmest algatusest: peale käesoleva ettepaneku sisaldab see ka ettepanekut võtta vastu direktiiv, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2015. aasta direktiivi (EL) 2015/413, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta (nn piiriülese teabevahetuse direktiiv),^{21,22} ning ettepanekut võtta vastu direktiiv, milles käsitletakse teatavate juhtimiskeeldude kehtestamist kogu liidus²³.

• Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega

Käesolev ettepanek on kooskõlas muude liiklusohutust käsitlevate ELi õigusaktidega: Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2022. aasta direktiiv (EL) 2022/2561 reisijate- või kaubaveol kasutatavate teatavate maanteeõidukite juhtide alus- ja jätkuõppe kohta^{24,25}; direktiiv (EL) 2015/413²⁶; ning nn üldise ohutuse määrus^{27,28}. Samuti on see kooskõlas ELi liiklusohutuspoliitika raamistikuga aastateks 2021–2030 – Järgmised sammud nulleesmärgi suunas²⁹.

Algatus on kooskõlas ka piiriülese teabevahetuse direktiiviga. Seoses vastastikuse abiga (artikkel 15) nähakse juhilubade direktiiviga ette ka juhilubadega seotud teabe vahetamise võrgustik (RESPER), mida saab kasutada juhilubade direktiivi, kutseliste juhtide kvalifikatsiooni ja koolituse direktiivi ning piiriülese teabevahetuse direktiivi kohaldamiseks ja nende järgimise kontrollimiseks. Praegu valitseb õiguskindlus selles osas, kas RESPERit saab kasutada EUCARISEle tugineva piiriülese teabevahetuse direktiivi kohaldamisel, kuna juhilubade direktiivi artikli 15 sõnastus ei ole selles osas selge ja sama direktiivi artikli 4 lõikes 4 nõutakse liikmesriikidelt tagamist, et direktiivi kohane teabevahetus toimuks „*vahetamata andmeid, mis on pärit muudest andmebaasidest, mida ei kasutata käesoleva direktiivi kohaselt*“. Sellest tulenevalt ei kasuta enamik õiguskaitseasutusi RESPERi kontrolli eesmärgil.

Piiriülese teabevahetuse direktiivi vaadatakse läbi paralleelselt juhilubade direktiivi läbivaatamisega nii õiguslikel põhjustel kui ka järjekindluse huvides. Sellega seoses kaalutakse muude andmebaaside kasutamise piirangute kaotamist. Juurdepääs RESPERile täitmise tagamise eesmärgil on võimalik juhilubade direktiivis sätestatud tingimustel ning

²¹ COM(2023) 126 final.

²² ELT L 68, 13.3.2015, lk 9 ([EUR-Lex - 32015L0413 - ET - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)).

²³ COM(2023) 128 final.

²⁴ ELT L 330, 23.12.2022, lk 46 ([EUR-Lex - 32022L2561 - ET - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)).

²⁵ Millega kehtestatakse nende sõidukite kutseliste juhtide kvalifikatsiooni ja koolituse erieeskirjad.

²⁶ Mis hõlbustab teabevahetust liikmesriikide vahel, kui liiklusohutusega seotud rikkumine on toime pandud teises liikmesriigis registreeritud sõidukiga.

²⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2019. aasta määrus (EL) 2019/2144, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning mootorsõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega (ELT L 325, 16.12.2019, lk 1, [EUR-Lex - 02019R2144-20220905 - ET - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)).

²⁸ Millega nähakse ette uute sõidukite kohustuslik varustamine täiustatud turvafunktsioonidega.

²⁹ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>

selle tulemusena viiakse loodetavasti edaspidi edukalt lõpule rohkemate õigusrikkumiste uurimine. Peale selle selgitatakse juhilubade direktiivi läbivaatamisel kõiki kasutusjuhtumeid, mille puhul on õiguskaitse kontekstis vaja juurdepääsu RESPERile, et kaotada õiguslik ebakindlus täielikult.

Sätted teatavate juhtimiskeeldude kehtestamise koha kogu liidus kavatakse panna eraldi õigusakti. mis hõlmaks selliste otsuste piiriülest täitmise tagamist, samal ajal kui tagajärgi väljaandmisele käsitletakse ikkagi käesolevas algatuses.

Ettepanek on ka osa Euroopa oskuste aastast, mille eesmärk on edendada elukestvat õpet, tugevdada ELi ettevõtete konkurentsivõimet ning toetada rohe- ja digipööret sotsiaalselt õiglasel viisil.

• **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Juhilubade direktiiv reguleerib juhtimisõigusi sõidukikategooriate kaupa. Teatavad kategooriad on määratletud viitega ELi eeskirjadele:

- Nõukogu direktiiv 96/53/EÜ, millega kehtestatakse siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass,³⁰ mis võimaldab teha kindlaks alternatiivkütusel töötavate sõidukite tüübid;
- Määrus (EL) nr 168/2013 kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta,³¹ mis võimaldab kindlaks teha mopeedide, mootorrataste ning mootoriga kolm- ja nelirataste tüübid.

Direktiiviga määratakse kindlaks vanuse alampiir juhiloa saamiseks tulevaste elukutseliste juhtide puhul, kelle suhtes kohaldatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2022. aasta direktiivi (EL) 2022/2561 reisijate- või kaubaveol kasutatavate teatavate maantesõidukite juhtide alus- ja jätkuõppe kohta³².

Peale selle kohaldatakse isikuandmete kaitse norme ka juhilubadega seotud teabe vahetamise suhtes, eelkõige määrust (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus)³³.

Komisjon võttis 3. juunil 2021 vastu ettepaneku³⁴ vaadata läbi määrus (EL) nr 910/2014³⁵ seoses Euroopa digiidentiteedi raamistiku kehtestamisega. See uus raamistik sisaldab mobiilsete juhilubade jaoks olulisi elemente. Eelkõige saab ELi mobiilsete juhilubade koostalitlusvõimelise lahenduse väljatöötamiseks kasutada elektroonilist identiteeti ja võimalik, et ka digiidentiteeditasku funktsioone.

Käesolev ettepanek on kooskõlas ELi kliimaneutraalsuse eesmärgiga 2050. aastaks ja aitab sellele kaasa, nagu on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2021/1119 (millega kehtestatakse ELi raamistik kliimaneutraalsuse saavutamiseks) artikli 2 lõikes 1.

³⁰ EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59 ([EUR-Lex - 01996L0053-20190814 - ET - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)).

³¹ ELT L 60, 2.3.2013, lk 52 ([EUR-Lex - 02013R0168-20201114 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)).

³² ELT L 330, 23.12.2022, lk 46 ([EUR-Lex - 32022L2561 - ET - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)).

³³ ELT L 119, 4.5.2016, lk 1 ([EUR-Lex - 32016R0679 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)).

³⁴ COM(2021) 281 final ([EUR-Lex - 52021PC0281 - ET - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)).

³⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 2014. aasta määrus (EL) nr 910/2014 e-identimise ja e-tehingute jaoks vajalike usaldusteenuste kohta siseturul (ELT L 257, 28.8.2014, lk 73, [EUR-Lex - 32014R0910 - ET - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)).

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

• Õiguslik alus

Ettepaneku õiguslik alus on ELi toimimise lepingu³⁶ artikli 91 lõige 1. ELi toimimise lepingu artikli 91 lõike 1 punktis c on sätestatud, et liidul on transpordi valdkonnas pädevus kehtestada meetmeid transpordi ohutuse, sealhulgas liiklusohutuse parandamiseks.

• Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)

Direktiivi 2006/126/EÜ alusel on liidul juba pädevus juhilubade valdkonnas. Juhilubadega seotud küsimused sisaldavad riigiüleseid aspekte, mida üksikud liikmesriigid üksi ei saa käsitleda. Kuigi juhilubade direktiiv on oluline samm juhilubade eeskirjade ühtlustamisel ja aitab kaasa ELi poliitika rakendamisele, on seda seni üksteist korda muudetud, et ühtlustada ühiseid standardeid ja nõudeid ning kohandada eeskirju pärast 2006. aastat toimunud teaduse ja tehnika arenguga. Käesoleva ettepanekuga kehtestatakse uued eeskirjad jäävad ELi toimimise lepingu artikli 91 lõike 1 kohaldamisega liidule antud pädevusse ning arvestades nende seost juba olemasoleva juhilubade raamistikuga, on neid võimalik piisaval määral saavutada üksnes liidu tasandil.

Pidades silmas ELi eesmärke liiklusohutuse valdkonnas ning eeldatavaid ebapiisavaid edusamme liiklussurmade ja raskete vigastuste vähendamisel, on seatud eesmärkide saavutamiseks vaja ELi lisameetmeid. Näiteks saab võitlus ohtliku käitumise vastu teedel täielikult tulemusi anda ainult juhul, kui mitteresidendist eeskirjarikkujad karistada samamoodi nagu residendid. Neid eesmärke ei suuda liikmesriigid üksi nende probleemide piiriülesust arvestades piisaval määral saavutada.

ELi tasandi lisameetmeid on vaja ka selleks, et kõrvaldada tarbetud ja põhjendamatud tõkked isikute vabale liikumisele, mis tulenevad juhilubade väljastamise ja uuendamise korra mitteoptimaalsusest. Need probleemid tuleb lahendada ELi tasandil, sest ka need on piiriülesed. Mobiilseid juhilube saab kogu ELis vastastikku tunnustada ainult siis, kui liikmesriikide kasutatavad lahendused on ühtlustatud ja koostalitlusvõimelised.

Ilma ELi sekkumiseta oleks liikmesriikidevaheline koostöö juhilubade valdkonnas jätkunud kahe- või mitmepoolsete kokkulepete kaudu, mis oleks toonud kaasa loasüsteemi keerukuse ning suurema halduskoormuse loaomanikele ja haldusasutustele. Autojuhid võisid kokku puutuda ka haldusprobleemidega, kui nad sõitsid liikmesriikidesse,³⁷ mis ei ole Viini konventsiooni osalised³⁸ (näiteks rahvusvahelise juhiloa nõue). Lisaks peaksid ELi juhiloa omanikud ELis elukohta vahetades saama uues elukohariigis väljastatud uue juhiloa kas halduskorras toimunud vahetusega või sooritades sõidueksami nagu kõik teised juhiloa taotlejad. ELi sekkumise puudumisel jääks välismaiste elukutseliste juhtide lõimimine ELi maanteetranspordisektorisse piiratuks, kuna välismaistel juhtidel on oma juhtimisõiguse säilitamisel halduslikke probleeme. Selle tõkke kõrvaldamine koos muude meetmetega (näiteks juhtide kvalifikatsioonide parandamine, töötingimuste parandamine ja struktuursete probleemide lahendamine) võib aidata lahendada juhtide nappuse probleemi ELis.

• Proportsionaalsus

Ettepanek on vajalik ja proportsionaalne eesmärgiga hõlbustada vaba liikumist juhilubasid käsitlevate ühtlustatud lisaeeskirjade abil, kuna liikmesriigid üksi ei saa tagada teises liikmesriigis väljastatud juhiloaga antud juhtimisõiguse probleemideta tunnustamist.

³⁶ ELT C 115, 9.5.2008, lk 85 ([EUR-Lex - 12008E091 - ET - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)).

³⁷ Hispaania, Malta, Küpros ja Iirimaa.

³⁸ 8. novembril 1968 Viinis sõlmitud maanteeliikluse konventsioon.

Ettepanek ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik liiklusohutuse parandamise ja liikumisvabaduse hõlbustamise eesmärgi saavutamiseks, kuna väljavalitud poliitikavariandid pakuvad liikmesriikidele endiselt piisavat paindlikkust. Mobiilsete juhilubade puhul on ette nähtud ainult minimaalsed ühtlustamisnõuded, katseaega käsitlevad eeskirjad võimaldavad liikmesriikidel kohaldada algajate juhtide suhtes siseriiklikke lisatingimusi või piiranguid ning eeskirjad juhilubade vahetamise kohta kolmandate riikidega on määratletud kitsalt.

Seetõttu on vaja läbipaistvat, tõhusat ja koordineeritud lähenemisviisi, mis tagaks liiklejate võrdse kohtlemise ELi teedel, eelkõige juhilubade vastastikuse tunnustamise põhimõtte eeltingimusena, ning kavandatav ettepanek on kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega.

- **Vahendi valik**

Õigusaktide selge ja järjekindla koostamise tagamiseks on kõige sobivam õiguslik lahendus direktiivi täielik läbivaatamine.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

Euroopa Komisjon avaldas 2022. aastal direktiivi 2006/126/EÜ järelhindamise,³⁹ järgides parema õigusloome põhimõtteid. Hindamine on näidanud, et direktiivi 2006/126/EÜ ja selle kahe eelkäija meetmed on üheskoos suurendanud liiklejate ohutust liidus ja hõlbustanud vaba liikumist. Hindamise käigus on täheldatud ka juhilubade direktiivi positiivset mõju juhilubadega seotud pettuste ja juhiloaturismi vähendamisele. See tõi kaasa halduskoormuse vähenemise, eelkõige juhilubade omanike jaoks. Samuti nähtus, et ohutuse suurendamiseks ning teatavate õigusnormide tõhususe ja proportsionaalsuse parandamiseks on veel ruumi. Hinnangus tunnistati, et ELi transpordisüsteem muutub kiiresti, mis on tingitud digiteerimise mõjust, üha suuremast rõhuasetusest aktiivsetele transpordiliikidele linnatranspordis, uute liikuvusvormide tekkimisest, ühenduvuse ja automatiseerimise arengust ning tehisintellekti kasvavast rollist, samuti vähese heitega ja heitevabade sõidukite kasutuselevõtust. Selles jõuti järeldusele, et praegust õigusraamistikku tuleb kohandada mitte ainult praeguste vajaduste rahuldamiseks, vaid ka tulevaste probleemide lahendamiseks.

Hindamisel jõuti veel järeldusele, et digilahendusi, sealhulgas mobiilseid juhilubasid ja RESPERi, ei ole piisavalt uuritud. Samuti leiti, et juhtimisoskusi ja -teadmisi käsitlevad eeskirjad ei kajasta piisavalt uusi tehnoloogilisi lahendusi, nagu sõiduabisüsteemid, poolautomaatne ja (pool)automatiseeritud juhtimine, simulaatorite kasutamine ja mikromobiilsuslahenduste kasutuselevõtt ning automaatkäigukastiga vähese heitega ja heiteta sõidukid.

Peale selle ei ole mõned sätted isikute vaba liikumise hõlbustamise seisukohast optimaalsed, näiteks sätted alalise elukoha kindlaksmääramise, välisriikide juhilubade tunnustamise ja kehtivusaja kohta. Ka ei täienda direktiiv täielikult direktiivi (EL) 2015/413,⁴⁰ mis käsitleb selliste süütegude eest määratavate karistuste jõustamist. Samuti tuleb direktiiv paremini vastavusse viia üldise ohutuse määrusega⁴¹.

³⁹ SWD(2022) 17 final.

⁴⁰ ELT L 68, 13.3.2015, lk 9 ([EUR-Lex - 32015L0413 - ET - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)).

⁴¹ ELT L 325, 16.12.2019, lk 1–40 ([EUR-Lex - 32019R2144 - ET - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)).

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Kooskõlas parema õigusloome suunistega konsulteeriti järelhindamise ja mõjuhindangu käigus sidusrühmadega.

Järelhindamise käigus korraldati 16. oktoobril 2020 sidusrühmade seminar, et koguda tõendeid, saada kinnitust tehtud tähelepanekutele, küsida tagasisidet uute tähelepanekute kohta ja koguda arvamusi.

Ajavahemikul 28. oktoobrist 2020 kuni 20. jaanuarini 2021 toimus avalik konsultatsioon, mis võimaldas huvitatud üldsusel ja sidusrühmadel väljendada oma seisukohti kehtivate õigusnormide kohta.

Mõju hindamise ettevalmistavas etapis oli huvitatud isikutel võimalus anda esialgse mõjuhindangu kohta tagasisidet (2021. aasta teine kvartal). Seejärel viidi läbi järgmised sihtkonsultatsioonid:

- kaks intervjuude vooru:
 - ettevalmistavad vestlused algetapis (2022. aasta esimene ja teine kvartal)
 - süvaintervjuud, et täita teabes olevad lüngad ja hinnata poliitikameetmete eeldatavat mõju (2021. aasta teine ja kolmas kvartal);
- kaks uuringute vooru:
 - uuring probleemianalüüsi alusena (2022. aasta teine kvartal);
 - uuring poliitikameetmete mõju hindamiseks (2022. aasta teine ja kolmas kvartal);

2022. aasta kolmandas kvartalis toimus uus avalik konsultatsioon.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Mõju hindamise käigus toimus kolm ekspertide seminari:

- koolitus, eksamineerimine ja sõidukikategooriad (2022. aasta esimene kvartal);
- juhilubade väljastamine ja vastastikune tunnustamine (2022. aasta teine kvartal);
- liiklusrikkumiste tagajärjed ja tervislik sobivus (2022. aasta teine kvartal).

Komisjoni talituste enda tööd mõjuhindangu koostamisel täiendas välisuuring, mille viis läbi sõltumatu konsortsium, mille moodustasid COWI, Ecorys ja NTUA.

Järelhindamise ja mõju hindamise ettevalmistavas etapis teavitati korrapäraselt kehtiva direktiivi artikli 9 alusel loodud juhilubade komiteed, mis koosneb peamiselt liikmesriikide ekspertidest, ning temaga ka konsulteeriti korrapäraselt.

- **Mõjuhindang**

Käesolevale juhilubade direktiivi läbivaatamise ettepanekule on lisatud mõjuhindang,⁴² mille eelnõu esitati õiguskontrollikomiteele 12. oktoobril 2022. Õiguskontrollikomitee esitas positiivse arvamuse 18. novembril 2022⁴³. Mõjuhindang vaadati läbi kooskõlas õiguskontrollikomitee soovitusetega. Samuti käsitleti õiguskontrollikomitee üksikasjalikumaid

⁴² SWD(2023) 128 final.

⁴³ RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617.

tehnilisi märkusi. Möjuhindang sisaldab poliitikavariantide üksikasjalikku kirjeldust (5. jaos) ja kõigi variantide mõju põhjalikku analüüsi (6. jaos). Analüüsitud poliitikavariandid on kokku võetud järgmiselt:

Poliitikavariant A

Poliitikavariant A hõlmab poliitikameetmeid, mis on ühised kõigile kolmele poliitikavariandile. Poliitikavariandi A meetmete eesmärk on viia juhilubade direktiiv kooskõlla ELi tehnoloogilise, teadusliku ja ühiskondliku arenguga, parandades direktiivi olulisimaid sätteid ning käsitledes turu vajadusi ja võimalusi.

Liiklusohutuse valdkonnas suurendab see eksamil käsitletavate teemade ringi. Sellega ajakohastatakse ka tehnilisi vahendeid (RESPER), millega toetatakse pädevate asutuste vahelist koostööd pettuste ja võltsimise vastases võitluses. Sellega kohandatakse eeskirju, et võtta arvesse alternatiivkütusel töötavate sõidukite arvu suurenemist ELi sõidukipargis. Samuti ajakohastatakse sellega füüsilise ja vaimse sobivuse norme ning luuakse uus spetsiaalne teabe jagamise platvorm, et võimaldada teadmiste laiemat levitamist ametiasutuste vahel.

Liikumisvabaduse osas kehtestatakse sellega A- ja B-kategooria juhilubade ühesugune halduskehtivus, mida kohaldatakse kõikides liikmesriikides, ning selgitatakse, millistel juhtudel võib lubade kehtivust vähendada või pikendada. Sellega kehtestatakse ka vabatahtliku samaväärsuse⁴⁴ vastastikune tunnustamine, selgitatakse teatavaid alalise elukoha mõiste rakendamisega seotud aspekte ja antakse rohkem samaväärseks tunnustamise võimalusi. Ka kehtestatakse ELi mobiilne juhiloa ja võimalus märkida füüsilisele juhiloale ruutkood.

