



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 1. maaliskuuta 2023
(OR. en)

6795/23

Toimielinten välinen asia:
2023/0053(COD)

TRANS 74
IA 29
CODEC 253

EHDOTUS

Lähettäjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	1. maaliskuuta 2023
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2023) 127 final
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI ajokorteista, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2022/2561 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1724 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY ja komission asetuksen (EU) N:o 383/2012 kumoamisesta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2023) 127 final.

Liite: COM(2023) 127 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 1.3.2023
COM(2023) 127 final

2023/0053 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

ajokorteista, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2022/2561 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1724 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY ja komission asetuksen (EU) N:o 383/2012 kumoamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

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

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

Tässä ehdotuksessa tehdään merkittäviä tarkistuksia ajokortteja koskeviin unionin sääntöihin. Ehdotus muodostaa kyseisten sääntöjen kolmannen tarkistuksen. Ajokortteja koskevat säännöt otettiin ensimmäistä kertaa käyttöön vuonna 1980 direktiivillä 80/1263/ETY¹, jonka jälkeen on annettu toinen ajokorttidirektiivi 91/439/ETY² ja kolmas ajokorttidirektiivi 2006/126/EY^{3,4}.

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

EU:n liikenneturvallisuus on parantunut huomattavasti 20 viime vuoden aikana. Tieliikennekuolemien määrä on laskenut 61,5 prosenttia; vuonna 2001 niiden määrä oli noin 51 400 ja vuonna 2021 noin 19 800. Liikenneturvallisuudessa on kuitenkin edelleen paljon parantamisen varaa. Tieliikennekuolemien vähentyminen alkoi hidastua vuonna 2014, mikä johti siihen, että EU:n liikenneministerit antoivat Vallettassa maaliskuussa 2017 pidetyssä liikenneneuvoston epävirallisessa kokouksessa liikenneturvallisuutta koskevan ministeritason julistuksen⁵. Jäsenvaltiot kehottivat julistuksessa komissiota selvittämään liikenneturvallisuutta koskevan EU:n oikeudellisen kehityksen vahvistamista sen varmistamiseksi, että tieliikennekuolemien määrä vähenee.

Komissio julkaisi osana toukokuussa 2018 antamaansa kolmatta liikennepakettia tieliikenneturvallisuutta koskevan strategisen toimintasuunnitelman⁶, jossa se kehotti ottamaan käyttöön uuden lähestymistavan, jotta paikalleen pysähtyneet EU:n liikenneturvallisuusluvut saadaan laskuun ja päästään lähemmäs pitkän aikavälin tavoitetta, joka on liikennekuolemien nollassa kaikkialla EU:ssa vuoteen 2050 mennessä (ns. nollassio). Komissio julkaisi kesäkuussa 2019 komission yksiköiden valmisteluasiakirjan ”EU Road Safety Policy Framework 2021–2030 – Next steps towards ’Vision Zero’”⁷. Komissio ehdotti siinä välitavoitteita tieliikennekuolemien vähentämiseksi 50 prosentilla vuosina 2020–2030 ja vakavien loukkaantumisten määrän vähentämiseksi 50 prosentilla samalla ajanjaksolla Valletan julistuksessa suositellun mukaisesti.

¹ EYVL L 375, 31.12.1980, s. 1 [EUR-Lex – 31980L1263 – FI – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

² EYVL L 237, 24.8.1991, s. 1 [EUR-Lex – 31991L0439 – FI – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³ EUVL L 403, 30.12.2006, s. 18 [EUR-Lex – 02006L0126-20201101 – FI – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁴ Ensimmäisen ajokorttidirektiivin (direktiivi 80/1263/ETY) myötä saatiin ensimmäiset EU:n säännöt kansallisten ajokorttijärjestelmien yhdenmukaistamiseksi. Direktiivillä otettiin käyttöön yhteisön ajokorttimalli, ja siinä määriteltiin alustavasti ajoneuvoluokat ja vahvistettiin edellytykset, joiden mukaisesti ajokortteja voidaan myöntää tai vaihtaa EU:n alueella. Näitä sääntöjä tarkennettiin ja laajennettiin toisessa ajokorttidirektiivissä (direktiivi 91/439/ETY), jonka tärkeimpiä muutoksia olivat jäsenvaltioiden myöntämien ajokorttien vastavuoroinen tunnustaminen ja ajokorttien myöntämiseen sovellettavan alaikärajan ottaminen käyttöön. Kolmas ajokorttidirektiivi (direktiivi 2006/126/EY) hyväksyttiin joulukuussa 2006, ja sitä on muutettu 11 kertaa vuosina 2009–2020 pääasiassa yhteisten standardien ja vaatimusten yhdenmukaistamisen parantamiseksi ja direktiivin mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen.

⁵ Ks. https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; neuvosto antoi kesäkuussa 2017 päätelmät liikenneturvallisuudesta ja hyväksyi Valletan julistuksen (ks. asiakirja 9994/17).

⁶ Komission tiedonannon *Eurooppa liikkeellä. Kestävä liikkuvuus Euroopassa: turvallinen, verkottunut ja puhdas liikenne* (COM(2018) 293 final) liite I [EUR-Lex – 52018DC0293 – FI – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

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

Komissio toisti vuonna 2020 antamassaan kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa⁸ tavoitteen vähentää kaikkien liikennemuotojen kuolonuhrien määrä nollaan vuoteen 2050 mennessä, ja ilmoitti lippulaivahankkeessa 10 ”Liikenteen vaarattomuuden ja turvallisuuden vahvistaminen” tarkistavansa ajokorttidirektiiviä, jotta siinä muun muassa voidaan ottaa huomioon teknologiset innovaatiot, mobiilijokortit mukaan lukien. Euroopan parlamentti hyväksyi lokakuussa 2021 päätöslauselman EU:n tieliikenneturvallisuuspolitiikan puitteista vuosiksi 2021–2030⁹, jossa se kehotti komissiota edistämään edelleen liikenneturvallisuutta erityisesti tiukentamalla kuljettajien koulutusta koskevia vaatimuksia.

Tästä ehdotuksesta ilmoitettiin komission vuoden 2022 työohjelman liitteessä II (REFIT-aloitteet) olevassa kohdassa ”Uutta vauhtia eurooppalaiselle demokratialle”¹⁰, ja sillä edistetään paremman sääntelyn agendan¹¹ toteutumista varmistamalla, että voimassa oleva lainsäädäntö on yksinkertaisempaa ja entistä selkeämpää ja että siitä ei aiheudu tarpeetonta hallinnollista rasitetta. Ehdotuksessa otetaan huomioon myös politiikan, yhteiskunnan ja teknologian kehittyminen.

EU:ssa ja muissa ETA-maissa voimassa oleva ja sovellettava ajokortteja koskeva kehys on kansainvälisestikin erittäin edistysellinen. Se kattaa yhteensä yli 250 miljoonaa kuljettajaa. Tämän kehyksen kulmakivenä on ajokorttidirektiivi, jossa vahvistetaan yhteiset oikeudelliset toimenpiteet ajokorttien tunnustamiseksi ja myöntämiseksi Euroopan unionissa. Sen tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta ja helpottaa kansalaisten vapaata liikkuvuutta EU:ssa. EU:n sisämarkkinoiden luoman vapaan liikkuvuuden myötä ajokortteja koskevat EU:n säännöt ovat osaltaan sujuvoittaneet matkustamista jäsenvaltiosta toiseen ja helpottaneet asuinpaikan muutosta kansalaisten asettautuessa toiseen jäsenvaltioon. Kansalaiset kohtaavat kuitenkin edelleen epäjohtamukaisuuksia kansallisten lähestymistapojen välillä, mikä puolestaan vaikuttaa heidän ajo-oikeuksiinsa. He kohtaavat myös direktiivin täytäntöönpanoon liittyviä puutteita ja vaikeuksia.

Tämä aloite perustuu direktiiviin 2006/126/EY, jonka tavoitteena oli parantaa liikenneturvallisuutta ja helpottaa vapaata liikkuvuutta seuraavin keinoin:

- Euroopan unionin yhteisen, kaikille kuljettajille vuodesta 2033 alkaen pakollisen ajokorttimallin käyttöönotto, jotta voidaan varmistaa parempi suoja petoksilta ja väärennöksiltä;
- ajokorttien luokittelu ajoneuvotyyppien ja niiden ajamista koskevien alaikärajavaatimusten mukaan;
- kaikkien uusien ajokorttien pakollinen hallinnollinen uusiminen kymmenen vuoden välein;
- asuinpaikkansa toiseen jäsenvaltioon muuttavien kuljettajien hallinnollisen taakan yksinkertaistaminen;
- kuljettajien taitoja, tietoja sekä ajokyvyn fyysisiä ja henkisiä edellytyksiä koskevien yhteisten vähimmäisvaatimusten soveltaminen;
- ajolupien myöntäminen tehokkaiden moottoripyörien kuljettamiseen portaittain alaikärajan ja aiemman, pienempitehoisten moottoripyörien kuljettamisesta saadun kokemuksen perusteella;

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

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

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

¹¹ SWD(2021) 305 final [Sääntelyn parantaminen \(europa.eu\)](#).

- verkoston (RESPER) perustaminen ajokorttitietojen vaihtamiseen kansallisten viranomaisten välillä.

Vaikutustenarviointiraportissa¹² vahvistettiin, että EU:n ajokorttisääntöjä on päivitettävä, jotta voidaan tukea pyrkimyksiä vähentää liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia sekä edelleen vähentää hallinnollista taakkaa ja kansalaisten vapaan liikkuvuuden esteitä EU:ssa. Monissa vakavissa onnettomuuksissa, jotka ovat johtaneet kuolemaan, vakaviin terveysongelmiin ja muihin kuin kuolemaan johtaviin vammoihin, kuljettajan taidot, tiedot, käyttäytyminen ja ajokyvyn terveydelliset edellytykset ovat merkittäviä tekijöitä. EU:n teillä on edelleen liian monia ajokortin haltijoita, jotka muodostavat riskin, koska he eivät ole ajokykyisiä. Jälkiarvioinnissa¹³ todettiin, että nykyistä ikään perustuvaa seulontaa ei enää pidetä merkityksellisimpänä. Vaikka iästä johtuvasta mahdollisesta fyysisestä heikkenemisestä on näyttöä, joissakin tutkimuksissa on päädytty siihen, että tietyt sairaudet, kuten päihteiden väärinkäyttö, mielenterveys sairaudet, epilepsia ja diabetes, sydänsairaudet ja uniapnea, eivät välttämättä liity ikään. Ne ovat kuitenkin ikää tärkeämpiä tekijöitä, kun on kyse ajokyvyn terveydellisistä edellytyksistä.

Kuljettajien taidot, tiedot, riskitietoisuus ja kokemus ovat edelleen rajalliset, erityisesti uusilla kuljettajilla. Uusien kuljettajien onnettomuuksien ja kuolintapausten korkeampi määrä osoittaa, että ajokortin myöntämistä koskevia vaatimuksia ei ole täysin mukautettu liikenneturvallisuustavoitteisiin. Lisäksi uusien teknologioiden, kuten kehittyneiden ajoavustinjärjestelmien ja tulevaisuudessa automatisoitujen ajoneuvojen, asteittainen käyttöönotto vaikuttaa merkittävästi ajoneuvojen käyttöön. Vaikka tällaisilla teknologioilla voidaan parantaa liikenneturvallisuutta ja edistää inklusiivisempaa liikkumista, ne tuovat kuljettajille myös taitoihin ja uusien toimintojen tuntemukseen liittyviä uusia haasteita, jotka eivät kuulu nykyisen direktiivin soveltamisalaan.

Henkilöiden vapaan liikkuvuuden esteiden osalta on todettava, että ajokortin saamiseen tai ajo-oikeuden käyttämiseen tai säilyttämiseen toisessa EU-maassa sovelletaan edelleen tarpeettomia tai perusteettomia menettelyjä, kun kuljettajat hankkivat, käyttävät, korvaavat, uusivat tai vaihtavat ajokorttia. Tämä haittaa viime kädessä heidän liikkuvuuttaan EU:ssa. Arvioinnin mukaan joitakin direktiivin toimenpiteitä (kuten vakinaisen asuinpaikan käsitettä) on ollut vaikea soveltaa, ja ne ovat saattaneet aiheuttaa suurta hallinnollista taakkaa tai muodostaa esteitä vapaalle liikkuvuudelle. Käytännössä tällaisia esteitä kohtaavat kansalaiset, joilla on hyvin dokumentoidut ajo-oikeudet, voivat jäädä ilman ajokorttia jopa kuudeksi kuukaudeksi tai jopa tätäkin pidemmäksi ajaksi. Lisäksi nykyinen direktiivi voi tietyissä tapauksissa estää EU:n kansalaisia saamasta ajokorttia niissä EU-maissa, joissa heidän paikallisen kielen taitonsa on riittämätön ja joissa tulkkausta ei ole sallittu kokeiden aikana. Kolmansien maiden myöntämien ajokorttien vaihtamiselle ei myöskään ole olemassa yhteisiä sääntöjä, kun ajokortin haltija muuttaa asumaan Euroopan unioniin, ja yhdessä jäsenvaltiossa kolmannen maan ajokorttia vastaan saatu EU:n ajokortti voi lakata olemasta voimassa, jos kyseinen henkilö muuttaa toiseen jäsenvaltioon.

Useat jäsenvaltiot¹⁴ ovat ottaneet tai aikovat ottaa käyttöön kansalliset (digitaaliset) mobiiliajokortit, joihin ei liity fyysistä asiakirjaa (eli korttia). Koska nykyisessä direktiivissä vahvistetaan vastavuoroisen tunnustamisen periaate ainoastaan fyysisten ajokorttien osalta,

¹² SWD(2023) 128 final.

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

¹⁴ UNECE:n 13. syyskuuta 2022 antaman epävirallisen asiakirjan 10 ja kuulemistoimien mukaan jo saatavilla Espanjassa, Kreikassa, Portugalissa, Puolassa ja Tanskassa ja parhaillaan käsittelyssä Alankomaissa, Belgiassa, Irlannissa, Italiassa, Itävallassa, Kyproksessa, Liettuaissa, Luxemburgissa, Ruotsissa, Saksassa, Suomessa ja Virossa.

mobiliijajokortit ovat voimassa ainoastaan ajokortin myöntäneen valtion alueella. Näin ollen nykyinen kehys on este tieliikenteen digitalisaation etujen hyödyntämiselle Euroopan tasolla ja rajoittaa vapaata liikkuvuutta kaikkialla EU:ssa.

Uusi ehdotus ajokorttidirektiiviksi perustuu edellisen direktiivin tavoitteisiin eli liikenneturvallisuuden parantamiseen ja vapaan liikkuvuuden helpottamiseen, mutta sillä vastataan myös tarpeeseen lisätä tieliikenteen kestävyyttä ja digitalisaatiota. Ehdotuksella on myös keskeinen merkitys kestävä kehityksen tavoitteiden¹⁵ saavuttamisessa, sillä se auttaa tekemään kaupungeista ja asuinyhdyskunnista inklusiivisia, turvallisia, selviytymiskykyisiä ja kestäviä vuoteen 2030 mennessä sekä takaamaan turvallisten, edullisten, esteettömien ja kestävien liikennejärjestelmien saatavuuden kaikille. Ehdotuksessa kiinnitetään myös erityistä huomiota kaikkien yhteiskuntaryhmien, erityisesti loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien, kuten jalankulkijoiden, pyöräilijöiden, kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen käyttäjien, henkilökohtaisten liikkumisvälineiden käyttäjien sekä vammaisten, liikuntarajoitteisten henkilöiden tai henkilöiden, joiden suuntataju on heikentynyt, liikenneturvallisuustarpeisiin¹⁶. Ehdotuksessa on automaattivaihteistoa koskevia uusia sääntöjä, ja siinä lisätään useimpien B-luokan päästöttömien ajoneuvojen enimmäismassaa. Näin helpotetaan tällaisten ajoneuvojen käyttöönottoa ja edistetään siten eurooppalaisen ilmastolain¹⁷ tavoitteita ja Euroopan vihreän kehityksen ohjelman saasteettomuustavoitetta, jonka mukaan ympäristön tulisi olla vapaa haitallisista epäpuhtauksista vuoteen 2050 mennessä¹⁸.

Ehdotus ajokorttidirektiiviksi on johdonmukainen yhteistä digitaalista palveluväylää koskevan asetuksen¹⁹ kanssa. Asetuksessa säädetään tiedon, neuvonta- ja ongelmanratkaisupalvelujen sekä sähköisten hallintomenettelyjen saatavuudesta Sinun Eurooppasi -portaalin kautta. Ehdotuksessa tarkoitetut tiedot sisältyvät jo yhteistä digitaalista palveluväylää koskevan asetuksen liitteeseen I. Hallinnollisen taakan keventämiseksi edelleen ajokorttidirektiivin liitettä II muutetaan sen varmistamiseksi, että kansalaisille ja EU:ssa asuville tarjottava hallinnollinen menettely on kokonaan sähköinen.

Aloitteen tavoitteena on näin ollen parantaa liikenneturvallisuutta ja helpottaa ihmisten vapaata liikkuvuutta Euroopan unionissa sekä edistää samalla kestävää tieliikennettä ja sen digitalisaatiota seuraavien toimien avulla:

- *Ajamiseen tarvittavien taitojen, tietojen ja kokemuksen lisääminen, vaarallisen käyttäytymisen vähentäminen ja vaarallisesta käyttäytymisestä rankaiseminen.* Kuljettajien koulutusta, ajokoetta ja koeaika koskevilla säännöillä varmistetaan, että erityisesti nuoret kuljettajat ja kokemattomat kuljettajat saavat turvalliseen ajamiseen tarvittavat taidot, tiedot, kokemuksen ja riskitietoisuuden. Lisäksi kaikkien kuljettajien on määrä hyötyä siitä, että kehittynyttä teknologiaa, jossa hyödynnetään innovoinnin turvallisuus- ja ympäristöpotentiaalia täysimääräisesti, tunnetaan ja osataan käyttää paremmin,

¹⁵ https://sdgs.un.org/#goal_section

¹⁶ YK:n kestävä kehityksen Agenda 2030 -toimintaohjelman tavoite 11 ja alatavoite 11.2 (<https://sdgs.un.org/2030agenda>).

¹⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2021, puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki) (EUVL L 243, 9.7.2021, s. 1) [EUR-Lex – 32018R1724 – FI – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

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

¹⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1724, annettu 2 päivänä lokakuuta 2018, tietoja, menettelyjä sekä neuvonta- ja ongelmanratkaisupalveluja saataville tarjoavan yhteisen digitaalisen palveluväylän perustamisesta ja asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta (EUVL L 295, 21.11.2018, s. 1) [EUR-Lex – 32018R1724 – FI – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

ja siitä, että moottoriliikenteen ja aktiivisten liikennemuotojen turvallinen rinnakkaiselo varmistetaan. Kuljettajat olisi saatettava vastuuseen vaarallisesta ajokäyttäytymisestään kaikissa jäsenvaltioissa, jotta voidaan luoda liikenneturvallisuuden parantamiselle suotuisa ympäristö.

- *Kuljettajien ajokyvyn riittävien fyysisten ja henkisten edellytysten varmistaminen kaikkialla EU:ssa.* Sääntöjä, jotka koskevat muilta kuin ammattikuljettajilta vaadittavia ajokyvyn fyysisiä ja henkisiä edellytyksiä, parannetaan ja päivitetään viimeisimmän teknisen kehityksen mukaisesti ja vammaisten ihmisoikeuksiin perustuvan mallin mukaisesti²⁰. Lisäksi terveystarkastusprosessia parannetaan kaikkialla EU:ssa, jotta liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamista voidaan paremmin edistää.
- *Ajokorttien hakijoihin ja haltijoihin vaikuttavien epäasianmukaisten ja tarpeettomien esteiden poistaminen.* Ajokorttien saamisessa ja ajo-oikeuksien tunnustamisessa on edelleen useita esteitä, jotka puolestaan rajoittavat vapaata liikkuvuutta EU:ssa: ajokokeisiin liittyy vaikeuksia, jotka johtuvat kielitaidon puutteesta, EU:ssa asuvien vakinaisen asuinpaikan määrittämisestä koskevien sääntöjen erilaisuudesta tai tiettyjen ajo-oikeuksien voimassaolon lakkaamisesta matkustettaessa ja muutettaessa asuinpaikkaa EU:ssa. Näiden esteiden poistamisen odotetaan myös auttavan korjaamaan nykyistä, erityisesti kuorma-autonkuljettajia koskevaa kuljettajapulaa liikenneturvallisuutta vaarantamatta. Lisäksi ajokorttien voimassaoloaikaa olisi edelleen yhdenmukaistettava ja otettava käyttöön mobiiliajokortti.

Tarkempia tietoja siitä, miten aloitteella puututaan edellä mainittuihin tavoitteisiin ja niihin liittyviin ongelmiin, esitetään perustelujen 3 luvussa.

Jotta liikenneturvallisuuden alalla voitaisiin varmistaa johdonmukainen lähestymistapa tieliikennesääntöjen rajatylittävään täytäntöönpanoon, laaditaan neuvoteltavaksi paketti, joka koostuu kolmesta aloitteesta: tämän ehdotuksen lisäksi siihen sisältyy ehdotus direktiiviksi liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta 11 päivänä maaliskuuta 2015 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/413 (CBE-direktiivi) muuttamisesta^{21,22} sekä ehdotus direktiiviksi tiettyjen ajokieltojen koko unionin laajuudesta soveltamisesta²³.

• **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Ehdotus on yhdenmukainen muun liikenneturvallisuutta koskevan unionin lainsäädännön kanssa: Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/2561, annettu 14 päivänä joulukuuta 2022, maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta^{24,25}, direktiivi

²⁰ Vammaisten henkilöiden oikeuksista 13. joulukuuta 2006 tehty Yhdistyneiden kansakuntien yleissopimus, jonka sopimuspuoli EU on ollut 21. tammikuuta 2011 alkaen.

²¹ COM(2023) 126 final.

²² EUVL L 68, 13.3.2015, s. 9 [EUR-Lex – 32015L0413 – FI – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

²³ COM(2023) 128 final.

²⁴ EUVL L 330, 23.12.2022, s. 46 [EUR-Lex – 32022L2561 – FI – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

²⁵ Direktiivissä vahvistetaan kyseisten ajoneuvojen ammattikuljettajien ammattipätevyyttä ja koulutusta koskevat erityiset säännöt.

(EU) 2015/413²⁶; ja niin kutsuttu yleistä turvallisuutta koskeva asetus^{27,28}. Se on yhdenmukainen myös komission yksiköiden valmisteluasiakirjan ”EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Next steps towards ’Vision Zero’”²⁹ kanssa.

Aloite on yhdenmukainen myös CBE-direktiivin kanssa. Ajokorttidirektiivissä säädetään keskinäisen avunannon (15 artikla) yhteydessä myös ajokorttitietojen vaihtamiseen tarkoitetusta verkostosta (RESPER-järjestelmä), jota voidaan käyttää ajokorttidirektiivin, ammattikuljettajien ammattipätevyyttä ja koulutusta koskevan direktiivin ja CBE-direktiivin täytäntöönpanossa ja noudattamisen valvonnassa. Tällä hetkellä on oikeudellista epävarmuutta siitä, voidaanko RESPER-järjestelmää käyttää CBE-direktiivin (joka perustuu EUCARIS-järjestelmään) mukaisiin tarkoituksiin ajokorttidirektiivin 15 artiklan sanamuodon takia ja koska CBE-direktiivin 4 artiklan 4 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että CBE-direktiivin mukainen tietojenvaihto tapahtuu ”*ilman sellaista tietojenvaihtoa, johon liittyy muita tietokantoja, joita ei käytetä tämän direktiivin mukaisia tarkoituksia varten*”. Näin ollen valtaosa lainvalvontaviranomaisista ei käytä valvonnassa RESPER-järjestelmää.

CBE-direktiiviä tarkistetaan samanaikaisesti ajokorttidirektiivin tarkistamisen kanssa sekä oikeudellisista syistä että yhdenmukaisuuden vuoksi. Tässä yhteydessä harkitaan muiden tietokantojen käyttöä koskevien rajoitusten poistamista. RESPER-järjestelmää voi käyttää valvonnassa ajokorttidirektiivissä määritetyin edellytyksin, minkä vuoksi on odotettavissa, että yhä useammat rikokset tutkitaan onnistuneesti. Lisäksi ajokorttidirektiivin tarkistuksessa esitetään selvytyden vuoksi kaikki käyttötapaukset, jotka edellyttävät pääsyä RESPER-järjestelmään lainvalvonnan yhteydessä, jotta oikeudelliset epävarmuustekijät voidaan poistaa kokonaan.

Tiettyjen ajokieltojen koko unionin laajuista vaikutusta koskevat säännökset ehdotetaan sisällytettäväksi erilliseen säädökseen. Se kattaa tällaisten päätösten rajatylittävän täytäntöönpanon, vaikka myöntämiseen vaikuttavia seurauksia käsitellään edelleen tässä aloitteessa.

Ehdotus on myös osa Euroopan osaamisen teemavuotta, jonka tavoitteena on edistää elinikäistä oppimista, vahvistaa EU:n yritysten kilpailukykyä ja tukea vihreää ja digitaalista siirtymää sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla.

• Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa

Ajokorttidirektiivissä säädetään ajo-oikeuksista ajoneuvoluokkien mukaan. Tiedot luokat määritellään viittaamalla EU:n lainsäädäntöön:

- tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisissa ja kansainvälisissä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisissä liikenteessä sallituista painoista annettu neuvoston direktiivi 96/53/EY³⁰, joka

²⁶ Direktiivillä helpotetaan jäsenvaltioiden välillä tapahtuvaa tietojenvaihtoa, kun liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia tehdään toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyllä ajoneuvolla.

²⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/2144, annettu 27 päivänä marraskuuta 2019, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntävaatimuksista niiden yleisen turvallisuuden ja ajoneuvon matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun osalta (EUVL L 325, 16.12.2019, s. 1) [EUR-Lex – 02019R2144-20220905 – FI – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

²⁸ Asetuksessa säädetään turvaominaisuuksiltaan edistyneiden ajoneuvojen pakollisista varusteista.

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

³⁰ EYVL L 235, 17.9.1996, s. 59 [EUR-Lex – 01996L0053-20190814 – FI – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

mahdollistaa vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien ajoneuvojen tyyppien tunnistamisen;

- kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta annettu asetus (EU) N:o 168/2013³¹, joka mahdollistaa mopojen, moottoripyöräisten, kolmipyöräisten moottoripyöräisten ja nelipyöräisten tyyppien tunnistamisen.

Direktiivissä määritetään tuleviin ammattikuljettajiin sovellettavat ajokortin myöntämistä koskevat alaikärajavaatimukset. Ammattikuljettajiin sovelletaan maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta 14 päivänä joulukuuta 2022 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2022/2561³².

Lisäksi ajokortteihin liittyvien tietojen vaihtamiseen sovelletaan myös henkilötietojen suojaa koskevia säännöksiä, erityisesti luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta annettua asetusta (EU) 2016/679 (yleinen tietosuojasetus)³³.

Komissio antoi 3. kesäkuuta 2021 ehdotuksen³⁴ asetuksen (EU) N:o 910/2014³⁵ muuttamisesta eurooppalaisen digitaalisen identiteetin kehityksen vahvistamisen osalta. Tämä uusi kehys sisältää mobiilijokorttien kannalta merkityksellisiä elementtejä. Erityisesti sähköistä identiteettiä ja mahdollisesti verkkolompakon ominaisuuksia voidaan käyttää yhteentoimivan ratkaisun kehittämiseen EU:n mobiilijokortteja varten.

Tämä ehdotus on johdonmukainen EU:n puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/1119 2 artiklan 1 kohdassa vahvistetun EU:n vuodelle 2050 asettaman ilmastoneutraaliustavoitteen kanssa ja edistää sen saavuttamista.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

• Oikeusperusta

Ehdotuksen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimus) 91 artiklan 1 kohta³⁶. SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohdan c alakohdassa määrätään, että Euroopan unionilla on toimivalta liikenteen alalla säätää toimenpiteistä, joilla parannetaan liikenneturvallisuutta, tieturvallisuus mukaan lukien.

• Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)

Unionilla on jo toimivalta ajokorttien alalla direktiivin 2006/126/EY nojalla. Ajokortteihin liittyviin asioihin sisältyy valtioiden rajat ylittäviä näkökohtia, joita yksittäiset jäsenvaltiot eivät voi yksinään kattaa. Ajokorttidirektiivi on tärkeä askel ajokortteja koskevien sääntöjen yhdenmukaistamisessa ja edistää EU:n politiikkojen täytäntöönpanoa, ja sitä on tähän mennessä muutettu 11 kertaa yhteisten standardien ja vaatimusten yhdenmukaistamiseksi sekä

³¹ EUVL L 60, 2.3.2013, s. 52 [EUR-Lex – 02013R0168-20201114 – FI – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³² EUVL L 330, 23.12.2022, s. 46 [EUR-Lex – 32022L2561 – FI – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³³ EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1 [EUR-Lex – 32016R0679 – FI – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

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

³⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 910/2014, annettu 23 päivänä heinäkuuta 2014, sähköisestä tunnistamisesta ja sähköisiin transaktioihin liittyvistä luottamuspalveluista sisämarkkinoilla, EUVL L 257, 28.8.2014, s. 73 [EUR-Lex – 32014R0910 – FI – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³⁶ EUVL C 115, 9.5.2008, s. 85 [EUR-Lex – 12008E091 – FI – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

sääntöjen mukauttamiseksi vuoden 2006 jälkeen tapahtuneeseen tieteen ja tekniikan kehitykseen. Tällä ehdotuksella käyttöön otettavat uudet säännöt kuuluvat edelleen unionille SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohdan nojalla annettuun toimivaltaan, ja koska ne liittyvät jo voimassa olevaan ajokortteja koskevaan kehukseen, ne voidaan toteuttaa asianmukaisesti ainoastaan unionin tasolla.

Kun otetaan huomioon EU:n liikenneturvallisuustavoitteet ja odotettu riittämätön edistyminen tieliikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten vähentämisessä, EU:n on toteutettava lisätoimia asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Esimerkiksi vaarallisen käyttäytymisen torjuminen teillä voi onnistua täysimääräisesti vain siinä tapauksessa, että ulkomailla asuvat liikenne rikkomuksiin syyllistyvät henkilöt joutuvat vastaamaan teoistaan samoin edellytyksin kuin maassa asuvat. Näitä tavoitteita ei voida saavuttaa riittävällä tavalla pelkästään jäsenvaltioiden toimin, kun otetaan huomioon näiden ongelmien rajatylittävä ulottuvuus.

EU:n tason lisätoimia tarvitaan myös henkilöiden vapaan liikkuvuuden tarpeettomien ja perusteettomien esteiden poistamiseksi, koska ajokorttien myöntämis- ja uusimismenettelyt eivät ole optimaalisia. Näihin ongelmiin on puututtava EU:n tasolla, koska niillä on myös rajatylittävä ulottuvuus. Mitä tulee mobiiliajokortteihin, ne voidaan tunnustaa vastavuoroisesti kaikkialla EU:ssa vain, jos jäsenvaltioiden käyttämät ratkaisut ovat yhdenmukaisia ja yhteentoimivia.

Ilman EU:n toimia jäsenvaltioiden välinen yhteistyö ajokorttiasioissa olisi jatkunut kahden- tai monenvälisillä sopimuksilla, mikä olisi puolestaan johtanut ajokorttijärjestelmän monimutkaistumiseen ja ajokortin haltijoille ja viranomaisille aiheutuvan hallinnollisen rasitteen lisääntymiseen. Hallinnollisia ongelmia on voitu kohdata myös matkustettaessa jäsenvaltioihin³⁷, jotka eivät ole Wienin yleissopimuksen³⁸ sopimuspuolia. On esimerkiksi voitu vaatia kansainvälistä ajokorttia. Kun EU-ajokortin haltija vaihtaa asuinpaikkaa EU:ssa, hänen olisi hankittava uusi ajokortti, jonka uusi asuinmaa myöntää joko hallinnollisen vaihdon perusteella tai ajokokeen kautta muiden hakijoiden tavoin. Ilman EU:n tason toimia ulkomaisten ammattikuljettajien integroituminen EU:n maantieliikennealalle on edelleen vähäistä, koska ulkomaisten kuljettajien ajo-oikeuksien säilyttämiseen liittyy hallinnollisia vaikeuksia. Tämän esteen poistaminen voisi auttaa lieventämään kuljettajapulaa EU:ssa yhdessä muiden tämän toimenpiteen lisäksi toteutettavien toimien kanssa, jotka liittyvät esimerkiksi kuljettajien ammattipätevyyteen, työolojen parantamiseen ja rakenteellisiin haasteisiin.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotus on tarpeellinen ja oikeassa suhteessa tavoitteeseen helpottaa vapaata liikkuvuutta ajokortteja koskevien yhdenmukaistettujen uusien sääntöjen avulla, koska jäsenvaltiot eivät voi varmistaa toisen jäsenvaltion myöntämän ajokortin mukaisen ajo-oikeuden saumatonta tunnustamista yksin.

Ehdotuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen liikenneturvallisuuden tason parantamista ja vapaan liikkuvuuden helpottamista koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi, sillä valitut toimintavaihtoehdot tarjoavat jäsenvaltioille edelleen riittävästi joustavuutta. Mobiiliajokortteihin sovelletaan ainoastaan yhdenmukaistamista koskevia vähimmäisvaatimuksia, koeaikoja koskevat säännöt antavat jäsenvaltioille mahdollisuuden soveltaa kansallisia lisäehtoja tai -rajoituksia aloitteleviin kuljettajiin ja ajokorttien vaihtamista kolmansien maiden kanssa koskevat säännöt on määritelty suppeasti.

³⁷ Espanja, Malta, Kypros ja Irlanti.

³⁸ Wienissä 8 päivänä marraskuuta 1968 tehty tieliikennettä koskeva yleissopimus.

Siksi tarvitaan läpinäkyvää, tehokasta ja koordinoitua lähestymistapaa, jossa tienkäyttäjää kohdellaan yhdenvertaisesti EU:n teillä, erityisesti mahdollistavana edellytyksenä ajokorttien vastavuoroisen tunnustamisen periaatteelle, ja suunniteltu ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen.

- **Toimintatavan valinta**

Säädöstekstin selkeyden ja johdonmukaisuuden varmistamiseksi sopivin oikeudellinen ratkaisu on direktiivin täydellinen tarkistaminen.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Euroopan komissio julkaisi vuonna 2022 direktiivin 2006/126/EY jälkiarvioinnin³⁹ paremman sääntelyn periaatteiden mukaisesti. Arviointi osoitti, että direktiivi 2006/126/EY ja sen kaksi edeltäjää ovat lisänneet tienkäyttäjien turvallisuutta unionissa ja helpottaneet vapaata liikkuvuutta. Arvioinnissa todettiin myös, että ajokorttidirektiivillä on myönteinen vaikutus ajokorttipetosten ja ajokorttiturismin vähentämiseen. Sen seurauksena hallinnollinen taakka on vähentynyt erityisesti ajokorttien haltijoiden osalta. Arvioinnissa kävi myös ilmi, että niin turvallisuuden tasoa kuin tiettyjen sääntelyyn perustuvien vaatimusten tehokkuutta ja oikeasuhteisuutta on mahdollista parantaa. Arvioinnissa todettiin, että EU:n liikennejärjestelmä muuttuu nopeasti, mikä johtuu digitalisaation vaikutuksesta, aktiivisten liikennemuotojen korostumisesta entisestään kaupunkiliikenteessä, uusien liikkumismuotojen ilmaantumisesta, yhteyksiä ja automaatiota koskevasta kehityksestä, tekoälyn merkityksen kasvusta sekä vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen käyttöönotosta. Siinä pääteltiin, että nykyistä lainsäädäntökehystä on mukautettava paitsi nykyisiin tarpeisiin myös tuleviin haasteisiin vastaamiseksi.

Arvioinnissa todettiin lisäksi, että digitaalisia ratkaisuja, kuten mobiiliajokortteja ja RESPER-järjestelmää, ei ole tutkittu riittävästi. Siinä todettiin myös, että ajamiseen vaadittavia taitoja ja tietoja koskevissa säännöissä ei oteta riittävästi huomioon uusia teknologisia ratkaisuja, kuten kehittyneitä ajoavustinjärjestelmiä, puoliautomaattista ja automaattiajamista, simulaattoreiden käyttöä sekä mikroliikkumisratkaisujen käyttöönottoa ja vähäpäästöisiä ja päästöttömiä ajoneuvoja, joissa on automaattivaihteisto.

Lisäksi jotkin säännökset, kuten vakinaisen asuinpaikan määrittämistä, ulkomaisten ajokorttien tunnustamista ja ajokorttien voimassaoloaikaa koskevat säännökset, eivät ole optimaalisia henkilöiden vapaan liikkuvuuden helpottamisen kannalta. Direktiivi ei myöskään ole kaikilta osin direktiiviä (EU) 2015/413⁴⁰ täydentävä tällaisista rikoksista määrättävien seuraamusten täytäntöönpanon osalta. Direktiiviä on myös yhdenmukaistettava entistä paremmin yleistä turvallisuutta koskevan asetuksen⁴¹ kanssa.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Parempaa sääntelyä koskevien suuntaviivojen mukaisesti sidosryhmiä kuultiin jälkiarvioinnin ja vaikutustenarvioinnin aikana.

³⁹ SWD(2022) 17 final.

⁴⁰ EUVL L 68, 13.3.2015, s. 9. [EUR-Lex – 32015L0413 – FI – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁴¹ EUVL L 325, 16.12.2019, s. 1–40 [EUR-Lex – 32019R2144 – FI – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

Jälkiarvioinnin yhteydessä järjestettiin 16. lokakuuta 2020 sidosryhmien työpaja, jossa kerättiin näyttöä, haettiin havainnoille vahvistusta, pyydettiin palautetta uusista havainnoista ja kerättiin näkemyksiä.

Avoin julkinen kuuleminen järjestettiin 28. lokakuuta 2020 ja 20. tammikuuta 2021 välisenä aikana. Kuuleminen tarjosi asiasta kiinnostuneelle yleisölle ja sidosryhmille mahdollisuuden ilmaista näkemyksensä voimassa olevista säännöistä.

Vaikutustenarvioinnin valmisteluvaiheessa asianomaisilla osapuolilla oli mahdollisuus antaa palautetta alustavasta vaikutustenarviointista (vuoden 2021 toinen neljännes). Tämän jälkeen toteutettiin seuraavat kohdennetut kuulemistoimet:

- Kaksi haastattelukierrosta:
 - Alustavat haastattelut alkuvaiheen aikana (vuoden 2022 ensimmäinen ja toinen neljännes).
 - Syvähaastattelut tiedoissa olevien puutteiden korjaamiseksi ja politiikkatoimien odotettujen vaikutusten arvioimiseksi (vuoden 2021 toinen ja kolmas neljännes).
- Kaksi selvityskierrosta:
 - Selvitys ongelman analysoinnin perustelemiseksi (vuoden 2022 toinen neljännes).
 - Selvitys politiikkatoimien vaikutusten arvioimiseksi (vuoden 2022 toinen ja kolmas neljännes).

Lisäksi vuoden 2022 kolmannella neljänneksellä järjestettiin uusi avoin julkinen kuuleminen.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Vaikutustenarvioinnin aikana järjestettiin kolme asiantuntijaseminaaria:

- Koulutus, kokeet ja ajoneuvoluokat, vuoden 2022 ensimmäinen neljännes.
- Ajokorttien myöntäminen ja vastavuoroinen tunnustaminen, vuoden 2022 toinen neljännes.
- Tieliikenneerikkomusten seuraukset ja ajokyvyn terveydelliset edellytykset, vuoden 2022 toinen neljännes.

Komission yksiköiden omaa vaikutustenarviointityötä täydennettiin ulkopuolisella taustaselvityksellä, jonka toteutti riippumaton COWIn, Ecorysin ja NTUA:n muodostama yhteenliittymä.

Voimassa olevan direktiivin 9 artiklan nojalla perustetulle ajokorttikomitealle, joka koostuu pääasiassa jäsenvaltioiden asiantuntijoista, annettiin jälkiarvioinnin aikana ja vaikutustenarvioinnin valmisteluvaiheessa tietoja ja sitä kuultiin säännöllisesti.

- **Vaikutustenarviointi**

Tähän ajokorttidirektiivin tarkistamista koskevaan ehdotukseen liittyy vaikutustenarviointiraportti⁴², jonka luonnos toimitettiin sääntelyntarkastelulautakunnalle 12. lokakuuta 2022. Sääntelyntarkastelulautakunta antoi myönteisen lausunnon

⁴² SWD(2023) 128 final.

18. marraskuuta 2022⁴³. Vaikutustenarviointiraporttia tarkistettiin sääntelyntarkastelulautakunnan suositusten mukaisesti. Lisäksi käsiteltiin sääntelyntarkastelulautakunnan yksityiskohtaisempia teknisiä huomautuksia. Vaikutustenarviointiraportti sisältää yksityiskohtaisen kuvauksen toimintavaihtoehtoista, jotka sisältyvät 5 kohtaan, ja kattava analyysi kaikkien vaihtoehtojen vaikutuksista esitetään 6 kohdassa. Analysoidut toimintavaihtoehdot tiivistetään seuraavasti:

Toimintavaihtoehto A

Toimintavaihtoehto A sisältää politiikkatoimia, jotka ovat yhteisiä kaikille kolmelle toimintavaihtoehdolle. Toimintavaihtoehtoon A sisältyvillä toimenpiteillä pyritään mukauttamaan ajokorttidirektiivi EU:n teknologiseen, tieteelliseen ja yhteiskunnalliseen kehitykseen. Sen keskeisiä säännöksiä parannetaan, ja markkinoiden tarpeet ja mahdollisuudet otetaan huomioon.

Liikenneturvallisuuden osalta se lisää testattavien seikkojen määrää. Siinä myös parannetaan teknisiä välineitä (RESPER-järjestelmä), joilla tuetaan toimivaltaisten viranomaisten välistä yhteistyötä petosten ja väärennösten torjunnassa. Siinä mukautetaan sääntöjä siten, että niissä otetaan huomioon vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien ajoneuvojen määrän kasvu EU:n ajoneuvokannassa. Lisäksi siinä saatetaan ajan tasalle ajokyvyn fyysisiä ja henkisiä edellytyksiä koskevat vaatimukset ja perustetaan uusi erityinen tiedonvaihtolusta, joka mahdollistaa tietojen paremman jakamisen viranomaisten välillä.

Vapaan liikkuvuuden osalta siinä otetaan käyttöön kaikissa jäsenvaltioissa sama A- ja B-luokan ajokorttien hallinnollinen voimassaoloaika ja selvennetään tapauksia, joissa voimassaoloaikaa voidaan lyhentää tai pidentää. Siihen kuuluvat myös säätäminen vapaaehtoisten vastaavuuksien⁴⁴ vastavuoroisesta tunnustamisesta, tiettyjen vakinaisen asuinpaikan käsitteen täytäntöönpanoon liittyvien näkökohtien selventäminen ja uusien vastaavuuksien käyttöönotto. Lisäksi siinä otetaan käyttöön EU:n mobiilijokortti sekä mahdollisuus merkitä fyysiseen ajokorttiin QR-koodi.

Toimintavaihtoehto B

Toimintavaihtoehdossa B lisätään liikenneturvallisuutta koskevia politiikkatoimia ja vähennetään tiettyjen kuljettajaryhmien hallinnollista taakkaa.

Liikenneturvallisuuden osalta siinä otetaan toimintavaihtoehtoon A sisältyvien toimenpiteiden lisäksi käyttöön uusia koulutusta ja koeaikoja koskevia sääntöjä. Se täydentää ajokyvyn fyysisiä ja henkisiä edellytyksiä koskevia sääntöjä ohjeellisilla suuntaviivoilla hakijoiden näkökyvyn tarkistamiseksi ja pakollisella itsearviointiin perustuvalla seulonnalla. Lääkäreille laaditaan koulutusohjelma.

Mitä tulee vapaaseen liikkuvuuteen, toimintavaihtoehtoon A sisältyvien toimenpiteiden lisäksi ajokortin myöntämistä koskevia sääntöjä yksinkertaistetaan siten, että EU:n kansalaisilla on mahdollisuus saada ensimmäinen ajokortti siinä maassa, jonka kansalaisia he ovat, myös siinä tapauksessa, että heillä on kokeen kieleen liittyviä esteitä. Ammattikuljettajapulan lieventämiseksi myös linja-auton- ja kuorma-autonkuljettajia koskevia voimassa olevia sääntöjä yksinkertaistetaan ja kolmansien maiden myöntämien ajokorttien vaihtamista koskevia sääntöjä otetaan käyttöön. Syrjäseutujen liikkumisongelmien ratkaisemiseksi jäsenvaltiot voivat laajentaa B1-ajokortin haltijoiden ajo-oikeuksia sallimalla heidän kuljettaa

⁴³ RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617.

⁴⁴ Jos henkilö esimerkiksi saa kuljettaa kevytmoottoripyörää B-luokan ajokortilla asuinvaltiossaan, hän voisi tehdä samoin missä tahansa muussa jäsenvaltiossa, joka on soveltanut samaa vapaaehtoista vastaavuutta.

massaltaan suurempia ajoneuvoja, joiden suurin nopeus on enintään 45 km/h, mutta ainoastaan asianomaisen jäsenvaltion alueella.

Toimintavaihtoehto C

Toimintavaihtoehdossa C yhdenmukaistamista ja soveltamisalaa laajennetaan edelleen vaihtoehtoon B verrattuna.

Toimintavaihtoehtoihin A ja B sisältyvien toimenpiteiden lisäksi ajokorttia edellyttäviä ajoneuvoluokkia muutetaan liikenneturvallisuuden edistämiseksi siten, että 1) niihin sisällytetään uusia mikroluokkajäsenvaltioiden ajoneuvoja, joiden suurin nopeus on 25–45 km/h, 2) mahdollistetaan maatalousajoneuvojen kuljettamiseen tarvittavien kansallisten ajokorttien vastavuoroinen tunnustaminen ja 3) yhdenmukaistetaan markkinoiden tarjoamat mahdollisuudet ja tarpeet paremmin D1-luokan linja-autojen osalta. Ajokorttien fyysisiä ja henkisiä edellytyksiä koskevia sääntöjä tiukennettaisiin.

Vapaan liikkuvuuden osalta voidaan todeta, että toimintavaihtoehtoihin A ja B sisältyvien toimenpiteiden lisäksi ajoneuvon kuljettamiseen vaadittavan fyysisen ja henkisen suorituskyvyn arviointi tunnustetaan vastavuoroisesti, ja entiset ulkomaisen ajokortin haltijat voivat jatkaa ajamista vaihtaessaan asuinpaikkansa toiseen jäsenvaltioon edellyttäen, että he eivät ole syyllistyneet tieliikenneturvaverkkomuksiin viimeisten viiden vuoden aikana.

Toimenpiteiden ja toimintavaihtoehtojen arviointi

Eri toimintavaihtoehtojen mukaisista toimenpiteistä on tehty määrällinen ja laadullinen arviointi, joka koskee taloudellisia ja sosiaalisia (liikenneturvallisuus)vaikutuksia ja perusoikeuksiin kohdistuvia vaikutuksia. Vaikutusten arvioimiseksi on valittu vuosien 2025–2050 ajanjakso lähtötilannetta koskevia kehitysarvioita noudattaen. Liikenneturvallisuuden osalta toimintavaihtoehtoon A ei odoteta olevan optimaalinen vastaavien EU:n tavoitteiden saavuttamiseksi. Toimintavaihtoehtolla B liikenneturvallisuus paranee enemmän, ja toimintavaihtoehto C vie merkittävän askeleen edemmäs. Toimintavaihtoehtoon C kustannus-hyötysuhteen odotetaan kuitenkin jäävän pienemmäksi kuin toimintavaihtoehdossa B. Vapaan liikkuvuuden ja taloudellisten vaikutusten osalta pääasiallisen panoksen odotetaan tulevan digitaalisten ajokorttien käyttöönotosta ja hallinnollisen voimassaoloajan yhdenmukaistamisesta 15 vuoteen ryhmän 1 kuljettajien osalta (molemmat sisältyvät jo toimintavaihtoehtoon A). Toimintavaihtoehtoihin B ja C kuvatuilla lisätoimenpiteillä ratkaistaan tiettyihin kuljettajaryhmiin vaikuttavia esteitä, mutta niiden vaikutus on huomattavasti pienempi. Perusoikeuksien osalta vaikutuksia valvotaan edelleen tietosuojasääntöjen tiukan täytäntöönpanon kautta, erityisesti RESPER-järjestelmässä.

Kaikissa toimintavaihtoehtoihin on otettu täysimääräisesti huomioon ”oletusarvona digitaalisuus” -periaate, joka sisältyy vuoteen 2030 suuntaavaa digitaalista kompassia koskevaa tiedonantoa⁴⁵.

• Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen

Aloite sisältyy komission vuoden 2022 työohjelman liitteessä II (REFIT-aloitteet) olevaan kohtaan ”Uutta vauhtia eurooppalaiselle demokratialle”⁴⁶. Aloitteella on tärkeä REFIT-ulottuvuus, joka liittyy jäsenvaltioiden ajokortteihin soveltamien menettelyjen yksinkertaistamiseen ja yhdenmukaistamiseen.

Direktiivistä 2006/126/EY seurannut merkittävä kustannustaakka liittyy ajokortin myöntämismenettelyihin ja fyysisen ajokortin valmistamiseen, sillä asia koskee suurta määrää

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

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

EU:ssa asuvia. EU:n mobiiliajokortin käyttöönotto on tärkeä osa yksinkertaistamista ja asiaan liittyvää taakan keventämistä. Erityisesti ajokortin saaminen, korvaaminen, uusiminen tai vaihtaminen on helpompaa, koska koko menettely on mahdollista suorittaa sähköisesti. Lisäksi A-, A1-, A2-, AM-, B-, B1- ja BE-luokan ajoneuvojen kuljettajien ajokorttien hallinnollisen voimassaoloajan yhdenmukaistaminen vähentäisi tarvetta asioida viranomaisten kanssa, koska ajokorttia ei tarvitse uusia niin usein (15 vuoden välein 10 vuoden sijaan tätä sääntöä nykyisin soveltavissa jäsenvaltioissa).

