



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2023. március 1.
(OR. en)

6795/23

**Intézményközi referenciaszám:
2023/0053 (COD)**

**TRANS 74
IA 29
CODEC 253**

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2023. március 1.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2023) 127 final
Tárgy:	Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE a vezetői engedélyekről, az (EU) 2022/2561 európai parlamenti és tanácsi rendelet és az (EU) 2018/1724 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és a 383/2012/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2023) 127 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2023) 127 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2023.3.1.
COM(2023) 127 final

2023/0053 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a vezetői engedélyekről, az (EU) 2022/2561 európai parlamenti és tanácsi rendelet és az (EU) 2018/1724 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és a 383/2012/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

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

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

Ez a javaslat a vezetői engedélyekre vonatkozó uniós szabályok jelentős felülvizsgálatára irányul. Ez a javaslat az először a 80/1263/EGK irányelvvel¹ 1980-ban bevezetett, majd ezt követően a vezetői engedélyekről szóló második irányelvvel (a 91/439/EGK irányelvvel²) és a vezetői engedélyekről szóló harmadik irányelvvel (a 2006/126/EK irányelvvel^{3, 4}) bevezetett szabályok harmadik felülvizsgálata.

• A javaslat indokai és céljai

Az elmúlt 20 évben jelentősen javult a közúti közlekedésbiztonság az EU-ban. A halálos kimenetelű közúti balesetek száma 61,5 %-kal, a 2001. évi körülbelül 51 400-ról 2021-ben körülbelül 19 800-ra csökkent. A közúti közlekedésbiztonság javulása azonban nem volt olyan jelentős, mint amire szükség van. A halálos kimenetelű közúti balesetek számának 2014-ben bekövetkezett lassabb ütemű csökkenése arra készítette az EU közlekedési minisztereit, hogy a 2017. márciusi vallettai nem hivatalos közlekedési tanács keretében a közúti közlekedésbiztonságról szóló miniszteri nyilatkozatot⁵ adjanak ki, amelyben a tagállamok felszólították a Bizottságot, hogy vizsgálja meg a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó uniós jogi keret szigorítását annak biztosítása érdekében, hogy kevesebben haljanak meg közúti balesetekben.

2018. májusi harmadik mobilitási csomagjának részeként a Bizottság közzétette a közúti közlekedésbiztonságról szóló stratégiai cselekvési tervet⁶, amelyben új megközelítésre szólított fel az EU-n belüli közúti közlekedésbiztonsági adatok stagnáló tendenciájának ellensúlyozása, valamint azon hosszú távú cél megközelítése érdekében, hogy 2050-re EU-szerte nullára csökkenjen a halálos kimenetelű közúti balesetek száma („zéró-elképzelés”). 2019 júniusában a Bizottság közzétette „A 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó uniós közlekedésbiztonsági szakpolitikai keret – A »zéró-elképzelés« felé vezető következő lépések” című dokumentumot⁷. Ebben a Bizottság – a vallettai nyilatkozat ajánlása szerint – új, időközi célul tűzte ki a halálos kimenetelű közúti balesetek számának 2020 és 2030 között

¹ HL L 375., 1980.12.31., 1. o., [EUR-Lex – 31980L1263 – EN – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

² HL L 237., 1991.8.24., 1. o., [EUR-Lex – 31991L0439 – HU – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³ HL L 403., 2006.12.30., 18. o., [EUR-Lex – 02006L0126-20201101 – HU – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁴ A vezetői engedélyekről szóló első irányelv (80/1263/EGK irányelv) bevezette a legelső uniós szabályozást a nemzeti vezetői engedély-rendszerek harmonizálása tekintetében, különösen az engedély közösségi mintájának bevezetése, a járműkategóriák előzetes meghatározása, valamint azon feltételek meghatározása révén, amelyek mellett a vezetői engedélyek EU-szerte kiállíthatók vagy cserélhetők. Ezeket a szabályokat a vezetői engedélyekről szóló második irányelv (a 91/439/EGK irányelv) tovább finomította és bővítette. Még ennél is fontosabb, hogy létrejött a tagállamok által kiállított vezetői engedélyek kölcsönös elismerése, és bevezetésre kerültek a vezetői engedély megszerzésének alsó korhatárára vonatkozó követelmények. A vezetői engedélyekről szóló harmadik irányelv (a 2006/126/EK irányelv) jóváhagyására 2006 decemberében került sor, és az irányelv 2009 és 2020 között tizenegy alkalommal módosult, elsősorban a közös előírások és követelmények harmonizációjának javítása, valamint a technológiai fejlődéshez való hozzáigazítása érdekében.

⁵ Lásd:

https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; a Tanács 2017 júniusában a közúti közlekedésbiztonságról szóló következtetéseket fogadott el, amelyekben jóváhagyta a vallettai nyilatkozatot (lásd a 9994/17. számú dokumentumot).

⁶ A COM(2018) 293 final dokumentum (Európa mozgásban. Fenntartható mobilitás Európában: biztonságos, összekapcsolt és tiszta közlekedés) [EUR-Lex – 52018DC0293 – HU – EUR-Lex \(europa.eu\)](#) I. melléklete.

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

50 %-kal történő csökkentését, valamint ugyanezen időszakban a súlyos sérüléssel járó balesetek 50 %-kal történő csökkentését.

A Bizottság a 2020. évi fenntartható és intelligens mobilitási stratégiájában⁸ megismételte azt a célt, hogy 2050-re valamennyi közlekedési mód esetében nullára csökkenjen a halálos kimenetelű balesetek száma, és a közlekedésbiztonság javítására irányuló 10. kiemelt terület keretében bejelentette a vezetői engedélyekről szóló irányelv felülvizsgálatát, többek között a technológiai innováció, ezen belül a digitális vezetői engedélyek figyelembevétele érdekében. 2021 októberében az Európai Parlament a 2021–2030-as időszakra vonatkozó uniós közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai keretről szóló állásfoglalást⁹ fogadott el, amelyben felszólította a Bizottságot, hogy fokozottabban mozgítsa elő a közúti közlekedésbiztonságot, különösen a gépjárművezetők képzésére vonatkozó szigorúbb előírásokkal.

Ezt a javaslatot a Bizottság 2022. évi munkaprogramjának II. melléklete (REFIT-kezdemenyezések) „Az európai demokrácia megerősítése”¹⁰ címsor alatt jelentette be, és ez a javaslat a minőségi jogalkotási programot¹¹ annak biztosításával valósítja meg, hogy a hatályos jogszabályok egyszerűbbé és egyértelműbbé váljanak, ne okozzanak szükségtelen terheket, és lépést tartsanak a változó politikai, társadalmi és technológiai fejlődéssel.

Az uniós tagállamokban és más EGT-tagállamokban a vezetői engedélyek tekintetében a világ egyik legfejlettebb keretrendszere van hatályban és alkalmazásban. E keretrendszer összesen több mint 250 millió gépjárművezetőre terjed ki. E keretrendszer sarokköve a vezetői engedélyekről szóló irányelv, amely közös jogi intézkedéseket állapít meg a vezetői engedélyek Európai Unión belüli elismerésére és kiállítására vonatkozóan. Célja a közúti közlekedésbiztonság javítása és a polgárok EU-n belüli szabad mozgásának elősegítése. Az európai egységes piac által létrehozott szabad mozgásnak köszönhetően a vezetői engedélyekre vonatkozó uniós szabályok hozzájárultak a határokon átnyúló utazások megkönnyítéséhez és a más tagállamban letelepedő polgárok tartózkodási helyének könnyebb megváltoztatásához. Mindazonáltal a polgárok továbbra is a nemzeti megközelítések következtetlenségeivel szembesülnek, ami viszont érinti járművezetési jogaikat. Emellett az irányelv végrehajtása során is hiányosságokkal és nehézségekkel szembesülnek.

Ez a kezdeményezés a 2006/126/EK irányelvre épül, amely azt tűzte ki célul, hogy a következők révén javítsa a közúti közlekedésbiztonságot, illetve segítse elő a szabad mozgást:

- egységes európai uniós vezetőiengedély-minta bevezetése, amely 2033-tól valamennyi gépjárművezető számára kötelező lesz, és amely arra hivatott, hogy fokozottabb védelmet biztosítson a csalással és a hamisítással szemben;
- a vezetői engedélyek kategorizálása a járműtípusok és a vezetésükhöz szükséges alsó korhatár szerint;
- valamennyi új vezetői engedély tízévenkénti kötelező adminisztratív megújítása;
- a tartózkodási helyüket másik tagállamba áthelyező gépjárművezetők adminisztratív terheinek egyszerűsítése;
- a gépjárművezetők készségeire, ismereteire, fizikai és szellemi alkalmasságára vonatkozó közös minimumkövetelmények alkalmazása;

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

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

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

¹¹ SWD(2021) 305 final, [Minőségi jogalkotás \(europa.eu\)](#).

- a nagy teljesítményű motorkerékpárokhoz való fokozatos hozzáférés, az alsó korhatár és az alacsonyabb teljesítményű motorkerékpárokon szerzett korábbi tapasztalatok alapján;
- a vezetői engedélyekkel kapcsolatos információk nemzeti hatóságok közötti cseréjére szolgáló hálózat (RESPER) létrehozása.

A hatásvizsgálati jelentés¹² megerősítette, hogy a halálos kimenetelű közúti balesetek és a súlyos sérülések számának csökkentésére, valamint a polgárok EU-n belüli szabad mozgását gátló adminisztratív terhek és akadályok további csökkentésére irányuló erőfeszítések támogatása érdekében a vezetői engedélyekre vonatkozó uniós szabályokat aktualizálni kell. Számos – halált, súlyos egészségkárosodást és nem halálos kimenetelű sérülést okozó – súlyos balesetben fontos szerepet játszanak a gépjárművezetők készségei, ismeretei, magatartása és egészségügyi alkalmassága, és még mindig túl sok olyan, vezetői engedéllyel rendelkező személy van, akiknek az uniós közutakon való jelenléte kockázatot jelent a járművezetésre való alkalmatlansága miatt. Az utólagos értékelés¹³ megállapította, hogy már nem a jelenlegi, életkoron alapuló szűrővizsgálatot tekintik a legrelevánsabbnak. Bár bizonyíték van az életkor miatti lehetséges fizikai állapotromlásra, egyes tanulmányok arra a következtetésre jutottak, hogy az olyan sajátos egészségi állapotok, mint a szerabúzus, a mentális egészségi problémák, az epilepszia és a cukorbetegség, a szívbetegségek és az alvási apnoé, nem feltétlenül függnek össze az életkorral. A járművezetésre való egészségügyi alkalmasság szempontjából azonban ezek fontosabb tényezők, mint az életkor.

A gépjárművezetők készségei, ismeretei, kockázattudatossága és tapasztalatai továbbra is korlátozottak, különösen a kezdő gépjárművezetők esetében. A kezdő gépjárművezetők esetében gyakrabban bekövetkező balesetek és halálesetek ténye arra utal, hogy a vezetői engedélyek kiállítására vonatkozó követelmények nem igazodnak teljes mértékben a közúti közlekedésbiztonsági célkitűzésekhez. Emellett az új technológiák, például a fejlett vezetéstámogató rendszerek és a jövőben az automatizált járművek fokozatos bevezetése jelentősen befolyásolni fogja a járművek használatát. Bár ezek a technológiák javíthatják a közúti közlekedésbiztonságot és hozzájárulhatnak az inkluzívabb mobilitáshoz, új kihívások elé is állítják a gépjárművezetőket az új funkciókkal kapcsolatos készségek és ismeretek tekintetében, amelyekre a jelenlegi irányelv nem terjed ki.

Ami a személyek szabad mozgását gátló akadályokat illeti, a vezetői engedélyek megszerzése, használata, pótlása, megújítása vagy cseréje során továbbra is érvényben vannak az engedély megszerzésére, illetve a járművezetési jogosultságok másik uniós országban történő gyakorlására vagy fenntartására irányuló szükségtelen vagy indokolatlan eljárások. Ez végső soron akadályozza az EU-n belüli mozgásukat. Az értékelés szerint az irányelv egyes intézkedései (például a szokásos tartózkodási hely fogalma) nehezen alkalmazhatóak voltak, és előfordulhat, hogy azok jelentős adminisztratív terhekhez vezettek, vagy akadályozták a szabad mozgást. A gyakorlatban az ilyen akadályokkal szembesülő, megfelelően dokumentált járművezetési jogosultságokkal rendelkező polgárok akár hat hónapig, sőt hosszabb ideig is vezetői engedély nélkül maradhatnak. Ezen túlmenően a jelenlegi irányelv bizonyos esetekben megakadályozhatja az uniós polgárokat abban, hogy vezetői engedélyt szerezzenek azokban az uniós országokban, ahol nem ismerik kellőképpen a helyi nyelvet, és ahol a vizsgák során tolmács igénybevétele nem engedélyezett. Ezen túlmenően nincsenek közös szabályok a harmadik országok által kiállított vezetői engedélyek olyan esetekben történő cseréjére vonatkozóan, amikor az engedély jogosultja az Európai Unióban létesít tartózkodási

¹² SWD(2023) 128 final.

¹³ SWD(2022) 17 final, [EUR-Lex – 52022SC0017 – EN – EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/lexuri/cs/52022SC0017).

helyet, és a harmadik országbeli vezetői engedélyért cserébe valamelyik tagállamban megszerzett uniós engedélyek érvényüket veszíthetik abban az esetben, ha az adott személy másik tagállamba helyezi át a tartózkodási helyét.

Végezetül több tagállam¹⁴ bevezetett, illetve tervez bevezetni nemzeti digitális vezetői engedélyeket, amelyekhez azonban fizikai okmány (azaz kártya) kiállítása nem társul. Mivel a jelenlegi irányelv csak a fizikai engedélyek tekintetében állapítja meg a kölcsönös elismerés elvét, a digitális vezetői engedélyek csak a kiállító állam területén maradnak érvényben. Következésképpen a jelenlegi keretrendszer akadályozza a közúti közlekedés digitális transzformációjából fakadó előnyök európai szintű kihasználását, és akadályozza az EU-n belüli szabad mozgást.

A vezetői engedélyekről szóló irányelvre irányuló új javaslat a korábbi irányelv célkitűzéseire, nevezetesen a közúti közlekedés biztonságának javítására és a szabad mozgás elősegítésére irányuló célkitűzésekre épül, ugyanakkor a közúti közlekedés fokozott fenntarthatóságának és digitális transzformációjának szükségességére is reagál. A javaslat fontos szerepet játszik a fenntartható fejlődési célok¹⁵ elérésében is, mégpedig hozzájárul ahhoz, hogy a városok és az ember lakta települések 2030-ig inkluzív, biztonságos, reziliens és fenntarthatóvá váljanak, és mindenki számára hozzáférést lehessen biztosítani biztonságos, megfizethető, akadálymentes és fenntartható közlekedési rendszerekhez. A javaslat továbbá külön figyelmet fordít valamennyi társadalmi csoport – különösen a veszélyeztetett úthasználók, például a gyalogosok, a kerékpárosok, a motorizált kétkerekű járműveket használók, a személyi mobilitási eszközöket használók, valamint a fogyatékkal élő, illetve mozgáskorlátozott és csökkent tájékozódóképességű személyek – közlekedésbiztonsági igényeire¹⁶. Azáltal, hogy új szabályokat vezet be az automata sebességváltóra vonatkozóan, és növeli a B kategóriába tartozó kibocsátásmentes járművek többségének megengedett legnagyobb össz tömegét, a javaslat elő fogja segíteni az ilyen járművek elterjedését, hozzájárulva ezáltal az európai klímarendelet¹⁷ célkitűzéseéhez és az európai zöld megállapodásszennyezőanyag-mentességi célkitűzéséhez, amely 2050-re káros szennyezéstől mentes környezetet irányoz elő¹⁸.

A vezetői engedélyekről szóló irányelvre irányuló új javaslat összhangban van az egységes digitális kapuról szóló rendelettel¹⁹; az egységes digitális kapu a „Your Europe” portálon keresztül hozzáférést biztosít online információkhoz, segítségnyújtó és problémamegoldó szolgáltatásokhoz és e-kormányzati eljárásokhoz. A javaslat által szabályozott információk már szerepelnek az egységes digitális kapuról szóló rendelet I. mellékletében. Az adminisztratív terhek további csökkentése érdekében a vezetői engedélyekről szóló irányelv

¹⁴ Az ENSZ EGB 2022. szeptember 13-i 10. sz. informális dokumentuma és a konzultációs tevékenységek szerint már elérhetők (Spanyolország, Dánia, Görögország, Lengyelország, Portugália esetében), illetve megfontolás tárgyát képezik (Ausztria, Belgium, Ciprus, Észtország, Finnország, Hollandia, Írország, Litvánia, Luxemburg, Németország, Olaszország, Svédország esetében).

¹⁵ https://sdgs.un.org/#goal_section

¹⁶ Az ENSZ 2030-ig tartó időszakra vonatkozó fenntartható fejlődési menetrendjének 11. és 11.2. célkitűzése (<https://sdgs.un.org/2030agenda>).

¹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.), [EUR-Lex – 32018R1724 – HU – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

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

¹⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1724 rendelete (2018. október 2.) az információkhoz, eljárásokhoz, valamint segítségnyújtó és problémamegoldó szolgáltatásokhoz hozzáférést biztosító egységes digitális kapu létrehozásáról, továbbá az 1024/2012/EU rendelet módosításáról (HL L 295., 2018.11.21., 1. o.), [EUR-Lex – 32018R1724 – HU – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

II. melléklete módosulni fog annak biztosítása érdekében, hogy a polgárok és a lakosok számára teljes mértékben online igénybe vehető legyen a közigazgatási eljárás.

A kezdeményezés célja ezért a közúti közlekedésbiztonság javítása és a személyek Európai Unión belüli szabad mozgásának elősegítése, valamint a fenntartható közúti közlekedéshez és annak digitális transzformációjához való hozzájárulás a következők révén:

- *A járművezetési készségek, ismeretek és tapasztalatok javítása, valamint a veszélyes magatartás visszaszorítása és szankcionálása.* A gépjárművezetők képzésére, vizsgáztatására és próbaidejére vonatkozó szabályok biztosítani fogják, hogy különösen a fiatal és a kezdő gépjárművezetők elsajátítsák a biztonságos járművezetéshez szükséges készségeket, ismereteket, tapasztalatokat és kockázattudatosságot. Emellett minden gépjárművezetőnek hozzá kell jutnia a fejlett technológiákkal, az innovációban rejlő biztonsági és környezeti potenciál teljes körű kihasználásával, valamint a motorizált közlekedés és az aktív közlekedési módok biztonságos együttélésének biztosításával kapcsolatos készségek és ismeretek fejlesztéséhez. A közúti közlekedésbiztonság javítását elősegítő környezet megteremtéséhez a gépjárművezetőket minden tagállamban felelősségre kell vonni a veszélyes vezetési magatartásért.
- *A gépjárművezetők megfelelő fizikai és szellemi alkalmasságának biztosítása EU-szerte.* A nem hivatásos gépjárművezetők járművezetésre való fizikai és szellemi alkalmasságára vonatkozó szabályokat – a legújabb technológiafejlesztéshez igazodva, illetve a fogyatékoság emberi jogi alapú modelljével²⁰ összhangban – tökéletesíteni kell és naprakésszé kell tenni. Emellett a közúti közlekedésbiztonsági célok eléréséhez való jobb hozzájárulás érdekében az EU-szerte javulni fog az egészségügyi szűrés.
- *A kérelmezőket és a vezetői engedélyekkel rendelkező vezetőket érintő nem megfelelő vagy szükségtelen akadályok felszámolása.* Továbbra is számos akadály áll a gépjárművezetők vezetői engedélyekhez való hozzáférése és járművezetési jogosultságaik elismerése előtt, ami viszont akadályozza az EU-n belüli szabad mozgást: a gépjárművezetői vizsgákkal kapcsolatos nehézségek, amelyek a nyelvismeret hiányából, az uniós lakosok szokásos tartózkodási helyének meghatározására vonatkozó eltérő szabályokból, illetve bizonyos járművezetési jogosultságok folytonosságának utazáskor és a tartózkodási hely EU-n belüli megváltoztatásakor felmerülő hiányából erednek. Ezen akadályok felszámolása – a közúti közlekedésbiztonság veszélyeztetése nélkül – várhatóan hozzájárul a jelenlegi gépjárművezető-hiány kezeléséhez is, különösen a tehergépjármű-vezetők esetében. Ezenfelül további harmonizációt kell bevezetni a vezetői engedélyek és a digitális vezetői engedélyek érvényessége tekintetében.

Arról, hogy a kezdeményezés miként kezeli a fenti célkitűzéseket és a kapcsolódó problémákat, ezen indokolás 3. fejezete szolgál részletesebb információkkal.