Poliitikavariant B

Poliitikavariant B tähendab suuremat poliitilist sekkumist liiklusohutuse valdkonnas ning teatavate juhikategooriate halduskoormuse vähendamist.

Liiklusohutuse valdkonnas kehtestatakse poliitikavariandis A sisalduvatele meetmetele lisaks uued eeskirjad koolituse ja katseaja kohta. Sellega täiendatakse füüsilise ja vaimse sobivuse eeskirju taotlejate nägemise kontrollimise mittesiduvate suunistega ning enesehindamisel põhineva kohustusliku sõelumisega. Perearstidele kehtestatakse koolitusprogramm.

Mis puudutab liikumisvabadust, siis lisaks poliitikavariandis A sisalduvatele meetmetele lihtsustatakse väljastamise eeskirju, andes ELi kodanikele võimaluse saada esmane juhiloa kodakondsusjärgses riigis, kui neil on probleeme eksami keelega. Kutseliste juhtide nappuse leevendamiseks lihtsustatakse ka kehtivaid bussi- ja veoautojuhtide eeskirju ning kehtestatakse eeskirjad kolmandate riikide väljastatud juhilubade vahetamise kohta. Liikuvusprobleemide lahendamiseks kõrvalistes kohtades on liikmesriikidel võimalik laiendada B1-kategooria juhiloa omanike juhtimisõigust, lubades neil juhtida suurema massiga sõidukeid maksimaalse kiirusega kuni 45 km/h, kuid ainult asjaomase liikmesriigi territooriumil.

Poliitikavariant C

Poliitikavariant C on poliitikavariandiga B võrreldes rohkem ühtlustav ja suurema kohaldamisalaga.

⁴⁴ Näiteks kui isikul on õigus juhtida oma elukohariigis B-kategooria juhiloaga kerget mootorratast, võib ta sama teha ka mõnes teises liikmesriigis, kus kohaldatakse samasugust vabatahtlikku samaväärsust.

Liiklusohutuse valdkonnas muudetakse lisaks poliitikavariantides A ja B sisalduvatele meetmetele juhiluba nõudvaid sõidukikategooriaid, et 1) hõlmata uusi mikromobiilsusvahendeid maksimaalse kiirusega 25–45 km/h, 2) võimaldada põllumajandussõidukite juhtimiseks vajalike riiklike juhilubade vastastikust tunnustamist ning 3) tagada D1-kategooria busside puhul parem kooskõla turu võimaluste ja vajadustega. Sõiduki juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse sobivuse eeskirjad muutuksid rangemaks.

Mis puudutab liikumisvabadust, siis lisaks poliitikavariantides A ja B sisalduvatele meetmetele tunnustatakse vastastikku sõiduki juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse sobivuse hindamist ning välisriigi juhiloa omanikud võivad jätkata pärast teise liikmesriiki kolimist sõiduki juhtimist, kui nende liikluskäitumine on vähemalt viie aasta jooksul liiklusohutuse seisukohalt positiivne.

Meetmete ja poliitikavariantide hindamine

Erinevate poliitikavariantide kohaste meetmete majanduslikku ja sotsiaalset mõju (liiklusohutusele) ning mõju põhiõigustele on hinnatud nii kvantitatiivselt kui ka kvalitatiivselt. Vastavalt lähteprognosidele on mõju hindamiseks valitud ajavahemik 2025–2050. Liiklusohutuse valdkonnas eeldatakse, et poliitikavariant A ei ole vastavate ELi eesmärkide saavutamiseks optimaalne. Poliitikavariant B parandab liiklusohutust rohkem, aga poliitikavariant C on oluline samm edasi, kuid selle kulude ja tulude suhe on variandiga B võrreldes halvem. Vaba liikumise ja majandusliku mõju puhul eeldatakse, et peamine panus tuleneb digitaalsete juhilubade kasutuselevõtust ja 1. rühma lubade haldusliku kehtivuse ühtlustamisest 15 aastani (mõlemad juba olemas ka poliitikavariandis A). Poliitikavariantide B ja C lisameetmed kaotavad takistused mõnele konkreetsele juhtide rühmale, kuid nende mõju on oluliselt väiksem. Põhiõigustega seoses jääb mõju piiratuks andmekaitse-eeskirjade range rakendamise tõttu, eelkõige RESPERi puhul.

Kõik poliitikavariandid hõlmasid täielikult põhimõtet „vaikimisi digitaalne“, järgides 2030. aasta digikompassi teatist⁴⁵.

• Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine

Käesolev algatus on osa komisjoni 2022. aasta tööprogrammi II lisast (REFITi algatused) pealkirja all „Uus hoog Euroopa demokraatialle“⁴⁶. Algatus on REFITi seisukohalt oluline, sest lihtsustab ja ühtlustab korda, mida liikmesriigid kohaldavad juhilubade suhtes.

Direktiivist 2006/126/EÜ tulenev oluline kulukoorem tuleneb juhiloa väljastamise korrast ja füüsilise juhiloa tootmisest, sest asjaomaseid ELi elanikke on palju. Lihtsustamise ja sellega seotud koormuse vähendamise oluline osa on ELi mobiilse juhiloa kehtestamine. Eelkõige saab olema lihtsam juhiluba omandada, asendada, uuendada ja vahetada, sest seda saab tervenisti teha internetis. Lisaks tooks A-, A1-, A2-, AM-, B-, B1- ja BE-kategooria sõidukite juhtide juhilubade halduskehtivuse ühtlustamine kaasa vähema suhtlemise haldusasutustega, kuna juhiloa uuendamise vajadus on harvem (seda eeskirja praegu kohaldavates liikmesriikides 10 aasta asemel iga 15 aasta järel).

• Põhiõigused

Juhilubade eeskirjad on kooskõlas kohaldatavate ELi andmekaitsealaste õigusaktidega. Määratletakse selgemalt RESPERi kasutamist võimaldavad juhtumid, kõrvaldades olemasoleva õigusliku ebaselguse, mis ohustab juhtide isikuandmete kaitset. EIDASe funktsioonide kasutamine ELi juhiloa puhul, eelkõige elektrooniline identiteet

⁴⁵ COM (2021) 118 final ([EUR-Lex - 52021DC0118 - ET - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)).

⁴⁶ COM (2021) 645 final ([EUR-Lex - 52021DC0645 - ET - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)).

registreerimiseks ja ELi identiteeditasku andmete säilitamiseks ja vahetamiseks, tagab käideldava teabe turvalisuse ja privaatsuse kõrge taseme.

Üleminek ELi digitaalsele juhiloale ei välista eeldatavasti teatavaid elanikkonnakategooriaid. Kui digitaalne juhiluba väljastatakse vaikumisi, on igaühel siiski võimalik saada omal soovil ka füüsiline juhiluba.

Seoses liikumisvabadusega peaks alalise elukoha mõiste selgitamine lahendama elukoha muutmise korral väljaandva asutuse määramise probleemi. Halduskehtivuse eeskirjade lihtsustamine asetab ELi juhilubade omanikud võrdsele alusele, olenemata sellest, millises riigis nad juhiluba taotleavad või kehtivust pikendavad. Vabatahtliku samaväärsuse vastastikune tunnustamine võimaldab juhilubade omanikel kasutada asjaomaseid õigusi ka teistes samu eeskirju kohaldavates liikmesriikides.

Kavandataval direktiivil on positiivne mõju ka õigusele mitte olla diskrimineeritud, sest see võimaldab paindlikkust juhilubade esmakordsel väljastamisel keelega seotud probleemide korral ja taotlejad saavad valida, kus eksamid sooritada.

Kavandatava direktiiviga tagatakse puuetega inimeste õiguste austamine kooskõlas põhiõiguste harta ja ÜRO puuetega inimeste õiguste konventsiooniga, mille osalised on EL ja kõik liikmesriigid.

4. MÕJU EELARVELE

Mõju liidu eelarvele on vahemikus 0,7–1,1 miljonit eurot, mis kulub peamiselt ametiasutuste jaoks mõeldud teabeplatvormi loomisele, et vahetada teavet füüsilise ja vaimse sobivuse kohta sõiduki juhtimiseks, ning perearstide (veebipõhise) koolitusprogrammi väljatöötamisele.

5. MUU TEAVE

• Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord

Kui ettepanek kiidetakse heaks, teatavad liikmesriigid komisjonile igal aastal väljastatud, uuendatud, asendatud, tühistatud ja vahetatud juhilubade arvu iga kategooria kohta, sealhulgas andmed mobiilsete juhilubade väljastamise ja kasutamise kohta.

• Selgitavad dokumendid (direktiivide puhul)

Ettepanek ei nõua selgitavaid dokumente selle ülevõtmise kohta.

• Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus

Peamised sätted, millega direktiivi 2006/126/EÜ oluliselt muudetakse või sellesse uusi elemente lisatakse, on järgmised.

- Artiklis 1 määratletakse direktiivi reguleerimise ja kohaldamisala, määrares kindlaks valdkonnad, mille jaoks direktiivis on sätestatud ühised eeskirjad.
- Artiklis 2 esitatakse määratlused, et võtta arvesse uusi mõisteid, mis võeti kasutusele õigusselguse huvides.
- Artikliga 3 kehtestatakse füüsiliste ja mobiilsete juhilubade suhtes kohaldatavad põhireeglid, eelkõige seoses vastastikuse tunnustamisega. Üksikasjalikud nõuded füüsiliste juhilubade jaoks on sätestatud artiklis 4 ja mobiilsete juhilubade jaoks artiklis 5.

- Artiklitega 6 ja 7 asendatakse direktiivi 2006/126/EÜ senine artikkel 4, jagades 1) juhiloakategooriate ja 2) vanuse alampiiri suhtes kohaldatavad eeskirjad kahte eraldi artiklisse
- Artikkel 8 vastab direktiivi 2006/126/EÜ senisele artiklile 5, selgitades seost liidu koodide ning juhtimisõiguse võimalike tingimuste ja piirangute vahel.
- Artikliga 9 asendatakse direktiivi 2006/126/EÜ senine artikkel 6, tehes järgmised muudatused:
 - kaotatakse nõue omada CE- või DE-kategooria juhiloa saamiseks C- või D-kategooria juhiluba;
 - senise artikli 6 lõike 4 punktiga c kehtestatud samaväärsuse vabatahtlikkuse kaotamine;
 - D1-, C1E- või D1- ja CE-kategooria juhiloa omanike õigus juhtida D1E-kategooria sõidukeid;
 - vabatahtliku samaväärsuse lubamine teatavate B1-kategooria sõidukite puhul; ning
 - vabatahtliku samaväärsuse vastastikune tunnustamine.
- Artikkel 10 vastab direktiivi 2006/126/EÜ senisele artiklile 7, sisaldades järgmisi muudatusi:
 - 15-aastane halduskehtivus muutub üldreegliks A- ja B-kategooria rühmade puhul;
 - komisjon ja liikmesriigid võivad erandlikel asjaoludel juhilubade halduskehtivust pikendada;
 - juhilubade halduskehtivust võib lühendada, et viia see kooskõlla ajutiste elamislubade kehtivusajaga;
 - juhilubade halduskehtivust võib lühendada üksnes juhiloa omaniku vanuse alusel alates 70. aastast.
- Artikkel 11 vastab direktiivi 2006/126/EÜ senise artikli 11 lõigetele 1, 2, 3 ja 5.
- Artikliga 12 kehtestatakse konkreetsed uued eeskirjad juhilubade vahetamiseks, kui need on väljastanud kolmas riik, aga omanik asub alaliselt elama liikmesriigi territooriumile.
- Artikkel 13 sisaldab direktiivi 2006/126/EÜ senist artikli 11 lõiget 4 ja kehtestab teatavad eeskirjad liikmesriigi poolt juhiloa piiramise, peatamise, äravõtmise või kehtetuks tunnistamise mõju kohta.
- Artikliga 14 kehtestatakse uus 17–18-aastaste juhtide saatjaga sõitmise põhimõte.
- Artikliga 15 kehtestatakse vähemalt kaheaastane katseaeg, mille jooksul algajate juhtide suhtes kohaldatakse joobes juhtimisega seoses rangeid eeskirju ja võimalikke riiklikke lisatingimusi.
- Artikkel 16 vastab direktiivi 2006/126/EÜ senisele artiklile 10.
- Artikkel 17 sisaldab direktiivi 2006/126/EÜ senist artiklit 12. Sellega kehtestatakse ka mõned erandid, kui juhiloa omanik ei suuda alalist elukohta tõendada või kui B-kategooria juhiloa esmakordse väljastamise korral ei valda ELi kodanik piisavalt oma elukohaliikmesriigi keelt.

- Artikkel 18 vastab direktiivi 2006/126/EÜ senisele artiklile 13, võttes arvesse komisjoni avaldatud teavet liidu standarditele mittevastavate juhiloamudelite kohta.
- Artikkel 19 vastab direktiivi 2006/126/EÜ senisele artiklile 15, selgitades eelkõige juhtumeid, mil liikmesriigid peaksid üksteist vastastikku abistama.
- Artikkel 20 põhineb direktiivi 2006/126/EÜ senisel artiklil 14 ja võimaldab koguda teavet kooskõlas parema õigusloome eeskirjadega.
- Artikkel 21 sisaldab standardsätet, mis võimaldab komisjonil võtta vastu delegeeritud õigusakte kooskõlas direktiivi teatavate sätetega.
- Artikkel 22 vastab direktiivi 2006/126/EÜ senisele artiklile 9 (millega luuakse juhilubade komitee) ning seda ajakohastatakse viidetega Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrusele (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes,⁴⁷ võimaldades vajaduse korral võtta vastu rakendusakte.
- Artikliga 23 lisatakse direktiivi (EL) 2022/2561 artikli 5 lõikele 2 punkt c, mis võimaldab saatjaga sõita 17-aastaseks saanud juhtidel, kellel on C-kategooria juhiluba .
- Artikliga 24 muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1724⁴⁸ II lisa.
- Artikkel 25 sisaldab sätet ülevõtmise kohta, võttes eelkõige arvesse liikmesriikide ja komisjoni 28. septembri 2011. aasta ühist poliitilist deklaratsiooni selgitavate dokumentide kohta⁴⁹.
- Artikkel 26 sisaldab standardsätet, milles sätestatakse direktiivi 2006/126/EÜ kehtetuks tunnistamise tingimused.
- Artikkel 27 sisaldab standardsätet, millega määratakse kindlaks direktiivi jõustumine.
- Artikkel 28 sisaldab standardsätet, mille kohaselt on direktiiv adresseeritud liikmesriikidele.
- I lisa vastab direktiivi 2006/126/EÜ senisele I lisale. Seda ajakohastati, võttes arvesse nõudeid, mis kehtestati komisjoni 4. mai 2012. aasta määrusega (EL) nr 383/2012, millega kehtestatakse andmekandjaga (mikrokiibiga) juhilubade tehnilised nõuded⁵⁰ (B osa), mobiilsete juhilubade tehnilisi kirjeldusi (C osa) ja uute liidu koodide kehtestamist, mis on nüüd esitatud E osas.
- II lisa vastab direktiivi 2006/126/EÜ senisele II lisale. Seda ajakohastati, et võtta arvesse
 - vajadust, et uued juhikandidaadid läbiksid ohu tajumise eksami;

⁴⁷ ELT L 55, 28.2.2011, lk 13.

⁴⁸ ELT L 295, 21.11.2018, lk 1.

⁴⁹ ELT C 369, 17.12.2011, lk 14.

⁵⁰ ELT L 120, 5.5.2012, lk 1.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A32012R0383>

- nõuet hinnata teadmisi mikromobiilsusega seotud riskiteguritest, alternatiivkütusel töötavate sõidukite ohutust, sõiduabisüsteemidega seotud oskusi ja muid sõiduki automatiseerimise aspekte;
 - nõuete leevendamist juhtidele, kes sooritasid sõidueksami automaatkäigukastiga, kui nad taotlevad asjaomase piirangu kaotamist.
- III lisa vastab direktiivi 2006/126/EÜ senisele III lisale. Seda ajakohastati järgmiselt:
 - lisati 1. rühma juhtidele kohustuslik sõelumine enesehindamise alusel;
 - eksamite sageduse lõdvendamine, kui juhil on diabeediga seotud seisund.
- IV, V ja VI lisas on esitatud direktiivi 2006/126/EÜ lisad ilma oluliste muudatusteta.
- VIII lisas on esitatud standardteave kehtetuks tunnistamise ja ülevõtmise kohta.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

milles käsitletakse juhilubasid ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2022/2561, Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/1724 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2006/126/EÜ ja komisjoni määrus (EL) nr 383/2012

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu riikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Juhilubasid käsitlevad eeskirjad on oluline osa ühisest transpordipoliitikast, need aitavad parandada liiklusohutust ning hõlbustavad selliste isikute vaba liikumist, kes asuvad elama muus liikmesriigis kui juhiloa väljastanud liikmesriik. Isiklike transpordivahendite olulisust silmas pidades edendab ja lihtsustab vastuvõtva liikmesriigi poolt nõuetekohaselt tunnustatud juhiloa omamine inimeste liikumis- ja asutamisvabadust. Samuti mõjutab sellise dokumendi või juhtimisõiguse ebaseaduslik omandamine või õiguspäraselt omandatud juhiloa kaotamine õigusvastase tegevuse tõttu mitte ainult liikmesriiki, kus sellised rikkumised toime pandi, vaid ka liiklusohutust kogu liidus.
- (2) Praegust raamistikku tuleks ajakohastada, et see vastaks uuele ajastule, oleks kestlik, kaasav, arukas ja vastupidav. Euroopa majanduse konkurentsivõime tugevdamiseks tuleks arvesse võtta vajadust vähendada transpordist tulenevat heidet, digitaliseerimist, demograafilisi suundumusi ja tehnoloogia arengut. Oluline on halduskorda lihtsustada ja digitaliseerida, et kõrvaldada allesjäänud tõkked (nt halduskoormus), mis takistavad selliste juhtide vaba liikumist, kes asuvad elama muus liikmesriigis kui juhiloa väljastanud liikmesriik. Liidu ühtlustatud standardne juhilubade raamistik peaks hõlmama nii füüsilisi kui ka mobiilseid juhilube ning nägema ette nende vastastikuse tunnustamise, kui need on nõuetekohaselt väljastatud kooskõlas käesoleva direktiiviga.

¹ ELT C , , lk .

² ELT C , , lk .