- **Perusoikeudet**

Ajokortteja koskevat säännöt yhdenmukaistetaan sovellettavan EU:n tietosuojalainsäädännön kanssa. Ehdotuksessa määritellään selkeämmin tapaukset, joissa RESPER-järjestelmää voidaan käyttää, ja poistetaan nykyiset oikeudelliset epäselvyydet, jotka vaarantavat kuljettajien henkilötietojen suojan. EU:n ajokortissa käytettävät eIDAS-ominaisuudet, erityisesti rekisteröinnissä käytettävä sähköinen henkilöllisyys ja tietojen tallentamisen ja vaihtamisen mahdollistava EU:n lompakko, takaavat käsiteltävien tietojen turvallisuuden ja yksityisyyden korkean tason.

EU:n digitaaliseen ajokorttiin siirtymisen ei odoteta syrjäyttävän mitään väestöryhmiä. Sitten kun ajokortti myönnetään lähtökohtaisesti digitaalisena, jokainen voi edelleen halutessaan saada fyysisen ajokortin.

Vapaan liikkuvuuden osalta vakinaisen asuinpaikan käsitettä selventämällä on tarkoitus ratkaista ongelma, joka liittyy ajokortin myöntävän viranomaisen määrittämiseen heti asuinpaikan muutoksen jälkeen. Hallinnollista voimassaoloaikaa koskevien sääntöjen yksinkertaistaminen asettaa EU:n ajokortin haltijat yhdenvertaiseen asemaan riippumatta siitä, missä maassa ajokorttia haetaan tai ajokortin voimassaoloaikaa jatketaan. Vapaaehtoisten vastaavuuksien vastavuoroinen tunnustaminen antaa ajokortin haltijoille mahdollisuuden käyttää vapaaehtoisen vastaavuuden perusteella myönnettyjä ajo-oikeuksia myös muissa jäsenvaltioissa, jotka soveltavat samoja sääntöjä.

Ehdotetulla direktiivillä on myös myönteinen vaikutus oikeuteen saada syrjimätöntä kohtelua. Kieleen liittyvien rajoitusten tapauksessa se mahdollistaa joustavuuden myönnettäessä ajokortti ensimmäistä kertaa, koska hakijat voivat valita, missä he suorittavat kokeet.

Ehdotetulla direktiivillä varmistetaan vammaisten oikeuksien kunnioittaminen noudattamalla perusoikeuskirjaa ja vammaisten henkilöiden oikeuksia koskevaa YK:n yleissopimusta, jonka sopimuspuolia EU ja kaikki jäsenvaltiot ovat.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Vaikutukset unionin talousarvioon ovat 0,7–1,1 miljoonaa euroa ja ne liittyvät pääasiassa sellaisen tietotalustan perustamiseen, jonka avulla viranomaiset voivat vaihtaa ajokortin fyysisiä ja henkisiä edellytyksiä koskevia tietoja, ja lääkärien (verkko)koulutusohjelman kehittämiseen.

5. LISÄTIEDOT

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Jos ehdotus hyväksytään, jäsenvaltioiden on ilmoitettava myönnettyjen, uusittujen, korvattujen, peruutettujen ja vaihdettujen ajokorttien lukumäärä komissiolle kunkin luokan osalta vuosittain, mukaan lukien tiedot mobiiliajokorttien myöntämisestä ja käytöstä.

- **Selittävät asiakirjat (direktiivien osalta)**

Ehdotus ei edellytä selittäviä asiakirjoja, jotka liittyvät direktiivin saattamiseen osaksi kansallista lainsäädäntöä.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Tärkeimmät säännökset, joilla direktiiviä 2006/126/EY muutetaan merkittävästi tai lisätään siihen uusia säännöksiä, ovat seuraavat:

- Ehdotuksen 1 artiklassa määritellään direktiivin kohde ja soveltamisala täsmentämällä osa-alueet, joita koskevia yhteisiä sääntöjä siinä vahvistetaan.
- Ehdotuksen 2 artikla sisältää määritelmiä, joissa oikeudellisen selkeyden vuoksi otetaan huomioon käyttöön otettuja uusia käsitteitä.
- Ehdotuksen 3 artiklassa säädetään perussäännöistä, joita sovelletaan fyysisiin ja mobiiliajokortteihin, erityisesti ajokorttien vastavuoroisen tunnustamisen osalta. Yksityiskohtaiset vaatimukset täsmennetään 4 artiklassa fyysisten ajokorttien osalta ja 5 artiklassa mobiiliajokorttien osalta.
- Ehdotuksen 6 ja 7 artiklalla korvataan direktiivin 2006/126/EY entinen 4 artikla. Näin erotetaan 1) ajokorttiluokkiin ja 2) alaikärajoihin sovellettavat säännökset kahteen eri artiklaan.
- Ehdotuksen 8 artikla vastaa aiempaa direktiivin 2006/126/EY 5 artiklaa. Siinä selvennetään unionin koodien ja ajo-oikeuden mahdollisten edellytysten ja rajoitusten välistä yhteyttä.
- Ehdotuksen 9 artiklalla korvataan aiempi direktiivin 2006/126/EY 6 artikla seuraavin muutoksin:
 - poistetaan vaatimus, jonka mukaan CE- tai DE-luokan ajokortin saanti edellyttää C- tai D-luokan ajokorttia;
 - poistetaan aiemmassa 6 artiklan 4 kohdan c alakohdassa vahvistetun aiemman vastaavuuden vapaaehtoisuus;
 - annetaan D1E-luokan ajoneuvojen ajo-oikeus D1- ja C1E- tai D1- ja CE-luokan ajokortin haltijoille;
 - otetaan käyttöön uusi vapaaehtoinen vastaavuus, jonka nojalla tiettyjä ajoneuvoja voidaan kuljettaa B1-luokan ajokortilla; ja
 - tunnustetaan vapaaehtoiset vastaavuudet vastavuoroisesti.
- Ehdotuksen 10 artikla vastaa aiempaa direktiivin 2006/126/EY 7 artiklaa seuraavin muutoksin:
 - 15 vuoden hallinnollisesta voimassaoloajasta tulee yleinen sääntö A- ja B-luokan ryhmille;
 - komissio ja jäsenvaltiot voivat pidentää ajokorttien hallinnollista voimassaoloaikaa poikkeuksellisissa olosuhteissa;
 - ajokorttien hallinnollista voimassaoloaikaa voidaan lyhentää tilapäisten oleskelulupien kestoja vastaavasti;
 - ajokortin hallinnollista voimassaoloaikaa voidaan lyhentää ajokortin haltijan iän perusteella vasta 70 ikävuodesta alkaen.

- Ehdotuksen 11 artikla vastaa aiempaa direktiivin 2006/126/EY 11 artiklan 1, 2, 3 ja 5 kohtaa.
- Ehdotuksen 12 artiklassa otetaan käyttöön ajokorttien vaihtamista koskevat uudet säännöt. Niitä sovelletaan kolmannen maan myöntämän ajokortin haltijoihin, jotka asettuvat vakinaisesti asumaan jäsenvaltion alueelle.
- Ehdotuksen 13 artikla sisältää direktiivin 2006/126/EY 11 artiklan 4 kohdan, ja siinä otetaan käyttöön tiettyjä sääntöjä, jotka koskevat ajoluvan rajoittamisesta tai poistamisesta taikka sen määräaikaisesta tai pysyvästä peruuttamisesta jäsenvaltiossa johtuvia vaikutuksia.
- Ehdotuksen 14 artiklassa otetaan käyttöön uusi 17–18-vuotiaiden kuljettajien avustettua ajoharjoittelua koskeva periaate.
- Ehdotuksen 15 artiklassa säädetään vähintään kahden vuoden koeajasta. Sen aikana uusiin kuljettajiin sovelletaan tiukkoja sääntöjä, jotka koskevat ajamista päihteiden vaikutuksen alaisena, ja mahdollisia kansallisia lisäehtoja.
- Ehdotuksen 16 artikla vastaa aiempaa direktiivin 2006/126/EY 10 artiklaa.
- Ehdotetun direktiivin 17 artikla sisältää direktiivin 2006/126/EY 12 artiklan. Siinä säädetään myös poikkeuksista tilanteissa, jossa ajokortin haltija ei pysty todistamaan vakinaisen asuinpaikan olemassaoloa tai jossa on kyse B-luokan ajokortin myöntämisestä ensimmäistä kertaa, eikä EU:n kansalainen hallitse asuinjäsenvaltionsa kieltä.
- Ehdotuksen 18 artikla vastaa aiempaa direktiivin 2006/126/EY 13 artiklaa, ja siinä otetaan huomioon komission julkaisemat tiedot, jotka koskevat EU:n ulkopuolisia ajokorttien vakiomalleja.
- Ehdotuksen 19 artikla vastaa aiempaa direktiivin 2006/126/EY 15 artiklaa, ja siinä selvennetään erityisesti tapauksia, joissa jäsenvaltioiden olisi vastavuoroisesti avustettava toisiaan.
- Ehdotuksen 20 artikla perustuu direktiivin 2006/126/EY 14 artiklaan, ja se mahdollistaa tietojen keräämisen paremman sääntelyn sääntöjen mukaisesti.
- Ehdotuksen 21 artikla sisältää vakiosäännöksen, jonka nojalla komissio voi antaa delegoituja säädöksiä direktiivin tiettyjen säännösten mukaisesti.
- Ehdotuksen 22 artikla vastaa aiempaa, ajokorttikomitean perustamista koskevaa direktiivin 2006/126/EY 9 artiklaa, ja sitä päivitetään viittauksilla yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) N:o 182/2011⁴⁷, mikä mahdollistaa tarvittaessa täytäntöönpanosäädösten antamisen.
- Ehdotuksen 23 artiklassa lisätään direktiivin (EU) 2022/2561 5 artiklan 2 kohtaan c alakohta, jotta mahdollistetaan avustettu ajoharjoittelu 17 vuotta täyttäneille C-luokan ajokorttien haltijoille.

⁴⁷

EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13.

- Ehdotuksen 24 artiklassa säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1724⁴⁸ liitteen II muuttamisesta.
- Ehdotuksen 25 artikla sisältää säännöksen direktiivin saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä, ja siinä otetaan erityisesti huomioon selittävistä asiakirjoista 28. syyskuuta 2011 annettu jäsenvaltioiden ja komission yhteinen poliittinen lausuma⁴⁹.
- Ehdotuksen 26 artikla sisältää vakiosäännöksen direktiivin 2006/126/EY kumoamisen edellytyksistä.
- Ehdotuksen 27 artikla sisältää vakiosäännöksen, jossa vahvistetaan direktiivin voimaantulo.
- Ehdotuksen 28 artikla on vakiosäännös, jossa vahvistetaan, että direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.
- Liite I vastaa aiempaa direktiivin 2006/126/EY liitettä I. Sitä on ajantasaistettu ottaen huomioon vaatimukset, jotka on otettu käyttöön tallennusvälineen (mikrosiru) sisältäviä ajokortteja koskevista teknisistä vaatimuksista 4 päivänä toukokuuta 2012 annetulla komission asetuksella (EU) N:o 383/2012⁵⁰ (B osa), mobiiliajokorttien tekniset eritelmät (C osa) ja uudet unionin koodit, jotka yksilöidään nyt E osassa.
- Liite II vastaa aiempaa direktiivin 2006/126/EY liitettä II. Sitä on ajantasaistettu siten, että siinä otetaan huomioon seuraavat seikat:
 - uusien ajokokelaitten on läpäistävä vaaratilanteiden havaitsemista koskeva koe;
 - on arvioitava, miten ajokokelaat tuntevat riskitekijöitä, jotka liittyvät mikroliikkumisvälineisiin, vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien ajoneuvojen turvallisuuteen, kehittyneisiin ajoavustinjärjestelmiin liittyviin taitoihin ja muihin ajoneuvon automaatioon liittyviin näkökohtiin;
 - automaattivaihteistolla varustetulla ajoneuvolla ajokokeen läpäisseitä kuljettajia koskevia vaatimuksia höllennetään, kun he hakevat ajokorttiinsa merkityn rajoituksen poistamista.
- Liite III vastaa aiempaa direktiivin 2006/126/EY liitettä III. Sitä on ajantasaistettu
 - ottamalla käyttöön uusi pakollinen seulonta, joka tehdään itsearviointiperiaatteella, ryhmään 1 kuuluvien kuljettajien osalta;
 - harventamalla niiden testien tiheyttä, joita vaaditaan, kun kuljettajalla on diabetes.
- Liitteissä IV, V ja VI toistetaan direktiivin 2006/126/EY säännökset ilman olennaisia muutoksia.
- Liitteessä VIII on vakiotiedot, jotka koskevat kumoamista ja saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä.

⁴⁸ EUVL L 295, 21.11.2018, s. 1.

⁴⁹ EUVL C 369, 17.12.2011, s. 14.

⁵⁰ EUVL L 120, 5.5.2012, s. 1.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX%3A32012R0383>

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

ajokorteista, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2022/2561 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1724 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY ja komission asetuksen (EU) N:o 383/2012 kumoamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Ajokortteja koskevat säännöt ovat välttämättömiä yhteisessä liikennepolitiikassa, auttavat liikenneturvallisuuden parantamisessa ja helpottavat sellaisten henkilöiden vapaata liikkuvuutta, jotka asettautuvat muuhun kuin ajokortin myöntävään jäsenvaltioon. Henkilökohtaisten kulkuneuvojen suuren merkityksen vuoksi vastaanottavan jäsenvaltion tunnustama ajokortti edistää ja helpottaa henkilöiden vapaata liikkuvuutta ja sijoittautumisvapautta. Samoin tällaisen asiakirjan tai ajo-oikeuden laiton hankkiminen tai oikeutetusti saadun ajokortin menettäminen lainvastaisella toiminnalla vaikuttaa paitsi siihen jäsenvaltioon, jossa tällaisia rikkomuksia on tapahtunut, myös liikenneturvallisuuteen koko unionissa.
- (2) Nykyinen kehys olisi saatettava ajan tasalle, jotta se soveltuisi uuteen kestävään, inklusiiviseen, älykkääseen ja häiriönsietokykyiseen aikakauteen. Siinä olisi otettava huomioon tarve vähentää liikenteen päästöjä, digitalisaatio, väestönkehitys ja teknologian kehitys Euroopan talouden kilpailukyvyn vahvistamiseksi. On tärkeää yksinkertaistaa ja digitalisoida hallinnollisia menettelyjä, jotta voidaan poistaa jäljellä olevat esteet, kuten hallinnolliset rasitteet, niiden kuljettajien vapaan liikkuvuuden tieltä, jotka muuttavat asumaan muuhun kuin ajokortin myöntäneeseen jäsenvaltioon. Yhdenmukaistettua unionin ajokorttia koskevan kehyksen olisi katettava sekä fyysiset

¹ EUVL C [...], [...], s. [...].

² EUVL C [...], [...], s. [...].

että mobiiliajokortit, ja siinä olisi säädettävä niiden vastavuoroisesta tunnustamisesta, jos ne on myönnetty asianmukaisesti tämän direktiivin mukaisesti.

- (3) Euroopan unioni otti käyttöön ensimmäisen yhteisön mallin mukaisen fyysisen ajokortin 4 päivänä joulukuuta 1980. Sen jälkeen tällaista yhteisön mallia koskevista säännöistä on tullut maailman edistyneimpien ajokorttirakenteiden perusta, sillä niitä sovelletaan yli 250 miljoonaan kuljettajaan. Tämän direktiivin olisi sen vuoksi perustuttava saatuaan kokemukseen ja omaksuttuihin käytäntöihin, ja siinä olisi vahvistettava yhdenmukaiset säännöt fyysisiä ajokortteja koskeville unionin vaatimuksille. Unionissa myönnettyjen fyysisten ajokorttien suojaamisen petoksilta ja väärennöksiltä olisi oltava korkealla tasolla, mikä toteutetaan väärentämiseltä estävillä ominaisuuksilla ja mahdollisuudella sisällyttää asiakirjoihin mikrosiruja ja QR-koodeja.
- (4) Olisi varmistettava, että henkilötietojen käsittelyssä tämän direktiivin täytäntöönpanoa varten noudatetaan unionin tietosuojakehystä ja erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/679³.
- (5) Tässä direktiivissä vahvistetaan oikeusperusta pakollisia henkilötietoja sisältävän tietojoukon tallentamiselle fyysisiin ajokortteihin ja niiden mikrosiruihin tai QR-koodeihin sekä mobiiliajokortteihin, jotta liikenneturvallisuuden korkea taso voidaan taata kaikkialla unionissa. Tallennus tehdään asetuksen (EU) 2016/679 6 artiklan 1 kohdan e alakohdan ja tapauksen mukaan 9 artiklan 2 kohdan g alakohdan mukaisesti. Tällaiset tiedot olisi rajattava siihen, mikä on tarpeen henkilön ajo-oikeuden osoittamiseksi, henkilön tunnistamiseksi sekä ajo-oikeuden ja henkilöllisyyden varmistamiseksi. Tässä direktiivissä säädetään myös täydentävistä suojatoimista, joilla taataan todentamisprosessin aikana luovutettujen henkilötietojen suoja.
- (6) Jotta voidaan varmistaa oikeudellinen selkeys ja taata saumaton siirtyminen tämän direktiivin ja ajokorteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY⁴ välillä, jäsenvaltioiden olisi voitava tallentaa mikrosirulle muitakin henkilötietoja, jos tästä säädetään kansallisessa lainsäädännössä, joka on asetuksen (EU) 2016/679 mukainen. Tämä direktiivi ei kuitenkaan toimi oikeusperustana tällaisten lisätietojen sisällyttämiselle.
- (7) Sitä vastoin tässä direktiivissä vahvistetun QR-koodin, jonka avulla fyysiseen ajokorttiin merkittyjen tietojen aitous voidaan todentaa, ei tulisi mahdollistaa muiden kuin fyysiseen ajokorttiin merkittyjen tietojen tallentamista.
- (8) Tämä direktiivi ei anna oikeusperustaa kansallisen tason tietokantojen perustamiselle tai ylläpitämiselle biometristen tietojen tallentamista varten jäsenvaltioissa, mikä kuuluu kansallisen lainsäädännön piiriin, jonka on oltava tietosuojaa koskevan unionin oikeuden mukainen. Tämä direktiivi ei myöskään anna oikeusperustaa biometristen tietojen keskitetyn tietokannan perustamiselle tai ylläpitämiselle unionin tasolla.
- (9) Ajokortteja koskevien väärennösten ja petosten torjunnan nopeuttamiseksi tarvitaan lisätyötä. Sen vuoksi on suotavaa, että direktiivissä 2006/126/EY alun perin

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY, annettu 20 päivänä joulukuuta 2006, ajokorteista (EUVL L 403, 30.12.2006, s. 18).

vahvistettua päivämäärää, johon mennessä kaikkien myönnettyjen tai käytössä olevien fyysisten ajokorttien on täytettävä kaikki unionin lainsäädännössä asetetut vaatimukset, siirretään eteenpäin.

- (10) Digitalisaatio on yksi unionin painopisteistä. Tieliikenteessä se auttaa poistamaan jäljellä olevat henkilöiden vapaan liikkuvuuden hallinnolliset esteet, jotka liittyvät esimerkiksi fyysisten ajokorttien myöntämisen keston. Sen vuoksi olisi vahvistettava erillinen unionin standardi unionissa myönnettyjä mobiiliajokortteja varten. Digitalisaation helpottamiseksi ajokortit olisi myönnettävä [hyväksymispäivä + 4 vuotta] alkaen lähtökohtaisesti mobiiliajokortteina, sanotun kuitenkaan rajoittamatta hakijan oikeutta hankkia joko fyysinen ajokortti tai samanaikaisesti molemmat.
- (11) Mobiiliajokortissa olisi oltava fyysiseen ajokorttiin merkittyjen tietojen lisäksi myös tietoja, joiden avulla voidaan todentaa tietojen aitous, ja kertakäyttöinen tunnistus. Olisi kuitenkin varmistettava, että saataville asetettavien henkilötietojen määrä rajoitetaan myös tällaisissa tapauksissa niihin tietoihin, jotka on merkitty fyysiseen ajokorttiin ja jotka ovat ehdottoman välttämättömiä tällaisten tietojen aitouden todentamiseksi. Näiden lisätietojen olisi oltava erilaisia, erityisesti jos henkilöllä on useita mobiiliajokortteja, mikä on mahdollista edellyttäen, että ajokortit on myöntänyt sama jäsenvaltio.
- (12) Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa esitetään visio, jonka mukaan EU:n on parannettava merkittävästi liikkuvuuden ja liikenteen kestävyttä. Tieliikenteestä aiheutuviin päästöihin kuuluvat kasvihuonekaasupäästöt, ilman epäpuhtaudet, melu ja renkaiden ja tien kulumisesta aiheutuvat mikromuovit. Ajotapa vaikuttaa näihin päästöihin, joilla voi olla kielteisiä vaikutuksia ympäristöön ja ihmisten terveyteen. Sen vuoksi ajokoulutuksessa olisi annettava kuljettajille valmiudet vähentää vaikutustaan päästöihin ja ajaa päästöttömiä ajoneuvoja.
- (13) Jotta EU:n kansalaiset ja asukkaat voisivat hyötyä suoraan sisämarkkinoiden eduista ilman tarpeetonta hallinnollista lisärasitetta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2018/1724⁵ säädetään sisämarkkinoiden toiminnan kannalta olennaisten menettelyjen tarjoamisesta verkossa, myös rajatylittävien käyttäjien osalta. Tiedot, joita tämä direktiivi koskee, sisältyvät jo asetuksen (EU) 2018/1724 liitteeseen I. Kyseisen asetuksen liitettä II olisi myös muutettava sen varmistamiseksi, että kaikki pyynnön esittäjät voivat hyödyntää täysin sähköisiä menettelyjä.
- (14) Ajokortit olisi luokiteltava niiden ajoneuvotyyppien mukaan, joihin ne antavat ajo-oikeuden. Tämä olisi tehtävä selkeällä ja johdonmukaisella tavalla siten, että kyseisten ajoneuvojen tekniset ominaisuudet ja niiden kuljettamiseen tarvittavat taidot otetaan kaikilta osin huomioon.
- (15) Noudattaen vammaisten henkilöiden oikeuksista 13 päivänä joulukuuta 2006 tehtyä Yhdistyneiden kansakuntien yleissopimusta, jonka sopimuspuoli EU on ollut 21 päivästä tammikuuta 2011 alkaen, olisi annettava erityissäännöksiä, joilla helpotetaan vammaisten henkilöiden mahdollisuuksia ajaa ajoneuvoja. Näin ollen jäsenvaltioiden olisi komission etukäteisluvalla voitava jättää 6 artiklan soveltamisalan ulkopuolelle määrätty tiettyntyyppiset moottorikäyttöiset ajoneuvot.

⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1724, annettu 2 päivänä lokakuuta 2018, tietoja, menettelyjä sekä neuvonta- ja ongelmanratkaisupalveluja saataville tarjoavan yhteisen digitaalisen palveluväylän perustamisesta ja asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta (EUVL L 295, 21.11.2018, s. 1).

- (16) Eri ajokorttiluokkien hakijoiden alaikärajat olisi vahvistettava unionin tasolla. Jäsenvaltioiden olisi kuitenkin voitava asettaa korkeampi ikäraja tiettyihin luokkiin kuuluvien ajoneuvojen kuljettamista varten, jotta tieturvallisuutta voidaan edelleen parantaa. Poikkeuksellisissa olosuhteissa jäsenvaltioiden olisi voitava asettaa alempia ikärajoja kansallisten olosuhteiden huomioon ottamiseksi. Erityisesti tämä olisi sallittava palo- ja pelastustoimissa sekä yleisen järjestyksen ylläpidossa käytettävien ajoneuvojen kuljettamisen tai uusiin ajoneuvoteknologioihin liittyvien pilottihankkeiden mahdollistamiseksi.
- (17) Olisi luotava vaiheistusjärjestelmä, jossa oikeus B-luokan ajokorttiin vahvistetaan ennakoedellytykseksi sille, että hakija voi saada oikeuden tiettyihin muihin luokkiin. Lisäksi olisi vahvistettava luokkien väliset vastaavuudet. Tällaisen järjestelmän olisi oltava osittain kaikkia jäsenvaltioita sitova, mutta siinä olisi myös annettava jäsenvaltioille mahdollisuus soveltaa järjestelmää keskenään omilla alueillaan. Jäsenvaltioiden olisi myös voitava vahvistaa tiettyjä vastaavuuksia, jotka rajoittuvat ainoastaan niiden omaan alueeseen.
- (18) Liikenneturvallisuuden vuoksi on tarpeen säätää ajokortin myöntämistä koskevista vähimmäisvaatimuksista. Ajokokeeseen ja ajokortin myöntämiseen liittyviä vaatimuksia olisi yhdenmukaistettava. Sitä varten olisi täsmennettävä moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen liittyvät tiedot, taidot ja käyttäytyminen ja laadittava ajokoe näiden käsitteiden pohjalta sekä täsmennettävä ajoneuvon kuljettamiseen vaadittavaa fyysistä ja henkistä suorituskyykyä koskevat vähimmäisvaatimukset.
- (19) Ajokortin myöntämisen yhteydessä ja määrääjain sen jälkeen olisi toimitettava todisteet siitä, että henkilöiden tai tavaroiden kuljettamiseen tarkoitettujen ajoneuvojen kuljettajat täyttävät ajoneuvon kuljettamiseen vaadittavan fyysisen ja henkisen suorituskyyvyn vähimmäisvaatimukset. Tällaisella kansallisten sääntöjen mukaisesti tehtävällä vähimmäisvaatimusten täyttymistä koskevalla säännöllisellä tarkastuksella edistettäisiin henkilöiden vapaata liikkuvuutta, vältettäisiin kilpailun vääristymistä ja otettaisiin paremmin huomioon tällaisten ajoneuvojen kuljettajien vastuu. Jäsenvaltioiden olisi sallittava edellyttää lääkärintarkastusta sen varmistamiseksi, että muiden moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettamiseen vaadittavan fyysisen ja henkisen suorituskyyvyn vähimmäisvaatimukset täyttyvät. Terveystarkastus olisi läpinäkyvyyden vuoksi suoritettava silloin, kun ajokortti uusitaan.
- (20) Jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset oikeudet kaikkialla unionissa ottaen huomioon myös liikenneturvallisuusnäkökohdat, AM-, A1-, A2-, A-, B1- ja B-luokan ajokorttien hallinnollisen voimassaoloajan olisi oltava 15 vuotta, kun taas C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-luokan ajokorttien hallinnollisen voimassaoloajan olisi oltava viisi vuotta. Jäsenvaltioiden olisi voitava tässä direktiivissä määritellyissä poikkeustapauksissa määritellä lyhyempi voimassaoloaika.
- (21) Jotta jäsenvaltiot ja asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa koko unioni voisivat reagoida kriiseihin, joiden vuoksi kansalliset viranomaiset eivät voi uusia ajokortteja, joiden voimassaoloaika muutoin päättyisi, tällaisten ajokorttien hallinnollista voimassaoloaika olisi voitava jatkaa niin kauan kuin se on ehdottoman välttämätöntä.
- (22) Yhden ajokortin periaatteen olisi estettävä se, että henkilölle on useampi kuin yksi fyysinen ajokortti. Periaatetta olisi kuitenkin laajennettava niin, että siinä otetaan huomioon myös mobiiliajokorttien tekniset erityispiirteet.