A közúti közlekedésbiztonság területén a közúti közlekedési szabályok határokon átnyúló érvényesítésével kapcsolatos következetes megközelítés biztosítása érdekében létrejött egy tárgyalási csomag, amely három kezdeményezésből áll: e javaslat mellett tartalmazza a közúti

²⁰

A fogyatékosággal élő személyek jogairól szóló, 2006. december 13-i ENSZ-egyezmény, amelynek az EU 2011. január 21. óta részes fele.

közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről szóló, 2015. március 11-i (EU) 2015/413 európai parlamenti és tanácsi irányelv (a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv)²¹,²² módosításáról szóló irányelvre irányuló javaslatot, valamint a járművezetéstől való egyes eltiltások uniós szintű hatályáról szóló irányelvre irányuló javaslatot²³ is.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

Ez a javaslat összhangban van a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó egyéb uniós jogszabályokkal: az egyes közúti árufuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképesítéséről és továbbképzéséről szóló, 2022. december 14-i (EU) 2022/2561 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel²⁴, ²⁵; az (EU) 2015/413 irányelvvel²⁶; valamint az úgynevezett „általános biztonságról szóló rendelettel”²⁷, ²⁸. Összhangban van „A 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó uniós közlekedésbiztonsági szakpolitikai keret – Következő lépések a zero-elképzelés felé” című dokumentummal²⁹ is.

A kezdeményezés összhangban van a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelvvel is. A kölcsönös segítségnyújtással (15. cikk) összefüggésben a vezetői engedélyekről szóló irányelv a vezetői engedélyekkel kapcsolatos információcserére szolgáló hálózatról (RESPER) is rendelkezik, amely igénybe vehető a vezetői engedélyekről szóló irányelv, a hivatásos gépjárművezetők képesítéséről és képzéséről szóló irányelv, valamint a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv végrehajtásához és az azoknak való megfelelés ellenőrzéséhez. Jelenleg jogbizonytalanság áll fenn azt illetően, hogy a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv alkalmazásában igénybe vehető-e a RESPER (az EUCARIS-ra hagyatkozva) a vezetői engedélyekről szóló irányelv 15. cikkének megfogalmazása, valamint amiatt, hogy a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv 4. cikkének (4) bekezdése előírja, hogy a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv szerinti információcserére a következőképpen kerüljön sor: *„mellőzve az irányelv hatálya alá nem tartozó egyéb adatbázisok bevonásával történő adatcserét”*. Következésképpen a bűnüldöző hatóságok túlnyomó többsége jelenleg nem használja a RESPER-t ellenőrzési célra.

A határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv felülvizsgálata a vezetői engedélyekről szóló irányelv felülvizsgálatával párhuzamosan zajlik, mind jogi okokból, mind a következtetesség érdekében. Ezzel összefüggésben az egyéb adatbázisok használatára vonatkozó korlátozások felszámolása megfontolás tárgyát képezi. A RESPER-hez

²¹ COM(2023) 126 final.

²² HL L 68., 2015.3.13., 9. o., [EUR-Lex – 32015L0413 – HU – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

²³ COM(2023) 128 final.

²⁴ HL L 330., 2022.12.23., 46. o., [EUR-Lex – 32022L2561 – HU – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

²⁵ Ez az irányelv különleges szabályokat állapít meg az említett járműveket vezető hivatásos gépjárművezetők képesítésére és képzésére vonatkozóan.

²⁶ Ez az irányelv elősegíti a tagállamok közötti információcserét abban az esetben, ha egy másik tagállamban nyilvántartásba vett járművel közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértést követnek el.

²⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/2144 rendelete (2019. november 27.) a gépjárműveknek és pótkocsijaiknak, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek az általános biztonság, továbbá az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról (HL L 325., 2019.12.16., 1. o.), [EUR-Lex – 02019R2144-20220905 – HU – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

²⁸ Ez a rendelet előírja az új járművek biztonsági funkciókkal való kötelező ellátását.

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

jogérvényesítés céljából történő hozzáférés a vezetői engedélyekről szóló irányelvben meghatározott feltételek mellett lehetséges lesz, és ennek eredményeként várhatóan több jogsértés sikeres kivizsgálására kerül sor. Emellett a vezetői engedélyekről szóló irányelv felülvizsgálata a jogbizonytalanság teljes felszámolása érdekében minden olyan alkalmazási eset tisztázásáról rendelkezni fog, amely a bűnüldözés keretében szükségessé teszi a RESPER-hez való hozzáférést.

A Bizottság azt javasolja, hogy a járművezetéstől való egyes eltiltások uniós szintű hatályára vonatkozó rendelkezéseket külön jogi aktus tárgyalja. E jogi aktus ki fog terjedni az ilyen határozatok határokön átnyúló érvényesítésére, míg az engedélyek kiállításával kapcsolatos következményeket továbbra is ez a kezdeményezés kezeli.

A javaslat a készségek európai évének is részét képezi, amelynek célja az egész életen át tartó tanulás előmozdítása, az uniós vállalkozások versenyképességének megerősítése, valamint a zöld és digitális átállás társadalmilag méltányos módon történő támogatása.

• **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

A vezetői engedélyekről szóló irányelv járműkategóriák szerint szabályozza a járművezetési jogosultságokat. Egyes kategóriák meghatározása az alábbi uniós szabályokra való hivatkozással történik:

- az egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló 96/53/EK tanácsi irányelv³⁰, lehetővé téve az alternatív üzemanyaggal működő járművek típusainak azonosítását;
- a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló 168/2013/EU rendelet³¹, amely lehetővé teszi a segédmotoros kerékpárok, a motorkerékpárok, a háromkerekű gépjárművek és a négykerekű motorkerékpárok típusainak azonosítását.

Az irányelv meghatározza az egyes közúti áru fuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképesítéséről és továbbképzéséről szóló, 2022. december 14-i (EU) 2022/2561 európai parlamenti és tanácsi irányelv³² hatálya alá tartozó, leendő hivatásos gépjárművezetők vezetői engedélyének megszerzéséhez szükséges alsó korhatárokat.

Ezen túlmenően a személyes adatok védelmére vonatkozó szabályok – különösen a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló (EU) 2016/679 rendelet (általános adatvédelmi rendelet)³³ – a vezetői engedélyekkel kapcsolatos információk cseréjére is alkalmazandók.

A Bizottság 2021. június 3-án a 910/2014/EU rendeletnek³⁴ az európai digitális személyazonosság keretének létrehozása tekintetében történő felülvizsgálatára irányuló

³⁰ HL L 235., 1996.9.17., 59. o., [EUR-Lex – 01996L0053-20190814 – HU – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³¹ HL L 60., 2013.3.2., 52. o., [EUR-Lex – 02013R0168-20201114 – HU – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³² HL L 330., 2022.12.23., 46. o., [EUR-Lex – 32022L2561 – HU – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³³ HL L 119., 2016.5.4., 1. o., [EUR-Lex – 32016R0679 – HU – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 910/2014/EU rendelete (2014. július 23.) a belső piacon történő elektronikus tranzakciókhoz kapcsolódó elektronikus azonosításról és bizalmi szolgáltatásokról (HL L 257., 2014.8.28., 73. o.), [EUR-Lex – 32014R0910 – HU – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

javaslatot³⁵ fogadott el. Ez az új keret a digitális vezetői engedélyek szempontjából releváns alkotóelemeket biztosít. Különösen az elektronikus személyazonosság és adott esetben az elektronikus pénztárca funkciói használhatók fel az uniós digitális vezetői engedélyeket célzó interoperabilis megoldás kifejlesztésére.

Ez a javaslat összhangban van a klímasemlegesség elérését célzó uniós keretet létrehozó (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendelet 2. cikkének (1) bekezdésében meghatározott, 2050-ig teljesítendő uniós klímasemlegességi célkitűzéssel, és hozzájárul ahhoz.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

• Jogalap

A javaslat jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ)³⁶ 91. cikkének (1) bekezdése. Az EUMSZ 91. cikk (1) bekezdésének c) pontja értelmében az Európai Unió a közlekedés területén hatáskörrel rendelkezik arra, hogy intézkedéseket állapítson meg a közlekedésbiztonság – többek között a közúti közlekedésbiztonság – javítására.

• Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)

A 2006/126/EK irányelv értelmében az Unió már hatáskörrel rendelkezik a vezetői engedélyek területén. A vezetői engedélyekkel kapcsolatos kérdések olyan transznacionális szempontokat tartalmaznak, amelyeket az egyes tagállamok önállóan nem tudnak kezelni. Bár a vezetői engedélyekről szóló irányelv fontos lépést jelent a vezetői engedélyekre vonatkozó szabályok harmonizálásának folyamatában, és hozzájárul az uniós szakpolitikák végrehajtásához, eddig – a közös szabványok és követelmények harmonizálása, valamint a szabályoknak a 2006 óta bekövetkezett tudományos és műszaki fejlődéshez való hozzáigazítása érdekében – tizenegy alkalommal módosult. Az e javaslat által bevezetendő új szabályok az EUMSZ 91. cikke (1) bekezdésének alkalmazásával az Unióra ruházott hatáskörökön belül maradnak, és – a vezetői engedélyekre vonatkozó, már meglévő kerethez való kapcsolódásukra tekintettel – kizárólag uniós szinten valósíthatók meg megfelelően.

A közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó uniós célkitűzések, valamint a halálos kimenetelű közúti balesetek és a súlyos sérülések számának csökkentése terén tapasztalható elégtelen előrehaladás fényében a kitűzött célok eléréséhez további uniós fellépésre van szükség. A veszélyes közúti magatartás elleni küzdelem például csak akkor lehet teljes mértékben eredményes, ha a közlekedési jogsértést elkövető külföldiek ugyanolyan feltételek mellett vállalják a következményeket a magatartásukért, mint a helyi lakosok. E kérdések határokon átnyúló dimenziójára tekintettel ezeket a célkitűzéseket a tagállamok önmagukban nem tudják kielégítően megvalósítani.

További uniós szintű fellépésre van szükség a személyek szabad mozgását gátló szükségtelen és indokolatlan akadályok felszámolása érdekében is, amelyek a vezetői engedélyek kiállítására és megújítására vonatkozó, optimálistól elmaradó eljárásokból adódnak. Ezek a problémák uniós szinten kezelendők, mivel határokon átnyúló dimenziójuk is van. Ami a digitális vezetői engedélyek konkrét esetét illeti, azok kizárólag a tagállamok által alkalmazott megoldások összehangolása és interoperabilitása esetén ismerhetők el kölcsönösen az EU egész területén.

³⁵ COM(2021) 281 final, [EUR-Lex – 52021PC0281 – HU – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³⁶ HL C 115., 2008.5.9., 85. o., [EUR-Lex – 12008E091 – HU – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

Unió beavatkozás nélkül a vezetői engedélyek terén a tagállamok között folytatott együttműködés két- vagy többoldalú megállapodások keretében folytatódott volna, ami viszont az engedélyezési rendszer összetettebbé válását eredményezte volna, és adminisztratív terheket rótt volna az engedélyek jogosultjaira és a közigazgatásokra. A gépjárművezetők adminisztratív problémákkal is szembesülhettek olyan tagállamokban³⁷ utazáskor, amelyek a Bécsi Egyezménynek³⁸ nem szerződő felei; ilyen problémát okozhatott például a nemzetközi vezetői engedély meglétére vonatkozó követelmény. Végezetül, amikor az EU-n belüli tartózkodási helyük megváltozik, az uniós vezetői engedélyek birtokosainak az új tartózkodási helyük szerinti ország által kiállított új vezetői engedélyt kellene beszerezniük, akár adminisztratív csere útján, akár a járművezetői vizsga letételével, más kérelmezőkhöz hasonlóan. Unió beavatkozás hiányában a külföldi hivatásos gépjárművezetők uniós közúti közlekedési ágazatba való integrációja továbbra is korlátozott marad, mivel a külföldi gépjárművezetők adminisztratív nehézségekbe ütköznek a járművezetési jogosultságaik fenntartása terén. Ennek az akadálnak a felszámolása hozzájárulhat az EU-n belüli gépjárművezető-hiány problémájának kezeléséhez, az ezen intézkedésen túli egyéb intézkedésekkel együtt, például a gépjárművezetők képesítésével, a munkakörülmények javításával és a strukturális kihívásokkal kapcsolatban.

- **Arányosság**

A javaslat szükséges és arányos azzal a célkitűzéssel, hogy a vezetői engedélyekre vonatkozó további harmonizált szabályokkal elő kell segíteni a szabad mozgást, mivel a tagállamok önmaguk nem tudják biztosítani egy másik tagállam által kiállított vezetői engedéllyel biztosított járművezetési jogosultság zökkenőmentes elismerését.

A javaslat nem lépi túl a közúti közlekedésbiztonság magasabb szintjének biztosítására és a szabad mozgás elősegítésére irányuló célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket, mivel az elfogadott szakpolitikai alternatívák továbbra is megfelelő szintű rugalmasságot biztosítanak a tagállamok számára. A javaslat a digitális vezetői engedélyek esetében kizárólag harmonizációs minimumkövetelményekről rendelkezik, a próbaidőre vonatkozó szabályok lehetővé teszik a tagállamok számára, hogy további nemzeti feltételeket vagy korlátozásokat alkalmazzanak a kezdő gépjárművezetőkre, a vezetői engedélyek harmadik országokkal való cseréjére vonatkozó szabályok meghatározása pedig leszűkített.

Ezért – különösen a vezetői engedélyek kölcsönös elismerése elvének előfeltételként – átlátható, hatékony és összehangolt megközelítésre van szükség, amely egyenlő bánásmódot biztosít az uniós közutakon közlekedők számára; az előírt javaslat emellett megfelel az arányosság elvének.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Az egyértelmű és következetes jogszabály-szövegezés biztosítása érdekében a legmegfelelőbb jogi megoldás az irányelv teljes felülvizsgálata.

³⁷ Spanyolország, Málta, Ciprus és Írország.

³⁸ Az 1968. november 8-án Bécsben megkötött Közúti Közlekedési Egyezmény.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése/célravezetőségi vizsgálata**

Az Európai Bizottság a minőségi jogalkotás elveit követve 2022-ben közzétette a 2006/126/EK irányelv utólagos értékelését³⁹. Az értékelés bebizonyította, hogy a 2006/126/EK irányelv és az azt megelőző két irányelv együttes hatása fokozta az úthasználók biztonságát az Unión belül, és elősegítette a szabad mozgást. Az értékelés azt is megállapította, hogy a vezetői engedélyekről szóló irányelv pozitív hatást gyakorol a vezetői engedélyekkel kapcsolatos csalás és a vezetőiengedély-turizmus visszaszorítására. Az irányelv az adminisztratív terhek csökkenéséhez vezetett, különösen a vezetői engedélyek jogosultjai esetében. Az értékelés arra is rámutatott, hogy további lehetőség van a biztonsági szint javítására, valamint bizonyos szabályozási követelmények hatékonyságának és arányosságának fokozására. Az értékelés elismerte, hogy az uniós közlekedési rendszer – a digitalizáció hatása, a városi közlekedés aktív közlekedési módjaira helyezett növekvő hangsúly, a mobilitás új formáinak megjelenése, a konnektivitással és az automatizálással kapcsolatos fejlesztések, a mesterséges intelligencia növekvő szerepe, valamint az alacsony és nulla kibocsátású járművek elterjedése miatt – rohamosan változik. Arra a következtetésre jutott, hogy a jelenlegi jogalkotási keretet nemcsak a jelenlegi igények kielégítése, hanem a jövőbeli kihívások kezelése érdekében is ki kell igazítani.

Az értékelés továbbá arra a következtetésre jutott, hogy a digitális megoldásokat – többek között a digitális vezetői engedélyeket és a RESPER-t – nem vizsgálták meg kellőképpen. Azt is megállapította, hogy a járművezetési készségekre és ismeretekre vonatkozó szabályok nem tükrözik kellőképpen az olyan új technológiai megoldásokat, mint a fejlett vezetéstámogató rendszerek, a félig automatizált és automatizált vezetés, a szimulátorok használata, és nem tükrözik a mikromobilitási megoldások és az automata sebességváltóval rendelkező alacsony és nulla kibocsátású járművek elterjedését sem.

Emellett egyes rendelkezések – például a szokásos tartózkodási hely létesítésére, a külföldi vezetői engedélyek elismerésére és az érvényességi időre vonatkozó rendelkezések – elmaradnak az optimálistól a személyek szabad mozgásának elősegítése tekintetében. Ezen túlmenően az irányelv nem egészíti ki teljes mértékben az (EU) 2015/413 irányelvet⁴⁰ az érintett jogsértésekre vonatkozó szankciók érvényesítése tekintetében. Az irányelvet jobban össze kell hangolni az általános biztonságról szóló rendelettel⁴¹ is.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

A minőségi jogalkotásra vonatkozó iránymutatásokkal összhangban az utólagos értékelés és a hatásvizsgálat során konzultációra került sor az érdekelt felekkel.

Az utólagos értékelés során 2020. október 16-án munkaértekezletre került sor az érdekelt felekkel a konkrét megállapítások megerősítése, az újonnan felmerült megállapításokkal kapcsolatos visszajelzések kérése, valamint a vélemények összegyűjtése céljából.

³⁹ SWD(2022) 17 final.

⁴⁰ HL L 68., 2015.3.13., 9. o., [EUR-Lex – 32015L0413 – HU – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁴¹ HL L 325., 2019.12.16., 1. o., [EUR-Lex – 32019R2144 – HU – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

2020. október 28. és 2021. január 20. között nyilvános konzultációra került sor, amely lehetővé tette az érdekelt közönség és az érdekelt felek számára a hatályos szabályokkal kapcsolatos véleményük kifejtését.

A hatásvizsgálat előkészítő szakaszában az érdekelt feleknek lehetőségük volt arra, hogy visszajelzést adjanak a bevezető hatásvizsgálatról (2021 második negyedéve). Ezt követően az alábbi célzott konzultációs tevékenységekre került sor:

- két körben tartott meghallgatások:
 - tájékoztató meghallgatások a kezdeti szakaszban (2022 első és második negyedéve);
 - részletes meghallgatások a hiányzó információk pótlása és a szakpolitikai intézkedések várható hatásainak értékelése céljából (2021 második és harmadik negyedéve);
- két körben tartott felmérések:
 - a problémaelemzés alátámasztását célzó felmérés (2022 második negyedéve);
 - a szakpolitikai intézkedések hatásának értékelése céljából végzett felmérés (2022 második és harmadik negyedéve).

Végezetül 2022 harmadik negyedévében új, nyilvános konzultációra került sor.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

A hatásvizsgálat során három szakértői munkaértekezletre került sor:

- a képzés, a vizsgáztatás és a járműkategóriák témakörében 2022 első negyedévében,
- a vezetői engedélyek kiállítása és kölcsönös elismerése témakörében 2022 második negyedévében,
- a közúti közlekedési jogsértések jogkövetkezményei és az egészségügyi alkalmasság témakörében 2022 második negyedévében.

A Bizottság szolgálatainak a hatásvizsgálattal kapcsolatos munkáját a COWI, az Ecorys és az NTUA alkotta független konzorcium által készített külső háttér tanulmány egészítette ki.

Az utólagos értékelés során és a hatásvizsgálat előkészítő szakaszában a jelenlegi irányelv 9. cikke alapján létrehozott – alapvetően tagállami szakértőkből álló – vezetői engedélyekkel foglalkozó bizottságot rendszeresen tájékoztatták és véleményét rendszeresen kikérték.

- **Hatásvizsgálat**

A vezetői engedélyekről szóló irányelv felülvizsgálatára irányuló javaslatot hatásvizsgálat⁴² kíséri, amelynek tervezetét 2022. október 12-én terjesztették a Szabályozói Ellenőrzési Testület elé. A testület 2022. november 18-án pozitív véleményt adott ki⁴³. A hatásvizsgálat a testület ajánlásaival összhangban felülvizsgálat tárgyát képezte. A testület részletesebb technikai észrevételeinek megvitatására szintén sor került. A hatásvizsgálat 5. szakasza a szakpolitikai alternatívák részletes leírását, 6. szakasza pedig az összes alternatíva hatásainak

⁴² SWD(2023) 128 final.

⁴³ RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617.

átfogó elemzését tartalmazza. A vizsgált szakpolitikai alternatívák a következőképpen foglalhatók össze:

A. szakpolitikai alternatíva

Az A. szakpolitikai alternatíva mindhárom szakpolitikai alternatíva esetében közös szakpolitikai intézkedéseket tartalmaz. Az A. szakpolitikai alternatíva szerinti intézkedések célja, hogy a vezetői engedélyekről szóló irányelvet összhangba hozzák az EU-n belüli technológiai, tudományos és társadalmi fejlődéssel, az irányelv főbb rendelkezéseinek tökéletesítésével, valamint a piaci igények és lehetőségek kezelésével.

A közúti közlekedésbiztonság tekintetében ez az alternatíva bővíti a vizsgálat tárgyát képező kérdések körét. Emellett továbbfejleszti az illetékes hatóságok között a csalás és hamisítás elleni küzdelem terén folytatott együttműködést támogató technikai eszközöket (RESPER). Ez az alternatíva kiigazítja a szabályokat annak érdekében, hogy figyelembe lehessen venni az uniós járműflottán belüli, alternatív üzemanyaggal működő járművek számának növekedését. Végezetül pedig a járművezetésre való fizikai és szellemi alkalmasságra vonatkozó előírásokat is aktualizálja, és a hatóságok közötti szélesebb körű ismeretterjesztés lehetővé tétele érdekében egy új, információmegosztásra szolgáló célzott platformot hoz létre.