- (3) Euroopa Liit võttis 4. detsembril 1980 kasutusele esimese n-ö ühenduse mudelil põhineva füüsilise juhiloa. Sellest ajast alates on sellise ühenduse mudeliga seotud eeskirjad muutunud maailma kõige arenenumate juhiloa väljaandmise struktuuride nurgakiviks, hõlmates enam kui 250 miljonit juhti. Seepärast tuleks käesolevas direktiivis tugineda omandatud kogemustele ja tavadele ning sätestada ühtlustatud eeskirjad füüsilistele juhilubadele kohaldatavate liidu normide kohta. Liidus väljastatud füüsilised juhiloa peaksid eelkõige tagama võltsimisvastaste meetmete abil kõrgetasemelise võltsimis- ja pettusevastase kaitse ning võimaluse lisada nendele mikrokiibid ja ruutkoodid.
- (4) Tuleks tagada, et isikuandmete töötlemine käesoleva direktiivi rakendamisel oleks kooskõlas liidu andmekaitseraamistikuga, eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2016/679³.
- (5) Käesoleva direktiiviga kehtestatakse õiguslik alus kohustusliku isikuandmete kogumi säilitamiseks füüsilistes juhilubades ja nende mikrokiipides või ruutkoodides ning mobiilsetes juhilubades, et tagada liiklusohutuse kõrge tase kogu liidus ning kooskõlas määruse (EL) 2016/679 artikli 6 lõike 1 punktiga e ja asjakohasel juhul artikli 9 lõike 2 punktiga g. Sellised andmed peaksid piirduma sellega, mis on vajalik isiku juhtimisõiguse tõendamiseks, isiku tuvastamiseks ning isiku juhtimisõiguse ja isikusamasuse kontrollimiseks. Käesoleva direktiiviga nähakse ette ka täiendavad kaitsemeetmed, mis tagavad kontrolli käigus avaldatud isikuandmete kaitse.
- (6) Selleks et tagada õigusselgus ja sujuv üleminek käesoleva direktiivi ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/126/EÜ (juhilubade kohta)⁴ vahel, peaks liikmesriikidel olema võimalik salvestada mikrokiibile täiendavaid isikuandmeid, kui see on ette nähtud siseriikliku õigusega, mis on kooskõlas määrusega (EL) 2016/679. Käesolev direktiiv ei ole siiski selliste täiendavate andmete lisamise õiguslik alus.
- (7) Erinevalt sellest ei tohiks käesoleva direktiiviga kehtestatud ruutkood, mis võimaldab kontrollida füüsilisele juhiloale trükitud teabe autentsust, võimaldada salvestada rohkem teavet kui füüsilisel juhiloal.
- (8) Käesolev direktiiv ei anna õiguslikku alust luua või hallata liikmesriikides riigi tasandil andmebaase biomeetriliste andmete säilitamiseks, kuna seda reguleerib liikmesriigi õigus, mis peab olema kooskõlas liidu andmekaitseõigusega. Ka ei anna käesolev direktiiv õiguslikku alust biomeetriliste andmete keskse andmebaasi loomiseks või haldamiseks liidu tasandil.
- (9) Vaja on võtta lisakohustusi, et kiirendada võitlust juhilubadega seotud võltsimise ja pettuse vastu. Seepärast on soovitatav, et direktiiviga 2006/126/EÜ algselt kehtestatud kuupäev kõigi väljastatud või ringluses olevate füüsiliste juhilubade jaoks lükataks kõigi liidu õiguses sätestatud nõuete järgimiseks edasi.
- (10) Digipööre on üks liidu prioriteete. Maanteetranspordi puhul aitab see kõrvaldada allesjäänud haldustõkked, näiteks füüsiliste juhilubade väljastamise kestusega seotud probleemid, mis takistavad isikute vaba liikumist. Seepärast tuleks liidus väljastatud mobiilsete juhilubade jaoks kehtestada eraldi liidu norm. Digipöörde hõlbustamiseks

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta direktiiv 2006/126/EÜ juhilubade kohta (ELT L 403, 30.12.2006, lk 18).

tuleks mobiilsed juhiloal väljastada vaikimisi alates [vastuvõtmise kuupäev + 4 aastat], ilma et see piiraks taotleja õigust saada samal ajal füüsiline juhiluba või mõlemad.

- (11) Mobiilne juhiluba peaks lisaks füüsilisel juhiloal esitatud teabele sisaldama ka teavet, mis võimaldab kontrollida andmete autentsust, ja ühekordselt kasutatavat suunavat viita. Siiski tuleks tagada, et isegi sellistel juhtudel piirduks kättesaadavaks tehtud isikuandmete hulk füüsilisel juhiloal teatatuga ja sellega, mis on rangelt vajalik selliste andmete autentsuse kontrollimiseks. Need täiendavad andmed peaksid olema erinevad juhul, kui isikul on mitu mobiilset juhiluba, mis on võimalik tingimusel, et need on väljastanud sama liikmesriik.
- (12) Säästva ja aruka liikuvuse strateegias esitatakse ELi visioon liikuvuse ja transpordi kestlikkuse märkimisväärses parandamiseks. Maanteetranspordisektori heide hõlmab kasvuhoonegaaside heidet, õhusaasteaineid, müra ning rehvide ja teekatte kulumisel eralduvat mikroplasti. Seda heidet mõjutab sõidustiil, millel võib olla negatiivne mõju nii keskkonnale kui ka inimeste tervisele. Seetõttu peaks sõidukoolitus võimaldama juhtidel vähendada mõju heitele ning valmistama neid ette heiteta sõidukite juhtimiseks.
- (13) Selleks et kodanikud ja elanikud saaksid siseturu eeliseid vahetult nautida, ilma et sellega kaasneks tarbetu lisahalduskoormus, on Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2018/1724⁵ sätestatud juurdepääs siseturu toimimise seisukohast olulistele veebipõhiste menetlustele, sealhulgas piiriüleste kasutajate jaoks. Käesoleva direktiiviga hõlmatud teave on juba hõlmatud määruse (EL) 2018/1724 I lisaga. Kõnealuse määruse II lisa tuleks samuti muuta, et täielikult veebipõhistest menetlustest saaksid kasu kõik taotlejad.
- (14) Juhiloal tuleks liigitada vastavalt sõidukitüüpidele, mille juhtimiseks need õiguse annavad. Seda tuleks teha selgelt ja sidusalt ning arvestades täiel määral asjaomaste sõidukite tehniliste omaduste ja nende juhtimiseks vajalike oskustega.
- (15) Vastavalt 13. detsembri 2006. aasta ÜRO puuetega inimeste õiguste konventsioonile, mille osaline EL on olnud alates 21. jaanuarist 2011, tuleks vastu võtta erisätted, mis lihtsustavad sõidukite juhtimist puuetega inimeste jaoks. Seega peaks liikmesriikidel olema komisjoni eelneval nõusolekul lubatud jätta teatavat liiki mootori jõul liikuvad sõidukid artikli 6 kohaldamisalast välja.
- (16) Eri kategooriate juhilubade taotlejate vanuse alampiirid tuleks kehtestada liidu tasandil. Liikmesriikidel tuleks siiski lubada kehtestada teatavate sõidukikategooriate juhtimiseks kõrgem vanusepiir, et liiklusohutust veelgi enam parandada. Liikmesriikidel peaks olema erandlikel asjaoludel lubatud kehtestada madalamad vanusepiirid, et arvestada riigisiseste oludega. Eelkõige selleks, et võimaldada tuletõrjeteenistuste ja avaliku korra hoidmisega seotud sõidukite juhtimist või uue sõidukitehnoloogia katseprojekte.
- (17) Tuleks kehtestada astmeline süsteem – B-kategooria juhiloa saamise õigus on eelduseks, et taotlejal oleks õigus saada teatavate muude kategooriate lube – ning kategooriatega seotud vastavused. Selline süsteem peaks olema kõikidele liikmesriikidele osaliselt siduv, kuid peaks andma neile ka võimaluse kohaldada seda

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 2. oktoobri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1724, millega luuakse ühtne digivärv teabele ja menetlustele ning abi- ja probleemilahendamisteenustele juurdepääsu pakkumiseks ning millega muudetakse määrust (EL) nr 1024/2012 (ELT L 295, 21.11.2018, lk 1).

omavahel oma vastavatel territooriumidel. Liikmesriikidel peaks samuti olema lubatud tunnistada oma territooriumil teatavat vastavust.

- (18) Liiklusohutuse huvides on vaja sätestada juhiloa väljastamise miinimumnõuded. Sõidueksamite ja juhilubade väljastamise normid tuleks ühtlustada. Selleks tuleks täpsustada mootori jõul liikuvate sõidukite juhtimiseks vajalikud teadmised, oskused ja käitumine, võtta sõidueksami ülesehituses neid arvesse ning määrata kindlaks ka sõidukite juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse sobivuse miinimumnõuded.
- (19) Juhiloa väljastamisel ja korrapäraselt pärast seda tuleks tõendada, et inimeste või kaupade veoks kasutatavate sõidukite juhid vastavad juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse sobivuse miinimumnõuetele. Selline riiklike eeskirjadega kooskõlas toimuv miinimumnõuetele vastavuse kontroll aitab kaasa isikute vabale liikumisele, väldib konkurentsimoonusi ning aitab võtta paremini arvesse selliste sõidukite juhtide erilist vastutust. Liikmesriikidel peaks olema lubatud kehtestada teiste mootori jõul liikuvate sõidukite juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse sobivuse miinimumnõuetele vastavuse tagatisena tervisekontrolli nõue. Läbipaistvuse huvides peaks selline kontroll toimuma samaaegselt juhilubade uuendamisega.
- (20) Selleks et tagada ühtsed õigused kogu liidus, võttes arvesse ka liiklusohutuse kaalutlusi, peaks AM-, A1-, A2-, A-, B1- ja B-kategooria juhilubade halduskehtivus olema 15 aastat, aga C-, CE-, C1, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-kategooria juhilubadel viis aastat. Liikmesriikidel peaks olema lubatud määrata käesolevas direktiivis sätestatud erandjuhtudel ka lühem ajavahemik.
- (21) Selleks et võimaldada liikmesriikidel ja nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel liidul tervikuna reageerida kriisidele, mis muudavad riiklikel ametiasutustel peagi aeguvate juhilubade uuendamise võimatuks, peaks saama pikendada selliste juhilubade halduskehtivust vaid rangelt vajaliku aja võrra.
- (22) Põhimõte „üks omanik – üks juhiluba“ peaks takistama isikul omada rohkem kui ühte füüsilist juhiluba. Seda põhimõtet tuleks siiski laiendada, et võtta arvesse mobiilsete juhilubade tehnilisi iseärasusi.
- (23) Liiklusohutusega seotud põhjustel peaksid liikmesriigid suutma kohaldada juhilubade äravõtmist, peatamist, uuendamist ja tühistamist käsitlevaid siseriiklikke sätteid kõigi juhiloa omanike suhtes, kelle alaline elukoht on nende territooriumil.
- (24) Juhtidel, kellel on juhiluba, mille on väljastanud liikmesriik, kus nad elavad pärast kolmanda riigi väljastatud juhiloa vahetamist, peaks olema õigus juhtida sõidukit kogu liidus nii, nagu nad oleksid juhiloa algselt saanud liidus. Sellisel vahetusel võib olla liiklusohutusele ja isikute vabale liikumisele mitmene mõju.
- (25) Komisjonile tuleks anda volitused võtta vastu otsus, millega määratakse kindlaks kolmandad riigid, kes tagavad liiduga võrreldava liiklusohutuse taseme, ning anda nende riikide väljastatud juhilubade omanikele võimalus vahetada oma juhiluba samadel tingimustel, nagu selle oleks väljastanud liikmesriik. Need tingimused peaksid olema kõigi asjaomaste juhiloakategooriate puhul üksikasjalikud ja täpselt kindlaks määratud.
- (26) Juhilubade puhul, mille on väljastanud kolmandad riigid, kelle suhtes ei ole sellist komisjoni otsust tehtud või kelle puhul selline otsus vahetust sõnaselgelt ei luba ega keela, peaks liikmesriikidel olema lubatud neid vahetada kooskõlas oma riiklike eeskirjadega, tingimusel et nad kasutavad vahetataval juhiloal asjakohast liidu koodi. Kui sellise juhiloa omanik asub elama uude liikmesriiki, ei tuleks nõuda, et viimane kohaldaks sellise juhiloa suhtes vastastikuse tunnustamise põhimõtet.

- (27) Juhiloaturism, nimelt uue juhiloa saamiseks elukoha vahetamine, et hiilida mööda teises liikmesriigis kehtestatud juhtimiskeelust, on laialt levinud nähtus, millel on negatiivne mõju liiklusohutusele. Juhte ei tohiks vabastada elukoha vahetusel kohustusest järgida juhtimisõiguse või juhiloa tagasisaamise nõudeid. Ühtlasi tuleks selgitada, et kodanike käitumine peaks kaasa tooma tähtajatu juhtimiskeelu üksnes nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel ning selline otsus peaks piirduma ainult otsuse teinud liikmesriigi territooriumiga.
- (28) Liiklusohutuse parandamiseks tuleks teatavate juhiloakategooriate jaoks kehtestada kogu liitu hõlmav saatjaga sõitmise süsteem. Sellise süsteemi reeglite kohaselt peaksid taotlejad saama omandada asjaomaste kategooriate juhiluba enne nõutava miinimumvanuse saavutamist. Nende juhilubade kasutamise tingimuseks peaks siiski olema see, et sõidetakse koos saatjaga, kes on kogenud juht. Sellistes olukordades peaks liikmesriikidel olema liiklusohutuse huvides lubatud kehtestada oma territooriumil nende väljastatud juhilubade jaoks rangemad tingimused ja eeskirjad.
- (29) Ilma et see piiraks saatjaga sõitmise süsteemi üldist eesmärki parandada liiklusohutust, peaks see süsteem muutma veokijahi elukutse noorematele põlvkondadele kättesaadavamaks ja atraktiivsemaks, et laiendada nende tööalaseid võimalusi ja aidata vähendada liidus juhtide nappust. Seepärast peaks see hõlmama C-kategooria juhilubasid ja nende eeltingimuseks olevaid B-kategooria juhilubasid.
- (30) Tuleks tagada, et juhid, kes on alles saanud mingi kategooria juhiloa, ei ole kogenematus tõttu liiklusohutlikud. Sellistele algajatele juhtidele tuleks kehtestada kaheaastane katseaeg, mille jooksul nende suhtes tuleks kohaldada kogu liidus alkoholi kasutamise seisukohalt rangemaid eeskirju ja karistusi. Sellise käitumise eest määratavad karistused peaksid olema mõjusad, proportsionaalsed, heidutavad ja mittediskrimineerivad ning nende raskusaste peaks võimalikult suures ulatuses võtma arvesse liidu keskpika perioodi ja pikaajalisi eesmärke vähendada surmajuhtumeid ja raskeid vigastusi poole võrra ning need peaaegu kaotada. Algajatele juhtidele kehtestatud muude piirangute puhul peaks liikmesriikidel olema lubatud oma territooriumil vabalt rakendada lisaeeskirju.
- (31) Eksamineerijate teadmiste ja oskuste parandamiseks, juhiloa taotlejate objektiivsema hindamise tagamiseks ja sõidueksamite suuremaks ühtlustamiseks tuleks kehtestada eksamineerija ameti omandamise ja koolituse miinimumnõuded. Lisaks tuleks komisjonile anda volitused võtta vastu delegeeritud õigusakte, et vajaduse korral muuta ja kohandada kõnealuseid miinimumstandardeid vastavalt tehnika, tegevuse või teaduse arengule selles valdkonnas.
- (32) Alalise elukoha mõiste tuleks määratleda nii, et see lahendaks probleemid, mis tekivad juhul, kui alalist elukohta ei ole võimalik kindlaks teha töö- või peresidemete alusel. Samuti on vaja anda taotlejatele võimalus teha teoreetilisi või praktilisi eksameid oma kodakondsusjärgses liikmesriigis, kui nende alalise elukoha liikmesriik ei anna võimalust sooritada neid esimese ametlikus keeles. Diplomaatidele ja nende perekondadele tuleks kehtestada erieeskirjad, kui nende töö nõuab pikema aja jooksul välismaal elamist.
- (33) Liikmesriigid peaksid üksteist käesoleva direktiivi rakendamisel abistama. Võimaluse korral peaksid nad sellise abi osutamiseks kasutama ELi juhilubade võrgustikku. ELi juhilubade võrgustik, mida tavaliselt nimetatakse RESPERiks, on juhilube väljastavate ja käesoleva direktiivi rakendamist hõlbustavate riiklike ametiasutuste vahelise teabevahetuse keskus.

- (34) ELi juhilubade võrgustiku eesmärk on tagada liikmesriikidelt saadud dokumentide ja juhtimisõiguste tunnustamine, võidelda dokumendipettuse vastu, vältida mitmekordsete juhilubade väljastamist ja hõlbustada juhtimiskeelu jõustamist. Eelkõige tuleks liikmesriikidele anda võimalus süstemaatiliselt kontrollida, kas juhiloa või juhtimisõiguse varasema piiramise, peatamise, äravõtmise või tühistamise põhjused on kadunud. RESPERi kasutamine muude liidu õigusaktide kohaldamiseks peaks olema lubatud ainult juhul, kui need kasutusviisid on käesolevas direktiivis sõnaselgelt sätestatud.
- (35) Selleks et oleks võimalik koostada asjalikke aruandeid käesoleva direktiivi rakendamise kohta, peaks komisjon saama igal aastal teavet väljastatud, uuendatud, asendatud, tühistatud ja vahetatud juhilubade arvu kohta igas kategoorias, sealhulgas mobiilsete juhilubade väljastamise ja kasutamise kohta.
- (36) Selleks et saavutada käesoleva direktiivi eesmärgid, eelkõige et kohandada selle lisasid tehnika, tegevuse või teaduse arenguga, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta I lisa A, B ja D osa, millega reguleeritakse füüsiliste juhilubade tehnilist kirjeldust; muuta I lisa C osa, milles on sätestatud mobiilsete juhilubade tehniline kirjeldus; muuta I lisa E osa, millega reguleeritakse kohaldatavaid riiklikke ja liidu koode käsitlevaid eeskirju; muuta II, III, V ja VI lisa, milles täpsustatakse teatavad miinimumnõuded juhilubade väljastamise, kehtivuse ja uuendamise jaoks, ning muuta IV lisa, milles sätestatakse eksamineerijate jaoks mõeldud miinimumnõuded. Selline volitus tuleks anda viieks aastaks, võttes arvesse asjaolu, et tehnika, tegevuse ja teaduse areng kõnealuste lisadega reguleeritavates küsimustes on kiire. On eriti oluline, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus sobivaid konsultatsioone (sh ekspertide tasandil) ja et need toimuksid kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes⁶ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada võrdne osalemine delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, kus arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (37) Maanteetranspordi järkjärgulise digitaliseerimise, automatiseerimise ja veelgi rangemate heite vähendamise nõuete ning mootori jõul liikuvate sõidukite tehnoloogia pideva arengu tõttu on vaja hoida kõiki juhte kursis liiklusohutuse ja kestlikkuse alaste teadmistega. Elukestva õppe edendamine võib olla väga oluline selleks, et ajakohastada kogenud juhtide oskusi liiklusohutuse, uute tehnoloogiate ja keskkonnasäästliku sõidukijuhtimise valdkonnas, mis parandab kütusesäästlikkust ja kiiruse juhtimist ning vähendab heidet.
- (38) Selleks et tagada käesoleva direktiivi rakendamiseks ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, et ta saaks määrata kindlaks füüsiliste juhilubade ruutkoodide suhtes kohaldatavad koostalitlusvõime funktsioonid ja turvameetmed; mobiilsete juhilubade koostalitlusvõime, turvalisuse ja testimisega seotud sätted; kriisi korral kogu liidus juhilubade halduskehtivuse pikendamise; 1. rühma juhtide füüsilise ja vaimse sobivuse enesehindamise sisu; tingimused, mis käsitlevad kolmandate riikide juhilubade vahetamist liikmesriikide väljastatud juhilubade vastu, ilma et juhiloale tehtaks sellise vahetuse kohta märget, ning samuti ELi juhilubade võrgustikuga ühendatud riiklike süsteemide koostalitlusvõime ja

⁶ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

sellega seoses vahetatavate isikuandmete kaitse. Neid volitusi tuleks kasutada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011⁷.

- (39) Järjekindluse huvides tuleks muuta Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2022/2561,⁸ milles käsitletakse teatavaid käesoleva direktiiviga hõlmatud küsimusi, ja määrust (EL) 2018/1724.
- (40) Direktiiv 126/2006/EÜ ja komisjoni määrus (EL) nr 383/2012⁹ tuleks kehtetuks tunnistada.
- (41) Kuna käesoleva direktiivi eesmärke ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, sest juhilubade väljastamist, uuendamist, asendamist ja vahetamist reguleerivad eeskirjad tooksid kaasa nii mitmekesised nõuded, et ühtlustatud eeskirjadega pakutavat liiklusohutust ja kodanike vaba liikumist ei oleks võimalik saavutada, on need eesmärgid paremini saavutatavad liidu tasandi miinimumnõuete kehtestamisega. Seega võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (42) Vastavalt määruse (EL) 2018/1725 artikli 42 lõikele 1 on konsulteeritud Euroopa Andmekaitseinspektoriga, kes esitas oma arvamuse [PP.KK.AAAA].
- (43) Kooskõlas liikmesriikide ja komisjoni 28. septembri 2011. aasta ühise poliitilise deklaratsiooniga selgitavate dokumentide kohta¹⁰ kohustuvad liikmesriigid põhjendatud juhtudel lisama ülevõtmismeetmeid käsitlevale teatele ühe või mitu dokumenti, milles selgitatakse seost direktiivi osade ja ülevõtvate siseriiklike õigusaktide vastavate osade vahel. Käesoleva direktiivi puhul leiab seadusandja, et nimetatud dokumentide esitamine on põhjendatud,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Reguleerimisese ja kohaldamisala

1. Käesoleva direktiiviga kehtestatakse ühised normid järgmise kohta:
- juhilubade mudelid, standardid ja kategooriad;
 - juhilubade väljastamine, kehtivus, uuendamine ja vastastikune tunnustamine;
 - juhilubade vahetamise, asendamise, äravõtmise, piiramise, peatamise ja tühistamise teatavad aspektid;
 - algajate juhtide suhtes kohaldatavad teatavad aspektid.