- (23) Liikenneturvallisuuden vuoksi jäsenvaltioiden olisi voitava soveltaa ajokorttien poisottamista, määräaikaista peruuttamista, uusimista tai lopullista peruuttamista koskevia kansallisia säännöksiä kaikkiin ajokortin haltijoihin, joiden vakinainen asuinpaikka on niiden alueella.
- (24) Kuljettajilla, joilla on asuinjäsenvaltionsa myöntämä ajokortti sen seurauksena, että ajokortti on vaihdettu kolmannen maan myöntämää ajokorttia vastaan, olisi oltava oikeus ajaa koko unionissa ikään kuin he olisivat alun perin saaneet ajokortin unionissa. Tällaisella vaihdolla voisi olla erilaisia vaikutuksia liikenneturvallisuuteen ja henkilöiden vapaaseen liikkuvuuteen.
- (25) Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä päätös, jossa yksilöidään sellaiset kolmannet maat, joissa varmistetaan unionin tasoa vastaava liikenneturvallisuus, ja jossa mahdollistetaan se, että tällaisten maiden myöntämien ajokorttien haltijat voivat vaihtaa ajokorttinsa samoin ehdoin kuin jos ne olisivat jonkin jäsenvaltion myöntämiä. Nämä ehdot olisi määriteltävä yksityiskohtaisesti ja tarkasti kaikkien asiaankuuluvien ajokorttiluokkien osalta.
- (26) Jos ajokortin on myöntänyt kolmas maa, joka ei ole tällaisen komission päätöksen kohteena, tai kyseisessä päätöksessä ei nimenomaisesti sallita tai kielletä ajokortin vaihtoa, jäsenvaltioiden olisi voitava vaihtaa ajokortti kansallisten sääntöjensä mukaisesti edellyttäen, että ne käyttävät vaihdetussa ajokortissa asiaankuuluvaa unionin koodia. Jos tällaisen ajokortin haltija muuttaa asuinpaikkansa uuteen jäsenvaltioon, tätä jäsenvaltiota ei pitäisi vaatia soveltamaan vastavuoroisen tunnustamisen periaatetta tällaiseen ajokorttiin.
- (27) ”Ajokorttiturismi” eli asuinpaikan vaihtaminen uuden ajokortin saamiseksi, jotta toisessa jäsenvaltiossa määrätyn ajokiellon vaikutukset voidaan kiertää, on laajalle levinnyt ilmiö, jolla on kielteinen vaikutus liikenneturvallisuuteen. Kuljettajien ei tulisi asuinpaikkaa vaihtamalla vapautua vaatimuksista, jotka koskevat ajo-oikeuden tai ajokortin takaisinsaantia. Samalla olisi selvennettävä, että kansalaisen toiminnan olisi johdettava toistaiseksi voimassa olevaan ajokieltoon vain, kun se on asianmukaisesti perusteltua, ja että tällaisen päätöksen vaikutuksen olisi rajoituttava päätöksen antaneen jäsenvaltion alueeseen.
- (28) Liikenneturvallisuuden parantamiseksi olisi otettava käyttöön unioninlaajuinen avustetun ajoharjoittelun järjestelmä, joka koskee tiettyjä ajokorttiluokkia. Tällaisen järjestelmän säännöissä olisi annettava hakijoille mahdollisuus saada asianomaisten luokkien ajokortti ennen vaaditun alaikärajan saavuttamista. Kyseisten ajokorttien käytön edellytyksenä olisi kuitenkin oltava kokeneen kuljettajan mukanaolo ajossa. Tällaisissa tilanteissa jäsenvaltioiden olisi voitava liikenneturvallisuuteen liittyvistä syistä määritellä alueellaan tiukempia ehtoja ja sääntöjä, jotka koskevat niiden myöntämiä ajokortteja.
- (29) Avustetun ajoharjoittelun järjestelmän olisi tehtävä kuorma-autonkuljettajan ammatissa aloittamisesta nuoremmille sukupolville helpompaa ja houkuttelevampaa, jotta heidän ammatillisia mahdollisuuksiaan voidaan laajentaa ja auttaa puuttumaan kuljettajapulaan unionissa, sanotun kuitenkin rajoittamatta liikenneturvallisuuden parantamista koskevaa yleistä tavoitetta. Tämän vuoksi järjestelmän olisi katettava C-luokan ajokortit ja niiden edellytyksenä olevat B-luokan ajokortit.
- (30) Olisi varmistettava, että kuljettajat, jotka ovat saaneet tietyn luokan ajokortin hiljattain, eivät vaaranna liikenneturvallisuutta kokemattomuutensa vuoksi. Näille aloitteleville kuljettajille olisi vahvistettava kahden vuoden koeaika, jonka aikana

heihin olisi sovellettava tiukempia sääntöjä ja seuraamuksia kaikkialla unionissa, jos he rikkovat sääntöjä alkoholin vaikutuksen alaisena. Tällaisesta toiminnasta määrättävien seuraamusten olisi oltava tehokkaita, oikeasuhteisia, varoittavia ja syrjimättömiä, ja niiden ankaruudessa olisi mahdollisimman suuressa määrin otettava huomioon unionin tavoitteet, joiden mukaan liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrä olisi vähennettävä keskipitkällä aikavälillä puoleen ja liikennekuolemien määrä pitkällä aikavälillä lähes nolleen. Mitä tulee muihin aloittelevia kuljettajia koskeviin rajoituksiin, jäsenvaltioiden olisi voitava vapaasti panna täytäntöön lisäsääntöjä alueellaan.

- (31) Jotta voidaan parantaa kuljettajantutkinnon vastaanottajien tietoja ja taitoja, olisi määritettävä kuljettajantutkinnon vastaanottajaksi pääsyn vähimmäisvaatimukset ja koulutusta koskevat vaatimukset, ja näin varmistaa ajokokelaiden suorituksen arvioiminen puolueettomammin sekä yhdenmukaistaa ajokokeita entistä enemmän. Komissiolle olisi lisäksi siirrettävä valta antaa delegoituja säädöksiä näiden vähimmäisvaatimusten muuttamiseksi ja mukauttamiseksi alan tekniseen, operatiiviseen tai tieteelliseen kehitykseen, jos se on tarpeen.
- (32) Vakinaisen asuinpaikan käsite olisi määriteltävä siten, että voidaan ratkaista ongelmat, joita syntyy, kun vakinaista asuinpaikkaa ei ole mahdollista määrittää ammatillisten tai perhesiteiden perusteella. On myös tarpeen säätää hakijan mahdollisuudesta osallistua teoriakokeisiin tai käytännön kokeisiin siinä jäsenvaltiossa, jonka kansalainen hän on, jos hänen vakinaisena asuinpaikkanaan oleva jäsenvaltio ei tarjoa mahdollisuutta kokeiden suorittamiseen ensin mainitun jäsenvaltion virallisella kielellä. Diplomaateille ja heidän perheilleen olisi vahvistettava erityissäännöt, jos heidän tehtävänsä edellyttää, että he asuvat pitkään ulkomailla.
- (33) Jäsenvaltioiden olisi avustettava toisiaan tämän direktiivin täytäntöönpanossa. Niiden olisi mahdollisuuksien mukaan käytettävä EU:n ajokorttiverkostoa tällaisen avun antamiseen. EU:n ajokorttiverkosto, josta käytetään yleisesti nimitystä ”RESPER”, on keskus, jonka kautta ajokorttien myöntämisestä vastaavat kansalliset viranomaiset voivat vaihtaa tietoja keskenään ja jonka avulla helpotetaan tämän direktiivin täytäntöönpanoa.
- (34) EU:n ajokorttiverkoston tarkoituksena on taata jäsenvaltioiden antamien asiakirjojen ja oikeuksien tunnustaminen, torjua asiakirjapetoksia, estää useamman ajokortin myöntäminen samalle henkilölle ja helpottaa ajokieltojen täytäntöönpanoa. Jäsenvaltioille olisi annettava mahdollisuus varmistaa järjestelmällisesti, että syyt, jotka ovat aiemmin johtaneet ajokortin tai ajo-oikeuden rajoittamiseen, poistamiseen tai määräaikaiseen tai lopulliseen peruuttamiseen, ovat poistuneet. RESPER-järjestelmän käyttö muiden unionin säädösten täytäntöönpanossa olisi sallittava vain, jos tällaisista käyttötarkoituksista säädetään nimenomaisesti tässä direktiivissä.
- (35) Jotta tämän direktiivin täytäntöönpanosta voidaan laatia tarkoituksenmukaisia kertomuksia, komission olisi saatava vuosittain tietoja myönnettyjen, uusittujen, korvattujen, peruutettujen ja vaihdettujen ajokorttien määrästä kunkin luokan osalta, mukaan lukien tiedot mobiiliajokorttien myöntämisestä ja käytöstä.
- (36) Jotta tämän direktiivin tavoitteet voidaan saavuttaa ja erityisesti mukauttaa sen liitteitä tekniseen, operatiiviseen tai tieteelliseen kehitykseen, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitteessä I olevia A, B ja D osaa, jotka koskevat fyysisten ajokorttien eritelmiä; muutetaan liitteessä I olevaa C osaa, jossa vahvistetaan mobiiliajokortteja koskevat

eritelmät; muutetaan liitteessä I olevaa E osaa, joka liittyy sovellettavia kansallisia ja unionin koodeja koskeviin sääntöihin; muutetaan liitteitä II, III, V ja VI, joissa täsmennetään tietyt ajokorttien myöntämistä, voimassaoloa ja uusimista koskevat vähimmäisvaatimukset; ja muutetaan liitettä IV, jossa vahvistetaan tutkinnon vastaanottajia koskevat vähimmäisvaatimukset. Tällainen valtuutus olisi annettava viideksi vuodeksi, koska näiden liitteiden soveltamisalaan kuuluvissa asioissa tapahtuu usein teknistä, operatiivista ja tieteellistä kehitystä. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa⁶ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa delegoituja säädöksiä valmistellaan.

- (37) Tieliikenteen asteittaisen digitalisaation ja automaation sekä kiristyvien päästövähennysvaatimusten vuoksi, kuten myös moottorikäyttöisten ajoneuvojen jatkuvan teknologisen kehityksen vuoksi, on tarpeen pitää kaikkien kuljettajien tietämys liikenneturvallisuudesta ja kestävydestä ajan tasalla. Elinikäisen koulutuksen edistäminen voi olla keskeisessä asemassa, kun pyritään pitämään kokeneiden kuljettajien taidot ajan tasalla liikenneturvallisuuden, uuden teknologian ja polttoainetehokkuutta parantavan sekä päästöjä vähentävän taloudellisen ajotavan sekä nopeudenhallinnan osalta.
- (38) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin yhdenmukaiset täytäntöönpanoedellytykset, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa täsmentää yhteentoimivuusominaisuudet ja turvatoimenpiteet, joita sovelletaan fyysisissä ajokorteissa käyttöön otettaviin QR-koodeihin; mobiiliajokorttien yhteentoimivuuteen, turvallisuuteen ja testaukseen liittyvät säännökset; ajokorttien hallinnollisen voimassaoloajan pidentäminen koko unionissa kriisitilanteessa; ryhmän 1 kuljettajilla teetetävän, ajoneuvon kuljettamiseen vaadittavaa fyysistä ja henkistä suorituskyykyä koskevan itsearviointin sisältö; edellytykset, jotka koskevat kolmansissa maissa myönnettyjen ajokorttien vaihtoa jäsenvaltioiden myöntämiin ajokortteihin merkitsemättä vaihtoa ajokorttiin; ja EU:n ajokorttiverkostoon liitettyjen kansallisten järjestelmien yhteentoimivuus ja tässä yhteydessä vaihdettujen henkilötietojen suoja. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011⁷ mukaisesti
- (39) Johdonmukaisuuden vuoksi olisi muutettava Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2022/2561⁸, jossa käsitellään tiettyjä tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvia kysymyksiä, ja asetusta (EU) 2018/1724.
- (40) Direktiivi 126/2006/EY ja komission asetus (EU) N:o 383/2012⁹ olisi kumottava.

⁶ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/2561, annettu 14 päivänä joulukuuta 2022, maanteiden tavaraj- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta (EUVL L 330, 23.12.2022, s. 46).

- (41) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita, koska ajokorttien myöntämistä, uusimista, korvaamista ja vaihtoa koskevat säännöt johtaisivat niin moninaisiin vaatimuksiin, ettei yhdenmukaistetuilla säännöillä aikaan saatavaa liikenneturvallisuuden ja kansalaisten vapaan liikkuvuuden tasoa voitaisi saavuttaa. Tämän vuoksi nämä tavoitteet voidaan saavuttaa paremmin unionin tasolla vähimmäisvaatimusten vahvistamisen kautta. Unioni voi sen vuoksi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (42) Euroopan tietosuojavaltuutettua on kuultu asetuksen (EU) 2018/1725 42 artiklan 1 kohdan mukaisesti, ja hän on antanut lausunnon [PP/KK/VVVV].
- (43) Jäsenvaltiot ovat selittävästä asiakirjoista 28 päivänä syyskuuta 2011 annetun jäsenvaltioiden ja komission yhteisen poliittisen lausuman¹⁰ mukaisesti sitoutuneet perustelluissa tapauksissa liittämään ilmoitukseen toimenpiteistä, jotka koskevat direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä, yhden tai useamman asiakirjan, joista käy ilmi direktiivin osien ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiseen tarkoitettujen välineiden vastaavien osien suhde. Tämän direktiivin osalta lainsäätäjää pitää tällaisten asiakirjojen toimittamista perusteltuna,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Kohde ja soveltamisala

1. Tässä direktiivissä vahvistetaan yhteiset säännöt, jotka koskevat seuraavia:
 - a) ajokorttimallit, ajokortteihin sovellettavat standardit ja ajokorttiluokat;
 - b) ajokorttien myöntäminen, voimassaolo, uusiminen ja vastavuoroinen tunnustaminen;
 - c) tietyt ajokorttien vaihtamiseen, korvaamiseen, rajoittamiseen tai poistamiseen taikka niiden määräaikaiseen tai pysyvään peruuttamiseen liittyvät näkökohdat;
 - d) tietyt uusiin kuljettajiin sovellettavat näkökohdat.
2. Tätä direktiiviä ei sovelleta pyörillä tai kiskoilla liikkuviin, vähintään kaksiakselisiin moottorikäyttöisiin ajoneuvoihin, joiden pääasiallinen tarkoitus perustuu niiden vetovoimaan ja jotka on tarkoitettu erityisesti vetämään, työntämään, kuljettamaan tai käyttämään tiettyjä työkaluja, koneita tai perävaunuja, joita käytetään maa- tai metsätaloustöissä ja joita vain toissijaisesti käytetään matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen tiellä taikka matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen käytettyjen ajoneuvojen vetämiseen tiellä.

2 artikla

Määritelmät

⁹ Komission asetus (EU) N:o 383/2012, annettu 4 päivänä toukokuuta 2012, tallennusvälineen (mikrosiru) sisältäviä ajokortteja koskevista teknisistä vaatimuksista (EUVL L 120, 5.5.2012, s. 1).

¹⁰ EUVL C 369, 17.12.2011, s. 14.

Tässä direktiivissä tarkoitetaan

- (1) 'ajokortilla' sähköistä tai fyysistä asiakirjaa, jolla todistetaan oikeus kuljettaa moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ja jossa mainitaan, millä edellytyksillä ajokortin haltija saa kuljettaa ajoneuvoja;
- (2) 'fyysisellä ajokortilla' fyysisessä muodossa olevaa ajokorttia, joka on myönnetty 4 artiklan mukaisesti;
- (3) 'mobiiliajokortilla' digitaalisessa muodossa olevaa ajokorttia, joka on myönnetty 5 artiklan mukaisesti;
- (4) 'moottorikäyttöisellä ajoneuvolla' kaikkia tiellä omalla käyttövoimalla liikkuvia ajoneuvoja, lukuun ottamatta kiskoilla kulkevia ajoneuvoja;
- (5) 'kaksipyöräisellä ajoneuvolla' Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 168/2013¹¹ 4 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettua ajoneuvoa;
- (6) 'kolmipyöräisellä ajoneuvolla' asetuksen (EU) N:o 168/2013 4 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettua ajoneuvoa;
- (7) 'kevyellä nelipyörällä' asetuksen (EU) N:o 168/2013 4 artiklan 2 kohdan f alakohdassa tarkoitettua ajoneuvoa;
- (8) 'moottoripyörällä' asetuksen (EU) N:o 168/2013 4 artiklan 2 kohdan c ja d alakohdassa kohdassa tarkoitettua kaksipyöräistä ajoneuvoa, jossa joko on sivuvaunu tai ei ole sivuvaunua;
- (9) 'moottorikäyttöisellä kolmipyörällä' asetukseen (EU) N:o 168/2013 4 artiklan 2 kohdan e alakohdassa kohdassa tarkoitettua ajoneuvoa, jossa on kolme symmetrisesti sijoitettua pyörää;
- (10) 'moottoriajoneuvolla' kaikkia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja, joita käytetään tavanomaisesti matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen tiellä taikka matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen käytettävien ajoneuvojen vetämiseen tiellä; tähän käsitteeseen sisältyvät johdinautot eli sellaiset sähköjohtimeen kytketyt ajoneuvot, jotka eivät kulje kiskoilla;
- (11) 'raskaalla nelipyörällä' asetuksen (EU) N:o 168/2013 4 artiklan 2 kohdan g alakohdassa tarkoitettua ajoneuvoa;
- (12) 'ajokiellolla' päätöstä, jonka seurauksena on moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan ajokortin tai ajo-oikeuden pois ottaminen, peruuttaminen lopullisesti tai määräaikaaisesti tai rajoittaminen ja johon ei voi hakea muutosta. Toimenpide voi olla joko ensisijainen, toissijainen tai oheisseuraamus taikka turvallisuustoimenpide.

3 artikla

Ajokortteja koskevat unionin standardieritelmät ja vastavuoroinen tunnustaminen

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden kansalliset ajokortit myönnetään tämän direktiivin säännösten mukaisesti ja että ne ovat unionin standardieritelmien ja seuraavissa artikloissa säädettyjen kriteerien mukaisia:

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 168/2013, annettu 15 päivänä tammikuuta 2013, kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten ajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (EUVL L 60, 2.3.2013, s. 52).

- a) 4 artikla fyysisten ajokorttien osalta;
 - b) 5 artikla mobiiliajokorttien osalta.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että samalle henkilölle myönnetty fyysiset ja mobiiliajokortit vastaavat täysin toisiaan ja että niissä mainitaan täsmälleen samat oikeudet ja edellytykset, joiden mukaisesti kyseinen henkilö saa kuljettaa ajoneuvoa.
 3. Jäsenvaltiot eivät saa edellyttää, että myönnettäessä, korvattaessa, uusittaessa tai vaihdettaessa fyysistä tai mobiiliajokorttia hakijalla on toisessa muodossa oleva ajokortti.
 4. Jäsenvaltioiden on viimeistään [hyväksymispäivä + 4 vuotta] varmistettava, että ajokortit myönnetään lähtökohtaisesti ainoastaan mobiiliajokortteina. Kyseiseen päivämäärään asti jäsenvaltiot voivat päättää, myöntävätkö ne mobiiliajokortteja.
 5. Poiketen siitä, mitä 4 kohdassa säädetään, jäsenvaltioiden on hakijan pyynnöstä tarjottava mahdollisuus saada fyysinen ajokortti mobiiliajokortin sijasta tai yhdessä sen kanssa.
 6. Jäsenvaltioiden myöntämät ajokortit on tunnustettava vastavuoroisesti.
 7. Poiketen siitä, mitä 6 kohdassa säädetään, jäsenvaltioiden on tunnustettava vastavuoroisesti ainoastaan sellaiset mobiiliajokortit, jotka on myönnetty [hyväksymispäivä + 3 vuotta] jälkeen 5 artiklan mukaisesti. Mobiiliajokortit, jotka on myönnetty ennen kyseistä päivämäärää mutta jotka täyttävät 5 artiklan vaatimukset, on kyseisen päivämäärän jälkeen tunnustettava vastavuoroisesti.

4 artikla

Fyysiset ajokortit

1. Jäsenvaltioiden on annettava fyysiset ajokortit liitteessä I olevassa A1 osassa vahvistettujen unionin standardieritelmiä noudattaen.
2. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet ajokorttien väärentämismahdollisuuksien estämiseksi myös niiden ajokorttimallien osalta, jotka on myönnetty ennen tämän direktiivin voimaantuloa. Niiden on ilmoitettava komissiolle kyseisistä toimenpiteistä.

Fyysinen ajokortti on suojattava väärentämiseltä liitteessä I olevassa A2 osassa vahvistettujen unionin standardieritelmien avulla. Jäsenvaltiot voivat käyttää myös muita turvatekijöitä.
3. Kun voimassa olevan fyysisen ajokortin, jolla ei ole hallinnollista voimassaoloaikaa, haltija muuttaa vakinaisesti asumaan toiseen jäsenvaltioon kuin siihen, joka on myöntänyt ajokortin, se jäsenvaltio, johon ajokortin haltija muuttaa vakinaisesti asumaan, voi kahden vuoden kuluttua siitä, kun ajokortin haltija on muuttanut vakinaisesti asumaan sen alueelle, soveltaa ajokorttiin 10 artiklan 5 kohdan mukaisia hallinnollisia voimassaoloaikoja uusimalla ajokortin.
4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 19 päivänä tammikuuta 2030 kaikki myönnettävät tai käytössä olevat fyysiset ajokortit täyttävät kaikki tämän direktiivin vaatimukset.
5. Jäsenvaltiot voivat päättää sisällyttää fyysiseen ajokorttiin tallennusvälineen (mikrosirun). Jos jäsenvaltio päättää sisällyttää fyysiseen ajokorttiin mikrosirun ja jos

sen ajokortteihin liittyvässä kansallisessa lainsäädännössä niin säädetään, se voi päättää tallentaa mikrosirulle myös muita kuin liitteessä I olevassa D osassa mainittuja tietoja.

Jos jäsenvaltiot säätävät fyysiseen ajokorttiin sisällytettävästä mikrosirusta, niiden on sovellettava liitteessä I olevassa B osassa vahvistettuja teknisiä vaatimuksia. Jäsenvaltiot voivat ottaa käyttöön myös muita turvaominaisuuksia.

Jos jäsenvaltioiden fyysisiin ajokortteihin päätetään sisällyttää mikrosiru tai jos mikrosirua koskevaan päätökseen tehdään muutoksia, jäsenvaltioiden on ilmoitettava tästä komissiolle kolmen kuukauden kuluessa päätöksen tekemisestä. Jäsenvaltioiden, jotka ovat jo ottaneet käyttöön mikrosirun fyysisissä ajokorteissaan, on ilmoitettava tästä komissiolle kolmen kuukauden kuluessa tämän direktiivin voimaantulopäivästä.

6. Jos fyysiseen ajokorttiin ei sisällytetä mikrosirua, jäsenvaltiot voivat myös päättää painattaa myöntämiinsä fyysisiin ajokortteihin QR-koodin tätä tarkoitusta varten varattuun tilaan. QR-koodin avulla on voitava todentaa fyysiseen ajokorttiin merkittyjen tietojen aitous.
7. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että todentaja ei säilytä henkilötietoja, joita tarvitaan fyysiseen ajokorttiin merkittyjen tietojen aitouden todentamiseen, ja että ajokortin myöntäneelle viranomaiselle ei ilmoiteta todentamisprosessista.

Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan yksityiskohtaiset säännökset yhteentoimivuuteen liittyvistä ominaisuuksista ja turvatoimenpiteistä, joita fyysisiin ajokortteihin painettujen QR-koodien on noudatettava. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 22 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on ottaa QR-koodi käyttöön niiden ajokorteissa, tai tällaiseen toimenpiteeseen tehdyistä muutoksista kolmen kuukauden kuluessa sen hyväksymisestä.

8. Siirretään komissiolle valta antaa 21 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan tarvittaessa liitteessä I olevaa A, B ja D osaa teknisen, operatiivisen tai tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi.

5 artikla

Mobiiliajokortit

1. Jäsenvaltioiden on annettava mobiiliajokortit liitteessä I olevassa C osassa vahvistettuja unionin standardieritelmiä noudattaen.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että mobiiliajokortteja varten käyttöön otetut sähköiset sovellukset, joiden avulla voidaan todentaa ajokortin haltijan ajo-oikeuksien olemassaolo, ovat maksutta sellaisten henkilöiden käytettävissä, joiden vakinainen asuinpaikka on niiden alueella tai joilla on muutoin oikeus saada niiden myöntämä mobiiliajokortti.

Näiden sovellusten on perustuttava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 910/2014¹² mukaisesti myönnettyihin eurooppalaisiin digitaalisen identiteetin lompakoihin.

3. Jäsenvaltioiden on julkaistava luettelo saatavilla olevista sähköisistä sovelluksista, jotka on otettu käyttöön ja joita ylläpidetään tämän artiklan soveltamiseksi, ja päivitettävä sitä säännöllisesti.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että sähköiset sovellukset eivät sisällä tai, jos käytetään tunnistetta, niissä ei aseteta saataville muita kuin liitteessä I olevassa D osassa tarkoitettuja tietoja.

4. Jäsenvaltioiden on asetettava toistensa saataville liitteessä I olevassa C osassa tarkoitettuihin kansallisiin järjestelmiin pääsyä varten tarvittavat tiedot, joita käytetään mobiiliajokorttien aitouden todentamiseen, ja saatettava ne säännöllisesti ajan tasalle.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että todentaja ei säilytä henkilötietoja, joita tarvitaan mobiiliajokortin haltijan ajo-oikeuksien tarkastamiseen, ja että ajokortin myöntävä viranomainen käsittelee ilmoituksen kautta saatuja tietoja ainoastaan vastataksaan todentamispyyntöön.

5. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle luettelo kansallisista järjestelmistä, joilla on lupa antaa mobiiliajokortteja koskevia tietoja ja tunnisteita. Komissio asettaa suojatusti julkisesti saataville luettelon näistä jäsenvaltioiden kansallisista järjestelmistä sähköisesti allekirjoitetussa tai leimatussa muodossa, joka soveltuu automaattiseen käsittelyyn.

6. Siirretään komissiolle valta antaa 21 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan tarvittaessa liitteessä I olevaa C osaa teknisen, operatiivisen tai tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi.

7. Komissio hyväksyy viimeistään [hyväksymispäivä + 18 kuukautta] täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan mobiiliajokorttien yhteentoimivuutta, turvallisuutta ja testausta koskevat yksityiskohtaiset säännökset, mukaan lukien aitouden todentamiseen liittyvät ominaisuudet ja rajapinta kansallisiin järjestelmiin. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 22 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

6 artikla

Ajokorttiluokat

1. Ajokortti oikeuttaa kuljettamaan seuraaviin luokkiin kuuluvia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja:
 - a) mopotAM-luokka:

¹² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 910/2014, annettu 23 päivänä heinäkuuta 2014, sähköisestä tunnistamisesta ja sähköisiin transaktioihin liittyvistä luottamuspalveluista sisämarkkinoilla (EUVL L 257, 28.8.2014, s. 73).

- kaksi- tai kolmipyöräiset ajoneuvot, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 45 km/h (lukuun ottamatta ajoneuvoja, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 25 km/h);
 - kevyet nelipyörät;
- b) moottoripyörät ja moottorikäyttöiset kolmipyörät:
- i) A1-luokka:
 - moottoripyörät, joiden sylinteritilavuus on enintään 125 cm³, enimmäisteho 11 kW ja teho/painosuhte enintään 0,1 kW/kg;
 - moottorikäyttöiset kolmipyörät, joiden enimmäisteho on 15 kW;
 - ii) A2-luokka:
 - moottoripyörät, joiden teho on enintään 35 kW, joiden teho/painosuhte on enintään 0,2 kW/kg ja joita ei ole muunnettu ajoneuvosta, jonka teho ylittää 70 kW;
 - iii) A-luokka:
 - moottoripyörät
 - moottorikäyttöiset kolmipyörät, joiden teho ylittää 15 kW;
- c) moottoriajoneuvot:
- i) B1-luokka:
 - raskaat nelipyörät.

B1-luokka on valinnainen; jäsenvaltioissa, joissa tätä ajokorttiluokkaa ei oteta käyttöön, on edellytettävä B-luokan ajokorttia tällaisten ajoneuvojen kuljettamiseksi;

jäsenvaltiot voivat myös päättää ottaa tämän luokan käyttöön ainoastaan 9 artiklan 4 kohdan ensimmäisen alakohdan c alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen osalta kyseisessä kohdassa säädetyin edellytyksin. Jos jäsenvaltio päättää tehdä niin, sen on merkittävä tämä tieto ajokorttiin käyttämällä unionin koodia 60.03.
 - ii) B-luokka:
 - moottoriajoneuvot, joiden suurin sallittu massa on enintään 3 500 kg ja jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan matkustajaa;
 - tähän luokkaan kuuluviin moottoriajoneuvoihin voidaan liittää perävaunu, jonka suurin sallittu massa on enintään 750 kg.

Tähän luokkaan kuuluviin moottoriajoneuvoihin voidaan liittää perävaunu, jonka suurin sallittu massa on enemmän kuin 750 kg, edellyttäen, että ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa on enintään 4 250 kg, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kyseisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevien säännösten soveltamista. Jos tällaisen ajoneuvoyhdistelmän massa ylittää 3 500 kg, jäsenvaltioiden on liitteen V säännösten mukaisesti edellytettävä, että tätä ajoneuvoyhdistelmää kuljetetaan ainoastaan sen jälkeen kun:

 - asianomainen koulutus on saatettu päätökseen tai

- on läpäisty ajotaitoa ja ajotapaa koskeva koe.

Jäsenvaltiot voivat myös edellyttää sekä koulutuksen suorittamista että ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen läpäisemistä.

Jäsenvaltioiden on merkittävä oikeus kuljettaa tällaista ajoneuvoyhdistelmää ajokorttiin käyttämällä vastaavaa liitteessä I olevassa E osassa täsmennettyä unionin koodia.

iii) BE-luokka:

- ajoneuvoyhdistelmät, jotka koostuvat B-luokkaan kuuluvasta vetovaunusta ja perävaunusta tai puoliperävaunusta, ja joiden perävaunun tai puoliperävaunun suurin sallittu massa on enintään 3 500 kg, sanotun kuitenkin rajoittamatta kyseisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevien säännösten soveltamista;

iv) C1-luokka:

- muut kuin D1- tai D-luokan moottoriajoneuvot, joiden suurin sallittu massa on enemmän kuin 3 500 kg mutta enintään 7 500 kg ja jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksaa matkustajaa;
- Tämän luokan moottoriajoneuvoihin voidaan liittää perävaunu, jonka suurin sallittu massa on enintään 750 kg;

v) C1E-luokka:

- ajoneuvoyhdistelmät, jotka koostuvat C1-luokkaan kuuluvasta vetovaunusta ja perävaunusta tai puoliperävaunusta, jonka suurin sallittu massa on enemmän kuin 750 kg, jos näin muodostuvan ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa on enintään 12 000 kg, sanotun kuitenkin rajoittamatta kyseisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevien säännösten soveltamista;
- ajoneuvoyhdistelmät, jotka koostuvat vetovaunusta, joka kuuluu B-luokkaan, ja perävaunusta tai puoliperävaunusta, jonka suurin sallittu massa on enemmän kuin 3 500 kg, jos näin muodostuvan ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa on enintään 12 000 kg, sanotun kuitenkin rajoittamatta kyseisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevien säännösten soveltamista;

vi) C-luokka:

- muut kuin D1- tai D-luokkaan kuuluvat moottoriajoneuvot, joiden suurin sallittu massa on enemmän kuin 3 500 kg ja jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan matkustajaa;
- tähän luokkaan kuuluviin moottoriajoneuvoihin voidaan liittää perävaunu, jonka suurin sallittu massa on enintään 750 kg;

vii) CE-luokka:

- ajoneuvoyhdistelmät, jotka koostuvat vetovaunusta, joka kuuluu C-luokkaan, ja perävaunusta tai puoliperävaunusta, jonka suurin sallittu massa on enemmän kuin 750 kg, sanotun kuitenkin rajoittamatta kyseisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevien säännösten soveltamista;

viii) D1-luokka:

- moottoriajoneuvot, jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään 16 matkustajaa ja joiden pituus on enintään 8 metriä;

- tähän luokkaan kuuluviin moottoriajoneuvoihin voidaan liittää perävaunu, jonka suurin sallittu massa on enintään 750 kg;
 - ix) D1E-luokka:
 - ajoneuvoyhdistelmät, jotka koostuvat vetovaunusta, joka kuuluu D1-luokkaan, ja perävaunusta, jonka suurin sallittu massa on enemmän kuin 750 kg, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kyseisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevien säännösten soveltamista;
 - x) D-luokka:
 - moottoriajoneuvot, jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enemmän kuin kahdeksan matkustajaa; moottoriajoneuvoihin, joita voidaan kuljettaa D-luokan ajokortilla, voidaan liittää perävaunu, jonka suurin sallittu massa on enintään 750 kg;
 - xi) DE-luokka:
 - ajoneuvoyhdistelmät, jotka koostuvat vetovaunusta, joka kuuluu D-luokkaan, ja perävaunusta, jonka suurin sallittu massa on enemmän kuin 750 kg, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kyseisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevien säännösten soveltamista.
2. Jäsenvaltiot voivat komission, joka arvioi ehdotetun toimenpiteen vaikutusta liikenneturvallisuuteen, etukäteisluvalla jättää tämän artiklan soveltamisalan ulkopuolelle tiettytyypiset moottorikäyttöiset ajoneuvot, mukaan lukien vammaisten erityisajoneuvot.
- Jäsenvaltiot voivat jättää tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle ajoneuvotyyppit, joita käytetään asevoimissa tai väestönsuojelussa tai niiden valvonnan alaisuudessa. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle.

7 artikla

Alaikärajat

1. Ajokortin myöntämistä koskeva alaikärajavaatimus on
 - a) 16 vuotta AM-, A1- ja B1-luokkien osalta;
 - b) 18 vuotta A2-, B-, BE-, C1- ja C1E-luokkien osalta;
 - c) A-luokassa
 - i) 20 vuotta moottoripyörien osalta. Tämän luokan moottoripyörien kuljettamiseen vaaditaan kuitenkin vähintään kahden vuoden kokemus moottoripyörien kuljettamisesta A2-luokan ajokortilla. Kahden vuoden kokemuksesta ei kuitenkaan tarvitse edellyttää, jos ajokokelas on vähintään 24-vuotias;
 - ii) 21 vuotta moottorikäyttöisten kolmipyörien, joiden teho ylittää 15 kW, osalta;
 - d) 21 vuotta C-, CE-, D1- ja D1E-luokkien osalta;
 - e) 24 vuotta D- ja DE-luokkien osalta.
2. Jäsenvaltiot voivat nostaa tai laskea ajokortin myöntämisen alaikäraja:

- a) AM-luokassa ikäraja voidaan laskea enintään 14 vuoteen tai nostaa enintään 18 vuoteen;
 - b) B1-luokassa ikäraja voidaan nostaa enintään 18 vuoteen;
 - c) A1-luokassa ikäraja voidaan nostaa enintään 18 vuoteen, jos molemmat seuraavista edellytyksistä täyttyvät:
 - i) A1-luokan alaikärajan ja A2-luokan alaikärajan välinen erotus on kaksi vuotta;
 - ii) vaatimuksena on vähintään kahden vuoden kokemus A2-luokan moottoripyörien kuljettamisesta ennen kuin A-luokan moottoripyörien ajolupa voidaan myöntää, kuten 1 kohdan c alakohdan i alakohdassa säädetään;
 - d) B- ja BE-luokassa ikäraja voidaan laskea enintään 17 vuoteen.
3. Jäsenvaltiot voivat laskea ikäraja C-luokassa 18 vuoteen ja D-luokassa 21 vuoteen:
- a) palo- ja pelastustoimissa sekä yleisen järjestyksen ylläpidossa käytettävien ajoneuvojen ja
 - b) korjaus- tai huoltotarkoituksessa tietestejä suorittavien ajoneuvojen osalta.
4. Edellä olevien 2 ja 3 kohdan mukaisesti myönnetty ajokortit ovat siihen asti, kunnes ajokortin haltija on saavuttanut 1 kohdassa säädetyn alaikärajan, voimassa ainoastaan ajokortin myöntäneen jäsenvaltion alueella.
- Jäsenvaltiot voivat tunnustaa alueellaan ajokortit, jotka on myönnetty nuoremmille henkilöille kuin 1 kohdassa säädetty alaikärajat edellyttävät.
5. Poiketen siitä, mitä tämän artiklan 1 kohdan d ja e alakohdassa säädetään, jos hakijalla on direktiivin (EU) 2022/2561 6 artiklassa tarkoitettu ammattipätevyytodistus, ajokortin myöntämistä koskevat alaikärajavaatimukset ovat seuraavat:
- a) C- ja CE-luokissa direktiivin (EU) 2022/2561 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdassa säädetty alaikärajat;
 - b) D1- ja D1E-luokissa direktiivin (EU) 2022/2561 5 artiklan 3 kohdan a alakohdan i alakohdan toisessa alakohdassa säädetty alaikärajat;
 - c) D- ja DE-luokissa direktiivin (EU) 2022/2561 5 artiklan 3 kohdan a alakohdan i alakohdan ensimmäisessä alakohdassa, 5 artiklan 3 kohdan a alakohdan ii alakohdan ensimmäisessä alakohdassa ja 5 artiklan 3 kohdan b alakohdassa säädetty alaikärajat;
- Jos jäsenvaltio sallii direktiivin (EU) 2022/2561 5 artiklan 3 kohdan a alakohdan i alakohdan toisen alakohdan tai 5 artiklan 3 kohdan a alakohdan ii alakohdan toisen alakohdan mukaisesti ajamisen alueellaan tätä nuoremmille, ajokortti on siihen asti, kunnes ajokortin haltija on saavuttanut tämän kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun asiaankuuluvan alaikärajan ja hänellä on ammattipätevyytodistus, voimassa ainoastaan ajokortin myöntäneen jäsenvaltion alueella.

8 artikla

Edellytykset ja rajoitukset

1. Jäsenvaltioiden on merkittävä ajokorttiin, joka on myönnetty henkilölle, johon sovelletaan yhtä tai useampaa edellytystä, millä edellytyksillä hän saa kuljettaa ajoneuvoa. Tätä varten jäsenvaltioiden on käytettävä vastaavia liitteessä I olevassa E osassa säädettyjä unionin koodeja. Ne voivat käyttää myös kansallisia koodeja sellaisten edellytysten osalta, jotka eivät sisälly liitteessä I olevaan E osaan.

Jos ajaminen on fyysisen toimintarajoitteen vuoksi sallittu ainoastaan tietyn tyyppisillä ajoneuvoilla tai ajoneuvoilla, jotka on mukautettu tällaisen toimintarajoitteen huomioon ottamiseksi, 10 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu ajotaitoa ja ajotapaa koskeva koe on suoritettava tällaisella ajoneuvolla.
2. Siirretään komissiolle valta antaa 21 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan tarvittaessa liitteessä I olevaa E osaa teknisen, operatiivisen tai tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi.

9 artikla

Ajokorttien vaiheittainen myöntäminen ja ajokorttiluokkien väliset vastaavuudet

1. BE-, C1-, C1E-, C-, CE-, D1-, D1E-, D- ja DE-luokan ajokortteja myönnetään vain kuljettajille, joilla on jo oikeus kuljettaa B-luokan ajoneuvoja.
2. Ajokorttien kelpoisuus määritellään seuraavasti:
 - a) C1E-, CE-, D1E- tai DE-luokkaan myönnetyt ajokortit oikeuttavat kuljettamaan myös BE-luokkaan kuuluvia ajoneuvoyhdistelmiä;
 - b) CE-luokkaan myönnetyt ajokortit oikeuttavat kuljettamaan myös DE-luokkaan kuuluvia ajoneuvoyhdistelmiä, jos niiden haltijoilla on oikeus kuljettaa D-luokkaan kuuluvia ajoneuvoja;
 - c) C1E- tai CE-luokkaan myönnetyt ajokortit oikeuttavat kuljettamaan myös D1E-luokkaan kuuluvia ajoneuvoyhdistelmiä, jos niiden haltijoilla on oikeus kuljettaa D1-luokkaan kuuluvia ajoneuvoja;
 - d) CE-luokkaan myönnetyt ajokortit oikeuttavat kuljettamaan myös C1E-luokkaan kuuluvia ajoneuvoyhdistelmiä ja DE-luokkaan myönnetyt ajokortit oikeuttavat kuljettamaan myös D1E-luokkaan kuuluvia ajoneuvoyhdistelmiä;
 - e) mihin tahansa luokkaan myönnetyt ajokortit oikeuttavat kuljettamaan AM-luokkaan kuuluvia ajoneuvoja. Jäsenvaltio voi kuitenkin sen omalla alueella myönnettyjen ajokorttien osalta rajoittaa vastaavuudet AM-luokan osalta A1-, A2- ja A-luokkiin, jos kyseisessä jäsenvaltiossa AM-luokkaan kuuluvan ajokortin saamisen edellytyksenä on käytännön koe;
 - f) A2-luokkaan myönnetyt ajokortit oikeuttavat myös A1-luokkaan;
 - g) A-luokkaan myönnetyt ajokortit oikeuttavat myös A1- ja A2 luokkaan, B-luokkaan myönnetyt ajokortit oikeuttavat myös B1-luokkaan, C-luokkaan myönnetyt ajokortit oikeuttavat myös C1-luokkaan ja D-luokkaan myönnetyt ajokortit oikeuttavat myös D1-luokkaan;

- h) kaksi vuotta sen jälkeen, kun B-luokan ajokortti on myönnetty ensimmäistä kertaa, se oikeuttaa kuljettamaan neuvoston direktiivin 96/53/EY¹³ 2 artiklassa tarkoitettuja vaihtoehtoisella polttoaineella toimivia ajoneuvoja, joiden suurin sallittu massa on yli 3 500 kg mutta enintään 4 250 kg ilman perävaunua.

3. Jäsenvaltiot voivat omalla alueellaan hyväksyä seuraavat vastaavuudet:

- a) moottorikäyttöisiä kolmipyöriä saa kuljettaa B-luokan ajokortilla, moottorikäyttöisten kolmipyörien, joiden teho on yli 15 kW, osalta edellyttäen, että B-luokan ajokortin haltija on vähintään 21-vuotias;
- b) A1-luokan moottoripyöriä saa kuljettaa B-luokan ajokortilla.

Jäsenvaltioiden, jotka ovat myöntäneet ensimmäisessä alakohdassa säädetyt vastaavuudet, on tunnustettava ne vastavuoroisesti.

Jäsenvaltioiden ei tule merkitä ajokorttiin, että sen haltija on oikeutettu kuljettamaan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuja ajoneuvoja, muutoin kuin liitteessä I olevassa E osassa täsmennettyjen asiaa koskevien unionin koodien avulla.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle viipymättä niiden alueella myönnettyistä ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetuista vastaavuuksista, mukaan lukien kansalliset koodit, joita on voitu käyttää ennen tämän direktiivin voimaantuloa. Komissio asettaa nämä tiedot jäsenvaltioiden saataville tämän kohdan soveltamisen helpottamiseksi.

4. Jäsenvaltiot voivat sallia seuraaviin luokkiin kuuluvien ajoneuvojen kuljettamisen alueellaan:

- a) D1-luokan ajoneuvot, joiden suurin sallittu massa on 3 500 kg, lukuun ottamatta vammaisten matkustajien kuljettamiseen tarkoitettuja erityislaitteita, kun kuljettaja on yli 21-vuotias ja hänellä on ollut B-luokan ajokortti vähintään kaksi vuotta sen jälkeen, kun tällainen ajokortti on myönnetty ensimmäistä kertaa, ja sillä edellytyksellä, että ajoneuvoa käyttää muu kuin kaupallinen yhteisö sosiaalisiin tarkoituksiin ja että kuljettaja kuljettaa ajoneuvoa korvauksetta;
- b) ajoneuvot, joiden suurin sallittu massa on yli 3 500 kg, kun kuljettaja on yli 21-vuotias ja hänellä on ollut B-luokan ajokortti vähintään kaksi vuotta sen jälkeen, kun tällainen ajokortti on myönnetty ensimmäistä kertaa, ja sillä edellytyksellä, että kaikki seuraavat edellytykset täyttyvät:
- i) kyseiset ajoneuvot on tarkoitettu käytettäväksi paikallaan ainoastaan koulutus- tai vapaa-ajan viettotarkoituksiin;
- ii) niitä käyttävät muut kuin kaupalliset yhteisöt sosiaalisiin tarkoituksiin;
- iii) ajoneuvot on muutettu niin, että niitä ei voida käyttää useamman kuin yhdeksän henkilön eikä muiden kuin niiden käytön kannalta ehdottoman välttämättömien tavaroiden kuljettamiseen;

¹³ Neuvoston direktiivi 96/53/EY, annettu 25 päivänä heinäkuuta 1996, tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisissa ja kansainvälisissä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisissä liikenteessä sallituista painoista (EYVL L 235, 17.9.1996, s. 59).

- c) B-luokan ajoneuvot, joiden suurin sallittu massa on 2 500 kg ja suurin nopeus fyysisesti enintään 45 km/h, kun kuljettaja on alle 21-vuotias ja hänellä on B1-luokan ajokortti.

Jäsenvaltioiden ei tule merkitä ajokorttiin, että sen haltija on oikeutettu kuljettamaan ensimmäisen alakohdan a ja b alakohdassa tarkoitettuja ajoneuvoja, muutoin kuin kansallisten koodien avulla.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle tämän kohdan mukaisesti annetuista luvista.

10 artikla

Ajokorttien myöntäminen, voimassaoloaika ja uusiminen

1. Ajokortti myönnetään ainoastaan hakijoille, jotka täyttävät seuraavat edellytykset:
 - a) hakija on suorittanut hyväksytysti ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen ja teoriakokeen sekä täyttää ajoneuvon kuljettamiseen vaadittavaa fyysistä ja henkistä suorituskykyä koskevat vähimmäisvaatimukset liitteiden II ja III säännösten mukaisesti;
 - b) hakija on suorittanut hyväksytysti pelkän teoriakokeen, kun on kyse AM-luokan ajokortista; jäsenvaltiot voivat tämän luokan osalta vaatia ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen suorittamista hyväksytysti ja terveystarkastusta;
Tähän luokkaan kuuluvien kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten osalta jäsenvaltiot voivat vaatia ajotaitoa ja ajotapaa koskevaa erillistä koetta. AM-luokkaan kuuluvien ajoneuvojen erottelun ajokorttiin voidaan merkitä kansallinen koodi;
 - c) kun on kyse A2-luokan ajokortista ja hakijalla on vähintään kahden vuoden kokemus A1-luokkaan kuuluvan moottoripyörän kuljettamisesta tai A-luokan ajokortista ja hakijalla on vähintään kahden vuoden kokemus A2-luokkaan kuuluvan moottoripyörän kuljettamisesta, hakija on joko
 - i) suorittanut hyväksytysti pelkän ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen tai
 - ii) saattanut päätöksen liitteen VI mukaisen koulutuksen;
 - d) hakija on saattanut päätöksen koulutuksen tai suorittaneet hyväksytysti ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen taikka saattanut päätöksen koulutuksen ja suorittanut hyväksytysti ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen liitteen V mukaisesti B-luokan ajokortin osalta 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan ii alakohdan kolmannessa alakohdassa määritellyn ajoneuvoyhdistelmän kuljettamiseksi.
 - e) hakijan vakinainen asuinpaikka on ajokortin myöntävän jäsenvaltion alueella tai hän voi näyttää toteen, että hän on opiskellut siellä vähintään kuusi kuukautta.
2. Jäsenvaltioiden myöntämien ajokorttien hallinnollinen voimassaoloaika on seuraava:
 - a) 15 vuotta AM-, A1-, A2-, A-, B-, B1- ja BE-luokkien osalta;
 - b) viisi vuotta C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-luokkien osalta.

Ajokortin uusimisesta voi seurata uusi hallinnollinen voimassaoloaika muulle ajokorttiluokalle tai muille ajokorttiluokille, johon tai joihin kuuluvia ajoneuvoja ajokortin haltijalla on oikeus kuljettaa, mikäli tällöin täytetään tässä direktiivissä säädetyt edellytykset.

Edellä olevan 4 artiklan 5 kohdan mukainen mikrosiru tai 4 artiklan 6 kohdan mukainen QR-koodi ei ole ajokortin voimassaolon edellytys. Mikrosirun tai QR-koodin katoamisella, lukukelvottomuudella tai muulla vahingoittumisella ei ole vaikutusta ajokortin voimassaoloon.