Ami a szabad mozgást illeti, az A és B kategóriájú vezetői engedélyek esetében bevezeti, hogy minden tagállamban egyforma igazgatási érvényességi idő alkalmazandó, és egyértelművé teszi azokat az eseteket, amikor az érvényesség csökkenthető vagy meghosszabbítható. Megállapítja továbbá az opcionális egyenértékűségek⁴⁴ kölcsönös elismerését, tisztázza a szokásos tartózkodási hely fogalmának végrehajtásával kapcsolatos egyes szempontokat, és további egyenértékűségeket vezet be. Végezetül bevezeti az uniós digitális vezetői engedélyt, valamint azt a lehetőséget, hogy a fizikai vezetői engedélyen QR-kódot lehessen feltüntetni.

B. szakpolitikai alternatíva

A B. szakpolitikai alternatíva a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos szakpolitikai beavatkozás növelését, valamint bizonyos gépjárművezetői csoportok adminisztratív terheinek csökkentését jelenti.

Ami a közúti közlekedésbiztonságot illeti, az A. szakpolitikai alternatívában foglalt intézkedések mellett új szabályokat vezet be a képzési és a próbaidőre vonatkozóan. Ez az alternatíva a járművezetésre való fizikai és szellemi alkalmasságra vonatkozó szabályokat a kérelmezők látásának ellenőrzésére vonatkozó, nem kötelező erejű iránymutatásokkal, valamint önértékelésen alapuló kötelező szűrővizsgálattal egészíti ki. A házi orvosok számára képzési program kialakítására kerül sor.

Ami a szabad mozgást illeti, az A. szakpolitikai alternatívában foglalt intézkedéseken kívül az engedélyek kiállításának szabályai oly módon egyszerűsödnek, hogy az uniós polgárok az első vezetői engedélyüket megszerezhetik az állampolgárságuk szerinti országban, ha a vizsga nyelvével kapcsolatos akadályokba ütköznek. A hivatásos gépjárművezetők hiányának csökkentése érdekében egyszerűsödnek az autóbusz- és tehergépkocsi-vezetőkre vonatkozó hatályos szabályok is, és a harmadik országok által kiállított vezetői engedélyek cseréjére vonatkozó szabályok bevezetésére kerül sor. Végezetül a távoli területeken felmerülő mobilitási problémák kezelése érdekében a tagállamok kiterjeszthetik a B1 kategóriájú vezetői engedélyek jogosultjainak vezetési jogosultságait oly módon, hogy lehetővé teszik

⁴⁴ Ha például egy személy a tartózkodási helye szerinti országban jogosult B kategóriájú vezetői engedéllyel könnyű motorkerékpárt vezetni, ugyanezt megtehetné bármely másik olyan tagállamban is, amely ugyanazt az opcionális egyenértékűséget alkalmazza.

számukra nagyobb össztömegű, legfeljebb 45 km/h sebességű járművek vezetését, de csak az érintett tagállam területén.

C. szakpolitikai alternatíva

A C. szakpolitikai alternatíva tovább fokozza a harmonizációt és jobban kiterjeszti a hatályt a B szakpolitikai alternatívához képest.

Ami a közúti közlekedésbiztonságot illeti, az A. és a B. szakpolitikai alternatívában foglalt intézkedések mellett a vezetői engedélyhez kötött járműkategóriák a következőképpen módosulnak: 1. magukban foglalják a 25 és 45 km/h közötti legnagyobb sebességű új mikromobilitási járműveket, 2. lehetővé teszik a mezőgazdasági járművek vezetéséhez szükséges nemzeti engedélyek kölcsönös elismerését, és 3. jobban igazodnak a D1 kategóriájú autóbusszokkal kapcsolatos piaci lehetőségekhez és igényekhez. A járművezetésre való fizikai és szellemi alkalmasságra vonatkozó szabályok szigorodnának.

Ami a szabad mozgást illeti, az A. és a B. szakpolitikai alternatívában foglalt intézkedések mellett a járművezetésre való fizikai és szellemi alkalmasság felmérése kölcsönös elismerés tárgyát képezi, és a korábban külföldi vezetői engedéllyel rendelkező személyek a tartózkodási helyük másik tagállamba történő áthelyezésekor továbbra is vezethetnek, feltéve, hogy a közúti közlekedésbiztonság terén legalább öt évig pozitív eredményeket sikerült felmutatniuk.

Az intézkedések és szakpolitikai alternatívák értékelése

A különböző szakpolitikai alternatívák szerinti intézkedésekről mennyiségi és minőségi értékelés készült a gazdasági és társadalmi (közúti közlekedésbiztonsági) hatások, valamint az alapvető jogokra gyakorolt hatások tekintetében. A hatások értékeléséhez – az alapforgatókönyvben foglalt prognózisokkal összhangban – a 2025–2050-es időszakra esett a választás. Ami a közúti közlekedésbiztonságot illeti, az A. szakpolitikai alternatíva a kapcsolódó uniós célok elérése tekintetében várhatóan elmarad az optimálistól. A B. szakpolitikai alternatíva nagyobb mértékben javítja a közúti közlekedésbiztonságot, míg a C. szakpolitikai alternatíva egy lényeges lépéssel távolabbra mutat, a költség-haszon arány azonban várhatóan alacsonyabb lesz, mint a B. szakpolitikai alternatíva költség-haszon aránya. A szabad mozgást és a gazdasági hatásokat illetően a legfontosabb hozzájárulás várhatóan a digitális vezetői engedélyek bevezetéséből és az 1. csoportba tartozó gépjárművezetők esetében az igazgatási érvényességi idő 15 évre történő harmonizálásából származik (már mindkettő szerepel az A. szakpolitikai alternatívában is). A B. és a C. szakpolitikai alternatíva által bevezetett kiegészítő intézkedések meg fogják oldani a gépjárművezetők egyes konkrét csoportjait érintő blokkoló problémákat, de jóval kevesebb hatásuk lesz. Ami az alapvető jogokat illeti, a hatásokat továbbra is az adatvédelmi szabályok szigorú végrehajtásával ellenőrzik, nevezetesen a RESPER-ben.

Valamennyi szakpolitikai alternatíva teljes mértékben magában foglalta az „alapértelmezés szerint digitális” elvet, tükrözve a „Digitális iránytű 2030-ig” című közleményt⁴⁵.

• Célravezető szabályozás és egyszerűsítés

Ez a kezdeményezés a Bizottság 2022. évi munkaprogramjának részét képezi, annak II. mellékletében (REFIT-kezdeményezések) „Az európai demokrácia megerősítése”⁴⁶ címsor alatt található. A kezdeményezés jelentős REFIT-dimenzióval rendelkezik a vezetői engedélyekre alkalmazott tagállami eljárások egyszerűsítése és összehangolása tekintetében.

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

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

A fizikai vezetői engedély kiállítási eljárása és előállítása – az érintett uniós lakosok magas száma miatt – a 2006/126/EK irányelvből adódó jelentős költségteher. Az egyszerűsítés és a kapcsolódó tehercsökkentés fontos része lesz az uniós digitális vezetői engedély bevezetése. Konkrétan egyszerűbb lesz a vezetői engedély beszerzése, pótlása, megújítása vagy cseréje, mivel a teljes eljárás online lebonyolítható. Ezen túlmenően az A, A1, A2, AM, B, B1 és BE kategóriájú járművek vezetői számára a vezetői engedélyek igazgatási érvényességi idejének harmonizálása következtében kevesebb kommunikációt kellene folytatni a közigazgatással is, mivel a vezetői engedélyt ritkábban kellene megújítani (10 év helyett 15 évente, az e szabályt jelenleg alkalmazó tagállamok esetében).

- **Alapjogok**

A vezetői engedélyekre vonatkozó szabályok összhangban vannak az alkalmazandó uniós adatvédelmi jogszabályokkal. Célszerű a RESPER használatának eseteit egyértelműbben meghatározni, felszámolva ezáltal a meglévő jogi kétértelműségeket, amelyek kockázatot jelentenek a gépjárművezetők személyes adatainak védelme szempontjából. Az eIDAS-funkciók – különösen a nyilvántartásba vételhez használt elektronikus személyazonosság, valamint az adatok tárolására és cseréjére szolgáló uniós tárca – uniós vezetői engedélyhez történő használata biztosítani fogja a kezelt információk magas szintű biztonságát és bizalmas jellegét.

Az uniós digitális vezetői engedélyre való átállás várhatóan nem zárja ki a lakosság bizonyos csoportjait. Az alapértelmezés szerint digitális vezetői engedély kiállítását követően tulajdonképpen továbbra is mindenki dönthet úgy, hogy fizikai vezetői engedélyt szerez be.

Ami a szabad mozgást illeti, a szokásos tartózkodási hely fogalmának egyértelművé tétele mindenképpen megoldja azt a problémát, hogy közvetlenül a tartózkodási hely áthelyezését követően kerül sor a kiállító hatóság meghatározására. Az igazgatási érvényességi időre vonatkozó szabályok egyszerűsítése egyenlő feltételeket fog biztosítani az uniós vezetői engedélyek jogosultjai számára, függetlenül attól, hogy melyik országban kérelmeznek engedélyt vagy hosszabbítják meg vezetői engedélyük érvényességét. Az opcionális egyenértékűségek kölcsönös elismerése lehetővé teszi a vezetői engedélyek jogosultjai számára, hogy az opcionális egyenértékűség által biztosított jogok más, ugyanezen szabályokat alkalmazó tagállamokban is megillessék őket.

A javasolt irányelv pozitív hatással lesz a megkülönböztetésmentességhez való jogra is, mivel a nyelvekkel kapcsolatos korlátozások esetén rugalmasságot fog biztosítani a vezetői engedély első kiállításához, ez pedig lehetővé fogja tenni a kérelmezők számára annak eldöntését, hogy hol tegyék le a vizsgákat.

A javasolt irányelv biztosítani fogja a fogyatékossgal élő személyek jogainak tiszteletben tartását, összhangban az Alapjogi Chartával és a fogyatékossgal élő személyek jogairól szóló ENSZ-egyezménnyel, amelynek az EU és valamennyi tagállam részes fele.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

Az uniós költségvetésre gyakorolt hatás elsősorban a járművezetésre való fizikai és szellemi alkalmasságra vonatkozó információk hatóságok közötti cseréjére szolgáló információs platform létrehozását, valamint a háziorvosoknak szánt, 0,7–1,1 millió EUR összegű (online) képzési program kidolgozását érinti.

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint az ellenőrzés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

A javaslat jóváhagyása esetén a tagállamok évente tájékoztatják a Bizottságot az egyes kategóriák esetében kiállított, megújított, pótoltt, visszavont és cserélt vezetői engedélyek számáról, többek között a digitális vezetői engedélyek kiállítására és használatára vonatkozó adatokról.

- **Magyarázó dokumentumok (irányelvek esetén)**

A javaslatához nincs szükség az átültetésével kapcsolatos magyarázó dokumentumokra.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

A 2006/126/EK irányelvet jelentősen módosító vagy új elemekkel kiegészítő főbb rendelkezések a következők:

- Az 1. cikk meghatározza az irányelv tárgyát és hatályát, megnevezve azokat a területeket, amelyekre vonatkozóan közös szabályokat állapít meg.
- A 2. cikk fogalommeghatározásokat vezet be a nagyobb jogi egyértelműség érdekében bevezetett új fogalmak figyelembevétele céljából.
- A 3. cikk bevezeti a fizikai és digitális vezetői engedélyekre alkalmazandó alapvető szabályokat, különösen azok kölcsönös elismerésére vonatkozóan. A fizikai vezetői engedélyekre vonatkozó részletes követelményeket a 4. cikk, a digitális vezetői engedélyekre vonatkozó részletes követelményeket pedig az 5. cikk határozza meg.
- A 6. és 7. cikk a 2006/126/EK irányelv korábbi 4. cikkének helyébe lép, azaz két külön cikk rendelkezik az 1. engedélykategóriákra, illetve 2. az alsó korhatárra vonatkozó szabályokról.
- A 8. cikk a 2006/126/EK irányelv korábbi 5. cikkének felel meg, amely egyértelművé teszi az uniós kódok és a járművezetési jogosultság lehetséges feltételei és korlátozásai közötti összefüggést.
- A 9. cikk a 2006/126/EK irányelv korábbi 6. cikkének helyébe a következő módosításokkal lép:
 - azon követelmény eltörlése, miszerint a C vagy D kategóriájú vezetői engedély megszerzéséhez CE vagy DE kategóriájú engedély megléte szükséges;
 - a korábbi 6. cikk (4) bekezdésének c) pontjában megállapított korábbi egyenértékűség választható jellegének megszüntetése;
 - D1E kategóriájú járművek vezetésére való jogosultság a D1 és C1E vagy D1 és CE kategóriájú vezetői engedélyek jogosultjai esetében;
 - egyes járművek vezetését B1 kategóriájú engedéllyel lehetővé tevő, opcionális egyenértékűség bevezetése; valamint
 - az opcionális egyenértékűségek kölcsönös elismerése.
- A 10. cikk a 2006/126/EK irányelv korábbi 7. cikkének felel meg, a következő módosításokkal:
 - az A és B kategóriához tartozó csoportok esetében a 15 éves igazgatási érvényességi idő általános szabállyá válik;

- a Bizottság és a tagállamok kivételes körülmények esetén meghosszabbíthatják a vezetői engedélyek igazgatási érvényességi idejét;
 - a vezetői engedélyek igazgatási érvényességi ideje az ideiglenes tartózkodási engedélyek időtartamához való igazodás érdekében csökkenthető;
 - a vezetői engedélyek igazgatási érvényességi ideje az engedély jogosultjának életkora alapján csak a 70. életévtől csökkenthető.
- A 11. cikk a 2006/126/EK irányelv korábbi 11. cikke (1), (2), (3) és (5) bekezdésének felel meg.
 - A 12. cikk új, különös szabályokat vezet be a harmadik országok által azon jogosultak számára kiállított vezetői engedélyek cseréjére vonatkozóan, akik valamely tagállam területén létesítenek szokásos tartózkodási helyet.
 - A 13. cikk magában foglalja a 2006/126/EK irányelv korábbi 11. cikkének (4) bekezdését, és bizonyos szabályokat vezet be a vezetői engedély tagállamok általi korlátozásának, felfüggesztésének, visszavonásának vagy törlésének joghatásaira vonatkozóan.
 - A 14. cikk a 17 és 18 év közötti gépjárművezetők esetében bevezeti a kíséreléssel történő vezetés új elvét.
 - A 15. cikk legalább kétéves próbaidőt vezet be, amelynek során a kezdő gépjárművezetőkre szigorú szabályok vonatkoznak az ittas állapotban történő vezetéssel és a lehetséges további nemzeti feltételekkel kapcsolatban.
 - A 16. cikk a 2006/126/EK irányelv korábbi 10. cikkének felel meg.
 - A 17. cikk magában foglalja a 2006/126/EK irányelv korábbi 12. cikkét. Ezenkívül eltéréseket vezet be arra az esetre, ha a vezetői engedély jogosultja nem tudja igazolni a szokásos tartózkodási hely létesítését, illetve a B kategóriájú vezetői engedély első kiállítása esetére, ha az uniós polgárok nem beszélik a lakóhelyük szerinti tagállam nyelvét.
 - A 18. cikk a 2006/126/EK irányelv korábbi 13. cikkének felel meg, figyelembe véve a Bizottság által a nem uniós normál engedélymintákra vonatkozóan közzétett információkat.
 - A 19. cikk a 2006/126/EK irányelv korábbi 15. cikkének felel meg, amely különösen azokat az eseteket tisztázza, amikor a tagállamoknak kölcsönös segítségnyújtást kell biztosítaniuk egymás számára.
 - A 20. cikk a 2006/126/EK irányelv 14. cikkén alapul, és lehetővé teszi a minőségi jogalkotásra vonatkozó szabályokkal összhangban történő adatgyűjtést.
 - A 21. cikk egy olyan általános rendelkezést tartalmaz, amely lehetővé teszi, hogy a Bizottság az irányelv egyes rendelkezéseivel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el.
 - A 22. cikk a 2006/126/EK irányelv korábbi 9. cikkének felel meg, amely létrehozta a vezetői engedélyekkel foglalkozó bizottságot, és ez a cikk a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló, 2011. február 16-i

182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre⁴⁷ utaló hivatkozásokkal frissül, szükség esetén lehetővé téve végrehajtási jogi aktusok elfogadását.

- A 23. cikk egy c) ponttal egészíti ki az (EU) 2022/2561 irányelv 5. cikkének (2) bekezdését annak érdekében, hogy a C kategóriájú vezetői engedéllyel rendelkező, 17. életévüket betöltött gépjárművezetők számára lehetővé váljon a kíséreléssel történő vezetés.
- A 24. cikk az (EU) 2018/1724 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁴⁸ II. mellékletét módosítja.
- A 25. cikk az átültetésre vonatkozó rendelkezést tartalmaz, figyelembe véve különösen a tagállamoknak és a Bizottságnak a magyarázó dokumentumokról szóló, 2011. szeptember 28-i együttes politikai nyilatkozatát⁴⁹.
- A 26. cikk a 2006/126/EK irányelv hatályon kívül helyezésének feltételeit megállapító általános rendelkezést tartalmaz.
- A 27. cikk az irányelv hatálybalépését megállapító általános rendelkezést tartalmaz.
- A 28. cikk az irányelv címzettjeként a tagállamokat megjelölő általános rendelkezést tartalmaz.
- Az I. melléklet a 2006/126/EK irányelv korábbi I. mellékletének felel meg. Ezt a mellékletet az adathordozót (mikrocsipet) tartalmazó vezetői engedélyekre vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról szóló, 2012. május 4-i 383/2012/EU bizottsági rendelettel⁵⁰ bevezetett követelmények (B. rész), a digitális vezetői engedélyekre vonatkozó műszaki előírások (C. rész), valamint a jelenleg az E. részben egyenként részletezett, új uniós kódok bevezetése figyelembevételével aktualizálták.
- A II. melléklet a 2006/126/EK irányelv korábbi II. mellékletének felel meg. Ezt a mellékletet az alábbiak figyelembevételével aktualizálták:
 - az új gépjárművezető-jelöltek esetében a veszélyhelyzetek felismerésére vonatkozó vizsga letételének szükségessége;
 - a mikromobilitási eszközökkel kapcsolatos kockázati tényezők ismeretének, az alternatív üzemanyaggal működő járművek biztonságának, a fejlett vezetéstámogató rendszerekkel kapcsolatos készségeknek és a jármű egyéb automatizálási szempontjainak értékelésére vonatkozó követelmény;
 - a gépjárművezetői vizsgát automata sebességváltóval teljesítő gépjárművezetőkre vonatkozó követelmények enyhítése, amikor a vezetői engedélyükre vonatkozó korlátozás megszüntetésére irányuló kérelmet nyújtanak be.
- A III. melléklet a 2006/126/EK irányelv korábbi III. mellékletének felel meg. Ez a melléklet a következőkkel frissült:
 - az 1. csoportba tartozó gépjárművezetők önértékelésen alapuló kötelező szűrővizsgálatának bevezetése;

⁴⁷ HL L 55., 2011.2.28., 13. o.

⁴⁸ HL L 295., 2018.11.21., 1. o.

⁴⁹ HL C 369., 2011.12.17., 14. o.

⁵⁰ HL L 120., 2012.5.5., 1. o.,
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A32012R0383>

- az előírt vizsgák gyakoriságának csökkentése, ha a gépjárművezető cukorbetegségben szenved.
- A IV., V. és VI. melléklet lényeges változtatások nélkül átveszi a 2006/126/EK irányelv rendelkezéseit.
- A VIII. melléklet a hatályon kívül helyezésre és az átültetésre vonatkozó általános információkat tartalmazza.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a vezetői engedélyekről, az (EU) 2022/2561 európai parlamenti és tanácsi rendelet és az (EU) 2018/1724 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és a 383/2012/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A vezetői engedélyekre vonatkozó szabályok a közös közlekedéspolitika alapvető elemei, amelyek hozzájárulnak a közúti közlekedésbiztonság javításához, valamint megkönnyítik azon személyek szabad mozgását, akik a vezetői engedélyt kiállító tagállamtól eltérő tagállamban telepednek le. Tekintettel az egyéni közlekedési eszközök jelentőségére, a fogadó tagállam által hivatalosan elismert vezetői engedély birtoklása előmozdítja és megkönnyíti a személyek szabad mozgását és letelepedését. Hasonlóképpen, az ilyen okmány vagy járművezetési jogosultság jogellenes megszerzése, illetve a jogszerűen megszerzett vezetői engedély jogellenes magatartás miatti elvesztése nemcsak a jogsértések elkövetésének helye szerinti tagállamot, hanem az Unión belüli közúti közlekedésbiztonságot is érinti.
- (2) A jelenlegi keretet aktualizálni kell, hogy megfeleljen az új korszaknak, illetve fenntartható, inkluzív, intelligens és reziliens legyen. Figyelembe kell vennie, hogy az európai gazdaság versenyképességének megerősítése érdekében csökkenteni kell a közlekedésből, a digitalizációból, a demográfiai tendenciákból és a technológiafejlesztésekből származó kibocsátásokat. Az engedélyt kiállító tagállamtól eltérő tagállamban letelepedő gépjárművezetők szabad mozgását gátló, fennmaradó akadályok, például az adminisztratív terhek felszámolása érdekében fontos a közigazgatási eljárások egyszerűsítése és digitalizálása. A vezetői engedélyekre

¹ HL C... , . . o.