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2022. aasta direktiiv (EL) 2022/2561 reisijate- või kaubaveol kasutatavate maanteeõidukite juhtide alus- ja jätkuõppe kohta (ELT L 330, 23.12.2022, lk 46).

⁹ Komisjoni 4. mai 2012. aasta määrus (EL) nr 383/2012, millega kehtestatakse andmekandjaga (mikrokiibiga) juhilubade tehnilised nõuded (ELT L 120, 5.5.2012, lk 1).

¹⁰ ELT C 369, 17.12.2011, lk 14.

2. Käesolevat direktiivi ei kohaldata mootori jõul liikuvate ratastel või roomikutel sõidukite suhtes, millel on vähemalt kaks telge ja mille tähtsaim omadus on veojõud ning mis on konkreetselt ette nähtud vedama, lükkama, kandma või kasutama teatavaid põllumajanduses või metsanduses kasutatavaid tööriistu, masinaid või haagiseid ja mille puhul on sõitjate või kaupade transportimine teel või sõitjate või kaupade transportimiseks kasutatavate sõidukite vedamine teel teisejärguline ülesanne.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- (1) „juhiluba“ – elektrooniline või füüsiline dokument, mis tõendab mootori jõul liikuva sõiduki juhtimise õigust ja milles sätestatakse tingimused, mille alusel juhiloa omanikul on juhtimisõigus;
- (2) „füüsiline juhiluba“ – füüsiline juhiluba, mis on väljastatud kooskõlas artikliga 4;
- (3) „mobiilne juhiluba“ – digitaalne juhiluba, mis on väljastatud kooskõlas artikliga 5;
- (4) „mootori jõul liikuv sõiduk“ – teel oma jõuallika abil iseliikuv sõiduk, välja arvatud rööbassõiduk;
- (5) „kaherattaline sõiduk“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 168/2013¹¹ artikli 4 lõike 2 punktis a osutatud sõiduk;
- (6) „kolmerattaline sõiduk“ – määruse (EL) nr 168/2013 artikli 4 lõike 2 punktis b osutatud sõiduk;
- (7) „kerge neljarattaline sõiduk“ – määruse (EL) nr 168/2013 artikli 4 lõike 2 punktis f osutatud sõiduk;
- (8) „mootorratas“ – määruse (EL) nr 168/2013 artikli 4 lõike 2 punktides c ja d osutatud kaherattalised sõidukid (külghaagisega või ilma);
- (9) „kolmerattaline mootorsõiduk“ – määruse (EL) nr 168/2013 artikli 4 lõike 2 punktis e osutatud kolme sümmeetriliselt paikneva rattaga sõiduk;
- (10) „mootorsõiduk“ – mootori jõul liikuv sõiduk, mida tavaliselt kasutatakse sõitjate ja kaupade transportimiseks teel või sõitjate ja kaupade transportimiseks kasutatavate sõidukite vedamiseks teel. See mõiste hõlmab trolle, see tähendab elektrikontaktliiniga ühendatud sõidukeid, mis ei ole rööbassõidukid;
- (11) „raske neljarattaline sõiduk“ – määruse (EL) nr 168/2013 artikli 4 lõike 2 punktis g osutatud sõiduk;
- (12) „juhtimiskeeld“ – otsus, mis toob kaasa mootori jõul liikuva sõiduki juhtimise loa või juhtimise õiguse äravõtmise, tühistamise, piiramise või peatamise ning mida ei saa enam edasi kaevata. See meede võib olla esmane, teisene või täiendav karistus või ohutusmeede.

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. jaanuari 2013. aasta määrus (EL) nr 168/2013 kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta (ELT L 60, 2.3.2013, lk 52).

Artikkel 3

Liidu standardnõuded juhilubadele ja juhilubade vastastikune tunnustamine

1. Liikmesriigid tagavad, et nende riiklikud juhiloa väljastatakse kooskõlas käesoleva direktiivi sätetega ning et need vastavad liidu standardnõuetele ja muudele kriteeriumidele vastavalt
 - a) artiklile 4 füüsiliste juhilubade puhul,
 - b) artiklile 5 mobiilsete juhilubade puhul.
2. Liikmesriigid tagavad, et samale isikule väljastatud füüsiline ja mobiilne juhiluba on omavahel täielikult samaväärsed ning nendele on märgitud täpselt samad õigused ja tingimused, mille alusel sellel isikul on juhtimisõigus.
3. Liikmesriigid ei nõua teises vormis juhiloa väljastamisel, asendamisel, uuendamisel või vahetamisel taotlejalt füüsilise või mobiilse juhiloa omamist.
4. Hiljemalt [vastuvõtmise kuupäev + 4 aastat] tagavad liikmesriigid, et vaikimisi väljastatakse ainult mobiilseid juhilube. Kuni selle kuupäevani võivad liikmesriigid otsustada väljastada mobiilseid juhilube.
5. Erandina lõikest 4 võimaldavad liikmesriigid taotleja taotlusel väljastada füüsilise juhiloa mobiilse juhiloa asemel või sellega koos.
6. Liikmesriikide väljastatud juhilube tunnustatakse vastastikku.
7. Erandina lõikest 6 tunnustavad liikmesriigid vastastikku ainult neid mobiilseid juhilube, mis on väljastatud pärast [vastuvõtmise kuupäev + 3 aastat] kooskõlas artikliga 5. Enne seda kuupäeva väljastatud mobiilseid juhilube, mis vastavad artikli 5 nõuetele, tunnustatakse vastastikku ka pärast seda kuupäeva.

Artikkel 4

Füüsilised juhiloa

1. Liikmesriigid väljastavad füüsilised juhiloa, mis põhinevad I lisa A1 osas esitatud liidu standardnõuetele.
2. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed juhilubade, sealhulgas enne käesoleva direktiivi jõustumist väljastatud juhiloamudelite võltsimise riski vältimiseks. Liikmesriigid teatavad nendest komisjonile.

Füüsiline juhiluba peab olema muudetud võltsimiskindlaks, kasutades I lisa A2 osas esitatud liidu standardnõudeid. Liikmesriigid võivad kehtestada täiendavaid turvaelemente.
3. Kui sellise kehtiva füüsilise juhiloa omanik, mille suhtes ei kohaldata halduskehtivuse perioode, asub elama muus kui juhiloa väljastanud liikmesriigis, võib vastuvõttev liikmesriik kohaldada juhiloa suhtes artikli 10 lõikes 2 sätestatud halduskehtivuse perioode, uuendades juhiluba kahe aasta jooksul alates kuupäevast, mil juhiloa omanik asus alaliselt elama tema territooriumile.
4. Liikmesriigid tagavad, et hiljemalt 19. jaanuariks 2030 vastavad kõik väljastatud või kasutusel olevad füüsilised juhiloa kõikidele käesoleva direktiivi nõuetele.

5. Liikmesriigid võivad otsustada lisada füüsilisele juhiloale andmekandja (mikrokiibi). Kui liikmesriik otsustab lisada füüsilisele juhiloale mikrokiibi, võib ta juhul, kui see on juhilube käsitlevate siseriiklike õigusaktidega ette nähtud, otsustada salvestada mikrokiibile lisaks I lisa D osas täpsustatud andmetele ka täiendavaid andmeid.
- Kui liikmesriigid lisavad füüsilisele juhiloale mikrokiibi, peavad nad kohaldama I lisa B osas esitatud tehnilisi nõudeid. Liikmesriigid võivad kehtestada täiendavaid turvaelemente.
- Liikmesriigid teatavad komisjonile otsusest lisada füüsilisele juhiloale mikrokiip või kõikidest sellise otsusega seotud muudatusest kolme kuu jooksul alates otsuse vastuvõtmisest. Liikmesriigid, kes on juba lisanud oma füüsilistele juhilubadele mikrokiibi, teatavad sellest komisjonile kolme kuu jooksul alates käesoleva direktiivi jõustumisest.
6. Kui füüsilisele juhiloale ei lisata mikrokiipi, võivad liikmesriigid otsustada printida nende poolt väljastatud füüsilisele juhiloale selleks ettenähtud kohta ruutkoodi. Ruutkood võimaldab kontrollida füüsilisel juhiloal esitatud teabe autentsust.
7. Liikmesriigid tagavad, et kontrollija ei säilita füüsilisel juhiloal esitatud teabe kontrollimiseks vajalikke isikuandmeid ning et juhiluba väljastavat asutust ei teavitata kontrollimisprotsessist.
- Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse üksikasjalikud sätted koostalitlusvõime ja turvameetmete kohta, mida tuleb füüsilistele juhilubadele trükitavate ruutkoodide puhul järgida. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 22 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.
- Liikmesriigid teatavad komisjonile kõigist meetmetest, mille eesmärk on lisada juhiloale ruutkood, või kõigist nende meetmetega seotud muudatustest kolme kuu jooksul alates meetme vastuvõtmisest.
8. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 21 vajaduse korral vastu delegeeritud õigusakte I lisa A, B ja D osa muutmiseks, et võtta arvesse teaduse, tegevuse või tehnika arengut.

Artikkel 5

Mobiilsed juhiload

1. Liikmesriigid väljastavad mobiilsed juhiload, mis põhinevad I lisa C osas esitatud liidu standardnõuetel.
2. Liikmesriigid tagavad, et mobiilsete juhilubade jaoks loodud elektroonilised rakendused, mis võimaldavad kontrollida juhiloa omaniku juhtimisõiguse olemasolu, on tasuta kättesaadavad isikutele, kelle alaline elukoht on nende territooriumil, või isikutele, kellel on õigus omada nende poolt väljastatud mobiilseid juhilube.
- Need rakendused põhinevad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 910/2014¹² kohaselt väljastatud Euroopa digiidentiteeditaskutel.

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 2014. aasta määrus (EL) nr 910/2014 e-identimise ja e-tehingute jaoks vajalike usaldusteenuste kohta siseturul (ELT L 257, 28.8.2014, lk 73).

3. Liikmesriigid avaldavad ja ajakohastavad korrapäraselt selliste kättesaadavate elektrooniliste rakenduste loetelu, mis on loodud ja mida hallatakse käesoleva artikli eesmärgil.
Liikmesriigid tagavad, et elektroonilised rakendused ei sisalda, või kui kasutatakse viita, siis ei tee kättesaadavaks rohkem andmeid, kui on osutatud I lisa D osas.
4. Liikmesriigid teevad üksteisele kättesaadavaks teabe, mis on vajalik juurdepääsuks I lisa C osas osutatud riiklikele süsteemidele, mida kasutatakse mobiilsete juhilubade kontrollimiseks, ning ajakohastavad korrapäraselt seda teavet.
Liikmesriigid tagavad, et kontrollija ei säilita mobiilse juhiloa omaniku juhtimisõiguse kontrollimiseks vajalikke isikuandmeid ning et juhiluba väljastav asutus töötleb teatise kaudu saadud teavet üksnes kontrollitaotlusele vastamiseks.
5. Liikmesriigid edastavad komisjonile loetelu asjakohastest riiklikest süsteemidest, mida on lubatud kasutada mobiilsete juhilubade jaoks andmete ja viitade väljastamiseks. Komisjon teeb liikmesriikide kõnealuste riiklike süsteemide loetelu turvalise kanali kaudu avalikkusele kättesaadavaks automaatseks töötlemiseks sobivas, elektrooniliselt allkirjastatud või e-templiga varustatud formaadis.
6. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 21 vajaduse korral vastu delegeeritud õigusakte I lisa C osa muutmiseks, et võtta arvesse teaduse, tegevuse või tehnika arengut.
7. Hiljemalt [vastuvõtmise kuupäev + 18 kuud] võtab komisjon vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse üksikasjalikud sätted mobiilsete juhilubade koostalitlusvõime, turvalisuse ja katsetamise, sealhulgas kontrollifunktsioonide ja riiklike süsteemide liidese kohta. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 22 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 6

Lubade kategooriad

1. Juhiluba annab õiguse juhtida mootori jõul liikuvaid sõidukeid, mis kuuluvad järgmistesse kategooriatesse:
 - a) mopeedid:
AM-kategooria:
 - kahe- või kolmerattalised sõidukid valmistajakiirusega kuni 45 km/h (välja arvatud sõidukid valmistajakiirusega kuni 25 km/h);
 - kerged neljarattalised sõidukid;
 - b) mootorrattad ja kolmerattalised mootorsõidukid:
 - i) A1-kategooria:
 - mootorrattad, mille silindrite töömaht ei ületa 125 cm³, mille võimsus on kuni 11 kW ja mille võimsuse/massi suhe ei ületa 0,1 kW/kg;
 - kolmerattalised mootorsõidukid, mille võimsus on kuni 15 kW;
 - ii) A2-kategooria:

- mootorrattad, mille võimsus ei ületa 35 kW ja mille võimsuse/massi suhe ei ületa 0,2 kW/kg ja mis ei ole ümber ehitatud sõidukist, mille võimsus on vähemalt 70 kW;
- iii) A-kategooria:
 - mootorrattad;
 - kolmerattalised mootorsõidukid, mille võimsus on üle 15 kW;
- c) mootorsõidukid:
 - i) B1-kategooria:
 - rasked neljarattalised sõidukid.

B1-kategooria on vabatahtlik; liikmesriikides, kus selle kategooria juhiluba ei kehtestata, nõutakse selliste sõidukite juhtimiseks B-kategooria juhiluba.

Samuti võivad liikmesriigid otsustada kehtestada selle kategooria üksnes artikli 9 lõike 4 esimese lõigu punktis c osutatud sõidukite puhul kõnealuses lõikes sätestatud tingimustel. Kui liikmesriik otsustab seda teha, märgib ta selle asjaolu juhiloale liidu koodiga 60.03;
- ii) B-kategooria:
 - mootorsõidukid, mille lubatud täismass ei ületa 3 500 kg ja mis on kavandatud ja valmistatud vedama lisaks juhile veel kuni kaheksat sõitjat;
 - selle kategooria mootorsõidukid võib ühendada haagisega, mille lubatud täismass ei ületa 750 kg.

Ilma et see piiraks asjaomaste sõidukite tüübikinnituse eeskirjade kohaldamist, võib selle kategooria mootorsõidukeid ühendada haagisega, mille lubatud täismass ületab 750 kg, tingimusel et sellise autorongi lubatud täismass kokku ei ületa 4 250 kg. Kui selline autorong ületab 3 500 kg, nõuavad liikmesriigid vastavalt V lisa sätetele, et sellise autorongi juhtimise õigus saadakse pärast seda, kui:

 - koolitus on läbi viidud või
 - oskuste ja käitumise eksam on sooritatud.

Liikmesriigid võivad samuti nõuda nii koolituse läbimist kui ka oskuste ja käitumise eksami sooritamist.

Liikmesriigid teevad sellise autorongi juhtimise õiguse kohta juhiloale märke I lisa E osas täpsustatud asjakohase liidu koodi abil;
- iii) BE-kategooria:
 - ilma et see piiraks asjaomaste sõidukite tüübikinnituse eeskirjade kohaldamist, autorongid, mis koosnevad B-kategooria vedukist ning haagisest või poolhaagisest, kui haagise või poolhaagise lubatud täismass ei ületa 3 500 kg;
- iv) C1-kategooria:
 - muud kui D1- või D-kategooria mootorsõidukid, mille lubatud täismass on üle 3 500 kg, kuid mitte üle 7 500 kg, ning mis on kavandatud ja valmistatud vedama lisaks juhile veel kuni kaheksat sõitjat.

- Selle kategooria mootorsõidukeid võib ühendada haagisega, mille lubatud täismass ei ületa 750 kg;
 - v) C1E-kategooria:
 - ilma et see piiraks asjaomaste sõidukite tüübikinnituse eeskirjade kohaldamist, autorongid, mis koosnevad C1-kategooria vedukist ning selle haagisest või poolhaagisest, mille lubatud täismass ületab 750 kg, tingimusel et veduki ja haagise või poolhaagise lubatud täismass kokku ei ületa 12 000 kg;
 - ilma et see piiraks asjaomaste sõidukite tüübikinnituse eeskirjade kohaldamist, autorongid, mis koosnevad B-kategooria vedukist ning selle haagisest või poolhaagisest, mille lubatud täismass ületab 3 500 kg, tingimusel et veduki ja haagise või poolhaagise lubatud täismass kokku ei ületa 12 000 kg;
 - vi) C-kategooria:
 - muud kui D1- või D-kategooria mootorsõidukid, mille lubatud täismass on üle 3 500 kg ning mis on kavandatud ja valmistatud vedama lisaks juhile veel kuni kaheksat sõitjat.
 - Selle kategooria mootorsõidukid võib ühendada haagisega, mille lubatud täismass ei ületa 750 kg;
 - vii) CE-kategooria:
 - ilma et see piiraks asjaomaste sõidukite tüübikinnituse eeskirjade kohaldamist, autorongid, mis koosnevad C-kategooria vedukist ja selle haagisest või poolhaagisest, mille lubatud täismass ületab 750 kg;
 - viii) D1-kategooria:
 - mootorsõidukid, mis on kavandatud ja valmistatud vedama lisaks juhile veel kuni 16 sõitjat ning mille pikkus ei ületa 8 m.
 - Selle kategooria mootorsõidukeid võib ühendada haagisega, mille lubatud täismass ei ületa 750 kg;
 - ix) D1E-kategooria:
 - ilma et see piiraks asjaomaste sõidukite tüübikinnituse eeskirjade kohaldamist, autorongid, mis koosnevad D1-kategooria vedukist ja selle haagisest, mille lubatud täismass on üle 750 kg;
 - x) D-kategooria:
 - mootorsõidukid, mis on kavandatud ja valmistatud vedama lisaks juhile rohkem kui kaheksat sõitjat. Mootorsõidukeid, mida võib juhtida D-kategooria juhiloaga, võib ühendada haagisega, mille lubatud täismass ei ületa 750 kg;
 - xi) DE-kategooria:
 - ilma et see piiraks asjaomaste sõidukite tüübikinnituse eeskirjade kohaldamist, autorongid, mis koosnevad D-kategooria vedukist ja selle haagisest, mille lubatud täismass on üle 750 kg.
2. Komisjon hindab kavandatava meetme mõju liiklusohutusele ning liikmesriigid võivad komisjoni eelneval nõusolekul jätta käesoleva artikli kohaldamisalast välja teatavad eri liiki mootori jõul liikuvad sõidukid, näiteks puuetega inimeste erisõidukid.

Liikmesriigid võivad käesoleva direktiivi kohaldamisalast välja jätta sellist tüüpi sõidukid, mida kasutatakse relva- ja tsiviilkaitsejõudude poolt või nende kontrolli all. Liikmesriigid teatavad sellest komisjonile.