Jäsenvaltiot voivat minkä tahansa luokan osalta rajoittaa 15 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuille uusille kuljettajille myönnettävien ajokorttien hallinnollista voimassaoloaika, jotta näihin kuljettajiin voidaan soveltaa heidän liikenneturvallisuuksiaan parantavia erityisiä toimenpiteitä.

Jäsenvaltiot voivat rajoittaa kaikkien luokkien yksittäisten ajokorttien hallinnollista voimassaoloaika, jos katsotaan tarpeelliseksi toteuttaa useammin terveystarkastuksia tai muita erityistoimenpiteitä, muun muassa liikennerikkomuksiin syyllistyneitä koskevia rajoituksia.

Jäsenvaltiot voivat lyhentää alueellaan oleskelevien 70 vuotta täyttäneiden haltijoiden ajokorttien ensimmäisessä alakohdassa määriteltyjä hallinnollisia voimassaoloaikoja toteuttaakseen useammin terveystarkastuksia tai muita erityistoimenpiteitä, kuten kertauskursseja. Tätä lyhennettyä hallinnollista voimassaoloaika on sovellettava ainoastaan ajokorttia uusittaessa.

Jäsenvaltiot voivat lyhentää tässä kohdassa säädettyä ajokorttien hallinnollista voimassaoloaika sellaisten henkilöiden osalta, joille on myönnetty tilapäinen oleskelulupa tai jotka saavat jäsenvaltion alueella tilapäistä suojelua tai kansallisen lainsäädännön mukaista asianmukaista suojelua. Lyhennetty hallinnollinen voimassaoloaika tätä tarkoitusta varten on enintään tilapäisen oleskeluluvan tai tilapäisen suojelun tai asianmukaisen suojelun hallinnollinen voimassaoloaika.

3. Ajokortti voidaan uusida sen hallinnollisen voimassaoloajan päättyessä edellyttäen, että kumpikin seuraavista edellytyksistä täyttyy:
 - a) liitteessä III esitetyt ajoneuvon kuljettamiseen vaadittavaa fyysistä ja henkistä suorituskyykyä koskevat vähimmäisvaatimukset täyttyvät edelleen;
 - b) hakemusta jätettäessä hakijan vakinainen asuinpaikka on ajokortin myöntävän jäsenvaltion alueella tai hän voi todistaa opiskelleensa siellä vähintään kuuden kuukauden ajan.

4. Kriisitilanteessa jäsenvaltiot voivat pidentää enintään kuudella kuukaudella ajokorttien hallinnollista voimassaoloaika, joka muutoin päättyisi. Pidennys voidaan uusida, jos kriisi jatkuu.

Tällainen pidennys on perusteltava asianmukaisesti, ja siitä on ilmoitettava viipymättä komissiolle. Komissio julkaisee välittömästi nämä tiedot *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*. Jäsenvaltioiden on tunnustettava sellaisten ajokorttien voimassaolo, joiden hallinnollista voimassaoloaika on pidennetty tämän kohdan nojalla.

Jos kriisi vaikuttaa useisiin jäsenvaltioihin, komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joilla pidennetään kaikkien tai tiettyjen ajokorttiluokkien hallinnollista voimassaoloaika, joka muutoin päättyisi. Tämä pidennys ei saa ylittää kuutta kuukautta, ja se voidaan uusida, jos kriisi jatkuu. Nämä

täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 22 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Jos vaikeudet, jotka ovat tehneet ajokorttien uusimisesta kolmannessa alakohdassa tarkoitettun kriisin seurauksena käytännössä mahdotonta, eivät vaikuta eivätkä todennäköisesti tule vaikuttamaan jäsenvaltioon tai jos jäsenvaltio on toteuttanut kriisin vaikutuksen lieventämiseksi asianmukaisia kansallisia toimenpiteitä, kyseinen jäsenvaltio voi päättää olla soveltamatta kolmannessa alakohdassa tarkoitettua täytäntöönpanosäädöksellä käyttöön otettua pidennystä ilmoitettuaan tästä ensin komissiolle. Komissio ilmoittaa asiasta muille jäsenvaltioille ja julkaisee ilmoituksen *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tätä kohtaa sovellettaessa kriisillä tarkoitetaan unionissa tai sen ulkopuolella sattuvaa poikkeuksellista odottamatonta ja äkillistä luonnon tai ihmisen aiheuttamaa tapahtumaa, joka on luonteeltaan ja laajuudeltaan epätavallinen ja jolla on merkittäviä suoria tai välillisiä vaikutuksia tieliikenteen alaan ja joka myös estää tai merkittävästi rajoittaa ajokorttien haltijoiden tai asianomaisten kansallisten viranomaisten mahdollisuuksia suorittaa ajokorttien uusimiseen tarvittavia menettelyjä.

5. Jäsenvaltiot saavat soveltaa ajokorttien myöntämiseen kansallisia säännöksiä, jotka koskevat muita kuin tässä direktiivissä tarkoitettuja edellytyksiä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kansallisten rikoslakien ja yleistä järjestystä koskevien säännösten soveltamista. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle.
6. Jäsenvaltiot voivat vaatia, että AM-, A-, A1-, A2-, B-, B1- ja BE-luokan ajokortin myöntämisen tai uusimisen yhteydessä on tarkastettava, että liitteessä III esitetyt, ajoneuvon kuljettamiseen vaadittavaa fyysistä ja henkistä suorituskyykyä koskevat vähimmäisvaatimukset täyttyvät, sen sijaan, että sovelletaan kyseisessä liitteessä olevassa 3 kohdassa säädettyä itsearviointia. Tällöin terveystarkastuksen on katettava kaikki liitteessä III mainitut lääketieteelliset toimintarajoitteet.

Komissio hyväksyy [hyväksymispäivä + 18 kuukautta] mennessä täytäntöönpanosäädökset, joissa vahvistetaan liitteessä III olevassa 3 kohdassa tarkoitettun itsearvioinnin sisältö ja jotka kattavat kaikki kyseisessä liitteessä mainitut lääketieteelliset toimintarajoitteet. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 22 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

7. Henkilöllä voi olla vain yksi fyysinen ajokortti. Henkilöllä voi kuitenkin olla useita mobiiliajokortteja, jos ne ovat saman jäsenvaltion myöntämiä.

Henkilöllä voi olla vain yhden jäsenvaltion myöntämiä ajokortteja.

Jäsenvaltion on kieltäydyttävä myöntämästä ajokorttia, jos se toteaa, että hakijalla on jo toisen jäsenvaltion myöntämä ajokortti.

Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet kolmannen alakohdan soveltamiseksi. Ajokortin myöntämisen, korvaamisen, uusimisen tai vaihtamisen osalta edellytetään asian varmistamista muilta jäsenvaltioilta, jos on perusteltua syytä epäillä, että hakija on ennestään jonkin toisen ajokortin haltija. Tätä varten jäsenvaltioiden on käytettävä 19 artiklassa tarkoitettua EU:n ajokorttiverkostoa.

Ajokortin myöntävän jäsenvaltion on varmistettava huolellisesti, että kyseessä oleva henkilö täyttää tämän artiklan 1 kohdassa esitetyt vaatimukset, ja sovellettava ajokortin tai ajo-oikeuden lopullista peruuttamista tai poisottamista koskevia

kansallisia säännöksiä, jos todetaan, että ajokortti on myönnetty, vaikka vaatimuksia ei ole täytetty, sanotun kuitenkin rajoittamatta 3 artiklan 6 kohdan soveltamista.

8. Siirretään komissiolle valta antaa 21 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan tarvittaessa liitettä II, III, V ja VI teknisen, operatiivisen tai tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi.

11 artikla

Jäsenvaltioiden myöntämien ajokorttien vaihtaminen ja korvaaminen

1. Jos jäsenvaltion myöntämän voimassa olevan ajokortin haltija on muuttanut vakinaisesti asumaan toiseen jäsenvaltioon, hän voi pyytää, että hänen ajokorttinsa vaihdetaan sitä vastaavaan ajokorttiin. Vaihdon suorittavan jäsenvaltion on todennettava, minkä luokan osalta sille esitetty ajokortti on yhä voimassa.
2. Jollei rikoslain ja yleistä järjestystä koskevien säädösten alueellisen soveltamisen periaatteen huomioon ottamisesta muuta johdu, se jäsenvaltio, jossa toisen jäsenvaltion myöntäneen ajokortin haltijalla on vakinainen asuinpaikka, saa soveltaa ajokortin haltijaan kansallisia ajo-oikeuden rajoittamista tai poistamista taikka sen määräaikaista tai pysyvää peruuttamista koskevia kansallisia säännöksiä ja tarvittaessa vaihtaa ajokortin tätä tarkoitusta varten.
3. Vaihdon suorittavan jäsenvaltion on palautettava aikaisempi ajokortti ajokortin myöntäneen jäsenvaltion viranomaisille sekä perusteltava tämä menettely.
4. Uuden ajokortin saa hävinneen tai varastetun tilalle ainoastaan sen jäsenvaltion toimivaltaisilta viranomaisilta, jossa kortin haltijalla on vakinainen asuinpaikka. Näiden viranomaisten on myönnettävä uusi kortti hallussaan olevien tietojen perusteella tai hankittuaan tarvittaessa tiedot alkuperäisen ajokortin myöntäneen jäsenvaltion toimivaltaisilta viranomaisilta.

12 artikla

Kolmansien maiden myöntämien ajokorttien vaihtaminen

1. Jos jäsenvaltiossa on säädetty kolmannen maan sen alueelle vakinaisesti asumaan muuttaneelle ajokortin haltijalle myöntämän ajokortin vaihtamisesta, kyseisen jäsenvaltion on vaihdettava ajokortti tämän artiklan säännösten mukaisesti.
2. Jos jäsenvaltio vaihtaa kolmannen maan, josta ei ole tehty 7 kohdassa tarkoitettua täytäntöönpanopäätöstä, myöntämän ajokortin, vaihto on merkittävä kyseisen jäsenvaltion myöntämään ajokorttiin käyttämällä asianomaista liitteessä I olevassa E osassa täsmennettyä koodia, ja sama koskee myöhempää uusimista tai korvaamista. Jos kyseisen ajokortin haltija siirtyy asumaan vakinaisesti toiseen jäsenvaltioon, kyseisen jäsenvaltion ei tarvitse soveltaa 3 artiklan 6 kohdassa vahvistettua vastavuoroisen tunnustamisen periaatetta.

Jäsenvaltioiden on sovellettava tällaiseen vaihtoon kansallisen lainsäädäntönsä säännöksiä tässä kohdassa säädetyin edellytyksin.
3. Jos ajokortti on myönnetty sellaiseen luokkaan ja sen on myöntänyt sellainen kolmas maa, joka on 7 kohdassa tarkoitetun täytäntöönpanopäätöksen kohteena, tällaista vaihtoa ei merkitä kyseisen jäsenvaltion myöntämään ajokorttiin. Tällaisissa

tapauksissa jäsenvaltioiden on vaihdettava ajokortti asiaankuuluvassa täytäntöönpanopäätöksessä vahvistettujen edellytysten mukaisesti.

4. Jos jonkin jäsenvaltion myöntämä ajokortti on vaihdettu kolmannen maan myöntämään ajokorttiin, jäsenvaltiot eivät saa vaatia minkään muiden kuin 10 artiklan 3 kohdan a alakohdassa säädettyjen edellytysten täyttymistä eivätkä merkitä mitään muita tietoja kyseisen ajokortin vaihtamiseksi myöntämäänsä ajokorttiin alkuperäisen ajokortin luokkien osalta.

Jos hakija pyytää ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettussa tilanteessa sellaisen ajokortin vaihtoa, joka on voimassa myös niiden luokkien osalta, joiden osalta hän on saanut ajo-oikeuden kolmannessa maassa, sovelletaan seuraavia sääntöjä:

- a) jos ajokortti on myönnetty sellaisen luokan osalta ja sen on myöntänyt sellainen kolmas maa, joka on 7 kohdassa tarkoitettun täytäntöönpanopäätöksen kohteena, sovelletaan 3 kohtaa;
- b) jos tällaista täytäntöönpanopäätöstä ei ole, sovelletaan 2 kohtaa.

5. Edellä 2, 3 ja 4 kohdassa tarkoitettu vaihtaminen suoritetaan ainoastaan, jos kolmannen maan myöntämä ajokortti luovutetaan vaihdon suorittavan jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille.

6. Komissio voi todeta, että kolmannella maalla on käytössä tieliikennettä koskevat puitteet, joilla kaikilta tai joiltakin osin taataan unionin tasoinen liikenneturvallisuustaso, mikä mahdollistaa kyseisen kolmannen maan myöntämien ajokorttien vaihtamisen ilman, että tällainen vaihto merkitään jäsenvaltion myöntämään ajokorttiin, tarvittaessa sen jälkeen, kun tietyt ennalta määritellyt edellytykset ovat täyttyneet.

Jos komissio yksilöi tällaisen kolmannen maan, se voi arvioida kolmannen maan tieliikennelainsäädäntöä yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa. Jäsenvaltioilla on kuusi kuukautta aikaa antaa lausuntonsa yksilöidyssä kolmannessa maassa voimassa olevasta tieliikennelainsäädännöstä. Komissio suorittaa arvioinnin heti, kun se on saanut lausunnon kaikilta jäsenvaltioilta tai kun määräaika lausuntojen lähettämiseksi on kulunut umpeen, sen mukaan, kumpi ajankohta on myöhempi.

Kun komissio arvioi kolmannessa maassa voimassa olevaa tieliikennelainsäädäntöä, se ottaa huomioon ainakin seuraavat seikat:

- a) voimassa olevat ajokorttivaatimukset, kuten ajokorttiluokat, alaikäraja koskevat vaatimukset, koulutukselle ja ajokokeille asetetut vaatimukset ja edellytykset sekä ajokortin myöntämistä koskevat lääketieteelliset vaatimukset;
- b) myöntääkö kolmas maa mobiiliajokortteja, ja jos myöntää, järjestelmän käyttöön sovellettavat tekniset ja rakenteelliset yksityiskohdat;
- c) missä määrin liikkeellä on väärennetyjä ajokortteja ja mitä toimenpiteitä toteutetaan ajokorttien väärentämisen estämiseksi;
- d) kolmannen maan myöntämien ajokorttien hallinnollinen voimassaoloaika;
- e) kolmannen maan liikenneolosuhteet ja se, ovatko ne verrattavissa unionin tieverkon liikenneolosuhteisiin;
- f) kolmannen maan liikenneturvallisuustaso.

7. Komissio voi 6 kohdassa tarkoitettun arvioinnin suoritettuaan päättää täytäntöönpanopäätöksillä, että kolmannella maalla on käytössä

tieliikennelainsäädäntö, jolla kaikilta tai joiltakin osin taataan unionia vastaava liikenneturvallisuuden taso kyseisen kolmannen maan myöntämien ajokorttien vaihtamiseksi niin, ettei tällaista vaihtoa merkitä jäsenvaltion myöntämään ajokorttiin.

Täytäntöönpanopäätöksen on sisällettävä vähintään

- a) 6 artiklassa tarkoitetut luokat, joihin kuuluvat ajokortit voidaan vaihtaa merkitsemättä vaihtoa jäsenvaltion myöntämään ajokorttiin;
- b) sellaisten kolmannen maan ajokorttien myöntämispäivämäärät, jotka voidaan vaihtaa merkitsemättä vaihtoa jäsenvaltion myöntämään ajokorttiin;
- c) yleiset edellytykset, joita on noudatettava vaihdettavan virallisen asiakirjan aitouden todentamiseksi;
- d) yleiset edellytykset, jotka hakijan on täytettävä osoittaakseen, että liitteessä III vahvistetut lääketieteelliset vaatimukset täyttyvät ennen vaihtoa.

Jos hakijan ajokortti ei mahdollista tämän kohdan toisen alakohdan a tai b alakohdan noudattamista, jäsenvaltiot voivat päättää vaihtaa ajokortin 2 kohdan mukaisesti. Jos hakija ei pysty noudattamaan tämän kohdan toisen alakohdan c tai d alakohtaa, jäsenvaltioiden on kieltäydyttävä vaihtamasta ajokorttia. Täytäntöönpanopäätökseen mahdollisesti sisältyvissä lisäedellytyksissä on säädettävä joko jäsenvaltion kansallisten säännösten soveltamisesta 2 kohdan mukaisesti tai ajokortin vaihtamisesta kieltäytymisestä, jos hakija ei täytä tällaisia edellytyksiä.

Täytäntöönpanopäätökset hyväksytään 22 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

8. Edellä 7 kohdassa tarkoitetussa täytäntöönpanopäätöksessä on säädettävä kyseisen kolmannen maan liikenneturvallisuustilanteen vähintään joka neljäs vuosi toteutettavasta säännöllisestä uudelleentarkastelusta. Uudelleentarkastelun päätelmistä riippuen komissio pitää 7 kohdassa tarkoitetun täytäntöönpanopäätöksen voimassa, muuttaa sitä tai keskeyttää sen voimassaolon sikäli kuin se on tarpeen tai kumoaa sen.
9. Komissio julkaisee Euroopan unionin virallisessa lehdessä ja verkkosivustollaan luettelon kolmansista maista, joista on tehty täytäntöönpanopäätös 7 kohdan mukaisesti, ja julkaisee vastaavasti myös mahdolliset 9 kohdan mukaisesti tehdyt asiaankuuluvat muutokset.
10. Komissio perustaa osaamisverkoston, jonka avulla kootaan, käsitellään ja levitetään tietoa parhaista käytännöistä ulkomaisten ammattikuljettajien integroimiseksi sisämarkkinoille. Verkosto muodostetaan asiaankuuluvista jäsenvaltioiden viranomaisista, osaamiskeskuksista, yliopistoista ja tutkijoista, työmarkkinaosapuolista ja muista asiaankuuluvista tieliikennealan toimijoista.

13 artikla

Ajo-oikeuden tai ajokortin rajoittamisen, poistamisen tai lopullisen tai määräaikaisen peruuttamisen vaikutukset

1. Jäsenvaltion on kieltäydyttävä myöntämästä ajokorttia hakijalle, jonka ajokortti on rajoitettu, poistettu tai peruutettu lopullisesti tai määräajaisesti toisessa jäsenvaltiossa.

2. Jäsenvaltion on kieltäydyttävä hyväksymästä toisen jäsenvaltion sellaiselle henkilölle myöntämää ajokorttia, jonka ajokorttia tai ajo-oikeutta on rajoitettu tai se on poistettu tai määräaikaaisesti tai lopullisesti peruutettu ensin mainitun jäsenvaltion alueella.
3. Ajokorttia tai ajo-oikeutta on pidettävä rajoitettuna, poistettuna tai määräaikaaisesti tai lopullisesti peruutettuna tätä artiklaa sovellettaessa niin kauan kuin asianomainen henkilö ei täytä kaikkia jäsenvaltion asettamia edellytyksiä, jotka hänen on täytettävä voidakseen saada takaisin ajo-oikeutensa tai ajokorttinsa tai hakea uutta ajokorttia.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden asettamat edellytykset sille, että ajokortin haltija voi saada takaisin ajo-oikeutensa tai ajokorttinsa tai hakea uutta ajokorttia, ovat oikeasuhteisia eivätkä syrji muiden jäsenvaltioiden myöntämien ajokorttien haltijoita, ja että ne eivät yksinään johda siihen, että ajokortin myöntämisestä tai toisen jäsenvaltion myöntämän ajokortin tunnustamisesta kieltäydytään määräämättömän ajan.
4. Tätä artiklaa ei pidä tulkita siten, että se estäisi jäsenvaltioita kieltämästä henkilöltä määräämättömäksi ajaksi ajamisen alueellaan antamatta hänelle mahdollisuutta saada takaisin ajo-oikeutensa tai ajokorttinsa tai mahdollisuutta hakea uutta ajokorttia, jos tämä on perusteltua hänen käyttäytymisensä perusteella.

Jos jäsenvaltio on tämän kohdan mukaisesti asettanut ajokiellon määräämättömäksi ajaksi, se voi kieltäytyä tunnustamasta toisen jäsenvaltion myöntämää ajokorttia alueellaan määräämättömän ajan. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, muut jäsenvaltiot voivat määräämättömäksi ajaksi ajokiellon määrännyttä jäsenvaltiota kuultuaan myöntää ajokortin tällaiselle henkilölle.

14 artikla

Avustetun ajoharjoittelun järjestelmä

1. Poiketen siitä, mitä 7 artiklan 1 kohdan b ja d alakohdassa säädetään, jäsenvaltioiden on myönnettävä liitteessä I olevassa E osassa täsmennetyllä unionin koodilla 98.02 merkittyjä B- ja C-luokan ajokortteja 10 artiklan 1 kohdan mukaisesti hakijoille, jotka ovat täyttäneet 17 vuotta.
2. Unionin koodilla 98.02 merkityn ajokortin haltijat, jotka eivät ole vielä täyttäneet 18:aa vuotta, saavat kuljettaa ajoneuvoa vain, jos mukana on henkilö, joka täyttää seuraavat edellytykset:
 - a) hän on vähintään 25-vuotias;
 - b) hänellä on kyseisen luokan ajokortti, joka on myönnetty yli viisi vuotta sitten;
 - c) hän ei ole ollut viiden viime vuoden aikana ajokiellossa;
 - d) hän ei ole ollut sellaisen rikosoikeudellisen päätöksen kohteena, joka johtuu tieliikenteeseen liittyvästä liikenne rikkomuksesta;
 - e) kun kyseessä on C-luokan ajoneuvo, hänellä on direktiivin (EU) 2022/2561 mukainen ammattipätevyys ja koulutus.
3. Jäsenvaltiot voivat vaatia 2 kohdassa tarkoitettujen mukana olevien henkilöiden henkilöllisyyden todentamista tämän artiklan noudattamisen varmistamiseksi. Jäsenvaltiot voivat rajoittaa mahdollisten mukana olevien henkilöiden lukumäärää.

4. Jäsenvaltiot voivat soveltaa lisäedellytyksiä unionin koodilla 98.02 merkityn ajokortin myöntämiseen hakijoille, jotka eivät ole vielä 18-vuotiaita. Niiden on ilmoitettava lisäedellytyksistä komissiolle. Komission on julkistettava nämä tiedot.

15 artikla

Koeaika

1. Ajokortin haltijaa, jolle tietyn ajoneuvoluokan ajokortti on myönnetty ensimmäistä kertaa, on pidettävä uutena kuljettajana, ja häneen on sovellettava vähintään kahden vuoden koeaikaa.
2. Jäsenvaltioiden on vahvistettava säännöt, jotka koskevat seuraamuksia uusille kuljettajille, joilla veren alkoholipitoisuus on ajaessa yli 0,0 g/ml, ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että seuraamukset pannaan täytäntöön. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia, varoittavia ja syrjimättömiä.
3. Jäsenvaltiot voivat liikenneturvallisuuden parantamiseksi vahvistaa lisäsääntöjä, joita niiden alueella sovelletaan koeaikana uusiin kuljettajiin. Niiden on ilmoitettava lisäsäännöistä komissiolle.
4. Jäsenvaltioiden on merkittävä koeaikana myönnetty ajokortti liitteessä I olevassa E osassa täsmennetyllä unionin koodilla 98.01.
5. Koeaikaa ei sovelleta kuljettajiin, jotka saavat A2- tai A-luokan ajokortin 10 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti.

16 artikla

Kuljettajantutkinnon vastaanottajat

1. Kuljettajantutkinnon vastaanottajien on täytettävä liitteessä IV vahvistetut vähimmäisvaatimukset.
Niiden kuljettajantutkinnon vastaanottajien, jotka ovat aloittaneet toimintansa harjoittamisen ennen tammikuun 19 päivää 2013, on täytettävä ainoastaan laadunvarmistusjärjestelmiä ja säännöllisiä jatkokoulutustoimenpiteitä koskevat vaatimukset.
2. Siirretään komissiolle valta antaa 21 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan tarvittaessa liitettä IV teknisen, operatiivisen tai tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi.

17 artikla

Vakinainen asuinpaikka

1. Tässä direktiivissä 'vakinaisella asuinpaikalla' tarkoitetaan paikkaa, jossa henkilö asuu tavanomaisesti eli vähintään 185 päivää kalenterivuodessa sellaisten henkilökohtaisten ja ammatillisten siteiden vuoksi tai, jos kyse on henkilöstä, jolla ei ole ammatillisia siteitä, sellaisten henkilökohtaisten siteiden vuoksi, jotka osoittavat läheistä yhteyttä tämän henkilön ja hänen asuinpaikkansa välillä.

Jos henkilön ammatilliset siteet ja henkilökohtaiset siteet ovat eri paikoissa ja henkilö tästä syystä asuu vuorotellen kahdessa tai useammassa jäsenvaltiossa olevissa eri paikoissa, hänen vakinaisena asuinpaikkanaan pidetään sitä paikkaa, jossa hänen henkilökohtaiset siteensä ovat, jos hän palaa sinne säännöllisesti. Viimeksi mainitun edellytyksen täyttymistä ei vaadita, jos henkilö asuu jäsenvaltiossa suorittaakseen siellä tietyn ajan kestävän tehtävän. Opiskelu yliopistossa tai koulussa ei merkitse vakinaisen asuinpaikan muutosta.