² HL C... , . . o.

vonatkozó harmonizált uniós keretnek ki kell terjednie a fizikai és a digitális vezetői engedélyekre, és rendelkeznie kell azok kölcsönös elismeréséről, amennyiben azokat ezen irányelvvel összhangban szabályszerűen állították ki.

- (3) Az Európai Unió 1980. december 4-én vezette be a fizikai vezetői engedély első „közösségi mintáját”. Azóta az e közösségi mintára vonatkozó szabályok a világ legfejlettebb engedélyezési struktúráinak sarokkövévé váltak, és több mint 250 millió gépjárművezetőre vonatkoznak. Ennek az irányelvnek ezért az összegyűjtött tapasztalatokra és gyakorlatra kell épülnie, és harmonizált szabályokat kell megállapítania a fizikai vezetői engedélyekre vonatkozó uniós szabványokra vonatkozóan. Az Unióban kiállított fizikai vezetői engedélyeknek különösen hamisítás és csalás ellen magas fokú védelmet kell biztosítaniuk hamisítás elleni intézkedések révén, és lehetővé kell tenniük, hogy mikrocsipeket vagy QR-kódokat lehessen beépíteni az okmányokba.
- (4) Biztosítani kell, hogy az ezen irányelv végrehajtása céljából végzett személyesadat-kezelés megfeleljen az Unió adatvédelmi keretének, különösen az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek³.
- (5) Ez az irányelv – a magas szintű közúti közlekedésbiztonság Unió-szerte történő garantálása érdekében, valamint az (EU) 2016/679 rendelet 6. cikke (1) bekezdésének e) pontjával és adott esetben 9. cikke (2) bekezdésének g) pontjával összhangban – jogalapot teremt a fizikai vezetői engedélyeken és azok mikrocsipjeiben vagy QR-kódjaiban, továbbá a digitális vezetői engedélyeken kötelezően feltüntetendő személyes adatok tárolásához. Ezen adatoknak az adott személy járművezetési jogosultságának igazolásához, az adott személy azonosításához, valamint járművezetési jogosultságainak és személyazonosságának ellenőrzéséhez szükséges mértékre kell korlátozódniuk. Ez az irányelv az ellenőrzési folyamat során nyilvánosságra hozott személyes adatok védelmének biztosítása érdekében további biztosítékokról is rendelkezik.
- (6) A jogi egyértelműség biztosítása, valamint az ezen irányelv és a vezetői engedélyekről szóló 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁴ közötti zökkenőmentes átmenet biztosítása érdekében a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy mikrocsipen további személyes adatokat tároljanak, amennyiben arról az (EU) 2016/679 rendeletnek megfelelő nemzeti jogszabály rendelkezik. Ez az irányelv azonban nem szolgál jogalként ilyen kiegészítő adatok felvételéhez.
- (7) Ezzel ellentétben az ezen irányelv által létrehozott QR-kód, amely lehetővé teszi a fizikai vezetői engedélyre nyomtatott információk hitelességének ellenőrzését, nem teheti lehetővé a fizikai vezetői engedélyen feltüntetettől több információ tárolását.
- (8) Ez az irányelv nem szolgáltat jogalapot a biometrikus adatok tagállamokban történő tárolására szolgáló nemzeti szintű adatbázisok létrehozásához és fenntartásához, amely az adatvédelemre vonatkozó uniós jognak megfelelő nemzeti jog hatálya alá tartozó kérdés. Ezen túlmenően ez az irányelv nem szolgáltat jogalapot a biometrikus adatok uniós szintű központi adatbázisának létrehozásához vagy fenntartásához.

³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2006/126/EK irányelve (2006. december 20.) a vezetői engedélyekről (HL L 403., 2006.12.30., 18. o.).

- (9) A vezetői engedélyeket érintő hamisítás és csalás elleni küzdelem felgyorsítása érdekében további kötelezettségvállalásokra van szükség. Ezért az eredetileg a 2006/126/EK irányelvben kitűzött dátumot érdemes előbbre hozni valamennyi kiállított vagy forgalomban lévő fizikai vezetői engedély esetében, hogy azok megfeleljenek az uniós jogban megállapított összes követelménynek.
- (10) A digitális transzformáció az Unió egyik prioritása. A közúti közlekedés esetében hozzá fog járulni a személyek szabad mozgását gátló fennmaradó adminisztratív akadályok, például a fizikai vezetői engedélyek kiállításának időtartamával kapcsolatos akadályok felszámolásához. Ezért az Unión belül kiállított digitális vezetői engedélyekre vonatkozóan külön uniós szabványt kell létrehozni. A digitális transzformáció elősegítése érdekében a digitális vezetői engedélyeket alapértelmezés szerint [az elfogadás dátuma + 4 év]-i dátummal kell kiállítani, a kérelmező azon jogának sérelme nélkül, hogy a fizikai engedélyt vagy mindkét engedélyt egyidejűleg megszerezze.
- (11) A digitális vezetői engedélynek a fizikai vezetői engedélyen feltüntetett információkon kívül az adatok hitelességének ellenőrzését lehetővé tevő információkat és egy egyszerű használatos mutatót is tartalmaznia kell. Biztosítani kell azonban, hogy a rendelkezésre bocsátott személyes adatok mennyisége még ilyen esetekben is a fizikai vezetői engedélyen feltüntetendő adatmennyiségre és az ilyen adatok hitelességének ellenőrzéséhez feltétlenül szükséges mértékre korlátozódjon. E kiegészítő adatoknak eltérőeknek kell lenniük abban az esetben, ha az adott személy több digitális vezetői engedéllyel rendelkezik, ami akkor lehetséges, ha azokat ugyanaz a tagállam állította ki.
- (12) A fenntartható és intelligens mobilitási stratégia meghatározza a mobilitás és a közlekedés fenntarthatóságának jelentős javításához kapcsolódó uniós jövőképet. A közúti közlekedési ágazat kibocsátásai közé tartoznak az üvegházhatásúgáz-kibocsátások, a légköri szennyező anyagok, a zaj, valamint a gumiabroncs- és az útkopásból származó mikroműanyagok. A vezetési stílus befolyásolja ezeket a kibocsátásokat, és negatív hatásai lehetnek a környezetre és az emberi egészségre. Ezért a gépjárművezetői képzésnek tudatosítania kell a gépjárművezetőkben a kibocsátásokra gyakorolt hatásuk csökkentését, és fel kell készítenie őket a kibocsátásmentes járművek vezetésére.
- (13) Annak érdekében, hogy a polgárok és a lakosok – szükségtelen további adminisztratív terhek felmerülése nélkül – közvetlenül élvezhessék a belső piac előnyeit, az (EU) 2018/1724 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁵ hozzáférést biztosít a belső piac működése szempontjából releváns online eljárásokhoz, többek között a határon átnyúló tevékenységet folytató felhasználók esetében is. Az ezen irányelv hatálya alá tartozó információk már szerepelnek az (EU) 2018/1724 rendelet I. mellékletében. Az említett rendelet II. mellékletét szintén módosítani kell annak biztosítása érdekében, hogy bármely kérelmező igénybe vehessen teljes mértékben online eljárásokat.
- (14) A vezetői engedélyeket aszerint kell kategorizálni, hogy azok milyen típusú járművek vezetésére jogosítanak fel. A kategorizálást egyértelműen és következetesen, valamint

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1724 rendelete (2018. október 2.) az információkhoz, eljárásokhoz, valamint segítségnyújtó és problémamegoldó szolgáltatásokhoz hozzáférést biztosító egységes digitális kapu létrehozásáról, továbbá az 1024/2012/EU rendelet módosításáról (HL L 295., 2018.11.21., 1. o.).

az érintett járművek műszaki jellemzőinek és a vezetésükhöz szükséges készségeknek a maradéktalan tiszteletben tartásával kell végezni.

- (15) A fogyatékossgal élő személyek jogairól szóló, 2006. december 13-i ENSZ-egyezménnyel összhangban, amelynek az EU 2011. január 21. óta részes fele, külön rendelkezéseket kell elfogadni a fogyatékossgal élő személyek járművezetésének megkönnyítése érdekében. Ily módon – a Bizottság előzetes beleegyezésével – a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a 6. cikk alkalmazása alól kizárják a gépi meghajtású járművek bizonyos konkrét típusait.
- (16) A különböző kategóriájú vezetői engedélyért folyamodó kérelmezők alsó korhatárát uniós szinten kell meghatározni. Mindazonáltal lehetővé kell tenni, hogy a tagállamok a közúti közlekedésbiztonság további előmozdítása érdekében magasabb korhatárt határozhassanak meg egyes járműkategóriák vezetése esetében. Lehetővé kell tenni, hogy a tagállamok kivételes körülmények esetén – a nemzeti feltételek figyelembevétele érdekében – alacsonyabb korhatárt határozhassanak meg. Különösen a tűzoltósági járművek és a közrend fenntartásához kapcsolódó járművek vezetését, illetve az új járműtechnológiákkal kapcsolatos kísérleti projekteket kell lehetővé tenni.
- (17) Létre kell hozni egy fokozatokra épülő rendszert, azaz a B kategóriájú vezetői engedélyre való jogosultságot kell megállapítani annak előfeltételeként, hogy a kérelmező jogosulttá váljon bizonyos egyéb kategóriák vezetésére, továbbá a kategóriák közötti egyenértékűségeket kell megállapítani. Ennek a rendszernek részben kötelező erejűnek kell lennie valamennyi tagállamra nézve, ugyanakkor lehetővé kell tennie a tagállamok számára, hogy azt egymás között a saját területükön alkalmazzák. A tagállamok számára azt is lehetővé kell tenni, hogy megállapítsanak egyes olyan egyenértékűségeket, amelyek kizárólag a saját területükre korlátozódnak.
- (18) A közúti közlekedés biztonságára hivatkozva meg kell határozni a vezetői engedély kiállításának minimumkövetelményeit. A gépjárművezetői vizsgák, valamint a vezetői engedély kiállításának követelményeit össze kell hangolni. E célból meg kell határozni a gépi meghajtású járművek vezetéséhez szükséges ismereteket, készségeket és magatartást, a gépjárművezetői vizsgának e koncepciókon kell alapulnia, valamint meg kell határozni az ilyen járművek vezetéséhez szükséges fizikai és szellemi alkalmassági minimumkövetelményeket.
- (19) A járművezetéshez szükséges fizikai és szellemi alkalmassági minimumkövetelményeknek való megfelelést a személy- vagy áruszállításra használt járművek vezetőinek a vezetői engedély kiállításakor, valamint azt követően rendszeres időközönként bizonyítaniuk kell. A minimumkövetelményeknek való megfelelésre vonatkozó nemzeti szabályokkal összhangban elvégzett rendszeres ellenőrzés hozzájárul a személyek szabad mozgásához, a versenyhelyzet torzulásainak elkerüléséhez, valamint az ilyen járművek vezetői különös felelősségének jobb figyelembevételéhez. A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy orvosi vizsgálatokat írjanak elő az egyéb gépi meghajtású járművek vezetéséhez szükséges fizikai és szellemi alkalmassági minimumkövetelményeknek való megfelelés biztosítására. Az átláthatóság érdekében ezeket vizsgálatokat a vezetői engedélyek megújításával egyidejűleg kell elvégezni.
- (20) Az Unión belüli egységes jogok biztosítása érdekében – a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos megfontolásokat is figyelembe véve – az AM, A1, A2, A, B1 és B kategóriájú vezetői engedélyek igazgatási érvényességének 15 évnek kell lennie, míg a C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 és D1E kategóriájú vezetői engedélyek igazgatási érvényességének öt évnek kell lennie. A tagállamok számára

lehetővé kell tenni, hogy az ezen irányelvben meghatározott kivételes esetekben rövidebb időszakot határozzanak meg.

- (21) Annak érdekében, hogy a tagállamok és – kellően indokolt esetekben – az Unió egésze reagálni tudjon az olyan válságokra, amelyek lehetetlenné teszik a nemzeti hatóságok számára azon vezetői engedélyek megújítását, amelyek érvényessége egyébként lejárna, lehetővé kell tenni az adott vezetői engedélyek igazgatási érvényességének a feltétlenül szükséges időtartamra történő meghosszabbítását.
- (22) Az „egy jogosult – egy engedély” elvnek meg kell akadályoznia, hogy bárki egynél több fizikai vezetői engedéllyel rendelkezzen. Ezt az elvet azonban a digitális vezetői engedélyek technikai sajátosságainak figyelembevétele érdekében is ki kell terjeszteni.
- (23) Közúti közlekedésbiztonsági okokból a tagállamoknak képesnek kell lenniük a vezetői engedélyek visszavonására, felfüggesztésére, megújítására és megszüntetésére vonatkozó nemzeti rendelkezéseik alkalmazására valamennyi olyan vezetői engedéllyel rendelkező személy tekintetében, akik a területükön szokásos tartózkodási hellyel rendelkeznek.
- (24) Azon gépjárművezetőknek, akik valamely harmadik ország által kiállított vezetői engedély cseréjét követően a lakóhelyük szerinti tagállam által kiállított vezetői engedéllyel rendelkeznek, jogosultnak kell lenniük arra, hogy úgy vezessenek az Unió egész területén, mintha eredetileg az Unión belül szerezték volna meg az engedélyt. Az említett csere sokféleképpen befolyásolhatja a közúti közlekedésbiztonságot és a személyek szabad mozgását.
- (25) A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy határozatot fogadjon el azon harmadik országok meghatározásáról, amelyek az Unióéhoz hasonló szintű közúti közlekedésbiztonságot biztosítanak, és amelyek lehetővé teszik az ezen országok által kiállított vezetői engedélyek jogosultjainak, hogy vezetői engedélyeiket ugyanolyan feltételekkel cseréljék, mintha azokat valamely tagállam állította volna ki. Ezeket a feltételeket valamennyi releváns vezetőiengedély-kategória tekintetében részletezni kell és pontosan meg kell határozni.
- (26) Azon harmadik országok által kiállított vezetői engedélyek tekintetében, amelyek nem képezik ilyen bizottsági határozat tárgyát, vagy amelyek esetében ilyen határozat nem engedélyezi vagy kifejezetten tiltja a cserét, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a vezetői engedélyeket nemzeti szabályaikkal összhangban cseréljék le, feltéve, hogy a lecserélt engedélyen a megfelelő uniós kódot használják. Abban az esetben, ha az ilyen engedély jogosultja a tartózkodási helyét újabb tagállamba helyezi át, ez utóbbi nem kötelezhető arra, hogy az ilyen engedélyre a kölcsönös elismerés elvét alkalmazza.
- (27) A „vezetőiengedély-turizmus” – azaz egy másik tagállamban előírt, járművezetéstől való egyes eltiltások hatályának megkerülése érdekében a tartózkodási hely új vezetői engedély megszerzése céljából történő megváltoztatásának gyakorlata – széles körben elterjedt jelenség, amely negatív hatást gyakorol a közúti közlekedésbiztonságra. A gépjárművezetők nem mentesíthetők a járművezetési jogosultságuk vagy a vezetői engedélyük tartózkodásihely-változtatással történő visszaszerzéséhez számukra előírt követelmények alól. Ugyanakkor egyértelművé kell tenni egyrészt azt, hogy a polgárok részéről tanúsított bármely magatartás kizárólag akkor vezethet a járművezetéstől határozatlan időre való eltiltáshoz, ha az kellően indokolt, másrészt azt, hogy az ilyen határozat kizárólag az azt kibocsátó tagállam területére korlátozódó hatályú lehet.

- (28) A közúti közlekedésbiztonság javítása érdekében egyes vezetőiengedély-kategóriák esetében a kísérelővel történő vezetésre vonatkozó uniós szintű rendszert kell bevezetni. E rendszer szabályainak lehetővé kell tenniük a kérelmezők számára, hogy az előírt alsó korhatár elérése előtt vezetői engedélyt szerezhessenek a releváns kategóriákban. Ezek a vezetői engedélyek azonban kizárólag akkor használhatók, ha tapasztalt gépjárművezető kíséri őket. Ilyen helyzetekben a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy közúti közlekedésbiztonsági okokból a területükön szigorúbb feltételeket és szabályokat határozzanak meg az általuk kiállított vezetői engedélyekre vonatkozóan.
- (29) A kísérelővel történő vezetés rendszerének – a közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló általános céljának sérelme nélkül – elérhetőbbé és vonzóbbá kell tennie a tehergépjármű-vezetői szakmát a fiatalabb generációk számára annak érdekében, hogy bővüljenek a foglalkozási lehetőségeik, és a rendszer hozzájáruljon az Unión belüli gépjárművezető-hiány kezeléséhez. Ezért a rendszernek ki kell terjednie a C kategóriájú vezetői engedélyekre és az azok előfeltételeként előírt B kategóriájú vezetői engedélyekre.
- (30) Biztosítani kell, hogy azok a gépjárművezetők, akik egy adott kategóriában újonnan szerzik meg vezetői engedélyüket, tapasztalatlanságuk miatt ne veszélyeztessék a közúti közlekedésbiztonságot. E kezdő gépjárművezetők számára kétéves próbaidőt kell megállapítani, amelynek során Unió-szerte szigorúbb szabályok és szankciók hatálya alá kell tartozniuk, ha azokat alkohol hatása miatt sértik meg. Az ilyen magatartásért kivetett szankcióknak hatékonynak, arányosnak, visszatartó erejűnek és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük, és súlyosságuknak a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell vennie az Unió azon közép- és hosszú távú céljait, hogy a halálesetek és a súlyos sérülések száma a felére csökkenjen, és azokat szinte teljesen fel lehessen számolni. Ami a kezdő gépjárművezetőkre vonatkozó bármely egyéb korlátozást illeti, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a területükön szabadon további szabályokat vezessenek be.
- (31) A vizsgabiztosok ismereteinek és készségeinek javítása, és ezáltal a vezetői engedélyt kérelmezők objektívebb értékelésének biztosítása, valamint a gépjárművezetői vizsgák egységesebbé tétele érdekében minimumszabályokat kell megállapítani a vizsgabiztosi szakma gyakorlásának megkezdésére és a vizsgabiztosok képzési követelményeire vonatkozóan. A Bizottságot fel kell hatalmazni továbbá arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el azzal a céllal, hogy az említett minimumszabályokat szükség esetén módosítsa, illetve azokat hozzáigazítsa az e területen bekövetkező műszaki, üzemeltetési vagy tudományos fejlődéshez.
- (32) A szokásos tartózkodási hely fogalmát úgy kell meghatározni, hogy az lehetővé tegye az olyan esetekben felmerülő problémák megoldását, amikor a szokásos tartózkodási hely foglalkozási vagy családi kötelek alapján nem állapítható meg. Rendelkezni kell arról is, hogy a kérelmezők az állampolgárságuk szerinti tagállamban letehesek az elméleti vagy gyakorlati vizsgákat azokban az esetekben, amikor a szokásos tartózkodási helyük szerinti tagállam nem teszi lehetővé e vizsgák letételét az előbbi tagállam hivatalos nyelvén. Külön szabályokat kell megállapítani a diplomátokra és családtagjaikra vonatkozóan, amennyiben küldetésük miatt hosszabb ideig külföldön kell élniük.
- (33) A tagállamoknak segíteniük kell egymást ezen irányelv végrehajtásában. Amennyiben lehetséges, a segítségnyújtáshoz igénybe kell venniük a vezetői engedélyek uniós hálózatát. A vezetői engedélyek uniós hálózata (közismert nevén „RESPER”) a

vezetői engedélyek kiállításáért és ezen irányelv végrehajtásának elősegítéséért felelős nemzeti hatóságok közötti információcserére szolgáló csomópont.