Artikkel 7

Vanuse alampiir

1. Juhiloa väljastamise vanuse alampiir on järgmine:
 - a) AM-, A1- ja B1-kategooria puhul 16 aastat;
 - b) A2-, B-, BE-, C1- ja C1E-kategooria puhul 18 aastat;
 - c) A-kategooria puhul:
 - i) mootorrattad: 20 aastat. Selle kategooria mootorrataste juhtimise õiguse saamiseks nõutakse mootorrataste juhtimise kogemust vähemalt kahe aasta jooksul A2-kategooria juhiloa alusel. Kaheaastase juhtimiskogemuse nõudest võidakse loobuda, kui juhiloa taotleja on vähemalt 24-aastane;
 - ii) kolmerattalised mootorsõidukid võimsusega üle 15 kW: 21 aastat;
 - d) C-, CE-, D1- ja D1E-kategooria puhul 21 aastat;
 - e) D- ja DE-kategooria puhul 24 aastat.
2. Liikmesriigid võivad juhiloa väljastamiseks vajalikku vanuse alampiiri tõsta või alandada järgmiselt:
 - a) AM-kategooria puhul alandada alampiiri kuni 14. eluaastani või tõsta kuni 18. eluaastani;
 - b) B1-kategooria puhul tõsta alampiiri kuni 18. eluaastani;
 - c) A1-kategooria puhul tõsta alampiiri kuni 18. eluaastani, eeldusel et täidetud on mõlemad järgmised tingimused:
 - i) kui A1-kategooria vanuse alampiiri ja A2-kategooria vanuse alampiiri vaheline erinevus on kaks aastat;
 - ii) nõutav on vähemalt kaheaastane A2-kategooria mootorrataste juhtimise kogemus, enne kui saab anda A-kategooria mootorrataste juhtimise õiguse, nagu on osutatud lõike 1 punkti c alapunktis i;
 - d) B- ja BE-kategooria puhul võib alandada alampiiri kuni 17. eluaastani.
3. Liikmesriigid võivad alandada vanuse alampiiri C-kategooria puhul 18. eluaastani ja D-kategooria puhul 21. eluaastani järgmiste sõidukite korral:
 - a) tuletõrjeteenistuste ning korrakaitseorganite kasutatavad sõidukid;
 - b) sõidukid, millega tehakse remondi või hoolduse eesmärgil teekatsetusi.
4. Lõigete 2 ja 3 kohaselt väljastatud juhiloa kehtivad üksnes juhiloa väljastanud liikmesriigi territooriumil seni, kuni juhiloa omanik jõuab lõikes 1 sätestatud vanusesse.

Liikmesriigid võivad tunnustada lõikes 1 esitatud vanuse alampiirist noorematele juhtidele väljastatud juhilubade kehtivust oma territooriumil.

5. Erandina käesoleva artikli lõike 1 punktidest d ja e on juhul, kui juhiloa taotlejal on direktiivi (EL) 2022/2561 artiklis 6 osutatud kutsetunnistus, juhiloa väljastamise vanuse alampiir järgmine:
- a) C- ja CE-kategooria puhul direktiivi (EL) 2022/2561 artikli 5 lõike 2 punkti a alapunktis i sätestatud vanuse alampiir;
 - b) D1- ja D1E-kategooria puhul kõnealuse direktiivi artikli 5 lõike 3 punkti a alapunkti i teises lõigus sätestatud vanuse alampiir;
 - c) D- ja DE-kategooria puhul kõnealuse direktiivi artikli 5 lõike 3 punkti a alapunkti i esimeses lõigus ning artikli 5 lõike 3 punkti a alapunkti ii esimeses lõigus ja artikli 5 lõike 3 punktis b sätestatud vanuse alampiir.

Kui vastavalt direktiivi (EL) 2022/2561 artikli 5 lõike 3 punkti a alapunkti i teisele lõigule või artikli 5 lõike 3 punkti a alapunkti ii teisele lõigule lubab liikmesriik selliseid sõidukeid oma territooriumil juhtida nooremaealistel, kehtib juhiluba üksnes selle väljastanud liikmesriigi territooriumil seni, kuni juhiloa omanik on jõudnud käesoleva lõike esimeses lõigus osutatud asjaomasesse vanusesse ja tal on kutsetunnistus.

Artikkel 8

Tingimused ja piirangud

1. Liikmesriigid märgivad isikule väljastatud juhiloale ühe või mitu tingimust, mille kohaselt tal on juhtimisõigus. Selleks kasutavad liikmesriigid I lisa E osas esitatud vastavaid liidu koode. Nad võivad kasutada ka riigisiseseid koode tingimuste puhul, mida ei ole I lisa E osas esitatud.
- Kui füüsilisest seisundist tulenevalt on lubatud juhtida ainult teatavat liiki sõidukeid või sellise seisundi jaoks kohandatud sõidukeid, tuleb artikli 10 lõikes 1 sätestatud oskuste ja käitumise eksam sooritada sellise sõidukiga.
2. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 21 vajaduse korral vastu delegeeritud õigusakte I lisa E osa muutmiseks, et võtta arvesse teaduse, tegevuse või tehnika arengut.

Artikkel 9

Juhtimisõiguse järkjärguline omandamine ja kategooriate vastavus

1. BE-, C1-, C1E-, C-, CE-, D1-, D1E-, D- ja DE-kategooria juhiluba väljastatakse ainult nendele juhtidele, kellel on juba õigus juhtida B-kategooria sõidukeid.
2. Juhiloa kehtivus määratakse kindlaks järgmiselt:
- a) C1E-, CE-, D1E- või DE-kategooria jaoks väljastatud juhiluba kehtib ka BE-kategooria autorongide puhul;
 - b) CE-kategooria jaoks väljastatud juhiluba kehtib ka DE-kategooria puhul, kui juhiloa omanikul on õigus juhtida D-kategooria sõidukeid;
 - c) C1E- või CE-kategooria jaoks väljastatud juhiluba kehtib ka D1E-kategooria puhul, kui juhiloa omanikul on õigus juhtida D1-kategooria sõidukeid;

- d) CE- ja DE-kategooria jaoks väljastatud juhiluba kehtib ka vastavalt C1E- ja D1E-kategooria autorongide puhul;
- e) mis tahes kategooria jaoks väljastatud juhiluba kehtib ka AM-kategooria puhul. Oma territooriumil väljastatud juhilubade puhul võivad liikmesriigid AM-kategooria puhul piirata vastavuse A1-, A2- ja A-kategooriale, kui kõnealune liikmesriik kehtestab AM-kategooria juhiloa saamise tingimuseks praktilise eksami sooritamise;
- f) A2-kategooria jaoks väljastatud juhiluba kehtib ka A1-kategooria puhul;
- g) A-, B-, C- või D-kategooria jaoks väljastatud juhiluba kehtib ka vastavalt A1-, A2-, B1-, C1- või D1-kategooria puhul;
- h) kaks aastat pärast B-kategooria juhiloa esmakordset väljastamist kehtib see ka nõukogu direktiivi 96/53/EÜ¹³ artiklis 2 osutatud alternatiivkütusel töötavate sõidukite puhul, mille lubatud täismass ilma haagiseta on üle 3 500 kg, kuid mitte üle 4 250 kg.

3. Liikmesriigid võivad oma territooriumil lubada järgmisi vastavusi:

- a) kolmerattaliste mootorsõidukite puhul B-kategooria juhiluba; kui kolmerattalise mootorsõiduki võimsus on üle 15 kW, peab B-kategooria juhiloa omanik olema vähemalt 21-aastane;
- b) A1-kategooria mootorrataste jaoks B-kategooria juhiluba.

Esimeses lõigus sätestatud vastavust tunnustavad liikmesriigid, kes need välja andsid.

Liikmesriigid ei tee juhiloale märget, et juhiloa omanikul on lubatud juhtida esimeses lõigus osutatud sõidukeid, välja arvatud I lisa E osas täpsustatud asjakohaste liidu koodide abil.

Liikmesriigid teatavad viivitamata komisjonile nende territooriumil lubatud esimeses lõigus osutatud vastavustest, sealhulgas riigisisestest koodidest, mida võidi kasutada enne käesoleva direktiivi jõustumist. Komisjon teeb selle teabe liikmesriikidele kättesaadavaks, et hõlbustada käesoleva lõike kohaldamist.

4. Liikmesriigid võivad lubada oma territooriumil juhtida järgmiste kategooriate sõidukeid:

- a) D1-kategooria sõidukid, mille lubatud täismass on 3 500 kg (välja arvatud puuetega sõitjate veoks ettenähtud spetsiaalsed seadmed), kui juhiloa omanik on üle 21 aasta vana ja tal on B-kategooria juhiluba olnud vähemalt kaks aastat pärast selle juhiloa esmakordset väljastamist ning tingimusel, et neid sõidukeid kasutavad mittetulunduslikud asutused sotsiaalsetel eesmärkidel ning juht osutab teenuseid vabatahtlikult;
- b) sõidukid, mille lubatud täismass on üle 3 500 kg, kui juhiloa omanik on üle 21 aasta vana ja tal on B-kategooria juhiluba olnud vähemalt kaks aastat pärast selle juhiloa esmakordset väljastamist ning tingimusel, et on täidetud kõik järgmised tingimused:

¹³

Nõukogu 25. juuli 1996. aasta direktiiv 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maanteeõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass (EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59).

- i) sõidukid on ette nähtud koolitus- või vaba aja veetmise piirkonnas kohapeal kasutamiseks;
- ii) neid kasutavad mittetulunduslikud asutused sotsiaalsetel eesmärkidel;
- iii) neid on muudetud nii, et neid ei saa kasutada rohkem kui üheksa inimese või muude kui nende kasutuse seisukohast tingimata vajalike kaupade veoks;
- c) B-kategooria sõidukid, mille lubatud täismass on 2 500 kg ja suurim füüsiliselt piiratud kiirus 45 km/h, kui juhiloa omanik on alla 21 aasta vana ja tal on B1-kategooria juhiluba.

Liikmesriigid ei tee juhiloale märget, et juhiloa omanikul on lubatud juhtida esimese lõigu punktides a ja b osutatud sõidukeid, välja arvatud asjakohaste riigisiseste koodide abil.

Liikmesriigid teatavad komisjonile viivitamata kõigist käesoleva lõigu kohaselt antud lubadest.

Artikkel 10

Juhiloa väljastamine, kehtivus ja uuendamine

1. Juhiluba väljastatakse ainult neile taotlejatele, kes vastavad järgmistele tingimustele:
 - a) nad on sooritanud oskuste ja käitumise eksami ja teooriaeksami ning nad vastavad juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse sobivuse miinimumnõuetele vastavalt II ja III lisa sätetele;
 - b) nad on AM-kategooria puhul sooritanud üksnes teooriaeksami; liikmesriigid võivad nõuda, et taotlejad sooritaksid oskuste ja käitumise eksami ning läbiksid tervisekontrolli.
Selle kategooria kolme- ja neljarattaliste sõidukite puhul võivad liikmesriigid kehtestada eraldi oskuste ja käitumise eksami. AM-kategooria sõidukite eristamiseks võib juhiloale kanda riigisisese koodi;
 - c) nad on A2- või A-kategooria puhul ja tingimusel, et neil on vähemalt kaheaastane A1- või A2-kategooria mootorratta juhtimise kogemus, kas
 - i) sooritanud ainult oskuste ja käitumise eksami või
 - ii) läbinud VI lisa kohase koolituse;
 - d) nad on läbinud koolituse või sooritanud oskuste ja käitumise eksami või B-kategooria puhul läbinud koolituse või sooritanud V lisa kohase oskuste ja käitumise eksami artikli 6 lõike 1 punkti c alapunkti ii kolmandas lõigus osutatud autorongi juhtimiseks;
 - e) nende alaline elukoht on juhiluba väljastava liikmesriigi territooriumil või nad suudavad tõendada, et nad on seal õppinud vähemalt kuus kuud.
2. Liikmesriikide väljastatud juhilubade halduskehtivus on järgmine:
 - a) AM-, A1-, A2-, A-, B-, B1- ja BE-kategooria puhul 15 aastat;
 - b) C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-kategooria puhul viis aastat.

Juhiloa uuendamisega võib kaasnedä uue halduskehtivuse perioodi algus teise kategooria või teiste kategooriate jaoks, millesse kuuluvaid sõidukeid on juhiloa

omanikul õigus juhtida, kui see on kooskõlas käesolevas direktiivis sätestatud tingimustega.

Artikli 4 lõigetega 5 ja 6 ettenähtud mikrokiibi või ruutkoodi olemasolu ei ole juhiloa kehtivuse eeldus. Mikrokiibi või ruutkoodi kadumine või loetamatuks muutumine või muul viisil kahjustamine ei mõjuta juhiloa kehtivust.

Liikmesriigid võivad piirata algajatele juhtidele (artikli 15 lõike 1 tähenduses) väljastatud mis tahes kategooria juhilubade halduskehtivust, et kohaldada selliste juhtide suhtes konkreetseid meetmeid, mille eesmärk on parandada liiklusohutust.

Liikmesriigid võivad piirata mis tahes kategooria juhilubade halduskehtivust, kui peetakse vajalikuks kohaldada suurema sagedusega arstlikke kontrole või muid konkreetseid meetmeid, sealhulgas liikluseeskirjade rikkujate suhtes kohaldatavaid piiranguid.

Liikmesriigid lühendavad esimeses lõigus sätestatud halduskehtivust viie aastani või vähem juhilubade puhul, mille omanikud elavad liikmeriigi territooriumil ja on saanud 70-aastaseks, et kohaldada suurema sagedusega arstlikke kontrole või muid konkreetseid meetmeid, nt täiendkursusi. Lühendatud halduskehtivust võib kohaldada ainult juhiloa uuendamisel.

Liikmesriigid võivad lühendada käesolevas lõikes sätestatud halduskehtivust nende isikute juhilubade puhul, kellele on antud ajutine elamisluba või kellele on tagatud ajutine kaitse või liikmesriigi õiguse alusel tema territooriumil piisav kaitse. Selleks peab kõnealune lühendatud halduskehtivus olema ajutise elamisloa või ajutise kaitse või piisava kaitse halduskehtivusega võrdne või sellest lühem.

3. Kui juhiloa halduskehtivus lõpeb, uuendatakse seda eeldusel, et täidetud on mõlemad järgmised tingimused:

- a) III lisas esitatud juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse sobivuse miinimumnõuded on jätkuvalt täidetud;
- b) taotluse esitamise ajal on juhiloa taotleja alaline elukoht juhiluba väljastava liikmesriigi territooriumil või taotleja suudab tõendada, et ta on seal õppinud vähemalt kuus kuud.

4. Kriisi korral võivad liikmesriigid pikendada selliste juhilubade halduskehtivust, mis muidu aeguksid, maksimaalselt kuue kuu võrra. Kriisi jätkumise korral võib pikendamist korrata.

Iga sellist pikendamist tuleb nõuetekohaselt põhjendada ja sellest tuleb viivitamata komisjonile teatada. Komisjon avaldab selle teabe viivitamata *Euroopa Liidu Teatajas*. Liikmesriigid tunnustavad selliste juhilubade kehtivust, mille halduskehtivust on käesoleva lõike alusel pikendatud.

Kui kriis mõjutab mitut liikmesriiki, võib komisjon võtta vastu rakendusakte, et pikendada kõigi või teatavate kategooriate juhilubade halduskehtivust, mis muidu aeguksid. Pikendamine ei tohi ületada kuut kuud ja seda võib kriisi jätkumise korral korrata. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 22 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

Kui liikmesriiki ei mõjuta ega tõenäoliselt ei hakka mõjutama raskused, mis muudaksid kolmandas lõigus osutatud kriisi tõttu juhilubade uuendamise praktiliselt võimatuks, või kui liikmesriik on võtnud asjakohaseid riiklikke meetmeid kriisi mõju leevendamiseks, võib kõnealune liikmesriik pärast komisjoni teavitamist otsustada,

et ta ei kohalda kolmandas lõigus osutatud rakendusaktiga kehtestatud pikendamist. Komisjon teatab sellest teistele liikmesriikidele ja avaldab *Euroopa Liidu Teatajas* sellekohase teate.

Käesoleva lõike kohaldamisel tähendab kriis liidus või väljaspool seda toimuvat erandlikku, ootamatut ja äkilist looduslikku või inimtegevusest tingitud sündmust, mis on oma laadilt ja ulatuselt erakorraline ning millel on märkimisväärne otsene või kaudne mõju maanteetranspordi valdkonnale ning mis takistab või märkimisväärselt piirab ka juhiloa omanike või asjaomaste riiklike asutuste võimalust viia läbi juhiloa uuendamiseks vajalikke menetlusi.

5. Ilma et see piiraks liikmesriikide kriminaalõiguse ja korrakaitsealaste õigusaktide kohaldamist, võivad liikmesriigid kohaldada juhilubade väljastamise suhtes oma siseriiklikke eeskirju, mis käsitlevad muid kui käesolevas direktiivis osutatud tingimusi. Liikmesriigid teatavad sellest komisjonile.

6. AM-, A-, A1-, A2-, B-, B1- ja BE-kategooria juhilubade väljastamisel või uuendamisel võivad liikmesriigid nõuda, et III lisa punktis 3 osutatud enesehindamise asemel kontrollitaks vastavust kõnealuses lisas esitatud sõiduki juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse sobivuse miinimumnõuetele. Sel juhul hõlmab tervisekontroll kõiki III lisas mainitud meditsiinilisi seisundeid.

Komisjon võtab [vastuvõtmise kuupäev + 18 kuud] vastu rakendusaktid, milles sätestatakse III lisa punktis 3 osutatud enesehindamise sisu ja mis hõlmavad kõiki kõnealuses lisas nimetatud meditsiinilisi seisundeid. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 22 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

7. Isikul võib olla ainult üks füüsiline juhiluba. Isikul võib siiski olla mitu mobiilset juhiluba, tingimusel et need on väljastanud sama liikmesriik.

Isikul võivad olla ainult ühe liikmesriigi väljastatud juhiload.

Liikmesriik keeldub juhiloa väljastamisest, kui ta teeb kindlaks, et taotlejal on juba teise liikmesriigi väljastatud juhiluba.

Liikmesriigid võtavad kolmanda lõigu kohaldamiseks vajalikud meetmed. Juhiloa väljastamise, asendamise, uuendamise või vahetamisega seoses on nõutav, et kontrollitaks ka teiste liikmesriikide andmeid, kui on piisavalt alust kahtlustada, et taotleja juba omab teist juhiluba. Selleks kasutavad liikmesriigid artiklis 19 osutatud ELi juhilubade võrgustikku.

Ilma et see piiraks artikli 3 lõike 6 kohaldamist, võtab juhiluba väljastav liikmesriik kõik vajalikud meetmed tagamaks, et taotleja täidab käesoleva artikli lõikes 1 sätestatud nõuded, ning kohaldab juhiloa või juhtimisõiguse tühistamisel või äravõtmisel siseriiklikke sätteid, kui tehakse kindlaks, et luba on väljastatud, ilma et kõnealused nõuded oleksid täidetud.

8. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 21 vajaduse korral vastu delegeeritud õigusakte II, III, V ja VI lisa muutmiseks, et võtta arvesse teaduse, tegevuse või tehnika arengut.

Artikkel 11

Liikmesriikide väljastatud juhilubade vahetamine ja asendamine

1. Kui ühe liikmesriigi väljastatud kehtiva juhiloa omanik on asunud alaliselt elama teise liikmesriiki, võib ta taotleda, et tema juhiluba vahetataks samaväärse juhiloa vastu. Luba vahetav liikmesriik peab kontrollima, millise kategooria jaoks esitatud juhiluba veel kehtib.
2. Kui kriminaalõiguse ja korrakaitsealaste õigusaktide territoriaalsuse põhimõttest ei tulene teisiti, võib teises liikmesriigis väljastatud juhiloa omaniku alalise elukoha liikmesriik tema suhtes kohaldada juhtimisõiguse piiramist, peatamist, äravõtmist või tühistamist käsitlevaid siseriiklikke sätteid ja vajaduse korral selleks juhiloa välja vahetada.
3. Juhiluba välja vahetav liikmesriik tagastab endise juhiloa selle väljastanud liikmesriigile ja esitab põhjenduse.
4. Kaotatud või varastatud juhiloa asendavad ainult juhiloa omaniku alalise elukoha liikmesriigi pädevad asutused. Need asutused asendavad juhiloa olemasoleva teabe või vajaduse korral algse juhiloa väljastanud liikmesriigi pädevate asutuste tõenduse alusel.