2. Sovellettaessa 10 artiklan 3 kohdan b alakohtaa ja 11 artiklan 4 kohtaa unionin tai sen jäsenvaltioiden ulkoasiainhallinnon henkilöstön tai heidän kotitalouteensa kuuluvien perheenjäsenten vakinaisen asuinpaikan katsotaan olevan niiden jäsenvaltioiden alueella, jotka ovat myöntäneet uusittavat tai korvattavat ajokortit.

Tässä artiklassa 'unionin ulkoasiainhallinnolla' tarkoitetaan neuvoston pääsihteeristön ja komission asianomaisten yksiköiden virkamiehiä, jäsenvaltioiden lähettämää kansallisen ulkoasiainhallinnon henkilöstöä sekä kaikkia muita unionin toimielimille, elimille ja laitoksille ulkoisen edustuksen alalla työskenteleviä työntekijöitä tai toimeksisaajia, joiden on sopimuksista johtuvien tehtäviensä hoitamiseksi asuttava kalenterivuoden aikana vähintään 181 päivää yhden tai useamman kolmannen maan alueella.

3. Jos ajokortin haltija ei pysty osoittamaan, että hänellä on 1 kohdan mukainen vakinainen asuinpaikka tietyssä jäsenvaltiossa, ajokortin haltija voi viimeisenä keinona saada ajokorttinsa uusituksi ajokortin alun perin myöntäneessä jäsenvaltiossa.
4. Poiketen siitä, mitä 10 artiklan 1 kohdan e alakohdassa säädetään, ja erityisesti B-luokan ajokortin myöntämiseksi ensimmäistä kertaa, hakijalle, jonka vakinainen asuinpaikka on jossakin muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, jonka kansalainen hän on, voidaan myöntää ajokortti viimeksi mainitussa, jos jäsenvaltiossa, jossa hän asuu vakinaisesti, ei ole mahdollisuutta suorittaa teoriakoetta tai käytännön koetta jollakin sen jäsenvaltion virallisista kielistä, jonka kansalainen hän on, eikä tulkin avustuksella.

18 artikla

Vastaavuus muiden kuin unionin vakioajokorttimallin mukaisten ajokorttien kanssa

1. Jäsenvaltioiden on sovellettava komission päätöksessä (EU) 2016/1945¹⁴ vahvistettuja vastaavuuksia ennen 19 päivää tammikuuta 2013 saatujen ajo-oikeuksien ja tämän direktiivin 6 artiklassa säädettyjen luokkien välillä.
2. Ennen 19 päivää tammikuuta 2013 myönnettyä oikeutta ajamiseen ei voida mitätöidä tai millään tavalla muuttaa tämän direktiivin säännösten nojalla.

19 artikla

Keskinäinen avunanto

¹⁴ Komission päätös (EU) 2016/1945, annettu 14 päivänä lokakuuta 2016, ajokorttiluokkien vastaavuuksista (EUVL L 302, 9.11.2016, s. 62).

1. Jäsenvaltioiden on avustettava toisiaan tämän direktiivin täytäntöönpanossa. Niiden on vaihdettava tietoja ajokorteista, joita ne ovat myöntäneet, vaihtaneet, korvanneet, uusineet, rajoittaneet, poistaneet tai määräaikaaisesti tai lopullisesti peruuttaneet ja ajokielloista, joita ne ovat määränneet tai joita ne aikovat määrätä, sekä kuultava toisiaan sen varmistamiseksi, ettei ajokortin hakijaan sovelleta ajokieltoa missään jäsenvaltiossa. Niiden on käytettävä tätä varten perustettua EU:n ajokorttiverkostoa.
2. Jäsenvaltiot voivat käyttää EU:n ajokorttiverkostoa myös vaihtaakseen tietoja seuraaviin tarkoituksiin:
 - a) mahdollistaakseen sen, että viranomaiset voivat todentaa ajokortin voimassaolon ja aitouden tiensivartarkastuksissa tai osana toimenpiteitä väärentämisen estämiseksi;
 - b) helpottaakseen tutkintaa, jonka tarkoituksena on määrittää liikenneturvallisuuteen liittyviin liikenne rikkomuksiin syyllistyneen henkilöllisyys Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/413¹⁵ mukaisesti;
 - c) [PRÜM II -ASIAKIRJASSA] tarkoitettujen rikosten ehkäisemiseen, havaitsemiseen ja tutkimiseen;
 - d) direktiivin (EU) 2022/2561 noudattamisen valvontaan;
 - e) [TIETTYJEN AJOKIELTOJEN KOKO UNIONIN LAAJUISTA VOIMASSAOLOA KOSKEVAN UUDEN DIREKTIIVIN] täytäntöönpanoon ja noudattamisen valvontaan.
3. Pääsy verkostoon on suojattava. Verkoston on mahdollistettava sekä synkroninen (reaaliaikainen) että asynkroninen tietojenvaihto sekä suojattujen viestien, ilmoitusten ja liitteiden lähettäminen ja vastaanottaminen.

Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että verkoston kautta vaihdettavat tiedot ovat ajan tasalla.

Jäsenvaltiot voivat myöntää pääsyn verkostoon ainoastaan 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuissa asioissa toimivaltaisille viranomaisille.
4. Jäsenvaltioiden on avustettava toisiaan myös mobiiliajokortin täytäntöönpanossa, erityisesti liitteessä I olevassa C osassa tarkoitettujen sovellusten ja aitouden todentamiseen liittyvien ominaisuuksien saumattoman yhteentoimivuuden varmistamiseksi.
5. Jotta EU:n ajokorttiverkostoon liitettyjen kansallisten järjestelmien yhteentoimivuus ja tässä yhteydessä vaihdettujen henkilötietojen suoja voidaan varmistaa, komissio hyväksyy viimeistään 6 päivänä kesäkuuta 2026 täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan EU:n ajokorttiverkoston yksityiskohtaiset toiminnalliset, käyttöliittymää koskevat ja tekniset vaatimukset. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 22 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.
6. Jäsenvaltiot voivat tehdä yhteistyötä erityisesti jäsenvaltioiden myöntämiin ajokortteihin tehtävien merkintöjen avulla, kun ne valvovat ajo-oikeuden tai ajokortin osittaisen rajoittamisen, poistamisen tai määräaikaisten tai lopullisten

¹⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/413, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2015, liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta (EUVL L 68, 13.3.2015, s. 9).

peruuttamisen noudattamista erityisesti silloin, kun asianomaiset toimenpiteet rajoittuvat tiettyihin ajokorttiluokkiin tai tiettyjen jäsenvaltioiden alueisiin.

20 artikla

Uudelleentarkastelu

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle vuosittain myönnettyjen, uusittujen, korvattujen, peruutettujen ja vaihdettujen ajokorttien lukumäärä kunkin luokan osalta, mukaan lukien tiedot mobiiliajokorttien myöntämisestä ja käytöstä.

Komissio antaa viimeistään [voimaantulo + 5 vuotta] ja sen jälkeen joka viides vuosi Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta, mukaan lukien sen vaikutus liikenneturvallisuuteen.

21 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle [direktiivin voimaantulopäivä] alkaen viiden vuoden ajaksi 4 artiklan 8 kohdassa, 5 artiklan 6 kohdassa, 8 artiklan 2 kohdassa, 10 artiklan 8 kohdassa ja 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 4 artiklan 8 kohdassa, 5 artiklan 6 kohdassa, 8 artiklan 2 kohdassa, 10 artiklan 8 kohdassa ja 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan kyseisessä päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.
4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.
5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
6. Edellä olevan 4 artiklan 8 kohdan, 5 artiklan 6 kohdan, 8 artiklan 2 kohdan, 10 artiklan 8 kohdan ja 16 artiklan 2 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että

ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

22 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa ajokorttikomitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.
Kun komitean lausunto on määrä hankkia kirjallista menettelyä noudattaen, tämä menettely päätetään tuloksettomana, jos komitean puheenjohtaja lausunnon antamiselle asetetussa määräajassa niin päättää tai komitean jäsenten yksinkertainen enemmistö sitä pyytää.
Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy täytäntöönpanosäädöstä, ja tuolloin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.
3. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 8 artiklaa.

23 artikla

Direktiivin (EU) 2022/2561 muuttaminen

Lisätään direktiivin (EU) 2022/2561 5 artiklan 2 kohtaan c alakohta seuraavasti:

”c) 17 vuoden ikäisestä ajokorttiluokkaan C kuuluvia ajoneuvoja edellyttäen, että hänellä on 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu CAP-todistus, ja ainoastaan direktiivin [VIITTAUS TÄHÄN DIREKTIIVIIN] 14 artiklan 2 kohdassa säädetyin edellytyksin;”

24 artikla

Asetuksen (EU) 2018/1724 muuttaminen

Muutetaan asetuksen (EU) 2018/1724 liite II seuraavasti:

- a) lisätään riville ”Muutto” toiseen sarakkeeseen solu seuraavasti: ”Ajokortin hankkiminen ja uusiminen”;
- b) lisätään riville ”Muutto” kolmanteen sarakkeeseen solu seuraavasti: ”EU:n ajokorttien myöntäminen, vaihtaminen ja korvaaminen”.

25 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään [hyväksymispäivä + 2 vuotta]. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

Niiden on sovellettava näitä säännöksiä [hyväksymispäivä + 3 vuotta] alkaen.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säännöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten tällaiset viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

26 artikla

Kumoaminen

1. Kumotaan direktiivi 2006/126/EY [hyväksymispäivä + 3 vuotta] alkaen.
Viittauksia direktiiviin 2006/126/EY pidetään viittauksina tähän direktiiviin liitteessä VII olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.
2. Kumotaan asetus (EU) N:o 383/2012 [hyväksymispäivä + 3 vuotta] alkaen.
3. Viittauksia asetukseen (EU) N:o 383/2012 pidetään viittauksina tämän direktiivin liitteessä I olevaan B osaan liitteessä VII olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

27 artikla

Voimaantulo

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

28 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

SÄÄDÖSEHDOTUKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS

1. PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA

1.1. Ehdotuksen/aloitteen nimi

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ajokorteista, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2022/2561 muuttamisesta ja komission asetuksen (EU) N:o 383/2012 kumoamisesta.

1.2. Toimintalohko(t)

Liikenne, liikenneturvallisuus

1.3. Ehdotus/aloite liittyy

☐ uuteen toimeen

☐ uuteen toimeen, joka perustuu pilottihankkeeseen tai valmistelutoimeen⁶⁶

☒ käynnissä olevan toimen jatkamiseen

☐ yhden tai useamman toimen sulauttamiseen tai uudelleen suuntaamiseen johonkin toiseen/uuteen toimeen

1.4. Tavoite (Tavoitteet)

1.4.1. Yleistavoite (Yleistavoitteet)

Yleiset tavoitteet ovat liikenneturvallisuuden parantaminen ja henkilöiden vapaan liikkuvuuden helpottaminen.

1.4.2. Erityistavoite (Erityistavoitteet)

- Ajamiseen tarvittavien taitojen, tietojen ja kokemuksen lisääminen, vaarallisen käyttäytymisen vähentäminen ja rankaiseminen vaarallisesta käyttäytymisestä.
- Kuljettajien riittävien ajokyvyn fyysisten ja henkisten edellytysten varmistaminen kaikkialla EU:ssa.
- Ajokorttien hakijoihin ja haltijoihin vaikuttavien epäasianmukaisten ja tarpeettomien esteiden poistaminen.

1.4.3. Odotettavissa olevat tulokset ja vaikutukset

Myönteisiä yhteiskunnallisia vaikutuksia odotetaan liikenneturvallisuuteen ja henkilöiden vapaaseen liikkuvuuteen. Arvioiden mukaan vuosina 2025–2050 säästyy lähtötasoon verrattuna 1 153 ihmishenkeä ja vältetään 11 020 vakavaa loukkaantumista parantamalla kuljettajien taitoja ja tietoja ja vähentämällä unionin teillä sellaisten kuljettajien määrää, jotka käyttäytyvät vaarallisesti tai joilla ei ole terveydellisiä edellytyksiä ajamiseen. Rahallisesti onnettomuuksien ulkoisten kustannusten arvioidaan vähenevän vuosina 2025–2050 lähtötasoon verrattuna noin

⁶⁶

Sellaisina kuin nämä on määritelty varainhoitoasetuksen 58 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa.

7,1 miljardia euroa (nykyarvona). Lisäksi toimenpiteiden odotetaan poistavan perusteettomia tai tarpeettomia esteitä ajo-oikeuden saamiselle, tunnustamiselle tai uusimiselle. Tämä koskee erityisesti Euroopan unionissa asuvia henkilöitä ja muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, jonka kansalainen kuljettaja on, myönnetyn ulkomaisen ajokortin haltijoita, vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien pakettiautojen ja matkailuautojen kuljettajia, diabetesta sairastavia henkilöitä ja ammattikuljettajia.

Lisäksi erityisesti hallinnollisen voimassaolon täydellisen yhdenmukaistamisen ja EU:n mobiiliajokortin käyttöönoton seurauksena odotetaan myönteisiä vaikutuksia vuosina 2025–2050 julkishallinnolle (lähtötasoon verrattuna, nykyarvona ilmaistuna 4,8 miljardin euron kustannussäästöt), yksityiselle sektorille (1,5 miljardin euron kustannussäästöt) ja kansalaisille (6,6 miljardin euron kustannussäästöt).

1.4.4. Tulosindikaattorit

Koska yleisenä tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen, aloitteen onnistumista mittaava keskeinen indikaattori olisi liikennekuolemien ja vakavasti loukkaantuneiden määrän vähentäminen onnettomuuksissa, joiden yhtenä syynä on kuljettaja. Tätä varten onnettomuuksien määrä otetaan huomioon kokonaisuudessaan ja kun tietyt edellytykset täyttyvät (esim. onnettomuudet, joissa on osallisena vain yksi ajoneuvo tai joissa kuljettaja on ollut kokematon tai fyysisesti/psyykkisesti ajamiseen soveltumaton). Indikaattorissa on otettava huomioon myös liikenneturvallisuuden yleinen kehitys sekä tieliikenteen ja ajokorttien määrän kehitys kussakin jäsenvaltiossa (muiden mahdollisten tekijöiden huomioon ottamiseksi).

Toisena yleistavoitteena on henkilöiden vapaan liikkuvuuden helpottaminen. Sen suhteen keskeinen indikaattori aloitteen onnistumisen mittaamisessa olisi ajokorttimenettelyihin liittyvien kanteluiden ja oikeustapausten määrän vähentäminen.

Kumpaan tavoitteeseen liittyviä indikaattoreita on kuitenkin edelleen suhteellisen vaikea arvioida, koska onnettomuuksien taustalla on useita syitä, tietoja ei ole saatavilla ja ajokorttimenettelyjä koskevia valituksia ja oikeustapauksia on vähän.

Tavoitteen ”Ajamiseen tarvittavien taitojen, tietojen ja kokemuksen lisääminen, vaarallisen käyttäytymisen vähentäminen ja rankaiseminen vaarallisesta käyttäytymisestä” onnistumista mitataan sillä, että taitoja, tietoja ja koeaikoja koskevat vaatimukset myönnettäessä ajokortti ensimmäistä kertaa yhdenmukaistetaan ja vaarallisesta käyttäytymisestä määrätään seuraamuksia rikoksentehtäjän asuinpaikasta riippumatta.

”Ajokyvyn” osalta onnistumista mitataan niiden kuljettajien osuudella, joille tehdään säännöllisesti terveystarkastus terveydentilan ja iän perusteella. Ajokorttien hakijoihin ja haltijoihin vaikuttavien esteiden poistamisen osalta onnistumisen mittari on mobiiliajokortteja myöntävien ja/tai EU:n mobiiliajokortteja tunnustavien jäsenvaltioiden määrä, kuten myös vähäinen määrä valituksia ja oikeustapauksia, tilanteissa, joissa vakinainen asuinpaikka on este olemassa olevien ajo-oikeuksien tunnustamiselle.

Komissio seuraa aloitteen täytäntöönpanoa ja vaikuttavuutta useilla toimilla ja keskeisillä indikaattoreilla, joilla mitataan edistymistä operatiivisten tavoitteiden saavuttamisessa. Viiden vuoden kuluttua siitä, kun määräaika säädöksen

saattamiselle osaksi kansallista lainsäädäntöä on päättynyt, komission yksiköiden olisi arvioitava, missä määrin aloitteen tavoitteet on saavutettu.

Vakiintuneita seurantavälineitä (esim. CARE-tietokantaa) käytetään tieliikenneonnettomuuksien ja ajokorttien välisen korrelaation seurantaan. Raportointiin sisällytetään tiedot onnettomuuksien määrästä ja loukkaantuneiden ja/tai kuolonuhrien määrästä sekä onnettomuuksissa osallisena olleista kuljettajista, esim. ikä, ajokortin voimassaolo ja myöntämispäivä sekä huume- ja alkoholitestien tulokset. Jotta tarkistetun direktiivin vaikutukset voitaisiin mahdollisimman hyvin erottaa muista tekijöistä, jäsenvaltioilta hankitaan tilastotietoja myönnettyjen ajokorttien määrästä. Näin olisi mahdollista arvioida liikenneturvallisuuden suhteellista kehitystä niiden kuljettajaryhmien osalta, joihin tarkistus eniten vaikuttaa (esim. aloittelevat kuljettajat ja kuljettajat, joilla on terveystoimenpiteitä).

Komissio jatkaa myös tilastojen tuottamista direktiivin 2006/126/EY 15 artiklan nojalla perustetun RESPER-verkoston käytöstä ajokortteja koskevien tietojen vaihtoon. Komissio voi myös tutkia mahdollisuutta täydentää näitä tietoja EUCARIS-järjestelmän tuottamilla tilastoilla. Kyseessä on useiden jäsenvaltioiden käyttämä sovellus, jolla ne ottavat yhteyden RESPER-järjestelmään.

EU:n mobiiliajokortin yhteentoimivuuden osalta direktiivin 21 artiklan nojalla perustetun komitean alainen erityisryhmä seuraa edistymistä mahdollisten ongelmien tunnistamiseksi ja ratkaisemiseksi.

Komissio kehottaa myös jäsenvaltioita jakamaan kansallisista rekistereistä saatavia tilastoja myönnettyjen ajokorttien määrästä luokittain, sukupuolittain ja ikäryhmittäin, kuten tämän vaikutustenvuorokauden tueksi tehdyn selvityksen yhteydessä on tehty.

1.5. Ehdotuksen/aloitteen perustelut

1.5.1. Tarpeet, joihin ehdotuksella/aloitteella vastataan lyhyellä tai pitkällä aikavälillä sekä aloitteen yksityiskohtainen toteutusaikataulu

Tämä EU:n aloite on järjestyksessä neljäs ajokorttia koskeva unionin sääntökokonaisuus (ensimmäiset säännöt otettiin käyttöön vuonna 1980 direktiivillä 80/1263/ETY⁶⁷). Nämä säännöt ovat osaltaan vaikuttaneet siihen, että liikennekuolemat ovat vähentyneet 61,5 prosenttia. Vuonna 2001 niiden määrä oli noin 51 400 ja vuonna 2021 noin 19 800. Liikenneturvallisuudessa on kuitenkin edelleen paljon parantamisen varaa.

Jotta liikennekuolemia ja loukkaantumisia EU:n teillä voidaan edelleen vähentää, ehdotukseen sisältyy useita toimenpiteitä, kuten digitalisaation lisääminen, mukaan lukien digitaalisten ajokorttien käyttöönotto, ja tekniikan kehityksen, kuten automaattiajojärjestelmien ja kestävyuden, huomioon ottaminen. Yksi Euroopan

⁶⁷

Ensimmäisellä ajokorttidirektiivillä (direktiivi 80/1263/ETY) otettiin käyttöön ensimmäiset EU:n säännöt kansallisten ajokorttijärjestelmien yhdenmukaistamisesta muun muassa ottamalla käyttöön yhteisön ajokorttimalli, määrittelemällä alustavasti ajoneuvoluokat ja vahvistamalla edellytykset, joilla ajokortteja voidaan myöntää tai vaihtaa EU:n alueella. Näitä sääntöjä tarkennettiin ja laajennettiin toisella ajokorttidirektiivillä (direktiivi 91/439/ETY). Tärkeimmät uudistukset olivat jäsenvaltioiden myöntämien ajokorttien vastavuoroisen tunnustamisen käyttöönotto ja ajokortin saamisen vähimmäisikä koskevat vaatimukset. Direktiivi 2006/126/EY hyväksyttiin joulukuussa 2006, ja sitä on muutettu 11 kertaa vuosina 2009–2020 pääasiassa, jotta on voitu entisestään parantaa yhteisten standardien ja vaatimusten yhdenmukaistamista ja mukautua tekniikan kehitykseen.

autokannan sähköistymisestä johtuvista muutoksista on se, että automaattivaihteistosta tulee koulutuksessa ja ajokokeissa normi, minkä seurauksena koodilla 78 ilmaistu rajoitus poistetaan.

Koulutusvaatimuksia päivitetään myös lisäämällä niihin digitaalisia välineitä, kuten myös menetelmiä, joilla varmistetaan ja taataan riittävä ajokyky. Lisäksi ehdotetaan avustettuun ajamiseen perustuvan koulutusjärjestelmän käyttöönottoa, jotta uusilla kuljettajilla olisi enemmän ajokilometrejä takanaan ennen ajokortin saamista. Tämä ei vaikuttaisi yksin ajamisen alaikärajaan, mutta se vastaisi useiden jäsenvaltioiden parhaita käytäntöjä.

Ehdotus perustuu myös useissa jäsenvaltioissa koeajasta saatuu kokemukseen, ja siinä otetaan käyttöön tiukempien sääntöjen soveltaminen uusiin kuljettajiin kahden vuoden ajan. Ehdotuksella parannetaan myös EU:n kansalaisten ja kolmansien maiden kansalaisten mahdollisuuksia saada ajokortti turvallisesti, ja se sisältää ratkaisuja, joilla jäsenvaltioille annetaan paremmat mahdollisuudet vähentää vaarallisten kuljettajien määrää EU:n teillä.

1.5.2. Lisäarvo

Ilman EU:n toimia jäsenvaltioiden välinen ajokorttiyhteistyö varmistettaisiin kahden- tai monenvälisillä sopimuksilla, mikä johtaisi ajokorttijärjestelmän monimutkaistumiseen ja suurempaan hallinnolliseen rasitteeseen ajokortin haltijoille. Osa jäljellä olevista ongelmista johtuu direktiivin erilaisesta täytäntöönpanosta jäsenvaltioissa.

Kuljettajat ovat voineet kohdata myös hallinnollisia ongelmia matkustaessaan jäsenvaltioihin, jotka eivät ole Wienin yleissopimuksen sopimuspuolia. On esimerkiksi voitu vaatia kansainvälistä ajokorttia. Kun EU-ajokortin haltija vaihtaa asuinpaikkaa EU:ssa, hänen olisi hankittava uusi ajokortti, jonka uusi asuinmaa myöntää joko hallinnollisen vaihdon perusteella tai ajokokeen kautta muiden hakijoiden tavoin.

Lisäksi ajokortin saamisen edellytykset vaihtelisivat, mikä johtaisi EU:n kansalaisten eriarvoiseen kohteluun ja liikenneturvallisuuden kannalta heikompaan vaikuttavuuteen.

1.5.3. Vastaavista toimista saadut kokemukset

Kuten kohdassa 1.5.1 todetaan, ajokorttidirektiivin tarkistaminen johtaa neljännen asiaa koskevan säädöksen antamiseen. Kolme ensimmäistä direktiiviä ovat jo merkittävästi parantaneet liikenneturvallisuutta ja ihmisten vapaata liikkuvuutta, mikä on johtanut siihen, että kuljettajat ovat ammattitaitoisempia, osaavampia ja ajokykyisempiä. Lisäksi liikenne rikkomuksiin syyllistyneiden jääminen rankaisematta on vähentynyt, kun on otettu käyttöön yhteinen EU:n ajokortti ja perustettu RESPER-verkosto.

1.5.4. Yhteensopivuus monivuotisen rahoituskehityksen kanssa ja mahdolliset synergiaedut suhteessa muihin kyseeseen tuleviin välineisiin

Ajokorttidirektiivin ehdotettu tarkistus on johdonmukainen muiden EU:n välineiden ja asiaankuuluvien EU:n politiikkojen sekä kansainvälisten velvoitteiden kanssa (tieliikennettä koskevat YK:n Euroopan talouskomission yleissopimukset, jotka on tehty Genevessä vuonna 1949 ja Wienissä vuonna 1968). Direktiivissä säädetään ajo-oikeuksista ajoneuvoluokkien mukaan. Tietty luokat määritellään viittaamalla EU:n lainsäädäntöön:

- kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta annettu asetus (EU) N:o 168/2013⁶⁸, joka mahdollistaa mopojen, moottoripyörien, kolmipyöräisten moottoripyörien ja nelipyörien tyyppien tunnistamisen;
- tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annettu neuvoston direktiivi 96/53/EY⁶⁹, joka mahdollistaa vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien ajoneuvojen tyyppien tunnistamisen.

Direktiivissä määritetään tuleviin ammattikuljettajiin sovellettavat ajokortin myöntämistä koskevat alaikärajavaatimukset. Ammattikuljettajiin sovelletaan maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annettua direktiiviä (EU) 2022/2561⁷⁰.