- (34) A vezetői engedélyek uniós hálózatának célja a tagállamokból származó okmányok és szerzett jogok elismerésének biztosítása, az okmányokkal való visszaélés elleni küzdelem, a párhuzamos engedélyek kiállításának kiküszöbölése, valamint a járművezetéstől való eltiltások érvényesítésének elősegítése. A tagállamok számára lehetővé kell tenni különösen annak szisztematikus ellenőrzését, hogy a vezetői engedély vagy a járművezetési jogosultság korábban előírt korlátozásához, felfüggesztéséhez, visszavonásához vagy törléséhez vezető okok megszűntek-e. A RESPER más uniós jogi aktusok végrehajtásához történő használata kizárólag akkor engedélyezhető, ha ezen irányelv kifejezetten rendelkezik a használatáról.
- (35) Az ezen irányelv végrehajtásáról szóló érdemi jelentések elkészítésének lehetővé tétele érdekében a Bizottságnak évente tájékoztatást kell kapnia az egyes kategóriákra vonatkozóan kiállított, megújított, pótoltt, visszavont és cserélt vezetői engedélyek számáról, beleértve a digitális vezetői engedélyek kiállítására és használatára vonatkozó adatokat is.
- (36) Ezen irányelv célkitűzéseinek elérése – különösen mellékleteinek a műszaki, üzemeltetési vagy tudományos fejlődéshez való hozzáigazítása – érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el az I. melléklet fizikai vezetői engedélyekre vonatkozó előírásokra irányadó A., B. és D. részének módosítása; az I. melléklet digitális vezetői engedélyekre vonatkozó előírásokat megállapító C. részének módosítása; az I. melléklet alkalmazandó nemzeti és uniós kódokra vonatkozó szabályokra irányadó E. részének módosítása; a vezetői engedélyek kiállítására, érvényességére és megújítására vonatkozó egyes minimumkövetelményeket megállapító II., III., V. és VI. melléklet módosítása; valamint a vizsgabiztosokra vonatkozó minimumkövetelményeket megállapító IV. melléklet módosítása tekintetében. Ezt a felhatalmazást ötéves időtartamra kell megadni, tekintettel arra, hogy az e mellékletek által szabályozott területeken gyakori a műszaki, üzemeltetési és tudományos fejlődés. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy ezekre a konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban⁶ foglalt elvekkel összhangban kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.
- (37) A közúti közlekedés fokozatos digitalizációjára, automatizálására és egyre szigorúbb kibocsátáscsökkentésére vonatkozó követelményekkel, valamint a gépi meghajtású járművek folyamatos technológiafejlesztésével összefüggésben biztosítani kell, hogy valamennyi gépjárművezető közúti közlekedésbiztonsággal és fenntarthatósággal kapcsolatos ismeretei folyamatosan naprakészek legyenek. Az egész életen át tartó képzés előmozdítása kulcsfontosságú lehet ahhoz, hogy a tapasztalt gépjárművezetők készségei naprakészek maradjanak a közúti közlekedésbiztonság, az új technológiák és

⁶ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

a környezetkímélő vezetés terén, ami javítja az üzemanyag-hatékonyságot, csökkenti a kibocsátásokat, illetve javítja a sebességszabályozást.

- (38) Ezen irányelv egységes végrehajtási feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni a következők meghatározása céljából: a fizikai vezetői engedélyeken bevezetett QR-kódokra alkalmazandó interoperabilitási funkciók és biztonsági intézkedések meghatározása; az interoperabilitásra, a biztonságra és a digitális vezetői engedélyek tesztelésére vonatkozó rendelkezések; válság esetén a vezetői engedélyek igazgatási érvényességi idejének Unió-szerte történő meghosszabbítása; az 1. csoportba tartozó gépjárművezetők esetében elvégzendő, fizikai és szellemi alkalmasságra vonatkozó önértékelés tartalma; a harmadik országokból származó vezetői engedélyeknek a tagállamok által kiállított vezetői engedélyekre való cseréjének feltételei, a vezetői engedélyen a csere tényének rögzítése nélkül; továbbá a vezetői engedélyek uniós hálózatához csatlakoztatott nemzeti rendszerek közötti interoperabilitás és az ezzel összefüggésben kicserélt személyes adatok védelme. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁷ megfelelően kell gyakorolni.
- (39) A következtetesség érdekében az ezen irányelv hatálya alá tartozó bizonyos kérdéseket taglaló (EU) 2022/2561 európai parlamenti és tanácsi irányelvet⁸ és az (EU) 2018/1724 rendeletet módosítani kell.
- (40) A 2006/126/EK irányelvet és a 383/2012/EU bizottsági rendeletet⁹ hatályon kívül kell helyezni.
- (41) Mivel ezen irányelv célkitűzéseit a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, hiszen a vezetői engedélyek kiállítására, megújítására, pótlására és cseréjére vonatkozó szabályok annyira eltérő követelményekhez vezetnének, hogy a közúti közlekedésbiztonságnak és a polgárok szabad mozgásának a harmonizált szabályokban előírt szintje nem lenne megvalósítható, ezek a célkitűzések minimumkövetelmények megállapításával uniós szinten jobban megvalósíthatók. Az Unió ezért az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően intézkedéseket hozhat. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket.
- (42) Az európai adatvédelmi biztossal az (EU) 2018/1725 rendelet 42. cikkének (1) bekezdésével összhangban konzultációra került sor, és a biztos [ÉÉÉÉ/HH/NN]-án/én véleményt nyilvánított.
- (43) A tagállamoknak és a Bizottságnak a magyarázó dokumentumokról szóló, 2011. szeptember 28-i együttes politikai nyilatkozatával¹⁰ összhangban a tagállamok vállalták, hogy az átültető intézkedéseikről szóló értesítéshez indokolt esetben egy vagy több olyan dokumentumot mellékelnek, amely megmagyarázza az irányelv

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

⁸ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2022/2561 irányelve (2022. december 14.) egyes közúti árufuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképesítéséről és továbbképzéséről (HL L 330., 2022.12.23., 46. o.).

⁹ A Bizottság 383/2012/EU rendelete (2012. május 4.) az adathordozót (mikrocipet) tartalmazó vezetői engedélyekre vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról (HL L 120., 2012.5.5., 1. o.).

¹⁰ HL C 369., 2011.12.17., 14. o.

elemei és az azt átültető nemzeti jogi eszközök megfelelő részei közötti kapcsolatot. Ezen irányelv tekintetében a jogalkotó úgy ítéli meg, hogy ilyen dokumentumok átadása indokolt,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Tárgy és hatály

- (1) Ez az irányelv közös szabályokat állapít meg a következőkre vonatkozóan:
 - a) a vezetői engedélyek mintái, szabványai és kategóriái;
 - b) a vezetői engedélyek kiállítása, érvényessége, megújítása és kölcsönös elismerése;
 - c) a vezetői engedélyek cseréjének, pótlásának, visszavonásának, korlátozásának, felfüggesztésének és visszavonásának egyes vonatkozásai;
 - d) a kezdő gépjárművezetőkre vonatkozó egyes szempontok.
- (2) Ez az irányelv nem alkalmazandó olyan kereken vagy lánctalpakon mozgó, legalább kéttengelyes gépi meghajtású járművekre, amelyeknek alapvető funkciója a vontatóerején alapul, amelyeket különösen mezőgazdasági vagy erdészeti műveletekhez kapcsolódó egyes eszközök, gépek vagy pótkocsik vontatására, tolására, szállítására vagy működtetésére terveztek, és amelyek a közúti személy- vagy áruszállításban, illetve személy- vagy áruszállításra szolgáló járművek közúti vontatásában csak másodlagos szerepet töltenek be.

2. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. „vezetői engedély”: olyan elektronikus vagy fizikai dokumentum, amely igazolja a gépi meghajtású jármű vezetésére való jogosultságot, és tartalmazza azokat a feltételeket, amelyek mellett az engedély jogosultja vezetésre jogosult;
2. „fizikai vezetői engedély”: a 4. cikknek megfelelően kiállított, fizikai formátumú vezetői engedély;
3. „digitális vezetői engedély”: az 5. cikknek megfelelően kiállított, digitális formátumú vezetői engedély;
4. „gépi meghajtású jármű”: olyan önjáró jármű, amelyet a közúton a saját hajtóereje mozgat, a sínen közlekedő járművek kivételével;
5. „kétkerékű jármű”: a 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet¹¹ 4. cikke (2) bekezdésének a) pontjában említett jármű;

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács 168/2013/EU rendelete (2013. január 15.) a két- vagy háromkerékű járművek, valamint a négykerékű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről (HL L 60., 2013.3.2., 52. o.).

6. „háromkerekű jármű”: a 168/2013/EU rendelet 4. cikke (2) bekezdésének b) pontjában említett jármű;
7. „könnyű négykerekű motorkerékpár”: a 168/2013/EU rendelet 4. cikke (2) bekezdésének f) pontjában említett jármű;
8. „motorkerékpár”: a 168/2013/EU rendelet 4. cikke (2) bekezdésének c) és d) pontjában említett kétkerekű jármű, oldalkocsival vagy anélkül;
9. „háromkerekű gépjármű”: a 168/2013/EU rendelet 4. cikke (2) bekezdésének e) pontjában említett, három, szimmetrikusan elrendezett kerékkel rendelkező jármű;
10. „gépjármű”: olyan gépi meghajtású jármű, amelyet általában közúti személy- vagy áruszállításra, illetve személy- vagy áruszállításra szolgáló járművek közúti vontatására használnak. Ez a kifejezés magában foglalja a trolibuszokat, vagyis az elektromos vezetékhez kapcsolódó, de nem sínen közlekedő járműveket.
11. „nehéz négykerekű motorkerékpár”: a 168/2013/EU rendelet 4. cikke (2) bekezdésének g) pontjában említett jármű;
12. „járművezetéstől való eltiltás”: bármely olyan határozat, amely a gépi meghajtású járművet vezető személy vezetői engedélyének vagy járművezetési jogosultságának visszavonásához, törléséhez, korlátozásához vagy felfüggesztéséhez vezet, és amellyel szemben jogorvoslati jog nem érvényesíthető. Az intézkedés lehet elsődleges, másodlagos vagy kiegészítő szankció, vagy biztonsági intézkedés.

3. cikk

A vezetői engedélyekre és a kölcsönös elismerésre vonatkozó egységes uniós előírások

- (1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy nemzeti vezetői engedélyeik kiállítása ezen irányelv rendelkezéseivel összhangban történjen, és azok megfeleljenek az egységes uniós előírásoknak és az alábbiak szerinti egyéb kritériumoknak:
 - a) a fizikai vezetői engedélyek esetében a 4. cikk;
 - b) a digitális vezetői engedélyek esetében az 5. cikk.
- (2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az ugyanazon személy részére kiállított fizikai és digitális vezetői engedélyek teljes mértékben egyenértékűek legyenek közöttük, és pontosan ugyanazokat a jogokat és feltételeket tartalmazzák, amelyek mellett az adott személy járművezetésre jogosult.
- (3) A tagállamok nem követelhetik meg előfeltételként, hogy a kérelmező fizikai vagy digitális vezetői engedéllyel rendelkezzen a más formátumú vezetői engedély kiállításakor, pótlásakor, megújításakor vagy cseréjekor.
- (4) A tagállamok [az elfogadás dátuma + 4 év]-ig biztosítják, hogy alapértelmezés szerint csak digitális vezetői engedélyek kiállítására kerüljön sor. Ezen időpontig a tagállamok dönthetnek úgy, hogy digitális vezetői engedélyeket állítanak ki.
- (5) A (4) bekezdéstől eltérve a tagállamok – a kérelmező kérésére – lehetővé teszik a digitális vezetői engedély helyett vagy azzal együtt fizikai vezetői engedély kiállítását.
- (6) A tagállamok az általuk kiállított vezetői engedélyeket kölcsönösen elismerik.

- (7) A (6) bekezdéstől eltérve a tagállamok kizárólag azokat a digitális vezetői engedélyeket ismerik el kölcsönösen, amelyeknek a kiállítására [az elfogadás dátuma + 3 év] után, az 5. cikkkel összhangban került sor. Az e dátum előtt kiállított, de az 5. cikk követelményeinek megfelelő digitális vezetői engedélyeket e dátum után kölcsönösen el kell ismerni.

4. cikk

Fizikai vezetői engedélyek

- (1) A tagállamok az I. melléklet A1. részében meghatározott egységes uniós előírások alapján állítják ki a fizikai vezetői engedélyeket.
- (2) A tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy elkerüljék a vezetői engedélyek hamisításának veszélyét, beleértve az ezen irányelv hatálybalépését megelőzően kiállított, vezetői engedély mintákat is. Erről értesítik a Bizottságot.

A fizikai vezetői engedélyt az I. melléklet A2. részében meghatározott uniós szabványelőírások segítségével kell védetté tenni a hamisítás ellen. A tagállamok további biztonsági elemeket is bevezethetnek.

- (3) Ha az igazgatási érvényességi idő nélkül kiállított nemzeti vezetői engedéllyel rendelkező személy szokásos tartózkodási helyre tesz szert a vezetői engedélyt kiállító tagállamtól eltérő tagállamban, akkor a fogadó tagállam két évvel a vezetői engedély jogosultjának az adott tagállam területén való letelepedésének időpontját követően az engedélyére a vezetői engedély megújítása révén alkalmazhatja a 10. cikk (2) bekezdésében előírt igazgatási érvényességi időket.
- (4) A tagállamok biztosítják, hogy 2030. január 19-ig, valamennyi kiállított, illetve használatban lévő fizikai vezetői engedély teljesíti ezen irányelv összes követelményét.
- (5) A tagállamok határozhatnak úgy, hogy a fizikai vezetői engedély részét képező adathordozót (mikrocip) vezetnek be. Ha egy tagállam úgy dönt, hogy fizikai vezetői engedély részeként mikrocipet vezet be, határozhat úgy is, hogy – amennyiben a vezetői engedélyekre vonatkozó nemzeti jogszabályai úgy rendelkeznek – az I. melléklet D. részében meghatározott adatokon túl további adatokat is tárol a mikrocipen.

Amennyiben a tagállamok a fizikai vezetői engedély részeként mikrocip bevezetését írják elő, az I. melléklet B. részében meghatározott műszaki követelményeket kell alkalmazniuk. A tagállamok további biztonsági elemeket is bevezethetnek.

A tagállamok a mikrocipnek a vezetői engedélyen való használatáról szóló határozatról vagy az ilyen határozat bármely módosításáról annak elfogadásától számított három hónapon belül tájékoztatják a Bizottságot. Azok a tagállamok, amelyek már korábban mikrocipet tartalmazó fizikai vezetői engedélyt vezettek be, erről az ezen irányelv hatálybalépésétől számított három hónapon belül tájékoztatják a Bizottságot.

- (6) Amennyiben nem vezetnek be mikrocipet a fizikai vezetői engedély részeként, a tagállamok határozhatnak úgy, hogy az e célra fenntartott helyen QR-kódot nyomtatnak az általuk kiállított fizikai vezetői engedélyekre. A QR-kódnak lehetővé

kell tennie a fizikai vezetői engedélyen feltüntetett adatok hitelességének ellenőrzését.

- (7) A tagállamok biztosítják, hogy a hitelesítő ne őrizze meg a fizikai vezetői engedélyen szereplő információk ellenőrzéséhez szükséges személyes adatokat, és hogy a vezetői engedélyt kiállító hatóságot ne értesítsék az ellenőrzési eljárásról.

A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben részletes rendelkezéseket állapít meg a fizikai vezetői engedélyeken feltüntetett QR-kódok által teljesítendő interoperabilitási jellemzőkre és biztonsági intézkedésekre vonatkozóan. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 22. cikk (2) bekezdésében meghatározott vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni.

A tagállamok az intézkedés elfogadásától számított három hónapon belül tájékoztatják a Bizottságot a QR-kód vezetői engedélyeiken történő használatát célzó intézkedésekről, vagy az intézkedés bármilyen változásáról.

- (8) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 21. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. melléklet A., B. és D. részének módosításáról, amennyiben ez a műszaki, működési vagy tudományos fejlődés figyelembevétele érdekében szükséges.

5. cikk

Digitális vezetői engedélyek

- (1) A tagállamok az I. melléklet C. részében meghatározott egységes uniós előírások alapján állítják ki a digitális vezetői engedélyeket.

- (2) A tagállamok biztosítják, hogy a területükön szokásos tartózkodási hellyel rendelkező személyek, illetve a tagállamok által kiállított digitális vezetői engedélyek birtoklására más módon jogosult személyek számára ingyenesen rendelkezésre álljanak a digitális vezetői engedélyekhez készült, a vezetői engedély birtokosát megillető járművezetési jogosultságok meglétének ellenőrzését lehetővé tevő elektronikus alkalmazások.

Ezeknek az alkalmazásoknak a 910/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel¹² összhangban kiadott európai digitális személyazonosság-tárcákon kell alapulniuk.

- (3) A tagállamok közzéteszik és rendszeresen frissítik az e cikk alkalmazásában létrehozott és karbantartott, rendelkezésre álló elektronikus alkalmazások jegyzékét.

A tagállamok biztosítják, hogy az elektronikus alkalmazások ne tartalmazzanak, illetve – mutató alkalmazása esetén – ne tegyenek hozzáférhetővé az I. melléklet D. részében említettől több adatot.

- (4) A tagállamok egymás rendelkezésére bocsátják az I. melléklet C. részében említett, a digitális vezetői engedélyek ellenőrzéséhez használt nemzeti rendszerekhez való hozzáféréshez szükséges információkat, és rendszeresen tájékoztatják egymást az azokkal kapcsolatos fejleményekről.

¹² Az Európai Parlament és a Tanács 910/2014/EU rendelete (2014. július 23.) a belső piacon történő elektronikus tranzakciókhoz kapcsolódó elektronikus azonosításról és bizalmi szolgáltatásokról (HL L 257., 2014.8.28., 73. o.).

A tagállamok biztosítják, hogy a hitelesítő ne őrizze meg a digitális vezetői engedéllyel rendelkező személy vezetési jogainak ellenőrzéséhez szükséges személyes adatokat, és hogy a vezetői engedélyt kiállító hatóság az értesítés útján kapott információkat kizárólag az ellenőrzés iránti kérelemre való válaszadás céljából dolgozza fel.

- (5) A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot a digitális vezetői engedélyekre vonatkozó adatok és mutatók kiadására jogosult nemzeti rendszerek jegyzékéről. A Bizottság biztonságos csatornán keresztül, automatizált feldolgozásra alkalmas, elektronikus aláírással vagy bélyegzővel ellátott formátumban elérhetővé teszi a nyilvánosság számára a tagállamok ilyen nemzeti rendszereinek jegyzékét.
- (6) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 21. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. melléklet C. részének módosításáról, amennyiben ez a műszaki, működési vagy tudományos fejlődés figyelembevétele érdekében szükséges.
- (7) A Bizottság [az elfogadás időpontja + 18 hónap]-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben részletes rendelkezéseket állapít meg a digitális vezetői engedélyek interoperabilitására, biztonságára és tesztelésére vonatkozóan, beleértve az ellenőrzési funkciókat és a nemzeti rendszerekkel való interfészt is. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 22. cikk (2) bekezdésében meghatározott vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni.

6. cikk

Engedélykategóriák

- (1) A vezetői engedély a következő kategóriákba tartozó gépi meghajtású járművek vezetésére jogosít:
 - a) könnyű motorkerékpárok (robogók):

AM kategória:

 - olyan két- vagy háromkerekű járművek, amelyek legnagyobb tervezési sebessége nem több mint 45 km/h (kivéve azokat, amelyek legnagyobb tervezési sebessége 25 km/h-nál kisebb vagy azzal megegyezik),
 - könnyű négykerekű motorkerékpárok;
 - b) motorkerékpárok és háromkerekű gépjárművek:
 - i. A1 kategória:
 - olyan motorkerékpárok, amelyek hengerűrtartalma a 125 cm³-t, teljesítménye a 11 kW-ot, teljesítmény/tömeg aránya pedig a 0,1 kW/kg-ot nem haladja meg,
 - olyan háromkerekű gépjárművek; amelyek teljesítménye a 15 kW-ot nem haladja meg;
 - ii. A2 kategória:
 - olyan motorkerékpárok, amelyek teljesítménye a 35 kW-ot, teljesítmény/tömeg aránya pedig a 0,2 kW/kg-ot nem haladja meg, és amelyet nem 70 kW teljesítményű járműből alakítottak át;
 - iii. A kategória:

- motorkerékpárok,
- olyan háromkerekű gépjárművek; amelyek teljesítménye a 15 kW-ot meghaladja;

c) gépjárművek:

i. B1 kategória:

- nehéz négykerekű motorkerékpárok.

A B1 kategória választható; azon tagállamokban, amelyekben ezt a vezetői engedélykategóriát nem vezetik be, B kategóriájú vezetői engedély szükséges ezen járművek vezetéséhez.

A tagállamok határozhatnak úgy is, hogy ezt a kategóriát kizárólag a 9. cikk (4) bekezdése első albekezdésének c) pontjában említett járművek tekintetében és az abban a bekezdésben meghatározott feltételek mellett vezetik be. Amennyiben egy tagállam úgy dönt, hogy így jár el, ezt a tényt a 60.03 uniós kód használatával feltünteti a vezetői engedélyen;

ii. B kategória:

- 3 500 kg-ot meg nem haladó megengedett legnagyobb össztömegű és a vezetőkívül legfeljebb nyolc utas szállítására tervezett és gyártott gépjárművek,
- az e kategóriába tartozó gépjárműveket 750 kg-ot meg nem haladó megengedett legnagyobb össztömegű pótkocsival lehet összekapcsolni.