Artikkel 12

Kolmandate riikide väljastatud juhilubade vahetamine

1. Kui liikmesriik pakub võimalust vahetada välja juhiluba, mille kolmas riik on väljastanud juhiloa omanikule, kes on asunud alaliselt elama tema territooriumile, vahetab see liikmesriik juhiloa välja vastavalt käesoleva artikli sätetele.
2. Kui liikmesriik vahetab välja sellise kolmanda riigi poolt väljastatud juhiloa, kelle kohta ei ole tehtud lõikes 7 osutatud rakendusotsust, tehakse sellise vahetuse kohta märge kõnealuse liikmesriigi väljastatud juhiloale I lisa E osas esitatud asjakohase koodi abil; sama tehakse ka iga hilisema uuendamise või asendamise korral. Kui selle juhiloa omanik asub alaliselt elama teise liikmesriiki, ei pea kõnealune liikmesriik kohaldama artikli 3 lõikes 6 sätestatud vastastikuse tunnustamise põhimõtet.

Liikmesriigid kohaldavad sellise vahetamise suhtes oma siseriiklikke õigusakte vastavalt käesolevas lõikes sätestatud tingimustele.

3. Kui juhiluba väljastatakse sellise kategooria jaoks ja sellise kolmanda riigi poolt, mille kohta on tehtud lõikes 7 osutatud rakendusotsus, ei tehta sellise vahetuse kohta märget kõnealuse liikmesriigi väljastatud juhiloale. Sellistel juhtudel vahetavad liikmesriigid juhiloa välja vastavalt asjakohastes rakendusotsustes sätestatud tingimustele.
4. Kui liikmesriigi väljastatud juhiluba vahetati välja kolmanda riigi väljastatud juhiloa vastu, ei või liikmesriigid nõuda muude kui artikli 10 lõike 3 punktis a sätestatud tingimuste täitmist ega märkida mis tahes lisateavet selle juhiloa väljavahetamise kohta nende poolt väljastatud juhiloa vastu seoses esialgse juhiloa kategooriatega.

Esimeses lõigus osutatud olukorras, kui taotleja soovib vahetada juhiluba, mis kehtib ka kategooriates, mille jaoks ta on omandanud juhtimisõiguse kolmandas riigis, kohaldatakse järgmisi sätteid:

- a) kui juhiluba väljastatakse sellise kategooria jaoks ja sellise kolmanda riigi poolt, mille kohta on tehtud lõikes 7 osutatud rakendusotsus, kohaldatakse lõiget 3;

- b) kui selline rakendusotsus puudub, kohaldatakse lõiget 2.
5. Lõigetes 2, 3 ja 4 osutatud vahetamine saab toimuda üksnes juhul, kui kolmanda riigi väljastatud juhiluba on loovutatud vahetust sooritava liikmesriigi pädevatele asutustele.
6. Komisjon võib kindlaks teha, et kolmandal riigil on maanteetranspordiraamistik, mis tagab täielikult või osaliselt liidu omaga võrreldava liiklusohutuse taseme, mis võimaldab vahetada selle kolmanda riigi väljastatud juhilube, ilma et liikmesriikide väljastatud juhilubadele tehtaks sellise vahetuse kohta märget, kui see on vajalik pärast teatavate eelnevalt kindlaksmääratud tingimuste täitmist.

Kui komisjon teeb kindlaks sellise kolmanda riigi, võib ta koostöös liikmesriikidega hinnata kolmanda riigi maanteetranspordiraamistikku. Liikmesriikidel on kuus kuud aega, et esitada kindlaksmääratud kolmandas riigis kehtiva maanteetranspordiraamistiku kohta oma arvamuse. Komisjon jätkab hindamist pärast seda, kui ta on saanud kõigi liikmesriikide arvamuse või kui arvamuste saatmise tähtaeg on möödunud, olenevalt sellest, kumb on hilisem.

Kolmandas riigis kehtiva maanteetranspordi raamistiku hindamisel võtab komisjon arvesse vähemalt järgmist:

- a) kehtivad juhilube käsitlevad nõuded, nagu juhiloakategooriate liigitamine, vanuse alampiiri nõuded, koolitus- ja sõidueksamite nõuded ja tingimused ning meditsiinilised nõuded juhiloa väljastamiseks;
 - b) kas kolmas riik väljastab mobiilseid juhilube, ning kui väljastab, siis süsteemi käitamiseks kohaldatavad tehnilised ja struktuurilised üksikasjad;
 - c) mil määral on ringluses võltsitud juhilube ja milliseid meetmeid võetakse, et vältida juhilubade võltsimist;
 - d) kolmanda riigi väljastatud juhilubade halduskehtivus;
 - e) kolmanda riigi liiklusolud ja see, kas need on võrreldavad liidu teedevõrgus valitsevate liiklusoludega;
 - f) kolmanda riigi liiklusohutuse tase.
7. Komisjon võib pärast lõikes 6 osutatud hindamist ja rakendusotsuste abil otsustada, et kolmandal riigil on maanteetranspordiraamistik, mis tagab täielikult või osaliselt liidu omaga võrreldava liiklusohutuse taseme, mis võimaldab vahetada selle kolmanda riigi väljastatud juhilube, ilma et liikmesriigi väljastatud juhiloale tehtaks sellise vahetuse kohta märget.

Rakendusotsus peab sisaldama vähemalt järgmist:

- a) artiklis 6 osutatud juhiloakategooriad, mille puhul võib vahetuse teha, ilma et selle kohta tehtaks märget liikmesriigi väljastatud juhiloale;
- b) kolmanda riigi juhilubade väljastamise kuupäevad, millest alates võib vahetuse teha, ilma et selle kohta tehtaks märget liikmesriigi väljastatud juhiloale;
- c) kõik üldtingimused, mida tuleb täita vahetatava ametliku dokumendi autentsuse kontrollimiseks;
- d) kõik üldtingimused, mida taotleja peab enne vahetust täitma, tõendamaks, et ta vastab III lisas esitatud meditsiinilistele nõuetele.

Kui taotleja juhiluba ei võimalda täita käesoleva lõike teise lõigu punkti a või b, võivad liikmesriigid otsustada juhiloa vahetada vastavalt lõikele 2. Kui taotleja ei suuda täita käesoleva lõike teise lõigu punkti c või d, võivad liikmesriigid juhiloa vahetamisest keelduda. Mis tahes lisatingimusega, mida rakendusotsus võib sisaldada, nähakse ette kas liikmesriigi siseriiklike sätete kohaldamine vastavalt lõikele 2 või juhiloa vahetamisest keeldumine, kui taotleja ei ole neid tingimusi täitnud.

Kõnealused rakendusotsused võetakse vastu kooskõlas artikli 22 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

8. Lõikes 7 osutatud rakendusotsusega nähakse ette, et asjaomase kolmanda riigi liiklusohutuse olukorda tuleb vähemalt iga nelja aasta järel korrapäraselt kontrollida. Sõltuvalt kontrolli tulemustest jätab komisjon lõikes 7 osutatud rakendusotsuse jõusse, muudab seda või peatab selle vajalikus ulatuses või tunnistab selle kehtetuks.
9. Komisjon avaldab *Euroopa Liidu Teatajas* ja oma veebisaidil loetelu kolmandatest riikidest, kelle kohta on tehtud rakendusotsus vastavalt lõikele 7, ning avaldab ka kõik lõike 9 kohaselt tehtud asjakohased muudatused.
10. Komisjon loob teadmusrõõgustiku, et koondada, töödelda ja levitada teadmisi ja teavet välisriikidest pärit elukutseliste juhtide siseturule integreerimise parimate tavade kohta. Võrgustikku kuuluvad liikmesriikide asjaomased ametiasutused, tippkeskused, ülikoolid ja teadlased, sotsiaalpartnerid ja muud maanteetranspordisektori asjaomased osalejad.

Artikkel 13

Juhtimisõiguse või juhiloa piiramise, peatamise, äravõtmise või tühistamise mõju

1. Liikmesriik keeldub väljastamast juhiluba taotlejale, kelle juhiluba on teises liikmesriigis piiratud, peatatud, ära võetud või tühistatud.
2. Liikmesriik keeldub tunnustamast ükskõik millise teise liikmesriigi väljastatud juhiloa kehtivust sellise isiku puhul, kelle juhiluba või juhtimisõigus on nimetatud teise liikmesriigi territooriumil piiratud, peatatud, ära võetud või tühistatud.
3. Juhiluba või juhtimisõigus loetakse käesoleva artikli kohaldamisel piiratuks, peatatuks, äravõetuks või tühistatuks seni, kuni asjaomane isik ei täida liikmesriigi kehtestatud tingimusi, mida ta peab järgima selleks, et saada tagasi juhtimisõigus või juhiluba või taotleda uut.

Liikmesriigid tagavad, et mis tahes tingimused, mille nad kehtestavad selleks, et juhiloa omanik saaks tagasi juhtimisõiguse või juhiloa või et ta saaks taotleda uut, on proportsionaalsed ja mittediskrimineerivad teise liikmesriigi väljastatud juhilubade omanike suhtes ning need ei too iseenesest kaasa seda, et juhiloa väljastamisest või teise liikmesriigi väljastatud juhiloa tunnustamisest keeldutakse määramata ajaks.

4. Käesolevat artiklit ei tõlgendata nii, nagu see takistaks liikmesriikidel keelata isikul määramata ajaks oma territooriumil sõidukit juhtida, andmata talle võimalust saada tagasi juhtimisõigus või juhiluba või taotleda uut, kui see on tema käitumise põhjal õigustatud.

Kui liikmesriik on käesoleva lõike kohaselt kehtestanud tähtajatu keelu sõidukit juhtida, võib see liikmesriik keelduda alaliselt tunnustamast teise liikmesriigi väljastatud juhiloa kehtivust oma territooriumil. Erandina lõikest 1 võivad teised

liikmesriigid pärast tähtajatu keelu kehtestanud liikmesriigiga konsulteerimist väljastada sellisele isikule juhiloa.

Artikkel 14

Saatjaga sõitmine

1. Erandina artikli 7 lõike 1 punktidest b ja d väljastavad liikmesriigid kooskõlas artikli 10 lõikega 1 I lisa E osas täpsustatud liidu koodiga 98.02 märgistatud B- ja C-kategooria juhiloa taotlejatele, kes on saanud 17-aastaseks.
2. Liidu koodiga 98.02 märgistatud juhiloa omanikud, kes ei ole saanud 18-aastaseks, juhivad sõidukit ainult koos saatjaga, kes vastab järgmistele tingimustele:
 - a) ta on vähemalt 25-aastane;
 - b) tal on asjaomase kategooria juhiluba, mis on väljastatud rohkem kui viis aastat tagasi;
 - c) tema suhtes ei ole viimase viie aasta jooksul kohaldatud juhtimiskeeldu;
 - d) tema suhtes ei ole tehtud otsust kriminaalõiguse valdkonnas seoses liikluseeskirjade rikkumisega;
 - e) tal on C-kategooria sõiduki puhul direktiiviga (EL) 2022/2561 ette nähtud kvalifikatsioon ja koolitus.
3. Liikmesriigid võivad nõuda lõikes 2 osutatud saatja isiku tuvastamist, et tagada käesoleva artikli järgimine. Liikmesriigid võivad piirata võimalike saatjate arvu.
4. Liikmesriigid võivad kohaldada liidu koodiga 98.02 märgistatud juhiloa väljastamise suhtes lisatingimusi taotlejate puhul, kes ei ole saanud 18-aastaseks. Liikmesriigid teatavad sellest komisjonile. Komisjon avalikustab kõnealuse teabe.

Artikkel 15

Katseaeg

1. Esimest korda väljastatud teatava kategooria juhiloa omanikku loetakse algajaks juhiks ja tema suhtes kohaldatakse vähemalt kaheaastast katseaega.
2. Liikmesriigid kehtestavad õigusnormid karistuste kohta, mida kohaldatakse algajatele juhtidele, kelle vere alkoholisisaldus on sõidukit juhtides üle 0,0 g/mL, ning võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada kõnealuste karistuste rakendamine. Need karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad.
3. Liikmesriigid võivad liiklusohutuse parandamiseks kehtestada täiendavaid norme, mida kohaldatakse nende territooriumil katseajal olevate algajate juhtide suhtes. Liikmesriigid teatavad sellest komisjonile.
4. Liikmesriigid märgivad katseajal väljastatud juhilubadele I lisa E osas täpsustatud liidu koodi 98.01.
5. Katseaega ei kohaldata juhtidele, kes on saanud A2- või A-kategooria juhiloa vastavalt artikli 10 lõike 1 punktile c.

Artikkel 16

Sõidueksami vastuvõtjad

1. Sõidueksami vastuvõtjad peavad vastama IV lisa esitatud miinimumnõuetele.
Enne 19. jaanuari 2013 sõidueksami vastuvõtjatena juba töötavad isikud peavad ainult tõendama oma kvalifikatsiooninõuete täitmist ning osalema korrapäraselt koolitustel.
2. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 21 vastu delegeeritud õigusakte IV lisa muutmiseks, et võtta arvesse teaduse, tegevuse või tehnika arengut.

Artikkel 17

Alaline elukoht

1. Käesoleva direktiivi kohaldamisel tähendab „alaline elukoht“ kohta, kus isik tavaliselt elab iga kalendriaasta jooksul vähemalt 185 päeva seoses isiklike ja tööalaste sidemetega, või kui tööalased sidemed puuduvad, seoses isiklike sidemetega, millest ilmneb nimetatud isiku märkimisväärne seos tema elukohaga.
Kui isiku ametialased sidemed on mujal kui isiklikud sidemed ning ta viibib seetõttu kordamööda kahes või enamas liikmesriigis asuvates eri kohtades, käsitatakse tema alalise elukohana isiklike sidemetega seotud kohta tingimusel, et kõnealune isik viibib seal korrapäraselt. Viimati nimetatud tingimus ei pea olema täidetud, kui isik elab liikmesriigis kindla kestusega ülesande täitmiseks. Koolis või ülikoolis õppimine ei tähenda alalise elukoha muutust.
2. Artikli 10 lõike 3 punkti b ja artikli 11 lõike 4 kohaldamisel käsitatakse liidu või selle liikmesriikide diplomaatiliste teenistuste töötajate või nende leibkondadesse kuuluvate pereliikmete alalist elukohta selliste liikmesriikide territooriumil asuvana, kes väljastasid juhiloa, mida uuendatakse või asendatakse.
Käesoleva artikli kohaldamisel hõlmavad „liidu diplomaatilised teenistused“ nõukogu peasekretariaadi ja komisjoni asjaomaste osakondade ametnikke, samuti liikmesriikide diplomaatilistest teenistustest lähetatud töötajaid ning kõiki muid töötajaid või töövõtjaid, kes töötavad liidu institutsioonides, organites ja asutustes välissuhete valdkonnas ning kes peavad oma lepinguliste kohustuste täitmiseks kalendriaasta jooksul elama ühe või mitme kolmanda riigi territooriumil vähemalt 181 päeva.
3. Kui juhiloa omanik ei suuda lõike 1 alusel tõendada, et tema alaline elukoht on konkreetses liikmesriigis, võib juhiloa omanik viimase abinõuna oma juhiluba uuendada liikmesriigis, kes selle algselt väljastas.
4. Erandina artikli 10 lõike 1 punktist e ja B-kategooria juhiloa esmakordse väljastamise eesmärgil võib taotlejale, kelle alalise elukoha liikmesriik ei ole tema kodakondsusjärgne liikmesriik, juhiloa väljastada viimati nimetatud liikmesriik, kui alalise elukoha liikmesriik ei näe ette võimalust sooritada teoreetiline või praktiline eksam ühes kodakondsusjärgse liikmesriigi ametlikus keeles või tõlgi abiga.

Artikkel 18

Liidu standarditele mittevastavate juhiloamudelite vastavus

1. Liikmesriigid kohaldavad komisjoni otsusega (EL) 2016/1945¹⁴ kehtestatud vastavusi enne 19. jaanuari 2013 saadud juhtimisõiguste ja käesoleva direktiivi artiklis 6 sätestatud kategooriate vahel.
2. Enne 19. jaanuari 2013 antud juhtimisõigust ei võeta ära ning selle suhtes ei kohaldata kuidagi käesoleva direktiivi sätteid.

Artikkel 19

Vastastikune abi

1. Liikmesriigid abistavad üksteist käesoleva direktiivi rakendamisel. Nad vahetavad teavet juhilubade kohta, mille nad on väljastanud, vahetanud, asendanud, uuendanud, piiranud, peatanud, ära võtnud, tühistanud või kehtetuks tunnistanud, samuti juhtimiskeeldude kohta, mille nad on kehtestanud või kavatsevad kehtestada, ning konsulteerivad üksteisega, et kontrollida, kas juhiloa taotleja suhtes on mõnes liikmesriigis kehtestatud juhtimiskeeld. Liikmesriigid kasutavad selleks loodavat ELi juhilubade võrgustikku.
2. Liikmesriigid võivad kasutada ELi juhilubade võrgustikku ka selleks, et vahetada teavet järgmistel eesmärkidel:
 - a) võimaldada oma ametiasutustel kontrollida juhiloa kehtivust ja autentsust teeäärsete kontrollide käigus või võltsimisvastaste meetmete osana;
 - b) hõlbustada uurimisi, mille eesmärk on tuvastada liiklusohutusnõuete rikkumise eest vastutav isik kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2015/413¹⁵;
 - c) ennetada, avastada ja uurida [PRÜM II VIIDE] osutatud kuritegusid;
 - d) jõustada direktiiv (EL) 2022/2561;
 - e) rakendada ja jõustada [UUS DIREKTIIV, MILLES KÄSITLETAKSE TEATAVATE JUHTIMISKEELDUDE KEHTESTAMIST KOGU LIIDUS].
3. Juurdepääs võrgustikule peab olema turvaline. Võrgustik tagab nii sünkroonse (reaalajas) andmevahetuse kui ka asünkroonse andmevahetuse ning turvatud sõnumite, teadete ja manuste saatmise ja vastuvõtmise.
 Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed, tagamaks et võrgustiku kaudu vahetatav teave on ajakohane.
 Liikmesriigid võivad anda juurdepääsu võrgustikule üksnes asutustele, kes on pädevad lõigetes 1 ja 2 osutatud eesmärkidel.
4. Liikmesriigid abistavad üksteist ka mobiilse juhiloa rakendamisel, eelkõige selleks, et tagada I lisa C osas osutatud rakenduste ja kontrollifunktsioonide sujuv koostalitlusvõime.
5. Selleks et tagada ELi juhilubade võrgustikuga ühendatud riiklike süsteemide vaheline koostalitlusvõime ja sellega seoses vahetatavate isikuandmete kaitse, võtab

¹⁴ Komisjoni 14. oktoobri 2016. aasta otsus (EL) 2016/1945 juhilubade kategooriate vahelise vastavuse kohta (ELT L 302, 9.11.2016, lk 62).

¹⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/413, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta (ELT L 68, 13.3.2015, lk 9).

komisjon 6. juuniks 2026 vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse ELi juhilubade võrgustiku üksikasjalikud talitus-, liideste ja tehnilised nõuded. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 22 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

6. Liikmesriigid võivad teha koostööd juhtimisõiguse või juhiloa osalise piiramise, peatamise, äravõtmise või tühistamise kohaldamisel, eelkõige juhul, kui vastavad meetmed piirduvad teatavate juhiloakategooriatega või teatavate liikmesriikide territooriumiga, eelkõige nende poolt väljastatud juhilubadele kantud märke abil.