Lisäksi ajokorttiin liittyvään tietojenvaihtoon sovelletaan henkilötietojen suojaa koskevia sääntöjä:

- asetus (EU) 2018/1725 luonnollisten henkilöiden suojelusta unionin toimielinten, elinten ja laitosten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta⁷¹;
- asetus (EU) 2016/679 luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta (yleinen tietosuojasetus)⁷²; ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/680⁷³.

Komissio antoi 3. kesäkuuta 2021 ehdotuksen⁷⁴ asetuksen (EU) N:o 910/2014⁷⁵ muuttamisesta eurooppalaisen digitaalisen identiteetin kehityksen vahvistamisen osalta. Tämä uusi kehys sisältää mobiiliajokorttien kannalta merkityksellisiä elementtejä. Erityisesti sähköistä identiteettiä ja mahdollisesti verkkolompakon ominaisuuksia voidaan käyttää yhteentoimivan ratkaisun kehittämiseen EU:n mobiiliajokortteja varten.

Jotta voidaan varmistaa ajokorttidirektiivin johdonmukaisuus muiden sellaisten säädösten kanssa, jotka koskevat tieliikennesääntöjen noudattamisen

⁶⁸ EUVL L 60, 2.3.2013, s. 52–128.

⁶⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:01996L0053-20190814> EYVL L 235, 17.9.1996, s. 59–75.

⁷⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:02003L0059-20190726> EYVL L 226, 10.9.2003, s. 4–17.

⁷¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fi/TXT/?uri=CELEX:32018R1725> EUVL L 295, 21.11.2018, s. 39–98.

⁷² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:02016R0679-20160504> EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1–88.

⁷³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/680, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta toimivaltaisten viranomaisten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä rikosten ennalta estämistä, tutkimista, paljastamista tai rikoksiin liittyviä syytetoimia tai rikosoikeudellisten seuraamusten täytäntöönpanoa varten sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta, EUVL L 119, 4.5.2016, s. 89.

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

⁷⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 910/2014, annettu 23 päivänä heinäkuuta 2014, sähköisestä tunnistamisesta ja sähköisiin transaktioihin liittyvistä luottamuspalveluista sisämarkkinoilla, EUVL L 257, 28.8.2014, s. 73.

valvontanäkökohtia, on laadittu neuvoteltavaksi paketti, joka koostuu kolmesta aloitteesta. Tämän ajokorttidirektiiviä koskevan ehdotuksen lisäksi pakettiin sisältyy myös ehdotus direktiiviksi liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta annetun direktiivin (EU) 2015/413 muuttamisesta ja ehdotus direktiiviksi tiettyjen ajokieltojen koko unionin laajuudesta voimassaolosta.

1.5.5. *Arvio käytettävissä olevista rahoitusvaihtoehtoista, mukaan lukien mahdollisuudet määrärahojen uudelleen kohdentamiseen*

Komission kertaluonteiset kustannukset vuonna 2025 ja komission jatkuvat mukautuskustannukset vuoteen 2050 saakka liittyvät lähinnä asiantuntijaryhmän perustamiseen, jotta viranomaiset voivat jakaa tietoja ja parhaita käytäntöjä, jotka liittyvät fyysiseen ja henkiseen ajokykyyn, sekä ajokyvyn tutkimista koskevan verkko-koulutusohjelman kehittämiseen yleislääkäreitä varten. Näiden kahden aloitteen toteuttaminen ei edellytä henkilöresurssien lisäämistä.

1.6. **Ehdotetun toimen/aloitteen kesto ja rahoitusvaikutukset**

☐ **kesto on rajattu**

- ☐ toiminta alkaa [PP/KK]VVVV ja päättyy [PP/KK]VVVV.
- ☐ maksusitoumusmäärärahoihin kohdistuvat rahoitusvaikutukset koskevat vuosia VVVV–VVVV ja maksumäärärahoihin kohdistuvat rahoitusvaikutukset vuosia VVVV–VVVV.

☒ **Kestoa ei ole rajattu**

- Käynnistysvaihe alkaa vuonna VVVV ja päättyy vuonna VVVV,
- minkä jälkeen toteutus täydessä laajuudessa.

1.7. **Suunniteltu talousarvion toteuttamistapa / Suunnitellut talousarvion toteuttamistavat⁷⁶**

☒ **Suora hallinnointi**, jonka komissio toteuttaa käyttämällä

- ☐ yksiköitään, myös unionin edustustoissa olevaa henkilöstöään
- ☐ toimeenpanovirastoja

☐ **Hallinnointi yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa**

☐ **Välillinen hallinnointi**, jossa täytäntöönpanotehtäviä on siirretty

- ☐ kolmansille maille tai niiden nimeämille elimille
- ☐ kansainvälisille järjestöille ja niiden erityisjärjestöille (tarkennettava)
- ☐ Euroopan investointipankille tai Euroopan investointirahastolle
- ☐ varainhoitoasetuksen 70 ja 71 artiklassa tarkoitetuille elimille
- ☐ julkisoikeudellisille yhteisöille

⁷⁶

Kuvaukset talousarvion eri toteuttamistavoista ja viittaukset varainhoitoasetukseen ovat saatavilla budjettipääosaston BUDGpedia-verkkosivuilla osoitteessa:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

- ☐ sellaisille julkisen palvelun tehtäviä hoitaville yksityisoikeudellisille elimille, joille annetaan riittävät rahoitustakuut;
- ☐ sellaisille jäsenvaltion yksityisoikeuden mukaisille elimille, joille on annettu tehtäväksi julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden täytäntöönpano ja joille annetaan riittävät rahoitustakuut;
- ☐ sellaisille elimille tai henkilöille, joille on annettu tehtäväksi toteuttaa SEU-sopimuksen V osaston mukaisia yhteisen ulko- ja turvallisuuspolitiikan erityistoimia ja jotka nimetään asiaa koskevassa perussäädöksessä.
- *Jos käytetään useampaa kuin yhtä hallinnointitapaa, olisi annettava lisätietoja kohdassa "Huomautukset".*

Ehdotuksen täytäntöönpano edellyttää, että perustetaan asiantuntijaryhmä, jota ylläpidetään, jotta viranomaiset voivat jakaa tietoja ja parhaita käytäntöjä, jotka liittyvät fyysiseen ja henkiseen ajokykyyn, sekä ajokyvyn tutkimista koskevan verkko-koulutusohjelman kehittämiseen yleislääkäreitä varten. Näiden aloitteiden toteuttaminen ei edellytä henkilöresurssien lisäämistä.

- Vuosina 2025–2028 juoksevien mukautuskustannusten, joita aiheutuu asiantuntijaryhmän perustamisesta, jotta viranomaiset voivat jakaa fyysiseen ja henkiseen ajokykyyn liittyviä tietoja ja parhaita käytäntöjä, arvioidaan olevan 30 000 euroa vuodessa.

- Ei-juoksevien (kertaluonteisten) mukautuskustannusten, joita vuonna 2025 aiheutuu yleislääkäreille tarkoitetun, ajokyvyn tutkimista koskevan verkkokoulutusohjelman perustamisesta ja kehittämisestä, arvioidaan olevan 80 000 euroa;

- Jatkuvia mukautuskustannuksia (yleislääkäreille tarkoitetun, ajokyvyn tutkimista koskevan verkkokoulutusohjelman päivittäminen) arvioidaan aiheutuvan noin 80 000 euroa joka viides vuosi.

2. HALLINNOINTI

2.1. Seuranta- ja raportointisäännöt

Ilmoitetaan sovellettavat aikavälit ja edellytykset.

Liikenteen ja liikkumisen pääosaston suoraan toteuttamat tehtävät seuraavat vuotuista suunnittelu- ja seurantajaksoa, jota komissio ja toimeenpanovirastot toteuttavat, mukaan lukien tulosten raportointi liikenteen ja liikkumisen pääosaston vuotuisessa toimintakertomuksessa.

Ajokorttidirektiivin 20 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle vuosittain myönnettyjen, uusittujen, korvattujen, peruutettujen ja vaihdettujen ajokorttien lukumäärä kunkin luokan osalta, mukaan lukien tiedot mobiiliajokorttien myöntämisestä ja käytöstä.

Komissio arvioi myös direktiivin täytäntöönpanotoimet jäsenvaltioissa.

2.2. Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä(t)

2.2.1. *Perustelut ehdotetu(i)lle hallinnointitavalle(/-tavoille), rahoituksen toteutusmekanismille(/-mekanismeille), maksujärjestelyille sekä valvontastrategialle*

Kyseisestä politiikan alasta vastaava liikenteen ja liikkumisen pääosaston yksikkö hallinnoi direktiivin täytäntöönpanoa.

Menot toteutetaan suoralla hallinnoinnilla varainhoitoasetuksen säännöksiä täysimääräisesti noudattaen. Liikenteen ja liikkumisen pääosaston hankintojen ja avustusten valvontastrategiaan sisältyy erityisiä oikeudellisia, toiminnallisia ja varainhoitoon liittyviä ennakkotarkastuksia, jotka koskevat menettelyjä (mukaan lukien hankintojen osalta hankintoja ja sopimuksia käsittelevän neuvoa-antavan komitean suorittama arviointi) sekä sopimusten allekirjoittamiseen liittyviä ennakkotarkastuksia. Lisäksi tavaroiden ja palvelujen hankinnasta aiheutuviin menoihin sovelletaan ennakkotarkastuksia ja tarvittaessa jälkitarkastuksia ja varainhoidon valvontaa.

2.2.2. *Tiedot todetuista riskeistä ja niiden vähentämiseksi käyttöön otetuista sisäisistä valvontajärjestelmistä*

Mekanismin perustamiseen liittyvien tehtävien toteuttamisen osalta havaitut riskit liittyvät hankintamenettelyjen käyttöön: viivästykset, tietojen saatavuus, oikea-aikainen tiedottaminen markkinoille jne. Nämä riskit katetaan varainhoitoasetuksen puitteissa, ja niitä lievennetään liikenteen ja liikkumisen pääosaston tämän arvoisia hankintoja varten käyttöön ottamalla sisäisillä tarkastuksilla.

2.2.3. *Valvonnan kustannustehokkuutta (valvontakustannusten suhde hallinnoitujen varojen arvoon) koskevat arviot ja perustelut sekä arviot maksujen suoritusajankohdan ja toimen päättämisaikajankohdan odotetuista virheriskitasoista*

Liikenteen ja liikkumisen pääosasto raportoi vuosittain vuotuisessa toimintakertomuksessaan toimiensa valvonnan kustannuksista. Hankintatoimien riskiprofiili ja valvontakustannukset ovat linjassa vaatimusten kanssa.

Pyydetty määrärahojen lisäys käytetään sellaisen tietöalustan perustamiseen, jonka avulla viranomaiset voivat vaihtaa ajokyvyn fyysisiä ja henkisiä edellytyksiä koskevia tietoja, ja lääkärin (verkko)koulutusohjelman kehittämiseen. Ehdotuksesta vastaavan linjan kehittämiin tai hallinnoimiin tietojärjestelmiin liittyvien

valvontatoimien osalta tietotekniikan ohjauskomitea seuraa säännöllisesti linjan tietokantoja ja edistymistä ottaen huomioon komission tietotekniikkaresurssien yksinkertaistamisen ja kustannustehokkuuden.

2.3. Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi

Ilmoitetaan käytössä olevat ja suunnitellut ehkäisy- ja suojatoimenpiteet, esimerkiksi petostentorjuntastrategian pohjalta

Komission tavanomaisia ehkäisy- ja suojatoimenpiteitä sovellettaisiin erityisesti seuraaviin:

– Komission henkilöstö tarkastaa kaikista palveluista suoritettavat maksut ennen niiden maksamista ottaen huomioon mahdolliset sopimusvelvoitteet, taloudenpidon periaatteet sekä moitteettoman varainhoidon tai hallinnon periaatteet. Kaikkiin komission ja maksujen vastaanottajien välisiin sopimuksiin sisällytetään petosten torjuntaa koskevia määräyksiä (valvonta, selontekovaatimukset jne.).

– Petosten, lahjonnan ja muiden säännönvastaisuuksien torjumiseksi sovelletaan rajoituksetta Euroopan petostentorjuntaviraston (OLAF) tutkimuksista 25 päivänä toukokuuta 1999 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU, Euratom) N:o 883/2013 säännöksiä.

Liikenteen ja liikkumisen pääosasto hyväksyi tarkistetun petostentorjuntastrategian vuonna 2020. Liikenteen ja liikkumisen pääosaston petostentorjuntastrategia perustuu komission petostentorjuntastrategiaan ja sisäisesti tehtyyn erityiseen riskinarviointiin, jonka tarkoituksena on tunnistaa petoksille altteimmat alat, jo käytössä olevat valvontatoimet sekä tarvittavat toimet, joilla parannetaan liikenteen ja liikkumisen pääosaston valmiuksia ehkäistä, havaita ja korjata petoksia.

Julkisiin hankintoihin sovellettavilla sopimusmääräyksillä varmistetaan, että komission yksiköt, myös OLAF, voivat suorittaa tarkastuksia ja paikalla tehtäviä tarkastuksia OLAFin suosittelemien vakiosäännösten mukaisesti.

3. EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET

3.1. Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehyn otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat

- Talousarviossa jo olevat budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehyn otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä.

Monivuotisen rahoituskehyn otsake	Budjettikohta	Menolaji	Rahoitusosuudet			
	Numero	JM/EI-JM ⁷⁷	EFTA-mailta ⁷⁸	ehdokasmailta ja mahdollisilta ehdokasmailta ⁷⁹	muilta kolmansilta mailta	muut käyttötarkoituksensa sidotut tulot
01	02.200401	JM	EI	EI	EI	EI

- Uudet perustettaviksi esitetyt budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehyn otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä.

Monivuotisen rahoituskehyn otsake	Budjettikohta	Menolaji	Rahoitusosuudet			
	Numero	JM/EI-JM	EFTA-mailta	ehdokasmailta ja mahdollisilta ehdokasmailta	muilta kolmansilta mailta	muut käyttötarkoituksensa sidotut tulot
	[XX.YY.YY.YY]		KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI

⁷⁷ JM = jaksotetut määrärahat; EI-JM = jaksottamattomat määrärahat.

⁷⁸ EFTA: Euroopan vapaakauppaliitto.

⁷⁹ Ehdokasmaat ja soveltuvien osin Länsi-Balkanin mahdolliset ehdokasmaat.

3.2. Arvioidut vaikutukset määrärahoihin

3.2.1. Yhteenveto arvioituista vaikutuksista toimintamäärärahoihin

- Ehdotus/aloite ei edellytä toimintamäärärahoja.
- ☒ Ehdotus/aloite edellyttää toimintamäärärahoja seuraavasti: Lisämäärärahoja ei tarvita. Hankkeen rahoittamiseen tarvittavat varat kohdennetaan uudelleen määrärahoista, jotka on jo ohjelmoitu virallisessa rahoitussuunnitelmassa eri budjettikohtiin.

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Monivuotisen rahoituskehiksen otsake	01	Sisämarkkinat, innovointi ja digitaalitalous
---	----	--

Pääosasto: MOVE			Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	Vuosi 2028	YHTEENSÄ 2025–2028
○ Toimintamäärärahat							
Budjettikohta ⁸⁰ 02.200401	Sitoumukset	(1a)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Maksut	(2 a)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
Budjettikohta	Sitoumukset	(1b)					
	Maksut	(2b)					
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat ⁸¹							
Budjettikohta		(3)					
MOVE-pääosaston määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	=1a+1b+3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Maksut	=2a+2b	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

⁸⁰ Virallisen budjettinimikkeistön mukaisesti.

⁸¹ Tekninen ja/tai hallinnollinen apu sekä EU:n ohjelmien ja/tai toimien toteuttamiseen liittyvät tukimenot (entiset BA-budjettikohdat), epäsuora ja suora tutkimustoiminta.

		+3					
--	--	----	--	--	--	--	--

○ Toimintamäärärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Maksut	(5)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
○ Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat YHTEENSÄ		(6)					
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN 01 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	=4+ 6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Maksut	=5+ 6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

Jos ehdotuksella/aloitteella on vaikutuksia useampaan otsakkeeseen, toistetaan edellä oleva osa:

○ Toimintamäärärahat (kaikki otsakkeet) YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)								
	Maksut	(5)								
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat (kaikki otsakkeet) YHTEENSÄ		(6)								
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEISIIN 1–6 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ (Viitemäärä)	Sitoumukset	=4+ 6								
	Maksut	=5+ 6								

Monivuotisen rahoituskehyksen otsake	7	”Hallintomenot”
---	----------	-----------------

Tämän osan täyttämiseksi on käytettävä [rahoitus selvityksen liitteessä](#) (Euroopan unionin yleisen talousarvion toteuttamista koskevista sisäisistä säännöistä (Euroopan komissiota koskeva pääluokka) annetun komission päätöksen liite 5) olevaa hallintomäärärahoja koskevaa selvitystä, joka on laadittava ennen rahoitus selvityksen laatimista. Liite ladataan DECIDE-tietokantaan komission sisäistä lausuntokierrosta varten.

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)			YHTEENSÄ
Pääosasto: <.....>									
☐ Henkilöresurssit									
☐ Muut hallintomenot									
Pääosasto <.....>YHTEENSÄ	Määrärahat								

Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEESEEN 7 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	(Sitoumukset yhteensä = maksut yhteensä)								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		Vuosi N ⁸²	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)			YHTEENSÄ
Monivuotisen rahoituskehyksen	Sitoumukset								

⁸² Vuosi N on ehdotuksen/aloitteen toteutuksen aloitusvuosi. ”N” korvataan oletetulla ensimmäisellä toteutusvuodella (esimerkiksi: 2021). Seuraavat vuodet täydennetään vastaavasti.

OTSAKKEISIIN 1–7 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Maksut								
--	--------	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.2. Arvioidut toimintamäärärahoista rahoitetut tuotokset

maksusitoumusmäärärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tavoitteet ja tuotokset			Vuosi N		Vuosi N+1		Vuosi N+2		Vuosi N+3		ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)						YHTEENSÄ	
	TUOTOKSET																	
	↓	Tyyppi i ⁸³	Keski määr. kustan nukset	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Luku määrä yhteen sä
ERITYISTAVOITE 1... ⁸⁴																		
– Tuotos																		
– Tuotos																		
– Tuotos																		
Välisumma, erityistavoite 1																		
ERITYISTAVOITE 2																		
– Tuotos																		
Välisumma, erityistavoite 2																		
KAIKKI YHTEENSÄ																		

⁸³ Tuotokset ovat tuloksena olevia tuotteita ja palveluita (esim. rahoitettujen opiskelijavaihtojen määrä tai rakennetut tiekilometrit).

⁸⁴ Kuten kuvattu kohdassa 1.4.2 ”Erityistavoitteet”.

3.2.3. Yhteenvedo arvioituista vaikutuksista hallintomäärärahoihin

- X Ehdotus/aloite ei edellytä hallintomäärärahoja.
- ☐ Ehdotus/aloite edellyttää hallintomäärärahoja seuraavasti:

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi N ⁸⁵	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)	YHTEENSÄ
--	--------------------------	--------------	--------------	--------------	---	----------

Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKE 7								
Henkilöresurssit								
Muut hallintomenot								
Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKE 7, välisumma								

Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEESEEN 7⁸⁶ sisältymättömät								
Henkilöresurssit								
Muut hallintomenot								
Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEESEEN 7 sisältymättömät, välisumma								

YHTEENSÄ								
-----------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Henkilöresursseja ja muita hallintomenoja koskeva määrärahararve katetaan toimen hallinnointiin jo osoitetuilla pääosaston määrärahoilla ja/tai pääosastossa toteutettujen uudelleenjärjestelyjen tuloksena saaduilla määrärahoilla sekä tarvittaessa sellaisilla lisäresursseilla, jotka toimea hallinnoiva pääosasto voi saada käyttöönsä vuotuisessa määrärahojen jakomenettelyssä talousarvion puitteissa.

⁸⁵ Vuosi N on ehdotuksen/aloitteen toteutuksen aloitusvuosi. ”N” korvataan oletetulla ensimmäisellä toteutusvuodella (esimerkiksi: 2021). Seuraavat vuodet täydennetään vastaavasti.

⁸⁶ Tekninen ja/tai hallinnollinen apu sekä EU:n ohjelmien ja/tai toimien toteuttamiseen liittyvät tukimenot (entiset BA-budjettikohdat), epäsuora ja suora tutkimustoiminta.

3.2.3.1. Henkilöresurssien arvioitu tarve

- Ehdotus/aloite ei edellytä henkilöresursseja.
- ☐ Ehdotus/aloite edellyttää henkilöresursseja seuraavasti:

Arvio kokoaikaiseksi henkilöstöksi muutettuna

	Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)		
O Henkilöstötaulukkoon sisältyvät virat/toimet (virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt)							
20 01 02 01 (päätoimipaikka ja komission edustustot EU:ssa)							
20 01 02 03 (EU:n ulkopuoliset edustustot)							
01 01 01 01 (epäsuora tutkimustoiminta)							
01 01 01 11 (suora tutkimustoiminta)							
Muu budjettikohta (mikä?)							
O Ulkopuolinen henkilöstö (kokoaikaiseksi muutettuna) ⁸⁷							
20 02 01 (kokonaismäärärahoista katettavat sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö)							
20 02 03 (sopimussuhteiset ja paikalliset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat, vuokrahenkilöstö ja nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa)							
XX 01 xx yy zz ⁸⁸	– päätoimipaikassa						
	– EU:n ulkopuolisissa edustustoissa						
01 01 01 02 (sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö - epäsuora tutkimustoiminta)							
01 01 01 12 (sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö - suora tutkimustoiminta)							
Muu budjettikohta (mikä?)							
YHTEENSÄ							

XX viittaa kyseessä olevaan toimintalohkoon eli talousarvion osastoon.

Henkilöresurssien tarve katetaan toimen hallinnointiin jo osoitetulla pääosaston henkilöstöllä ja/tai pääosastossa toteutettujen henkilöstön uudelleenjärjestelyjen tuloksena saadulla henkilöstöllä sekä tarvittaessa sellaisilla lisäresursseilla, jotka toimeen hallinnoiva pääosasto voi saada käyttöönsä vuotuisessa määrärahojen jakomenettelyssä talousarvion puitteissa.

Kuvaus henkilöstön tehtävistä:

Virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt	
Ulkopuolinen henkilöstö	

⁸⁷ Sopimussuhteiset toimihenkilöt, AL= paikalliset toimihenkilöt, END = kansalliset asiantuntijat; INT = vuokrahenkilöstö; nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa.

⁸⁸ Toimintamäärärahoista katettavan ulkopuolisen henkilöstön enimmäismäärä (entiset BA-budjettikohdat).

3.2.4. Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen kanssa

Ehdotus/aloite

- ☒ voidaan rahoittaa kokonaan kohdentamalla menoja uudelleen monivuotisen rahoituskehityksen kyseisen otsakkeen sisällä.

Hankkeen rahoittamiseen tarvittavat määrät kohdennetaan uudelleen budjettikohdasta 02.200401.

- ☐ edellyttää monivuotisen rahoituskehityksen kyseiseen otsakkeeseen sisältyvän kohdentamattoman liikkumavaran ja/tai monivuotista rahoituskehystä koskevassa asetuksessa määriteltyjen erityisvälineiden käyttöä.

Selvitys tarvittavista toimenpiteistä, mainittava myös kyseeseen tulevat rahoituskehityksen otsakkeet, budjettikohdat ja määrät sekä ehdotetut välineet.

- ☐ edellyttää monivuotisen rahoituskehityksen tarkistamista.

Selvitys tarvittavista toimenpiteistä, mainittava myös kyseeseen tulevat rahoituskehityksen otsakkeet, budjettikohdat ja määrät

3.2.5. Ulkopuolisten tahojen rahoitusosuudet

Ehdotus/aloite

- ☒ rahoittamiseen ei osallistu ulkopuolisia tahoja
- ☐ rahoittamiseen osallistuu ulkopuolisia tahoja seuraavasti (arvio):

Määrärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi N ⁸⁹	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)			Yhteensä
Rahoitukseen osallistuva taho								
Yhteisrahoituksella katettavat määrärahat YHTEENSÄ								

⁸⁹ Vuosi N on ehdotuksen/aloitteen toteutuksen aloitusvuosi. ”N” korvataan oletetulla ensimmäisellä toteutusvuodella (esimerkiksi: 2021). Seuraavat vuodet täydennetään vastaavasti.

3.3. Arvioidut vaikutukset tuloihin

- ☒ Ehdotuksella/aloitteella ei ole vaikutuksia tuloihin.
- ☐ Ehdotuksella/aloitteella on vaikutuksia tuloihin seuraavasti:
 - ☐ vaikutukset omiin varoihin
 - ☐ vaikutukset muihin tuloihin

tulot on kohdennettu menopuolen budjettikohtiin ☐

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tulopuolen budjettikohta:	Käytettävissä olevat määrärahat kuluvana varainhoitovuonna	Ehdotuksen/aloitteen vaikutus ⁹⁰						
		Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)		
Momentti								

Vastaava(t) menopuolen budjettikohta (budjettikohdat) käyttötarkoitukseensa sidottujen tulojen tapauksessa:

Muita huomautuksia (esim. tuloihin kohdistuvan vaikutuksen laskentamenetelmä/-kaava tai muita lisätietoja).

⁹⁰ Perinteiset omat varat (tulli- ja sokerimaksut) on ilmoitettava nettomääräisinä eli bruttomäärästä on vähennettävä kantokuluja vastaava 20 prosentin osuus.