Az érintett járművekre vonatkozó típusjóváhagyási szabályok sérelme nélkül, az e kategóriába tartozó gépjárművekhez 750 kg-ot meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű pótkocsit lehet kapcsolni, amennyiben az ilyen szerelvény megengedett legnagyobb össztömege a 4 250 kg-ot nem haladja meg. Amennyiben a járműszerelvény meghaladja a 3 500 kg-ot, a tagállamok – az V. mellékletben foglalt rendelkezésekkel összhangban – előírják, hogy ilyen járműszerelvény kizárólag a következők teljesítése után vezethető:

- képzés elvégzése, vagy
- jártassági és magatartási vizsga letétele.

A tagállamok előírhatják mind a képzést, mind a jártassági és magatartási vizsga letételét is.

A tagállamok a vezetői engedélyen az I. melléklet E. részében meghatározott megfelelő közösségi kóddal jelzik az ilyen járműszerelvény vezetésére szóló jogosultságot;

iii. BE kategória:

- az érintett járművekre vonatkozó típusjóváhagyási szabályok sérelme nélkül, B kategóriába tartozó vontató jármű és pótkocsi vagy félpótkocsi olyan szerelvénye, amelyben a pótkocsi vagy félpótkocsi megengedett legnagyobb össztömege a 3 500 kg-ot nem haladja meg;

iv. C1 kategória:

- nem a D1 vagy D kategóriába tartozó, 3 500 kg-ot meghaladó, de legfeljebb 7 500 kg megengedett legnagyobb össztömegű, és a vezetőkívül legfeljebb nyolc utas szállítására tervezett és gyártott gépjárművek;

- az ebbe a kategóriába tartozó gépjárműveket olyan pótkocsival lehet összekapcsolni, amelynek megengedett legnagyobb össztömege a 750 kg-ot nem haladja meg;
- v. C1E kategória:
 - az érintett járművekre vonatkozó típusjóváahagyási szabályok sérelme nélkül, olyan járműszerelvénnyel, amelyben a vontató jármű a C1 kategóriába tartozik, pótkocsijának vagy félpótkocsijának megengedett legnagyobb össztömege a 750 kg-ot meghaladja, de a szerelvénnyel megengedett legnagyobb össztömege a 12 000 kg-ot nem haladja meg;
 - az érintett járművekre vonatkozó típusjóváahagyási szabályok sérelme nélkül, olyan járműszerelvénnyel, amelyben a vontató jármű a B kategóriába tartozik, pótkocsijának vagy félpótkocsijának megengedett legnagyobb össztömege a 3 500 kg-ot meghaladja, de a szerelvénnyel megengedett legnagyobb össztömege a 12 000 kg-ot nem haladja meg;
- vi. C kategória:
 - nem a D1 vagy D kategóriába tartozó, legfeljebb 3 500 kg megengedett legnagyobb össztömegű, és a vezetőn kívül legfeljebb nyolc utas szállítására tervezett és gyártott gépjárművek,
 - az e kategóriába tartozó gépjárműveket 750 kg-ot meg nem haladó megengedett legnagyobb össztömegű pótkocsival lehet összekapcsolni;
- vii. CE kategória:
 - az érintett járművekre vonatkozó típusjóváahagyási szabályok sérelme nélkül, olyan járműszerelvénnyel, amelyben a vontató jármű a C kategóriába tartozik és pótkocsijának vagy félpótkocsijának megengedett legnagyobb össztömege a 750 kg-ot meghaladja;
- viii. D1 kategória:
 - a vezetőn kívül legfeljebb 16 utas szállítására tervezett és gyártott, 8 m-t meg nem haladó legnagyobb hosszúságú gépjárművek,
 - az ebbe a kategóriába tartozó gépjárműveket olyan pótkocsival lehet összekapcsolni, amelynek megengedett legnagyobb össztömege a 750 kg-ot nem haladja meg;
- ix. D1E kategória:
 - az érintett járművekre vonatkozó típusjóváahagyási szabályok sérelme nélkül, olyan járműszerelvénnyel, amelyben a vontató jármű a D1 kategóriába tartozik és pótkocsijának megengedett legnagyobb össztömege a 750 kg-ot meghaladja;
- x. D kategória:
 - a vezetőn kívül több mint nyolc utas szállítására tervezett és gyártott gépjárművek; a D kategóriájú vezetői engedéllyel vezethető gépjárműveket olyan pótkocsival lehet összekapcsolni, amelynek megengedett legnagyobb össztömege a 750 kg-ot nem haladja meg;
- xi. DE kategória:

- az érintett járművekre vonatkozó típusjóváhagyási szabályok sérelme nélkül, olyan járműszerelvénnyel, amelyben a vontató jármű a D kategóriába tartozik és pótkocsijának megengedett legnagyobb össztömege a 750 kg-ot meghaladja.
- (2) A tagállamok, a javasolt intézkedés közúti közlekedésbiztonságra gyakorolt hatását értékelő Bizottság előzetes hozzájárulásával, a gépi meghajtású járművek egyes meghatározott típusait – köztük a fogyatékkal élők számára készülő különleges járműveket – kivonhatják e cikk alkalmazási köréből.
- A tagállamok kivonhatják ezen irányelv alkalmazási köréből a fegyveres erők és a polgári védelem által használt, vagy azok ellenőrzése alá típusainak a tartozó járműtípusokat. Erről értesítik a Bizottságot.

7. cikk

Alsó korhatárok

- (1) A vezetői engedély kiállításának alsó korhatára a következő:
- a) 16 év az AM, A1 és B1 kategória esetében;
 - b) 18 év az A2, B, BE, C1 és C1E kategória esetében;
 - c) az A kategória tekintetében:
 - i. motorkerékpárok esetében 20 év. Az e kategóriába tartozó motorkerékpárok vezetésére való jogosultságnak azonban legalább kétéves, motorkerékpárral és A2 kategóriás vezetői engedéllyel szerzett gyakorlat a feltétele. A kétéves gyakorlatra vonatkozó követelmény alól mentesíteni lehet azokat a jelölteket, akik legalább 24 évesek;
 - ii. 21 év a 15 kW-ot meghaladó teljesítményű háromkerekű gépjárművek esetében;
 - d) 21 év a C, CE, D1 és D1E kategória esetében;
 - e) 24 év a D és DE kategória esetében.
- (2) A tagállamok a vezetői engedély kiállításának alsó korhatárát:
- a) az AM kategória esetében 14 évre csökkenthetik vagy 18 évre emelhetik;
 - b) a B1 kategória esetében 18 évre emelhetik;
 - c) az A1 kategória esetében legfeljebb 18 évre emelhetik, feltéve, hogy mindkét alábbi feltétel teljesül:
 - i. amennyiben az A1 kategóriára és az A2 kategóriára vonatkozó alsó korhatár között két év van;
 - ii. az A kategóriára szóló vezetői engedély megadása előtt legalább kétéves, A2 kategóriájú motorkerékpáron szerzett gyakorlat szükséges, az (1) bekezdése c) pontjának i. alpontjában foglaltaknak megfelelően;
 - d) a B és BE kategória esetében 17 évre csökkenthetik.
- (3) A tagállamok az alsó korhatárt a C kategória esetében 18 évre, a D kategória esetében pedig 21 évre csökkenthetik az alábbi járművek vonatkozásában:
- a) a tűzoltóság által, illetve a közrend fenntartására használt járművek;

- b) javítási vagy karbantartási célú közúti vizsgálatoknak alávetett járművek.
- (4) A (2) és (3) bekezdésnek megfelelően kiállított vezetői engedélyek kizárólag a kiállító tagállam területén érvényesek addig az időpontig, amikor az engedély jogosultja eléri az (1) bekezdésben meghatározott alsó korhatárt.
- A tagállamok saját területükön érvényesnek ismerhetik el az (1) bekezdésben meghatározott alsó korhatárt még el nem ért vezetők részére kiállított vezetői engedélyeket.
- (5) E cikk (1) bekezdésének d) és e) pontjától eltérve, amennyiben a jelölt rendelkezik az (EU) 2022/2561 irányelv 6. cikkében említett szakmai alkalmassági bizonyítvánnyal, a vezetői engedély kiállításának alsó korhatára a következő:
- a) a C és a CE kategória esetében az (EU) 2022/2561 irányelv 5. cikke (2) bekezdése a) pontjának i. alpontjában előírt alsó korhatárok;
 - b) a D1 és a D1E kategória esetében az említett irányelv 5. cikke (3) bekezdése a) pontja i. alpontjának második albekezdésében előírt alsó korhatár;
 - c) a D és DE kategória esetében az említett irányelv 5. cikke (3) bekezdése a) pontja i. alpontjának első albekezdésében, 5. cikke (3) bekezdése a) pontja ii. alpontjának első albekezdésében, valamint 5. cikke (3) bekezdésének b) pontjában előírt alsó korhatárok.

Amennyiben valamely tagállam az (EU) 2022/2561 irányelv 5. cikke (3) bekezdése a) pontja i. alpontjának második bekezdésével vagy 5. cikke (3) bekezdése a) pontja ii. alpontjának második bekezdésével összhangban alacsonyabb kortól is engedélyezi területén a vezetést, a vezetői engedély mindaddig csak a kiállító tagállam területén érvényes, amíg az engedély szakmai alkalmassági bizonyítvánnyal rendelkező birtokosa el nem éri az e bekezdés első albekezdésében említett vonatkozó alsó korhatárt.

8. cikk

Feltételek és korlátozások

- (1) A tagállamok megjelölik az olyan személy részére kiállított vezetői engedélyt, akire egy vagy több járművezetési jogosultsági feltétel vonatkozik. E célból a tagállamok az I. melléklet E. részében meghatározott megfelelő uniós kódokat használják. Az I. melléklet E. részében nem szereplő feltételek esetében nemzeti kódokat is használhatnak.
- Amennyiben testi alkalmatlanság miatt a vezetés csak meghatározott járműtípusokon vagy az ilyen alkalmatlanságok ellensúlyozása céljából átalakított járműveken engedélyezett, úgy a 10. cikk (1) bekezdése szerinti jártassági és magatartási vizsgát ilyen járművel kell letenni.
- (2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 21. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. melléklet E. részének módosításáról, amennyiben ez a műszaki, működési vagy tudományos fejlődés figyelembevétele érdekében szükséges.

9. cikk

Fokozatok és a kategóriák közötti egyenértékűségek

- (1) BE, C1 C1E, C, CE, D1, D1E, D és DE kategóriájú vezetői engedélyt kizárólag olyan járművezetők számára lehet kiállítani, akik már jogosultak B kategóriájú járművek vezetésére.
- (2) A vezetői engedélyek érvényességét a következők szerint kell meghatározni:
- a) a C1E, CE, D1E és DE kategóriára kiállított vezetői engedélyek BE kategóriájú járműszerelvényekre is érvényesek;
 - b) a CE kategóriájú vezetői engedélyek érvényesek DE kategóriára is, amennyiben a vezetői engedély birtokosa jogosult D kategóriájú járművek vezetésére;
 - c) a C1E vagy CE kategóriájú vezetői engedélyek érvényesek D1E kategóriára is, amennyiben a vezetői engedély birtokosa jogosult D1 kategóriájú járművek vezetésére;
 - d) a CE és a DE kategóriájú vezetői engedélyek a C1E, illetve a D1E kategóriájú járműszerelvényekre is érvényesek;
 - e) bármely kategóriára megszerzett vezetői engedély érvényes az AM kategóriájú járművekre. Az egyes tagállamok azonban a területükön kiállított vezetői engedélyek esetében az AM kategória egyenértékűségeit korlátozhatják az A1, A2 és A kategóriákra, amennyiben az adott tagállam gyakorlati vizsgát ír elő az AM kategóriájú vezetői engedély megszerzéséhez;
 - f) az A2 kategóriájú vezetői engedélyek az A1 kategóriára is érvényesek;
 - g) az A, B, C, illetve D kategóriájú vezetői engedélyek érvényesek az A1, A2, B1, C1, illetve D1 kategóriára is;
 - h) a B kategóriára kiállított vezetői engedély első alkalommal történő kiállítását követő két évvel az engedély érvényes a 96/53/EK tanácsi irányelv¹³ 2. cikkében említett, 3 500 kg-ot meghaladó, de 4 250 kg-ot nem túllépő maximális engedélyezett tömegű, pótkocsi nélküli, alternatív üzemanyaggal működő járművek vezetésére is.
- (3) A tagállamok a területükön való járművezetéshez a következő egyenértékűségeket adhatják meg:
- a) B kategóriás vezetői engedéllyel vezethető háromkerekű gépjárművek, a 15 kW-os teljesítményt meghaladó háromkerekű gépjárművek esetében, feltéve, hogy a B kategóriás vezetői engedély jogosultja legalább 21 éves;
 - b) B kategóriás vezetői engedéllyel vezethető A1 kategóriás motorkerékpárok.
- Az első albekezdésben előírt egyenértékűségeket az azokat megadó tagállamok kölcsönösen elismerik.
- A tagállamok a vezetői engedélyen kizárólag az I. melléklet E. részében meghatározott vonatkozó uniós kódokkal tüntethetik fel, hogy a vezetői engedély birtokosa jogosult az első albekezdésben említett járművek vezetésére.

¹³ A Tanács 96/53/EK irányelve (1996. július 25.) a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról (HL L 235., 1996.9.17., 59. o.).

A tagállamok haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot az első albekezdésben említett, a területükön megadott egyenértékűségekről, beleértve az ezen irányelv hatálybalépése előtt esetlegesen használt nemzeti kódokat is. A Bizottság ezeket az információkat e bekezdés alkalmazásának megkönnyítése céljából a tagállamok rendelkezésére bocsátja.

- (4) A tagállamok területükön engedélyezhetik a következő járműkategóriák vezetését:
- a) D1 kategóriájú, 3 500 kg megengedett legnagyobb össztömegű járművek (a fogyatékkal élő utasok szállítására szolgáló eszközök kivételével), 21 évesnél idősebb, B kategóriájú vezetői engedéllyel rendelkező személyek számára, a vezetői engedély első kiállítását követően legalább két évvel, feltéve, hogy a járműveket nem kereskedelmi tevékenységet végző intézmények társadalmi célokra használják, és a vezető önkéntes alapon nyújtja szolgáltatásait;
 - b) olyan járművek, amelyek megengedett legnagyobb össztömege meghaladja a 3 500 kg-ot, 21 évesnél idősebb, B kategóriájú vezetői engedéllyel rendelkező személyek számára, a vezetői engedély első kiállítását követően legalább két évvel, feltéve, hogy az alábbi feltételek mindegyike teljesül:
 - i. ezeket a járműveket álló helyzetben, kizárólag oktatási, illetve szabadidős célra használják;
 - ii. nem kereskedelmi tevékenységet végző intézmények társadalmi célokra használják őket;
 - iii. azokat úgy alakították át, hogy azok nem használhatóak fel kilencnél több személy szállítására, illetve a szigorúan a rendeltetési céljaikat szolgáló áruktól eltérő áruk fuvarozására;
 - c) B kategóriájú járművek, amelyek megengedett legnagyobb össztömege 2 500 kg, és amelyek legnagyobb sebessége fizikailag 45 km/h-ra korlátozott, a B1 kategóriájú vezetői engedéllyel rendelkező, 21 évesnél fiatalabb személyek számára.

A tagállamok kizárólag a vonatkozó nemzeti kódokkal tüntethetik fel, hogy a vezetői engedély birtokosa jogosult az első albekezdés a) és b) pontjában említett járművek vezetésére.

A tagállamok értesítik a Bizottságot az e bekezdéssel összhangban megadott minden engedélyről.

10. cikk

A vezetői engedély kiállítása, érvényessége és megújítása

- (1) Vezetői engedély csak azoknak a kérelmezőknek állítható ki, akik megfelelnek a következő feltételeknek:
- a) akik jártassági és magatartási, valamint elméleti vizsgát tettek, valamint megfeleltek a vezetéshez szükséges fizikai és szellemi alkalmasság minimumkövetelményeinek, a II. és III. melléklet rendelkezéseivel összhangban;

- b) akik AM kategória esetében kizárólag elméleti vizsgát tettek; a tagállamok előírhatják a kérelmezőknek, hogy e kategóriában jártassági és magatartási vizsgát tegyenek, valamint orvosi vizsgálaton vegyenek részt.

Az e kategóriába tartozó háromkerekű járművek és négykerekű motorkerékpárok esetében a tagállamok különleges jártassági és magatartási vizsgát írhatnak elő. Az AM kategóriájú járművek megkülönböztetésére nemzeti kód illeszthető a vezetői engedélybe;

- c) az A2 vagy A kategóriájú vezetői engedély esetében, és azzal a feltétellel, hogy A1 kategóriájú vagy A2 kategóriájú motorkerékpáron legalább két éves gyakorlatot szereztek, vagy:

i. kizárólag jártassági és magatartási vizsgát tettek; vagy

ii. elvégezték a képzést a VI. mellékletben foglaltaknak megfelelően;

- d) akik – a 6. cikk (1) bekezdése c) pontja ii. alpontjának harmadik bekezdésében meghatározott járműszerelvény vezetésére jogosító B kategóriájú vezetői engedély esetében – képzést végeztek el, illetve jártassági és magatartási vizsgát tettek, vagy mind jártassági és magatartási vizsgát tettek, mind elvégezték a képzést az V. mellékletben foglaltaknak megfelelően;

- e) akiknek szokásos tartózkodási helye annak a tagállamnak a területén található, amelyik a vezetői engedélyt kiállítja, vagy, aki bizonyítani tudja, hogy tanulmányi céllal ott töltött legalább hat hónapot.

- (2) A tagállamok által kiállított vezetői engedélyek igazgatási érvényességi ideje a következő:

- a) 15 év az AM, A1, A2, A, B, B1 és BE kategória esetében;

- b) öt év a C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 és D1E kategória esetében.

A vezetői engedély megújítása új igazgatási érvényességi időt eredményezhet olyan más kategória vagy kategóriák esetében, amely kategória járműveinek vezetésére a vezetői engedély birtokosa jogosult, amennyiben ez megfelel az ezen irányelvben megállapított feltételeknek.

A 4. cikk (5) bekezdése és a 4. cikk (6) bekezdése szerinti mikrocsip vagy QR-kód megléte nem előfeltétele a vezetői engedély érvényességének. A mikrocsip, illetve a QR-kód elvesztése, leolvashatatlansága vagy bármilyen más sérülése nem érinti a vezetői engedély érvényességét.

A tagállamok a 15. cikk (1) bekezdése szerinti kezdő gépjárművezetők számára kiállított, bármely kategóriájú vezetői engedély adminisztratív érvényességi idejét korlátozhatják az ő közúti közlekedésbiztonságuk javítását célzó különleges intézkedések ezen vezetőkre történő alkalmazása érdekében.

A tagállamok egyedi esetben korlátozhatják bármely kategóriájú vezetői engedély igazgatási érvényességi idejét, amennyiben gyakori orvosi ellenőrzések vagy egyéb különleges intézkedések – mint például közlekedési szabálysértők esetében korlátozások – alkalmazását tartják szükségesnek.

A tagállamok az első albekezdésben meghatározott igazgatási érvényességi időt öt évre vagy annál rövidebb időtartamra rövidíthetik le a területükön lakóhellyel rendelkező, 70. életévüket betöltött jogosultak esetében, gyakori orvosi ellenőrzések vagy egyéb különleges intézkedések – mint például az ismeretek frissítésére szolgáló

tanfolyamok – alkalmazása érdekében. Az igazgatási érvényességi idő lerövidítése kizárólag a vezetői engedély megújításakor tehető meg.

A tagállamok lerövidíthetik a vezetői engedélyek e bekezdésben meghatározott igazgatási érvényességi idejét azon személyek esetében, akik ideiglenes tartózkodási engedélyt kaptak, vagy akik területükön átmeneti védelmet vagy a nemzeti jog szerinti megfelelő védelmet élveznek. E célból a csökkentett igazgatási érvényességi időnek meg kell egyeznie az ideiglenes tartózkodási engedély, illetve az átmeneti védelem vagy a megfelelő védelem igazgatási érvényességi idejével, vagy rövidebbnek kell lennie annál.

(3) A lejárt igazgatási érvényességű vezetői engedélyek megújításához a következő két feltétel szükséges:

- a) a III. mellékletben meghatározott, a vezetéshez szükséges fizikai és szellemi alkalmasságra vonatkozó minimumkövetelmények folyamatos teljesítése;
- b) a vezetői engedélyt kiállító tagállam területén található szokásos tartózkodási hely, vagy annak igazolása, hogy a kérelmező a kérelem benyújtásának időpontjában legalább hat hónapja ott tanult.

(4) Válság esetén a tagállamok legfeljebb hat hónappal meghosszabbíthatják az egyébként lejárt vezetői engedélyek igazgatási érvényességi idejét. A meghosszabbítás megújítható, ha a válság továbbra is fennáll.

Minden ilyen meghosszabbítást megfelelően meg kell indokolni, és arról haladéktalanul értesíteni kell a Bizottságot. A Bizottság ezt az információt haladéktalanul közzéteszi az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. A tagállamok elismerik azon vezetői engedélyek érvényességét, amelyek igazgatási érvényességi idejét e bekezdés alapján meghosszabbították.