Artikkel 20

Läbivaatamine

Liikmesriigid teatavad komisjonile igal aastal iga kategooria kohta väljastatud, uuendatud, asendatud, äravõetud ja vahetatud juhilubade arvu, sealhulgas andmed mobiilsete juhilubade väljastamise ja kasutamise kohta.

Hiljemalt [jõustumise kuupäev + 5 aastat] ja seejärel iga viie aasta tagant esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamise, sealhulgas selle mõju kohta liiklusohutusele.

Artikkel 21

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artikli 4 lõikes 8, artikli 5 lõikes 6, artikli 8 lõikes 2, artikli 10 lõikes 8 ja artikli 16 lõikes 2 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates [*direktiivi jõustumise kuupäev*]. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite, tehes seda hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.
3. Euroopa Parlament või nõukogu võib artikli 4 lõikes 8, artikli 5 lõikes 6, artikli 8 lõikes 2, artikli 10 lõikes 8 ja artikli 16 lõikes 2 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.
5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
6. Artikli 4 lõike 8, artikli 5 lõike 6, artikli 8 lõike 2, artikli 10 lõike 8 ja artikli 16 lõike 2 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist

Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Artikkel 22

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab juhilubade komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.
Kui komitee arvamus saadakse kirjaliku menetlusega, lõpetatakse nimetatud menetlus ilma tulemust saavutamata, kui arvamuse esitamiseks ettenähtud tähtaja jooksul komitee eesistuja nii otsustab või lihtenamus komitee liikmetest seda taotleb.
Kui komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.
3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 8.

Artikkel 23

Direktiivi (EL) 2022/2561 muutmine

Direktiivi (EL) 2022/2561 artikli 5 lõikesse 2 lisatakse punkt c:

„c) vähemalt 17-aastasena C-kategooria sõidukit, tingimusel et tal on artikli 6 lõikes 1 osutatud kutsetunnistus ja üksnes direktiivi [KÄESOLEVA DIREKTIIVI VIIDE] artikli 14 lõikes 2 sätestatud tingimustel.“

Artikkel 24

Määruse (EL) 2018/1724 muutmine

Määruse (EL) 2018/1724 II lisa muudetakse järgmiselt:

- a) teises veerus lisatakse reale „Kolimine“ järgmine lahter: „Juhiloa saamine ja pikendamine“;
- b) kolmandas veerus lisatakse reale „Kolimine“ järgmine lahter: „ELi juhiloa väljastamine, vahetamine ja asendamine“.

Artikkel 25

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt [vastuvõtmise kuupäev + 2 aastat]. Nad edastavad kõnealuste normide teksti viivitamata komisjonile.

Liikmesriigid kohaldavad neid norme alates [vastuvõtmise kuupäev +3 aastat].

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nendesse normidesse või nende normide ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 26

Kehtetuks tunnistamine

1. Direktiiv 2006/126/EÜ tunnistatakse kehtetuks alates [vastuvõtmise kuupäev + 3 aastat].
Viiteid direktiivile 2006/126/EÜ tõlgendatakse viidetena käesolevale direktiivile ja loetakse vastavalt VII lisas esitatud vastavustabelile.
2. Määrus (EL) nr 383/2012 tunnistatakse kehtetuks alates [vastuvõtmise kuupäev + 3 aastat].
3. Viiteid määrusele (EL) 383/2012 tõlgendatakse viidetena käesoleva direktiivi I lisa B osale ja neid loetakse vastavalt VII lisas esitatud vastavustabelile.

Artikkel 27

Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 28

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

FINANTSSELGITUS

1. ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK

1.1. Ettepaneku/algatuse nimetus

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, mis käsitleb juhilubasid ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2022/2561 ning tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 383/2012

1.2. Asjaomased poliitikavaldkonnad

Transport, liiklusohutus

1.3. Ettepanek/algatus käsitleb

☐ uut meedet

☐ uut meedet, mis tuleneb katseprojektist / ettevalmistavast meetmest⁶⁶

X olemasoleva meetme pikendamist

☐ ühe või mitme meetme ümbersuunamist teise või uude meetmesse või ühendamist teise või uue meetmega

1.4. Eesmärgid

1.4.1. Üldeesmärgid

Üldeesmärgid on parandada liiklusohutust ja hõlbustada isikute vaba liikumist.

1.4.2. Erieesmärgid

- Juhtimisoskuste, teadmiste ja kogemuste parandamine ning ohtliku käitumise vähendamine ja karistamine.
- Juhtide piisava füüsilise ja vaimse sobivuse tagamine kogu ELis.
- Juhiloa taotlejaid ja omanikke mõjutavate ebapiisavate või tarbetute tõkete kõrvaldamine.

1.4.3. Oodatavad tulemused ja mõju

On oodata liiklusohutuse ja isikute vaba liikumise seisukohast positiivset ühiskondlikku mõju. Hinnanguliselt päästetakse 2025.–2050. aastal lähtestsenaariumiga võrreldes ligikaudu 1 153 elu ja välditakse 11 020 rasket vigastust, kui parandatakse juhtide oskusi ja teadmisi ning vähendatakse nende juhtide arvu liidu teedel, kes käituvad ohtlikult või kes ei ole meditsiiniliselt juhtimisvõimelised. Rahalises mõttes on õnnetuste väliskulude vähenemine aastatel 2025–2050 lähtestsenaariumiga võrreldes hinnanguliselt ligikaudu 7,1 miljardit eurot (nüüdisväärtuses). Lisaks peaksid meetmed kõrvaldama põhjendamatud või tarbetud takistused juhtimisõiguse omandamisel, tunnustamisel ja uuendamisel. Eelkõige

⁶⁶

Vastavalt finantsmääruse artikli 58 lõike 2 punktile a või b.

Euroopa Liidu elanikud ja isikud, kellel on muu liikmesriigi kui nende kodakondsusriigi juhiluba, alternatiivkütusel töötavate kaubikute ja matkaautode juhid, diabeeti põdevad isikud ja elukutselised juhid.

Lisaks on oodata ajavahemikul 2025–2050 lähtestsenaariumiga võrreldes positiivset mõju avalikule haldusele (kulude kokkuhoid 4,8 miljardit eurot), erasektorile (kulude kokkuhoid 1,5 miljardit eurot) ja kodanikele (kulude kokkuhoid 6,6 miljardit eurot) (väljendatuna nüüdisväärtuses), eelkõige tänu kehtivuse ühtlustamisele ja ELi mobiilse juhiloa loomisele.

1.4.4. Tulemusnäitajad

Kuna üldeesmärk on liiklusohutuse parandamine, oleks algatuse edukuse põhinäitajaks liiklussurmade arvu ja raskelt vigastatute arvu vähenemine õnnetuste korral, mille üheks põhjustajaks peetakse juhti. Sel eesmärgil võetakse arvesse õnnetuste koguarvu ja teatavate tingimuste täidetust (nt ainult ühe sõidukiga seotud õnnetused või juhud, kus juht oli algaja või füüsiliselt/vaimselt sobimatu). Näitaja peab arvesse võtma ka liiklusohutuse üldist muutumist ning maanteeliikluse ja lubade arvu muutumist igas liikmesriigis (et võtta arvesse muid võimalikke tegureid).

Mis puudutab teist üldeesmärki, milleks on isikute vaba liikumise hõlbustamine, siis algatuse edukuse mõõtmise põhinäitaja oleks juhilubade korraga seotud kaebuste ja kohtuasjade arvu vähenemine.

Mõlema eesmärgiga seotud näitajaid on siiski endiselt suhteliselt raske hinnata, sest õnnetustel on mitmeid põhjusi, andmed ei ole alati kättesaadavad ning juhiloamenetlustega seotud kaebuste ja kohtuasjade arv on väike.

Juhtimisoskuste, teadmiste ja kogemuste täiustamise ning ohtliku käitumise vähendamise ja karistamise edukust mõõdetakse asjaoluga, et juhiloa esmakordsel väljastamisel järgitavad oskuste, teadmiste ja katseaja standardid on ühtlustatud ning ohtlikku käitumist karistatakse õigusrikkuja elukohast olenemata.

Sõidukijuhtimiseks sobivuse osas on edu näitajaks nende juhtide osakaal, kes käivad tervisliku seisundi ja vanuse tõttu korrapäraselt arstlikus kontrollis. Juhilubade taotlejate ja omanike ees olevate takistuste kõrvaldamise edukuse näitajaks oleks ELi mobiilseid juhilube väljastavate ja/või tunnustavate liikmesriikide arv, samuti kaebuste ja kohtuasjade arvu väiksus juhtudel, kus alaline elukoht takistab olemasolevate juhilubade tunnustamist.

Komisjon jälgib käesoleva algatuse rakendamist ja tulemuslikkust mitme meetme ja põhinäitajate kogumi abil, millega mõõdetakse tegevuseesmärkide saavutamisel tehtud edusamme. Viis aastat pärast õigusakti ülevõtmisperioodi lõppu peaksid komisjoni talitused hindama, mil määral on algatuse eesmärgid saavutatud.

Liiklusõnnetuste ja juhilubade vahelise seose jälgimiseks kasutatakse olemasolevaid järelevalvevahendeid (nt CARE andmebaas). Aruandlus sisaldab teavet vigastuste ja/või surmaga lõppenud õnnetuste arvu ning asjaomaste juhtide kohta, nagu nende vanus, juhilubade kehtivus ja väljastamise kuupäev ning narko- ja alkoholitestide tulemused. Selleks et saaks võimalikult palju eristada läbivaadatud direktiivi mõju muude tegurite mõjust, saadakse liikmesriikidelt statistika väljastatud juhilubade arvu kohta. See peaks võimaldama hinnata liiklusohutuse suhtelist arengut peamistes juhirühmades, keda läbivaatamine mõjutab (nt algajad juhid, terviseprobleemidega juhid).

Komisjon jätkab ka statistika koondamist direktiivi 2006/126/EÜ artikli 15 alusel loodud RESPERi võrgustiku kasutamise kohta juhilubasid käsitleva teabe vahetamiseks. Komisjon võib uurida ka võimalust täiendada seda teavet statistikaga, mille koostab EUCARIS, mida mitu liikmesriiki kasutab RESPERiga ühenduse loomiseks.

Seoses ELi mobiilse juhiloa koostalitlusvõimega jälgib direktiivi artikli 21 alusel loodud komitee spetsiaalne töörühm edusamme, et teha kindlaks võimalikud probleemid ja need lahendada.

Samuti kutsub komisjon liikmesriike üles jagama riiklikest registritest saadud statistikat (nagu seda on tehtud käesoleva mõjuhinnangu tugiuuringu raames) väljastatud lubade arvu kohta kategooriate, soo ja vanuserühmade kaupa.

1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendused

1.5.1. Lühi- või pikaajalises perspektiivis täidetavad vajadused, sealhulgas algatuse rakendamise üksikasjalik ajakava

Käesolev ELi algatus on juhilube käsitlevate liidu eeskirjadega (mis võeti esimest korda kasutusele 1980. aastal direktiiviga 80/1263/EMÜ)⁶⁷ seoses järjekorras neljas. Nimetatud eeskirjad aitasid vähendada liiklussurmade arvu 61,5 % võrra umbes 51 400-lt 2001. aastal ligikaudu 19 800-le 2021. aastal. Liiklusohutuse paranemine ei ole siiski olnud piisav.

Selleks et veelgi vähendada surmajuhtumeid ja vigastusi ELi teedel, hõlmab ettepanek mitut meetet, nagu suurem digiüleminek (sealhulgas digitaalsete juhilubade kasutuselevõtt), tehnika arengut arvestav ajakohastamine (näiteks automatiseeritud juhtimissüsteemid) ja kestlikkus. Üks muudatus, mis tuleneb praeguse autopargi elektrifitseerimisest Euroopas, on see, et automaatsed käigukastid muutuvad koolitusel ja sõidueksamitel normiks ning sellest tulenevalt muudetakse koodi 78 piirangut.

Samuti ajakohastatakse koolitusnõudeid (sealhulgas digivahendite kohta) ning juhiks sobivuse kontrollimise ja tagamise meetodeid. Kaalume ka saatjaga sõidul põhineva koolituskava kehtestamist, et algajad juhid saaksid enne juhiloa saamist sõita saatjaga koos rohkem kilomeetreid. See ei mõjutaks saatjata sõitmise vanuse alampiiri, kuid kajastaks mitme liikmesriigi parimaid tavaid.

Ettepanek tugineb ka mitmes liikmesriigis katseaja kasutamisega saadud kogemustele, kehtestades kaheaastase ajavahemiku, mille jooksul algajatele juhtidele kehtivad rangemad eeskirjad. Ettepanekuga parandatakse ka kõigi ELi kodanike ja kolmandate riikide kodanike ohutut ligipääsetavust juhilubadele ning otsitakse lahendusi, kuidas anda liikmesriikidele rohkem võimalusi vähendada ELi teedel ohtlike juhtide arvu.

⁶⁷

Esimese juhilubade direktiiviga (direktiiv 80/1263/EMÜ) kehtestati ELis esimesed riiklike juhiloasüsteemide ühtlustamise eeskirjad, eelkõige võttes kasutusele ühenduse juhiloamudeli, sõidukikategooriate esialgse määratluse ja sätestades tingimused, mille alusel võib juhilubasid kogu ELis väljastada või vahetada. Neid eeskirju täpsustati ja laiendati teises juhilubade direktiivis (direktiiv 91/439/EMÜ). Kõige olulisem on see, et kehtestati liikmesriikides väljastatud juhilubade vastastikune tunnustamine ja juhiloa saamise vanuse alampiiri nõuded. Direktiiv 2006/126/EÜ kiideti heaks 2006. aasta detsembris ja seda on aastatel 2009–2020 üksteist korda muudetud peamiselt selleks, et parandada ühiste standardite ja nõuete ühtlustamist ning kohandada seda tehnoloogia arenguga.

1.5.2. Lisaväärtus

Ilma ELi sekkumiseta tagataks liikmesriikidevaheline koostöö juhilubade valdkonnas kahe- või mitmepoolsete kokkulepetega, mis muudaksid loasüsteemi keerulisemaks ja suurendaksid loaomanike halduskoormust. Lisaks on mõned praegu lahendamata probleemid tingitud direktiivi erinevast rakendamisest liikmesriikides.

Juhtidel võib tekkida ka haldusprobleeme, kui nad reisivad liikmesriikidesse, kes ei ole Viini konventsiooni osalised (näiteks nõue omada rahvusvahelist juhiluba). Lisaks peaksid ELi juhiloa omanikud ELis elukohta vahetades saama uues elukohariigis väljastatud uue juhiloa kas halduskorras toimunud vahetusega või sooritades sõidueksami nagu kõik teised juhiloa taotlejad.

Peale selle oleksid juhiloa saamise tingimused erinevad, mille tulemuseks oleks ELi kodanike ebavõrdne kohtlemine ja väiksem tulemuslikkus liiklusohutuse seisukohast.

1.5.3. Samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid

Nagu on märgitud punktis 1.5.1, võetakse juhilubade direktiivi läbivaatamise tulemusena vastu neljas seda teemat käsitlev õigusakt. Esimesed kolm direktiivi on juba aidanud oluliselt parandada liiklusohutust ja isikute vaba liikumist, ning nende tulemuseks on juhid, kellel on paremad oskused ja teadmised ning kes on sõidukijuhtimiseks sobivamad. Lisaks on liikluseeskirjade rikkujate karistamatust vähendatud ühtse juhiloa kasutuselevõtuga ELis ja RESPERi võrgustiku loomisega.

1.5.4. Kooskõla mitmeaastase finantsraamistikuga ja võimalik koostoime muude asjakohaste vahenditega

Juhilubade direktiivi kavandatav läbivaatamine on kooskõlas muude ELi õigusaktide ja asjakohaste ELi poliitikavaldkondadega ning rahvusvaheliste kohustustega (ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni konventsioonid maanteeliikluse kohta, mis võeti vastu Genfis 1949. aastal ja Viinis 1968. aastal). Direktiiviga reguleeritakse juhtimisõigusi sõidukikategooriate kaupa. Teatavad kategooriad on määratletud viitega ELi eeskirjadele:

- Määrus (EL) nr 168/2013 kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta,⁶⁸ mis võimaldab kindlaks teha mopeedide, mootorrataste ning mootoriga kolm- ja nelirataste tüübid.
- Nõukogu direktiiv 96/53/EÜ, millega kehtestatakse siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass,⁶⁹ mis võimaldab teha kindlaks alternatiivkütusel töötavate sõidukite tüübid;

Direktiiviga määratakse ka kindlaks vanuse alampiir juhiloa saamiseks tulevaste elukutseliste juhtide puhul, kelle suhtes kohaldatakse direktiivi (EL) 2022/2561 reisijate- või kaubaveol kasutatavate teatavate maantee sõidukite juhtide alus- ja jätkuõppe kohta⁷⁰.

⁶⁸ ELT L 60, 23.2013, lk 52–128.

⁶⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:01996L0053-20190814> (EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59–75).

⁷⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:02003L0059-20190726> (ELT L 226, 10.9.2003, lk 4–17).

Lisaks kohaldatakse isikuandmete kaitse eeskirju ka juhilubadega seotud teabe vahetamise suhtes, eelkõige:

- määrust (EL) 2018/1725, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset isikuandmete töötlemisel liidu institutsioonides, organites ja asutustes ning isikuandmete vaba liikumist⁷¹;
- määrust (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus)⁷²; ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/680⁷³.

Komisjon võttis 3. juunil 2021 vastu ettepaneku⁷⁴ vaadata Euroopa digiidentiteedi raamistiku kehtestamisega seoses läbi määrus (EL) nr 910/2014⁷⁵. See uus raamistik sisaldab mobiilsete juhilubade jaoks olulisi elemente. Eelkõige saab ELi mobiilsete juhilubade koostalitlusvõimelise lahenduse väljatöötamiseks kasutada elektroonilist identiteeti ja võimalik, et ka digiidentiteeditasku funktsioone.

Selleks et tagada juhilubade direktiivi kooskõla teiste õigusaktidega, mis käsitlevad liikluseeskirjade täitmise tagamise aspekte, luuakse läbirääkimispakett, mis koosneb kolmest algatusest – lisaks uuele juhilubasid käsitlevale ettepanekule sisaldab see ka ettepanekut võtta vastu direktiiv, millega muudetakse direktiivi (EL) 2015/413, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta, ja ettepanekut võtta vastu direktiiv, milles käsitletakse teatavate juhtimiskeeldude kehtestamist kogu liidus.

1.5.5. Erinevate kasutada olevate rahastamisvõimaluste, sealhulgas vahendite ümberpaigutamise võimaluste hinnang

Ühekordsed kulud 2025. aastal ja komisjoni jooksvad kohandamiskulud aastani 2050 on peamiselt seotud eksperdirühma loomisega, mis võimaldab ametiasutustel jagada teavet ja parimaid tavasid seoses sõiduki juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse sobivusega, ning sellise sõiduki juhtimiseks vajalikku sobivust käsitleva veebipõhise koolitusprogrammi väljatöötamisega, mis on mõeldud perearstidele. Nende kahe algatuse loomine ei nõua personali suurendamist.

1.6. Ettepaneku/algatuse kestus ja finantsmõju

☐ Piiratud kestusega

- ☐ hõlmab ajavahemikku [PP/KK]AAAA–[PP/KK]AAAA
- ☐ finantsmõju kulukohustuste assigneeringutele avaldub ajavahemikul AAAA–AAAA ja maksete assigneeringutele ajavahemikul AAAA–AAAA.

⁷¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/et/TXT/?uri=CELEX:32018R1725> (ELT L 295, 21.11.2018, lk 39–98).

⁷² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:02016R0679-20160504> (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1–88).

⁷³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/680, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset seoses pädevates asutustes isikuandmete töötlemisega süütegude tõkestamise, uurimise, avastamise ja nende eest vastutusele võtmise või kriminaalkaristuste täitmisele pööramise eesmärgil ning selliste andmete vaba liikumist (ELT L 119, 4.5.2016, lk 89).