Amennyiben egy válság több tagállamot érint, a Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el annak érdekében, hogy meghosszabbítsa az egyébként lejárt vezetői engedélyek összességének vagy bizonyos kategóriáinak igazgatási érvényességi idejét. A meghosszabbítás nem haladhatja meg a hat hónapot, és megújítható, ha a válság továbbra is fennáll. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 22. cikk (3) bekezdésében meghatározott vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni.

Amennyiben egy tagállamot nem érintenek vagy valószínűsíthetően nem érintenek olyan nehézségek, amelyek a vezetői engedélyek megújítását a harmadik albekezdésben említett válság következtében kivitelezhetetlenné tették, vagy ha a tagállam a válság hatásainak enyhítése érdekében megfelelő nemzeti intézkedéseket hozott, az adott tagállam – a Bizottság előzetes tájékoztatását követően – határozhat úgy, hogy nem alkalmazza a harmadik albekezdésben említett végrehajtási jogi aktussal bevezetett meghosszabbítást. A Bizottság erről tájékoztatja a többi tagállamot és értesítést tesz közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

E bekezdés alkalmazásában a válság olyan kivételes, váratlan és hirtelen, természetes vagy ember által okozott rendkívüli jellegű és mértékű esemény az Unión belül vagy kívül, amely jelentős közvetlen vagy közvetett hatást gyakorol a közúti közlekedés területére, és amely megakadályozza vagy jelentősen korlátozza a vezetői engedélyek birtokosait vagy az illetékes nemzeti hatóságok lehetőségét a vezetői engedélyek megújításához szükséges eljárások lefolytatásában.

- (5) A nemzeti büntetőjogi és rendőrségi jogszabályok sérelme nélkül a tagállamok az ezen irányelvben említettektől eltérő feltételekre vonatkozó nemzeti rendelkezéseiket alkalmazhatják a vezetői engedélyek kiállítására. Erről értesítik a Bizottságot.
- (6) A tagállamok az AM, A1, A2, B, B1 és BE kategóriájú vezetői engedélyek kiadásakor vagy megújításakor az említett melléklet 3. pontjában meghatározott önértékelés helyett megkövetelhetik a III. mellékletben meghatározott, vezetéshez szükséges fizikai és szellemi alkalmasságra vonatkozó minimumkövetelmények alkalmazására épülő vizsgálatot. Ebben az esetben az orvosi vizsgálatnak ki kell terjednie a III. mellékletben említett valamennyi orvosi alkalmatlanságra.
- A Bizottság [az elfogadás időpontja + 18 hónap]-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza a III. melléklet 3. pontjában említett önértékelés tartalmát, és amelyek kiterjednek az említett mellékletben említett valamennyi egészségügyi alkalmatlanságra. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 22. cikk (2) bekezdésében meghatározott vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni.
- (7) Senki nem rendelkezhet egynél több fizikai vezetői engedéllyel. Egy személy azonban rendelkezhet több digitális vezetői engedéllyel is, feltéve, hogy azokat ugyanaz a tagállam állítja ki.

Senki nem rendelkezhet több mint egy tagállam által kiállított vezetői engedéllyel.

A tagállam megtagadja a vezetői engedély kiállítását, amennyiben megállapítja, hogy a kérelmező már rendelkezik egy másik tagállam által kiállított vezetői engedéllyel.

A tagállamok megteszik a harmadik albekezdés alkalmazásához szükséges intézkedéseket. Amennyiben alapos a gyanú, hogy a kérelmező már rendelkezik másik vezetői engedéllyel, a vezetői engedély kiállításához, pótlásához, megújításához vagy cseréjéhez ellenőrzést kell végezni a többi tagállamnál. E célból a tagállamok igénybe veszik a vezetői engedélyek 19. cikkben említett uniós hálózatát.

A vezetői engedélyt kiállító tagállamok – a 3. cikk (6) bekezdésének sérelme nélkül – kellő körültekintéssel járnak el annak biztosítása érdekében, hogy az adott személy megfeleljen az e cikk (1) bekezdésében megállapított követelményeknek, és nemzeti rendelkezéseiket alkalmazzák a vezetői engedély vagy a járművezetési jogosultság érvénytelenítésére, illetve visszavonására, amennyiben megállapításra kerül, hogy a vezetői engedélyt a követelményeknek való megfelelés nélkül állították ki.

- (8) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 21. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a II., III., V. és VI. melléklet módosításáról, amennyiben ez a műszaki, működési vagy tudományos fejlődés figyelembevételére érdekében szükséges.

11. cikk

A tagállamok által kiállított vezetői engedélyek cseréje és pótlása

- (1) Amennyiben valamely tagállam által kiállított érvényes vezetői engedély jogosultja egy másik tagállamba helyezi át szokásos tartózkodási helyét, kérheti vezetői engedélyének azzal egyenértékű engedélyre való lecserélését. A cserét végző tagállam kötelessége annak ellenőrzése, hogy a benyújtott vezetői engedély ténylegesen mely kategóriára érvényes.

- (2) A büntetőjogi és rendőrségi jogszabályok területiségére vonatkozó alapelvre is figyelemmel, a szokásos tartózkodási hely szerinti tagállam a járművezetési jogosultság korlátozására, felfüggesztésére, visszavonására, illetve érvénytelenítésére vonatkozó nemzeti rendelkezéseit alkalmazhatja egy másik tagállam által kiállított vezetői engedély jogosultjára, és szükség esetén, e célból lecserélheti az engedélyt.
- (3) A cserét végrehajtó tagállam visszaküldi a régi vezetői engedélyt a kiállító tagállam hatóságához, és eljárását megindokolja.
- (4) Annak a vezetői engedélynek a pótlása, amelyik elveszett, vagy amelyet elloptak, kizárólag a jogosult szokásos tartózkodási helye szerinti tagállamnak az illetékes hatóságától igényelhető újra. E hatóságok a pótlást a rendelkezésükre álló információ, vagy indokolt esetben, az eredeti engedélyt kiállító tagállam illetékes hatóságától kapott igazolás alapján végzik.

12. cikk

A harmadik országok által kiállított vezetői engedélyek cseréje

- (1) Amennyiben egy tagállam egy harmadik ország által a területén letelepedett személy számára kiállított vezetői engedély cseréjét írja elő, az adott tagállam e cikk rendelkezéseinek megfelelően lecseréli a vezetői engedélyt.
- (2) Amennyiben egy tagállam olyan harmadik ország által kiállított vezetői engedélyt cserél le, amely nem képezte a (7) bekezdésben említett végrehajtási határozat tárgyát, ezt a cserét fel kell tüntetni az adott tagállam által kiállított vezetői engedélyen az I. melléklet E. részében szereplő megfelelő kód megjelölésével, valamint minden későbbi megújítást vagy pótlást. Amennyiben az ilyen engedély jogosultja szokásos tartózkodási helyét egy másik tagállamba helyezi át, ez utóbbinak nem kell alkalmaznia a 3. cikk (6) bekezdésében meghatározott kölcsönös elismerés elvét.

A tagállamok az ilyen cserékre az e bekezdésben előírt feltételekkel összhangban nemzeti jogszabályaik rendelkezéseit alkalmazzák.
- (3) Amennyiben a vezetői engedélyt a (7) bekezdésben említett végrehajtási határozat tárgyát képező kategóriában egy az ilyen határozat tárgyát képező harmadik ország állítja ki, az ilyen cserét nem kell feltüntetni az érintett tagállam által kiállított vezetői engedélyen. Ezekben az esetekben a tagállamok a vonatkozó végrehajtási határozatban megállapított feltételeknek megfelelően cserélik le a vezetői engedélyt.
- (4) Amennyiben egy tagállam által kiállított vezetői engedélyt egy harmadik ország által kiállított vezetői engedélyre cserélték le, a tagállamok nem követelhetik meg a 10. cikk (3) bekezdésének a) pontjában meghatározottaktól eltérő további feltételek teljesítését, és nem rögzíthetnek semmilyen kiegészítő információt a vezetői engedélynek az általuk kiállított vezetői engedélyre történő cseréjéhez az eredeti vezetői engedély kategóriái tekintetében.

Az első albekezdésben említett esetben, ha a kérelmező olyan vezetői engedély cseréjét kéri, amely olyan kategóriákra is érvényes, amelyek tekintetében egy harmadik országban megszerezte a járművezetési jogosultságot, a következő szabályokat kell alkalmazni:

- a) amennyiben a vezetői engedélyt a (7) bekezdésben említett végrehajtási határozat tárgyát képező kategóriában az ilyen határozat tárgyát képező harmadik ország állította ki, a (3) bekezdést kell alkalmazni;
 - b) ilyen végrehajtási határozat hiányában a (2) bekezdést kell alkalmazni.
- (5) A (2), (3) és (4) bekezdésben említett cserékre csak akkor kerülhet sor, ha a harmadik ország által kiállított vezetői engedélyt a cserét végző tagállam illetékes hatóságánál benyújtották.
- (6) A Bizottság megállapíthatja, hogy egy harmadik ország olyan közúti közlekedési kerettel rendelkezik, amely részben vagy egészben a közúti közlekedés biztonságának az Unióéval összehasonlítható szintjét garantálja, és amely lehetővé teszi, hogy az e harmadik ország által kiállított vezetői engedélyek cseréjére anélkül kerüljön sor, hogy a cserét feltüntetnék a tagállam által kiállított vezetői engedélyen, szükség esetén bizonyos előre meghatározott feltételek teljesítését követően.

Amennyiben a Bizottság azonosít egy ilyen harmadik országot, a tagállamokkal együttműködve értékelheti a harmadik ország közúti közlekedési keretét. A tagállamoknak hat hónap áll rendelkezésükre, hogy véleményt nyilvánítsanak az azonosított harmadik országban hatályban lévő közúti közlekedési keretről. A Bizottság azt követően folytatja le az értékelést, hogy megkapta az összes tagállam véleményét, vagy ha a vélemények megküldésére rendelkezésre álló határidő letelt, attól függően, hogy melyik a későbbi időpont.

A harmadik országban hatályban lévő közúti közlekedési keret értékelésekor a Bizottság legalább a következő elemeket veszi figyelembe:

- a) a vezetői engedélyekre vonatkozó hatályos követelmények, például a vezetői engedélyek kategóriáinak osztályozása, a minimális életkorra vonatkozó követelmények, a képzési és gépjárművezetői vizsgákra vonatkozó követelmények és feltételek, valamint az engedély kiállítására vonatkozó egészségügyi követelmények;
 - b) kiad-e a harmadik ország digitális vezetői engedélyt, és ha igen, a rendszer működtetésére vonatkozó műszaki és szerkezeti részletek;
 - c) milyen mértékben vannak forgalomban hamisított vezetői engedélyek, és milyen intézkedéseket hoztak a vezetői engedélyek hamisításának megakadályozására;
 - d) a harmadik ország által kiállított vezetői engedélyek igazgatási érvényességi ideje;
 - e) a harmadik ország közlekedési viszonyai, valamint az, hogy azok összehasonlíthatók-e az uniós közúthálózatok közlekedési viszonyaival;
 - f) a harmadik ország közúti közlekedésbiztonsága.
- (7) A Bizottság a (6) bekezdésben említett értékelés elvégzését követően és végrehajtási határozatok útján határozhat úgy, hogy egy harmadik ország olyan közúti közlekedési kerettel rendelkezik, amely részben vagy egészben a közúti közlekedés biztonságának az Unióéval összehasonlítható szintjét garantálja, és az említett harmadik ország által kiállított vezetői engedélyek cseréjére anélkül kerül sor, hogy a cserét feltüntetnék a tagállam által kiállított vezetői engedélyen.

A végrehajtási határozat legalább a következőket tartalmazza:

- a) a 6. cikkben említett azon vezetői engedély-kategóriák, amelyekre vonatkozóan a tagállam által kiállított vezetői engedélyen történő bejegyzés nélkül kicserélhető a vezetői engedély;
- b) azon harmadik országokban kiállított vezetői engedélyek kiállításának időpontjai, amelyek esetében az engedély a cserének a valamely tagállam által kiállított vezetői engedélyen történő feltüntetése nélkül kicserélhető;
- c) a lecserélendő hivatalos dokumentum hitelességének ellenőrzése céljából teljesítendő általános feltételek;
- d) minden olyan általános feltétel, amelynek a kérelmezőnek a III. mellékletben meghatározott egészségügyi követelményeknek való megfelelés igazolása érdekében meg kell felelnie a csere előtt.

Amennyiben a kérelmező vezetői engedélye nem teszi lehetővé az e bekezdés második albekezdése a) vagy b) pontjának való megfelelést, a tagállamok határozhatnak úgy, hogy a (2) bekezdéssel összhangban cserélik ki a vezetői engedélyt. Amennyiben a kérelmező nem tudja teljesíteni e bekezdés második albekezdésének c) vagy d) pontját, a tagállamok megtagadják a vezetői engedély cseréjét. A végrehajtási határozatban szereplő bármely további feltétel vagy a tagállam nemzeti rendelkezéseinek a (2) bekezdés szerinti alkalmazhatóságáról rendelkezik, vagy a vezetői engedély cseréjének megtagadásáról, amennyiben a kérelmező nem teljesíti ezeket a feltételeket.

Ezeket a végrehajtási határozatokat a 22. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

- (8) A (7) bekezdésben említett végrehajtási határozat rendelkezik az érintett harmadik ország közúti közlekedésbiztonságának rendszeres, legalább négyévenkénti felülvizsgálatáról. A felülvizsgálat következtetéseitől függően a Bizottság a szükséges mértékben a (7) bekezdésben említett végrehajtási határozatot fenntartja, módosítja, felfüggeszti vagy hatályon kívül helyezi.
- (9) A Bizottság az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* és saját honlapján közzéteszi azon harmadik országok jegyzékét, amelyek a (7) bekezdéssel összhangban végrehajtási határozat tárgyát képezték, és ennek megfelelően közzéteszi a (9) bekezdéssel összhangban végrehajtott releváns módosításokat is.
- (10) A Bizottság tudáshálózatot hoz létre a külföldi hivatásos gépjárművezetők belső piacra való belépésére irányuló bevált gyakorlatokkal kapcsolatos ismeretek és információk összesítésére, feldolgozására és terjesztésére. A hálózat magában foglalja az érintett tagállami hatóságokat, kiválósági központokat, egyetemeket és kutatókat, szociális partnereket és a közúti közlekedési ágazat egyéb érintett szereplőit.

13. cikk

A járművezetési jogosultság vagy a vezetői engedély korlátozásának, felfüggesztésének, visszavonásának vagy érvénytelenítésének joghatásai

- (1) A tagállam megtagadja a vezetői engedély kiállítását azon kérelmezőnek, akinek a vezetői engedélyt egy másik tagállamban korlátozták, felfüggesztették, visszavonták vagy érvénytelenítették.

- (2) A tagállam megtagadja egy másik tagállam által olyan személy részére kiállított vezetői engedély érvényességének elismerését, akinek a vezetői engedélyét az előbbi állam területén korlátozták, felfüggesztették, visszavonták vagy érvénytelenítették.
- (3) E cikk alkalmazásában a vezetői engedély vagy a járművezetési jogosultság mindaddig korlátozottnak, felfüggesztettnek, visszavontnak vagy érvénytelenítettnek tekintendő, amíg az érintett személy nem felel meg a tagállam által előírt feltételeknek, amelyeket teljesítenie kell ahhoz, hogy visszaszerezhesse a járművezetési jogosultságát vagy vezetői engedélyét, vagy hogy új engedélyt kérlelmezhesen.

A tagállamok biztosítják, hogy azok a feltételek, amelyeket annak érdekében szabnak meg, hogy a jogosult visszaszerezhesse járművezetési jogosultságát vagy vezetői engedélyét, illetve hogy új engedélyt kérlelmezhesen, arányosak, megkülönböztetéstől mentesek legyenek a más tagállamok által kiállított vezetői engedélyek jogosultjai számára, és önmagukban ne vezessenek a vezetői engedély kiállításának vagy egy másik tagállam által kiállított vezetői engedély elismerésének határozatlan időre történő megtagadásához.

- (4) E cikk egyetlen rendelkezése sem értelmezhető úgy, mint amely megakadályozná a tagállamokat abban, hogy határozatlan időre megtiltsák valamely személy számára a területükön történő járművezetést anélkül, hogy lehetővé tennék számára a járművezetési jogosultsághoz való jogának vagy vezetői engedélyének visszaszerzését, illetve új engedély kérelmezését, amennyiben ezt magatartása indokolja.

Amennyiben egy tagállam e bekezdéssel összhangban határozatlan időre megtiltotta a járművezetést, az adott tagállam határozatlan időre megtagadhatja egy másik tagállam által kiállított vezetői engedély érvényességének a saját területén történő elismerését. Az (1) bekezdéstől eltérve, a határozatlan időre szóló járművezetési tilalmat elrendelő tagállammal folytatott konzultációt követően más tagállamok kiállíthatnak vezetői engedélyt ilyen személy részére.

14. cikk

Kísérővel történő vezetés rendszere

- (1) A 7. cikk (1) bekezdésének b) és d) pontjától eltérve a tagállamok a 10. cikk (1) bekezdésével összhangban az I. melléklet E. részében meghatározott 98.02 uniós kóddal jelölt, B és C kategóriájú vezetői engedélyt állítanak ki azon kérelmezők számára, akik betöltötték a 17. életévüket.
- (2) A 98.02 uniós kóddal jelölt vezetői engedéllyel rendelkező, 18 év alatti vezető csak az alábbi feltételeknek megfelelő személy kíséretében vezethet:
- a) legalább 25 éves;
 - b) az adott kategóriájú, több mint öt évvel korábban kiállított vezetői engedéllyel rendelkezik;
 - c) az elmúlt öt évben nem állt járművezetéstől való eltiltás hatálya alatt;
 - d) nem állt közúti közlekedéssel kapcsolatos jogsértésből eredő büntetőjogi határozat hatálya alatt;

- e) C kategóriájú járművek esetében rendelkezik az (EU) 2022/2561 irányelvben előírt képesítéssel és képzéssel.
- (3) A tagállamok az e cikknek való megfelelés biztosítása érdekében előírhatják a (2) bekezdésben említett kísérő személyek azonosítását. A tagállamok korlátozhatják a lehetséges kísérő személyek számát.
- (4) A tagállamok további feltételeket alkalmazhatnak a 98.02 uniós kóddal jelölt vezetői engedély kiállítására azon kérelmezők esetében, akik nem töltötték be a 18. életévüket. Erről értesítik a Bizottságot. Ezt az információt a Bizottság nyilvánosságra hozza.

15. cikk

Próbaidő

- (1) Az egy adott kategóriába tartozó, első alkalommal kiállított vezetői engedély birtokosa kezdő gépjárművezetőnek tekintendő, és legalább kétéves próbaidőt kell előírni számára.
- (2) A tagállamok megállapítják a 0,0 g/ml-t meghaladó véralkoholszinttel vezető kezdő gépjárművezetőkre alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és megteszik az azok végrehajtásához szükséges intézkedéseket. Az említett szankcióknak hatékonyaknak, arányosnak, visszatartónak és diszkriminációmentesnek kell lenniük.
- (3) A tagállamok a közúti közlekedésbiztonság javítása érdekében a területükön a próbaidő alatt a kezdő gépjárművezetőkre alkalmazandó további szabályokat állapíthatnak meg. Erről értesítik a Bizottságot.
- (4) A tagállamok a próbaidő alatt kiállított vezetői engedélyeket az I. melléklet E. részében meghatározott 98.01 uniós kóddal jelölik.
- (5) Próbaidő nem alkalmazható azokra a járművezetőkre, akik a 10. cikk (1) bekezdésének c) pontjával összhangban A2 vagy A kategóriájú vezetői engedélyt szereznek.

16. cikk

Vizsgabiztosok

- (1) A vizsgabiztosoknak meg kell felelniük a IV. mellékletben meghatározott minimumkövetelményeknek.
- A 2013. január 19. előtt már ilyen munkakörben dolgozó vizsgabiztosokra kizárólag a minőségbiztosítással és a rendszeres képzéssel kapcsolatos követelmények vonatkoznak.
- (2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 21. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az IV. melléklet módosításáról, amennyiben ez a műszaki, működési vagy tudományos fejlődés figyelembevétele érdekében szükséges.

17. cikk

Szokásos tartózkodási hely

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

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

- (2) A 10. cikk (3) bekezdése b) pontjának és a 11. cikk (4) bekezdésének alkalmazásában az Unió vagy a tagállamok diplomáciai szolgálatai személyzetének vagy a háztartásukban élő családtagjaiknak a szokásos tartózkodási helyét azon tagállamok területén lévőnek kell tekinteni, amelyek a megújítandó vagy lecserélt vezetői engedélyeket kiállították.

E cikk alkalmazásában „az Unió diplomáciai szolgálatai” a Tanács Főtitkársága és a Bizottság érintett szervezeti egységeinek tisztviselőit, a tagállamok nemzeti diplomáciai szolgálatai által kirendelt személyzetet, valamint a külső képviselő területén az uniós intézményeknél, szerveknél, hivataloknál és ügynökségeknél dolgozó egyéb alkalmazottakat vagy szerződéses feleket foglalják magukban, akiknek szerződéses feladataik teljesítése érdekében egy naptári évben legalább 181 napot kell egy vagy több harmadik ország területén tölteniük.