⁷⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/ALL/?uri=COM%3A2021%3A281%3AFIN>

⁷⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 2014. aasta määrus (EL) nr 910/2014 e-identimise ja e-tehingute jaoks vajalike usaldusteenuste kohta siseturul (ELT L 257, 28.8.2014, lk 73).

☒ **Piiramatu kestusega**

- Rakendamise käivitumisperiood hõlmab ajavahemikku AAAA–AAAA,
- millele järgneb täieulatuslik rakendamine.

1.7. Ettenähtud eelarve täitmise viisid⁷⁶

X Otsene eelarve täitmine komisjoni poolt

- ☐ tema talituste kaudu, sealhulgas kasutades liidu delegatsioonides töötavat komisjoni personali;
- ☐ rakendusametite kaudu

☐ **Jagatud eelarve täitmine** koostöös liikmesriikidega

☐ **Kaudne eelarve täitmine**, mille puhul eelarve täitmise ülesanded on delegeeritud:

- ☐ kolmandatele riikidele või nende määratud asutustele;
- ☐ rahvusvahelistele organisatsioonidele ja nende allasutustele (nimetage);
- ☐ Euroopa Investeerimispankale ja Euroopa Investeerimisfondile;
- ☐ finantsmääruse artiklites 70 ja 71 osutatud asutustele;
- ☐ avalik-õiguslikele asutustele;
- ☐ avalikke teenuseid osutavatele eraõiguslikele asutustele, sel määral, mil neile antakse piisavad finantstagatised;
- ☐ liikmesriigi eraõigusega reguleeritud asutustele, kellele on delegeeritud avaliku ja erasektori partnerluse rakendamine ja kellele antakse piisavad finantstagatised;
- ☐ asutustele või isikutele, kellele on delegeeritud Euroopa Liidu lepingu V jaotise kohaste ühise välis- ja julgeolekupoliitika erimeetmete rakendamine ja kes on kindlaks määratud asjaomases alusaktis.
- Kui märgitud on mitu eelarve täitmise viisi, esitage üksikasjad rubriigis „Märkused“.

Ettepaneku rakendamiseks on vaja luua ja hoida töös eksperdirühm, mis võimaldaks ametiasutustel jagada teavet ja parimaid tavaid seoses sõiduki juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse sobivusega, ning töötada välja perearstide jaoks mõeldud juhtimisoskust käsitlev veebipõhine koolitusprogramm. Nende kahe algatuse loomine ei nõua personali suurendamist.

– Ajavahemikul 2025–2028 on korduvad kohandamiskulud, mis tekivad seoses eksperdirühma loomisega, et ametiasutused saaksid jagada teavet ja parimaid tavaid seoses sõiduki juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse sobivusega, hinnanguliselt 30 000 eurot aastas.

– Ühekordsed kohandamise kulud summas 80 000 eurot on 2025. aastal ette nähtud perearstide jaoks mõeldud juhtimis sobivust käsitleva veebipõhise koolitusprogrammi kehtestamise ja arendamisega.

⁷⁶

Eelarve täitmise viise koos viidetega finantsmäärusele on selgitatud BUDGpedia veebisaidil <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

– Jooksvad kohandamiskulud (perearstide jaoks mõeldud juhtimissobivust käsitleva veebipõhise koolitusprogrammi ajakohastamine) on hinnanguliselt ligikaudu 80 000 eurot iga viie aasta järel.

2. HALDUSMEETMED

2.1. Järelevalve ja aruandluse reeglid

Märkige sagedus ja tingimused.

Liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi poolt otse täidetavate ülesannete puhul järgitakse komisjonis ja rakendusametites rakendatavat iga-aastast kavandamise ja järelevalve tsükli, sealhulgas esitatakse tulemused liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi iga-aastases tegevusaruandes.

Juhilubade direktiivi artiklis 20 on sätestatud, et kui ettepanek kiidetakse heaks, teatavad liikmesriigid komisjonile igal aastal väljastatud, uuendatud, asendatud, tühistatud ja vahetatud juhilubade arvu iga kategooria kohta, sealhulgas andmed mobiilsete juhilubade väljastamise ja kasutamise kohta.

Komisjon hindab ka direktiivi nõuetekohast ülevõtmist liikmesriikides.

2.2. Haldus- ja kontrollisüsteem(id)

2.2.1. *Eelarve täitmise viisi(de), rahastuse rakendamise mehhanismi(de), maksete tegemise korra ja kavandatava kontrollistrateegia selgitus*

Direktiivi kohaldamise eest vastutab liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi üksus.

Kulutusi tehakse eelarve otsese täitmise raames, kohaldades täielikult finantsmääruse sätteid. Liikuvuse ja transpordi peadirektoraadis lepingute sõlmimise ja toetuste andmise kontrollistrateegia hõlmab konkreetseid õiguslikke, tegevuslikke ja finantsalaseid eelkontrolle menetluste (sealhulgas hanked ning hangete ja lepingute nõuandekomitee poolne kontroll) ning lepingute ja kokkulepete allkirjastamise jaoks. Lisaks tehakse kaupade ja teenuste hankimiseks tehtud kulutustele eel- ning vajaduse korral järel- ja finantskontrolli.

2.2.2. *Teave kindlakstehtud riskide ja nende vähendamiseks kasutusele võetud sisekontrollisüsteemi(de) kohta*

Mehhanismi loomisega seotud ülesannete täitmisel tuvastatud riskid on seotud hankemenetluste kasutamisega ja hõlmavad järgmist: viivitused, andmete kättesaadavus, õigeaegne teave turule jne. Need riskid on hõlmatud finantsmäärusega ja neid leevendavad sisekontrollid, mida liikuvuse ja transpordi peadirektoraat kasutab selle väärtusega hangete puhul.

2.2.3. *Kontrollimeetmete hinnanguline kulutõhusus (kontrollikulude suhe hallatavate vahendite väärtusse), selle põhjendus ja oodatav veariski tase (maksete tegemise ja sulgemise ajal).*

Liikuvuse ja transpordi peadirektoraat annab oma iga-aastases tegevusaruandes aru oma tegevuse kontrollimise kuludest. Hanketegevuse riskiprofiil ja kontrollikulud on nõuetega kooskõlas.

Taotletud eelarve suurendamine hõlmab ametiasutuste jaoks sellise teabeplatvormi loomist ja töös hoidmist, mille kaudu vahetatakse füüsilise ja vaimse juhtimissobivuse andmeid, ning perearstidele mõeldud (veebipõhise) koolitusprogrammi väljatöötamist. Seoses ettepaneku eest vastutava direktoraadi väljatöötatud või hallatavate IT-süsteemidega seotud kontrollitegevusega jälgib IT juhtkomitee korrapäraselt direktoraadi andmebaase ja tehtud edusamme, võttes arvesse komisjoni IT-ressursside lihtsustamist ja kulutõhusust.

2.3. Pettuste ja õigusnormide rikkumise ärahoidmise meetmed

Nimetage rakendatavad või kavandatud ennetus- ja kaitsemeetmed, nt pettustevastase võitluse strateegias esitatud meetmed.

Kohaldatakse komisjoni tavapäraseid ennetus- ja kaitsemeetmeid, eelkõige järgmiselt:

– komisjoni personal kontrollib enne makse tegemist kõiki teenuste eest maksmisele kuuluvaid summasid, võttes arvesse kõiki lepingulisi kohustusi, majanduslikke põhimõtteid ning head finants- ja juhtimistava. Pettusevastased sätted (järelvalve, aruandlusnõuded jms) lisatakse kõikidesse komisjoni ja maksesaajate vahelistesse kokkulepetesse ning lepingutesse.

– pettuste, korruptsiooni ja muude õigusvastaste tegude vastu võitlemiseks kohaldatakse piiranguteta Euroopa Pettustevastase Ameti (OLAF) juurdlusi käsitlevat Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 1999. aasta määrust (EL, Euratom) nr 883/2013.

Liikuvuse ja transpordi peadirektoraat võttis 2020. aastal vastu läbivaadatud pettusevastase strateegia. Liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi pettusevastane strateegia põhineb komisjoni pettusevastasel strateegial ja spetsiifilisel riskihindamisel, mis tehti asutuse sees, et selgitada välja pettuste suhtes kõige haavatavamad valdkonnad, ning juba kehtestatud kontrollidel ja meetmetel, mis on vajalikud, et parandada liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi suutlikkust pettusi ennetada, avastada ja kõrvaldada.

Riigihangete suhtes kohaldatavad lepingusätted tagavad, et auditeid ja kohapealseid kontrolle saavad teha komisjoni talitused, sealhulgas OLAF, kasutades OLAFi soovitatud standardsätteid.

3. ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNANGULINE FINANTSMÕJU

3.1. Mitmeaastase finantsraamistiku rubriigid ja kulude eelarveread, millele mõju avaldub

- Olemasolevad eelarveread

Järjestage mitmeaastase finantsraamistiku rubriigiti ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Eelarverida	Kulu liik	Rahaline osalus			
	Nr	Liigendatud/liigendamata ⁷⁷	EFTA riigid ⁷⁸	kandidaatriigid ja potentsiaalsed kandidaadid ⁷⁹	muud kolmandad riigid	muu sihtotstarbeline tulu
01	02.200401	Liigendatud	EI	EI	EI	EI

- Uued eelarveread, mille loomist taotletakse

Järjestage mitmeaastase finantsraamistiku rubriigiti ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Eelarverida	Kulu liik	Rahaline osalus			
	Nr	Liigendatud/liigendamata	EFTA riigid	kandidaatriigid ja potentsiaalsed kandidaadid	muud kolmandad riigid	muu sihtotstarbeline tulu
	[XX.YY.YY.YY]		JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI

⁷⁷ Liigendatud = Liigendatud assigneeringud / liigendamata = liigendamata assigneeringud.

⁷⁸ EFTA: Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsioon.

⁷⁹ Kandidaatriigid ja vajaduse korral Lääne-Balkani potentsiaalsed kandidaadid.

3.2. Ettepaneku hinnanguline finantsmõju assigneeringutele

3.2.1. Hinnanguline mõju tegevusassigneeringutele – ülevaade

- Ettepanek/algatus ei nõua tegevusassigneeringute kasutamist
- ☒ Ettepanek/algatus nõuab tegevusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt: täiendavaid assigneeringuid ei ole vaja; projekti rahastamiseks vajalikud summad paigutatakse ümber assigneeringutest, mis on ametlikes finantsplaneeringutes konkreetsete eelarvepunktide raames juba ette nähtud.

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	01	Ühtne turg, innovatsioon ja digitaalvaldkond
---	----	--

DG: MOVE			Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027	Aasta 2028	KOKKU 2025–2028
○Tegevusassigneeringud							
Eelarverida ⁸⁰ 02.200401	Kulukohustused	(1a)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Maksed	(2a)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
Eelarverida	Kulukohustused	(1b)					
	Maksed	(2b)					
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud ⁸¹							
Eelarverida		(3)					
DG MOVE	Kulukohustused	= 1a + 1b + 3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

⁸⁰ Eelarve ametliku liigenduse kohaselt.

⁸¹ Tehniline ja/või haldusabi ning ELi programmide ja/või meetmete rakendamist toetavad kulud (endised BA read), kaudne teadustegevus, otsene teadustegevus.

assigneeringud KOKKU	Maksed	= 2a + 2b +3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
-----------------------------	--------	--------------------	-------	-------	-------	-------	-------

○•Tegevusassigneeringud KOKKU	Kulukohustused	(4)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Maksed	(5)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
○•Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud KOKKU		(6)					
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 01 assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	= 4 + 6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Maksed	= 5 + 6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

Juhul kui ettepanek/algatus mõjutab mitut rubriiki, tuleb eelmist punkti korrata

○•Tegevusassigneeringud KOKKU (kõik rubriigid)	Kulukohustused	(4)								
	Maksed	(5)								
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud KOKKU (kõik rubriigid)		(6)								
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIKIDE 1–6 assigneeringud KOKKU (vajalikud vahendid)	Kulukohustused	= 4 + 6								
	Maksed	= 5 + 6								

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	7	„Halduskulud“
---	----------	---------------

Selle punkti täitmisel tuleks kasutada haldusalaste eelarveandmete tabelit, mis on esitatud [õigusaktile lisatava finantsselgituse lisas](#) (Euroopa Liidu üldelarve komisjoni jao täitmise sise-eeskirju käsitleva komisjoni otsuse 5. lisa), ja laadida see üles DECIDE'i talitustevaheliseks konsulteerimiseks.

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		Aasta N	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)			KOKKU
DG: <.....>									
☐ Personalikulud									
☐ Muud halduskulud									
DG <.....> KOKKU	Assigneeringud								

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 7 assigneeringud KOKKU	(Kulukohustuste kogusumma = maksete kogusumma)								
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		Aasta N ⁸²	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)			KOKKU
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIKIDE 1–7	Kulukohustused								
	Maksed								

⁸² N on aasta, mil alustatakse ettepaneku/algatuse rakendamist. „N“ asemel tuleb märkida esimene eeldatav rakendamise aasta (näiteks 2021). Sama tuleb teha ka järgnevate aastate puhul.

assigneeringud KOKKU									
-----------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.2. Hinnanguline tegevusassigneeringutest rahastatav väljund

kulukohustuste assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Märkige eesmärgid ja väljundid			Aasta N		Aasta N + 1		Aasta N + 2		Aasta N + 3		Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)						KOKKU	
	VÄLJUNDID																	
	Väljundi liik ⁸³	Keskmine kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Väljundite arv kokku	Kulud kokku
ERIEESMÄRK nr 1 ⁸⁴ ...																		
- Väljund																		
- Väljund																		
- Väljund																		
Erieesmärk nr 1 kokku																		
ERIEESMÄRK nr 2 ...																		
- Väljund																		
Erieesmärk nr 2 kokku																		
KOKKU																		

⁸³ Väljunditena käsitatakse tarnitavaid tooteid ja osutatavaid teenuseid (nt rahastatud üliõpilasvahetuste arv, ehitatud teede pikkus kilomeetrites jms).

⁸⁴ Vastavalt punktile 1.4.2 „Erieesmärgid“.

3.2.3. Hinnanguline mõju haldusassigneeringutele – ülevaade

- X Ettepanek/algatus ei nõua haldusassigneeringute kasutamist
- ☐ Ettepanek/algatus nõuab haldusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt:

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	Aasta N ⁸⁵	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)	KOKKU
--	--------------------------	----------------	----------------	----------------	--	-------

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIK 7								
Personalikulud								
Muud halduskulud								
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 7 kulud kokku								

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGIST 7⁸⁶ välja jäävad kulud								
Personalikulud								
Muud halduskulud								
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud kokku								

KOKKU								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Personali ja muude halduskuludega seotud assigneeringute vajadused kaetakse assigneeringutest, mille asjaomane peadirektoraat on kõnealuse meetme haldamiseks juba andnud, ja/või peadirektoraadi sees ümberpaigutatud assigneeringutest, mida vajaduse korral võidakse täiendada nendest lisaassigneeringutest, mis haldavale peadirektoraadile eraldatakse iga-aastase vahendite eraldamise menetluse käigus, arvestades eelarvepiirangutega.

⁸⁵ N on aasta, mil alustatakse ettepaneku/algatuse rakendamist. „N“ asemel tuleb märkida esimene eeldatav rakendamise aasta (näiteks 2021). Sama tuleb teha ka järgnevate aastate puhul.

⁸⁶ Tehniline ja/või haldusabi ning ELi programmide ja/või meetmete rakendamist toetavad kulud (endised BA read), kaudne teadustegevus, otsene teadustegevus.

3.2.3.1. Hinnanguline personalivajadus

- Ettepanek/algatus ei nõua personali kasutamist
- ☐ Ettepanek/algatus nõuab personali kasutamist, mis toimub järgmiselt:

Hinnanguline väärtus täistööaja ekvivalendina

	Aasta N	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)		
O•Ametikohtade loeteluga ette nähtud ametikohad (ametnikud ja ajutised töötajad)							
20 01 02 01 (komisjoni peakorteris ja esindustes)							
20 01 02 03 (delegatsioonides)							
01 01 01 01 (kaudne teadustegevus)							
01 01 01 11 (otsene teadustegevus)							
Muud eelarveread (märkige)							
O Koosseisuväline personal (täistööajale taandatud töötajad) ⁸⁷							
20 02 01 (üldvahenditest rahastatavad lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud)							
20 02 03 (lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid, renditööjõud ja noored eksperdid delegatsioonides)							
XX 01 xx yy zz ⁸⁸	- peakorteris						
	- delegatsioonides						
01 01 01 02 (lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud kaudse teadustegevuse valdkonnas)							
01 01 01 12 (lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud otsese teadustegevuse valdkonnas)							
Muud eelarveread (märkige)							
KOKKU							

XX tähistab asjaomast poliitikavaldkonda või eelarvejaotist.

Personalivajadused kaetakse peadirektoraadi töötajatega, kes on juba määratud meedet haldama, ja/või paigutades töötajaid ümber peadirektoraadi sees. Vajaduse korral võidakse personali täiendada iga-aastase vahendite eraldamise menetluse käigus, arvestades olemasolevate eelarvepiirangutega.

Ülesannete kirjeldus:

Ametnikud ja ajutised töötajad	
Kosseisuvälised töötajad	

⁸⁷ Lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid, renditööjõud, noored spetsialistid delegatsioonides.

⁸⁸ Tegevusassigneeringutest rahastatavate koosseisuväliste töötajate ülempiir (endised BA read).

3.2.4. Kooskõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga

Ettepanek/algatus:

- ☒ on täielikult rahastatav mitmeaastase finantsraamistiku asjaomase rubriigi sisese vahendite ümberpaigutamise kaudu.

Projekti rahastamiseks vajalikud summad paigutatakse ümber eelarverealt 02.200401.

- ☐ tingib mitmeaastase finantsraamistiku asjaomase rubriigi mittesihotstarbelise varu ja/või mitmeaastase finantsraamistiku määruces sätestatud erivahendite kasutuselevõtu.

Selgitage, mis on vajalik, märkides asjaomased rubriigid, eelarvaread ja summad ning nimetades kasutatavad rahastamisvahendid.

- ☐ nõuab mitmeaastase finantsraamistiku muutmist.

Selgitage, mis on vajalik, märkides asjaomased rubriigid, eelarvaread ja summad.

3.2.5. Kolmandate isikute rahaline osalus

Ettepanek/algatus:

- **X** ei näe ette kolmandate isikute poolset kaasrahastamist
- ☐ näeb ette kolmandate isikute poolse kaasrahastuse, mille hinnanguline summa on järgmine:

assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	Aasta N ⁸⁹	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)			Kokku
Nimetage kaasrahastav asutus								
Kaasrahastatavad assigneeringud KOKKU								

⁸⁹

N on aasta, mil alustatakse ettepaneku/algatuse rakendamist. „N“ asemel tuleb märkida esimene eeldatav rakendamise aasta (näiteks 2021). Sama tuleb teha ka järgnevate aastate puhul.

3.3. Hinnanguline mõju tuludele

– ☒ Ettepanekul/algatusel puudub finantsmõju tuludele

– ☐ Ettepanekul/algatusel on järgmine finantsmõju:

☐ omavahenditele

☐ muudele tuludele

palun märkige, kas see on kulude eelarveridasid mõjutav sihtotstarbeline tulu

☐

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Tulude eelarverida	Jooksval eelarveaastal kättesaadavad assigneeringud	Ettepaneku/algatuse mõju ⁹⁰						
		Aasta N	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)		
Artikkel								

Sihtotstarbeliste tulude puhul märkige, milliseid kulude eelarveridasid ettepanek mõjutab.

Muud märkused (nt tuludele avaldatava mõju arvutamise meetod/valem või muu teave).

⁹⁰

Traditsiooniliste omavahendite (tollimaksud ja suhkrumaksud) korral tuleb märkida netosummad, st brutosumma pärast 20 % sissenõudmiskulude mahaarvamist.