- (3) Amennyiben a vezetői engedéllyel rendelkező vezető az (1) bekezdés értelmében nem tudja igazolni, hogy szokásos tartózkodási helyét egy adott tagállamban létesítette, végső lehetőségként a vezetői engedélyét abban a tagállamban is meg lehet újítani, amelyik azt eredetileg kiállította.
- (4) A 10. cikk (1) bekezdésének e) pontjától eltérve és a B kategóriájú vezetői engedély első kiállításának konkrét céljából az állampolgársága szerinti tagállamtól eltérő szokásos tartózkodási hellyel rendelkező kérelmező vezetői engedélyét kiállíthatja ez utóbbi tagállam, amennyiben a szokásos tartózkodási hely szerinti tagállam nem teszi lehetővé az elméleti vagy gyakorlati vizsgáknak az állampolgárság szerinti tagállam valamelyik hivatalos nyelvén vagy tolmács segítségével történő letételét.

18. cikk

A nem uniós minta szerinti vezetői engedélyek közötti egyenértékűségek

- (1) A tagállamok az (EU) 2016/1945 bizottsági határozatban¹⁴ megállapított egyenértékűségeket alkalmazzák a 2013. január 19. előtt megszerzett jogosultságok és az ezen irányelv 6. cikkében meghatározott vezetői engedély kategóriák között.

¹⁴ A Bizottság (EU) 2016/1945 határozata (2016. október 14.) a vezetőiengedély-kategóriák közötti egyenértékűségről (HL L 302., 2016.11.9., 62. o.).

- (2) A 2013. január 19-ig megadott egyetlen járművezetési jogosultság sem szüntethető meg, illetve korlátozható ezen irányelv rendelkezései alapján.

19. cikk

Kölcsönös segítségnyújtás

- (1) A tagállamok segítik egymást ennek az irányelvnek a végrehajtásában. Információt cserélnek az általuk kiadott, lecserélt, pótoltt, megújított, korlátozott, felfüggesztett, érvénytelenített vagy visszavont vezetői engedélyekről, az általuk elrendelt vagy elfogadni tervezett járművezetéstől való eltiltásokról, és konzultálnak egymással annak ellenőrzése érdekében, hogy a vezetői engedély kérelmezőjére nem vonatkozik-e a járművezetéstől való eltiltás egyetlen tagállamban sem. A tagállamok a vezetői engedélyek e célból létrehozott uniós hálózatát veszik igénybe.
- (2) A tagállamok a vezetői engedélyek uniós hálózatát az alábbi célokból történő információcserére is használhatják:
- a) annak lehetővé tétele, hogy hatóságaik a közúti ellenőrzések során vagy a hamisítás elleni intézkedések részeként ellenőrizhessék a vezetői engedély érvényességét és hitelességét;
 - b) az (EU) 2015/413 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel¹⁵ összhangban a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekért felelős személy azonosítására irányuló nyomozások megkönnyítése;
 - c) a [HIVATKOZÁS A PRÜM II-RE]-ben említett bűncselekmények megelőzése, felderítése és nyomozása;
 - d) az (EU) 2022/2561 irányelv végrehajtása;
 - e) a [JÁRMŰVEZETÉSTŐL VALÓ EGYES ELTILTÁSOK UNIÓS SZINTŰ HATÁLYÁRÓL SZÓLÓ ÚJ IRÁNYELV] végrehajtása és érvényesítése.
- (3) A hálózathoz való hozzáférést biztonságossá teszik. A hálózat biztosítja a szinkron (valós idejű) és aszinkron információcserét, valamint a biztonságos üzenetek, értesítések és csatolmányok küldését és fogadását.
- A tagállamok minden szükséges lépést megtesznek annak érdekében, hogy a hálózaton keresztül kicserélt információk naprakészek legyenek.
- A tagállamok csak az (1) és (2) bekezdésben említett célokban illetékes hatóságok számára biztosíthatnak hozzáférést a hálózathoz.
- (4) A tagállamok segítséget nyújtanak egymásnak a digitális vezetői engedély kivitelezésében is, különösen az I. melléklet C. részében említett alkalmazások és ellenőrzési funkciók közötti zökkenőmentes interoperabilitás biztosítása érdekében.
- (5) A vezetői engedélyek uniós hálózatához kapcsolódó nemzeti rendszerek közötti interoperabilitás és az ezzel összefüggésben kicserélt személyes adatok védelmének biztosítása érdekében a Bizottság 2026. június 6-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza a vezetői engedélyek uniós hálózatának részletes

¹⁵ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/413 irányelve (2015. március 11.) a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről (HL L 68., 2015.3.13., 9. o.).

működési, interfészbeli és műszaki követelményeit. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 22. cikk (2) bekezdésében meghatározott vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni.

- (6) A tagállamok együttműködhetnek a járművezetési jogosultság vagy a vezetői engedély részleges korlátozásának, felfüggesztésének, visszavonásának vagy érvénytelenítésének végrehajtásában, különösen, ha a vonatkozó intézkedések bizonyos vezetőiengedély-kategóriákra vagy egyes tagállamok területére korlátozódnak, különösen az általuk kiállított vezetői engedélyeken szereplő bejegyzések révén.

20. cikk

Felülvizsgálat

A tagállamok évente tájékoztatják a Bizottságot az egyes kategóriákra vonatkozóan kiállított, megújított, pótoltt, visszavont és lecserélt vezetői engedélyek számáról, beleértve a digitális vezetői engedélyek kiállítására és használatára vonatkozó adatokat is.

A Bizottság [5 évvel a hatálybalépést követően]-ig, majd azt követően ötévente jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv végrehajtásáról, beleértve annak a közúti közlekedésbiztonságra gyakorolt hatását is.

21. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit e cikk tartalmazza.
- (2) A Bizottságnak a 4. cikk (8) bekezdésében, az 5. cikk (6) bekezdésében, a 8. cikk (2) bekezdésében, a 10. cikk (8) bekezdésében és a 16. cikk (2) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól [az irányelv hatálybalépésének napja]-tól/-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam vége előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az ötéves időtartam vége előtt, akkor a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 4. cikk (8) bekezdésében, az 5. cikk (6) bekezdésében, a 8. cikk (2) bekezdésében, a 10. cikk (8) bekezdésében és a 16. cikk (2) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti a benne meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

- (5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadásakor arról egyidejűleg értesíti az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (6) A 4. cikk (8) bekezdése, az 5. cikk (6) bekezdése, a 8. cikk (2) bekezdése, a 10. cikk (8) bekezdése és a 16. cikk (2) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

22. cikk

Bizottsági eljárás

- (1) A Bizottság munkáját a vezetői engedélyekkel foglalkozó bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikke alkalmazandó.
- Ha a bizottságnak írásbeli eljárásban kell véleményt nyilvánítania, az ilyen eljárást eredmény nélkül lezárják, amennyiben a véleménynyilvánításra megállapított határidőn belül az elnök úgy határoz, vagy a bizottsági tagok egyszerű többsége ezt kéri.
- Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktust, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.
- (3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 8. cikke alkalmazandó.

23. cikk

Az (EU) 2022/2561 irányelv módosításai

Az (EU) 2022/2561 irányelv 5. cikkének (2) bekezdése a c) ponttal egészül ki:

„c) 17 éves kortól C vezetőiengedély-kategóriába tartozó járműveket, feltéve, hogy rendelkeznek SZAB-bal, a 6. cikk (1) bekezdésében előírtak szerint, és kizárólag a [HIVATKOZÁS ERRE AZ IRÁNYELVRE] irányelv 14. cikkének (2) bekezdésében meghatározott feltételek mellett;”.

24. cikk

Az (EU) 2018/1724 rendelet módosítása

Az (EU) 2018/1724 rendelet II. melléklete a következőképpen módosul:

- a) a „Költözés” sorba tartozó második oszlop a következő cellával egészül ki: „Vezetői engedély megszerzése és megújítása”;

- b) a „Költözés” sorba tartozó harmadik oszlop a következő cellával egészül ki: „Uniós vezetői engedélyek kiállítása, cseréje és pótlása”.

25. cikk

Átültetés a nemzeti jogba

- (1) A tagállamok legkésőbb [az elfogadás napja + 2 év]-ig elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Ezen rendelkezések szövegéről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Ezeket a rendelkezéseket [az elfogadás napja + 3 év]-től/-től kezdődően kell alkalmazni.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

- (2) A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az ezen irányelv hatálya alá tartozó területen általuk elfogadott, lényeges nemzeti rendelkezések szövegéről.

26. cikk

Hatályon kívül helyezés

- (1) A 2006/126/EK irányelv [az elfogadás napja + 3 év]-án/-én hatályát veszti.

A 2006/126/EK irányelvre történt hivatkozásokat az ezen irányelvre történt hivatkozásokként, és a VII. mellékletben található megfelelési táblázat szerint kell értelmezni.

- (2) A 383/2012/EU rendelet [az elfogadás napja + 3 év]-án/-én hatályát veszti.

- (3) A 383/2012/EU rendeletre történő hivatkozásokat az ezen irányelv I. mellékletének B. részére történő hivatkozásként, és a VII. mellékletben található megfelelési táblázat szerint kell értelmezni.

27. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

28. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*az Európai Parlament részéről
az elnök*

*a Tanács részéről
az elnök*

PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI

1.1. A javaslat/kezdeményezés címe

Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a vezetői engedélyekről, az (EU) 2022/2561 európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint a 383/2012/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről

1.2. Az érintett szakpolitikai terület(ek)

Közlekedés, közúti közlekedésbiztonság

1.3. A javaslat/kezdeményezés a következőre irányul:

☐ új intézkedés

☐ kísérleti projektet/előkészítő intézkedést követő új intézkedés⁶⁶

☒ jelenlegi intézkedés meghosszabbítása

☐ egy vagy több intézkedés összevonása vagy átalakítása egy másik/új intézkedéssé

1.4. Célkitűzés(ek)

1.4.1. Általános célkitűzés(ek)

Az általános célkitűzések a közúti közlekedésbiztonság javítása és a személyek szabad mozgásának megkönnyítése

1.4.2. Konkrét célkitűzés(ek)

- A gépjárművezetői képességek, ismeretek és tapasztalatok javítása, valamint a veszélyes viselkedés visszaszorítása és szankcionálása.
- A gépjárművezetők megfelelő fizikai és szellemi alkalmasságának biztosítása EU-szerte.
- A kérelmezőket és a vezetői engedélyekkel rendelkező vezetőket érintő nem megfelelő vagy szükségtelen akadályok felszámolása.

1.4.3. Várható eredmény(ek) és hatás(ok)

Pozitív társadalmi hatások várhatók a közúti közlekedésbiztonságra és a személyek szabad mozgására gyakorolt hatások tekintetében. Becslések szerint a 2025–2050-es időszakban az alapforgatókönyvhöz képest mintegy 1 153 emberéletet sikerül megmenteni és 11 020 súlyos sérülést sikerül elkerülni a járművezetők készségeinek és ismereteinek javításával, valamint a veszélyes magatartást tanúsító vagy vezetésre egészségügyi szempontból alkalmatlan járművezetők számának az uniós utakon való csökkentésével. Pénzben kifejezve a balesetek külső költségeinek csökkenése a

⁶⁶

A költségvetési rendelet 58. cikke (2) bekezdésének a) vagy b) pontja szerint.

becslések szerint a 2025–2050-es időszakra vonatkozó alapforgatókönyvhöz képest – jelenértéken kifejezve – mintegy 7,1 milliárd EUR. Ezen túlmenően az intézkedések várhatóan megszüntetik a járművezetési jogosultságok megszerzésének, elismerésének vagy megújításának indokolatlan vagy szükségtelen akadályait. Különösen az Európai Unió lakosai és az állampolgárságuk szerinti országtól eltérő tagállamban megszerzett külföldi vezetői engedélyek birtokosai, az alternatív üzemanyaggal működő kisteherautók és lakókocsik vezetői, a cukorbetegségben szenvedő személyek és a hivatásos gépjárművezetők esetében.

Végezetül, a 2025–2050-es időszakra vonatkozó alapforgatókönyvhöz képest – jelenértéken kifejezve – pozitív hatások várhatók a közigazgatásra (4,8 milliárd EUR költségmegtakarítás), a magánszektorra (1,5 milliárd EUR költségmegtakarítás) és a polgárookra (6,6 milliárd EUR költségmegtakarítás) nézve, különösen az igazgatási érvényesség teljes harmonizációja és az uniós digitális vezetői engedély bevezetése miatt.

1.4.4. Teljesítménymutatók

Mivel az általános célkitűzés a közúti közlekedésbiztonság javítása, a kezdeményezés sikerének mérésére szolgáló fő mutató a halálos kimenetelű közúti balesetek számának és a súlyos sérülést szenvedett személyek számának csökkentése lenne olyan balesetekben, amelyek egyik oka a járművezető. E célból a balesetek számát összesítve és bizonyos feltételek teljesülése esetén kell figyelembe venni (pl. ha csak egy jármű érintett a balesetben, vagy ha a járművezető kezdő volt, vagy fizikailag/mentálisan alkalmatlan volt a vezetésre). A mutatónak figyelembe kell vennie az általános közúti közlekedésbiztonsági fejleményeket, valamint a közúti forgalom és az engedélyek számának alakulását az egyes tagállamokban (az egyéb lehetséges tényezők figyelembevételére érdekében).

A személyek szabad mozgásának megkönnyítésére irányuló második általános célkitűzés tekintetében a kezdeményezés sikerének mérésére szolgáló fő mutató a vezetői engedélyekkel kapcsolatos eljárásokra vonatkozó panaszok és bírósági ügyek számának csökkenése lenne.

A két célkitűzéshez kapcsolódó mutatókat azonban továbbra is viszonylag nehéz értékelni a balesetek mögött meghúzódó okok sokasága, az adatok hiánya, valamint a vezetői engedélyekkel kapcsolatos eljárásokra vonatkozó panaszok és bírósági ügyek alacsony száma miatt.

„A járművezetői képességek, ismeretek és tapasztalatok javítása, valamint a veszélyes viselkedés visszaszorítása és szankcionálása” célkitűzés sikerét az fogja mérni, hogy a vezetői engedély első kiállításához szükséges képességekre, ismeretekre és próbaidőre vonatkozó előírások harmonizáltak, és a veszélyes magatartást az elkövető lakóhelyétől függetlenül szankcionálják.

Ami a „vezetésre való alkalmasságot” illeti, az egészségi állapottól és az életkortól függően rendszeres egészségügyi szűrésen átesett járművezetők aránya a siker egyik mércéje lesz. A kérelmezőket és a vezetői engedélyekkel rendelkező vezetőket érintő akadályok felszámolása esetében a siker mutatója a digitális vezetői engedélyeket kiállító és/vagy az uniós digitális vezetői engedélyeket elismerő tagállamok száma, valamint a panaszok és a bírósági ügyek alacsony száma lesz olyan esetekben, amikor a szokásos tartózkodási hely akadályozza a meglévő járművezetési jogosultságok elismerését.

A Bizottság több intézkedés, valamint az operatív célkitűzések megvalósítása terén elért előrehaladást mérő alapvető mutatók segítségével nyomon fogja követni a kezdeményezés végrehajtását és hatékonyságát. Öt évvel a jogalkotási aktus átültetési időszakának lejártá után a Bizottság szolgálatainak értékelést kell végezniük annak ellenőrzése érdekében, hogy a kezdeményezés célkitűzései milyen mértékben valósultak meg.

A közúti balesetek és a vezetői engedélyek közötti korreláció nyomon követésére a meglévő nyomonkövetési eszközöket (pl. a CARE adatbázist) fogják használni. A jelentés információkat fog tartalmazni a sérülésekkel és/vagy halálesetekkel járó balesetek számáról, valamint az érintett járművezetőről, például azok életkoráról, a vezetői engedély érvényességéről és kiállításának dátumáról, valamint kábítószer-/alkoholtesztjeik eredményéről. Annak érdekében, hogy a felülvizsgált irányelv hatásait a lehető legnagyobb mértékben el lehessen különíteni más tényezőktől, a tagállamok statisztikai adatokat fognak szolgáltatni a kiadott vezetői engedélyek számáról. Ez lehetővé teszi a közúti közlekedésbiztonság relatív alakulásának értékelését a felülvizsgálat által érintett főbb gépjárművezető-csoportok esetében (pl. kezdő gépjárművezetők, a gépjárművezetők egészségi állapota).

A Bizottság továbbra is statisztikákat készít a 2006/126/EK irányelv 15. cikke alapján létrehozott RESPER-hálózatnak a vezetői engedélyekre vonatkozó információk cseréjére való használatáról. A Bizottság azt is megvizsgálhatja, hogy ezeket az információkat ki lehet-e egészíteni a több tagállam által a RESPER-hez való csatlakozáshoz használt alkalmazás, az EUCARIS által készített statisztikákkal.

Az uniós digitális vezetői engedély interoperabilitását illetően az irányelv 21. cikke alapján létrehozott bizottság keretében külön munkacsoport fogja nyomon követni az előrehaladást a lehetséges problémák azonosítása és megoldása érdekében.

A Bizottság arra is felkéri a tagállamokat, hogy osszák meg a nemzeti nyilvántartásokból származó, a kategóriánként, nemenként és korcsoportonként kiadott engedélyek számára vonatkozó statisztikákat, amint az e hatásvizsgálatot alátámasztó tanulmány keretében történt.

1.5. A javaslat/kezdeményezés indoklása

1.5.1. Rövid vagy hosszú távon kielégítendő szükséglet(ek) a kezdeményezés végrehajtásának részletes ütemtervével

Ez az uniós kezdeményezés a vezetői engedélyekre vonatkozó (először 1980-ban a 80/1263/EGK irányelv által bevezetett) negyedik egymászt követő uniós szabálysorozat előíró kezdeményezés⁶⁷. Ezek a szabályok hozzájárultak a halálos

⁶⁷

A vezetői engedélyekről szóló első irányelv (80/1263/EGK irányelv) bevezette a legelső uniós szabályozást a nemzeti vezetőiengedély-rendszerek harmonizálása tekintetében, különösen az engedély közösségi mintájának bevezetése, a járműkategóriák előzetes meghatározása, valamint azon feltételek meghatározása révén, amelyek mellett a vezetői engedélyek EU-szerte kiállíthatók vagy cserélhetők. Ezeket a szabályokat a vezetői engedélyekről szóló második irányelv (91/439/EGK irányelv) tovább finomította és kiterjesztette. Még ennél is fontosabb, hogy létrejött a tagállamok által kiállított vezetői engedélyek kölcsönös elismerése, és bevezetésre kerültek a vezetői engedély megszerzésének alsó korhatárára vonatkozó követelmények. A 2006/126/EK irányelvet 2006 decemberében hagyták jóvá, és 2009 és 2020 között tizenegy alkalommal módosították, elsősorban a közös szabványok és követelmények harmonizációjának javítása, valamint a technológiai fejlődéshez való alkalmazkodás érdekében.

kimenetelű közúti balesetek számának 61,5 %-os, a 2001. évi mintegy 51 400-ról 2021-re körülbelül 19 800-ra történő csökkentéséhez. A közúti közlekedésbiztonság javulása azonban nem volt olyan jelentős, mint amire szükség van.

Az uniós utakon bekövetkező halálesetek és sérülések számának további csökkentése érdekében a javaslat számos intézkedést foglal magában, például a fokozott digitalizációt, többek között a digitális vezetői engedélyek bevezetését, valamint a technológiai fejlődés, például az automatizált vezetési rendszerek és a fenntarthatóság érdekében történő korszerűsítést. A jelenlegi európai gépjárműflotta villamosítása miatt az egyik módosítás az, hogy az automata sebességváltó lesz a járműkezelési és a forgalmi vizsga szabványa, és ennek következtében módosul a 78-as kód szerinti korlátozás.

A képzési követelményeket – többek között digitális eszközök használatával –, valamint a vezetésre való megfelelő alkalmasság ellenőrzésére és garantálására szolgáló módszereket ugyancsak frissítik. Mérlegeljük a kíséreten alapuló képzési rendszer bevezetését is, hogy a kezdő gépjárművezetők a vezetői engedély megszerzése előtt több kilométert vezessenek kísérettel. Ez nem érintené a kísérő nélküli vezetés alsó korhatárát, de számos tagállam bevált gyakorlatát tükrözné.

A javaslat a több tagállamban a próbaidővel kapcsolatban szerzett tapasztalatokra is épít, és kétéves időkeretet vezet be, amelynek értelmében a kezdő gépjárművezetőkre szigorúbb szabályok vonatkoznak. A javaslat javítja továbbá a vezetői engedélyekhez valamennyi uniós polgár és harmadik országbeli állampolgár számára való biztonságos hozzáférést, és megvizsgálja azokat a megoldásokat, amelyek még inkább lehetővé teszik a tagállamok számára, hogy csökkentsék a veszélyes járművezetők számát az uniós utakon.

1.5.2. *Hozzáadott érték*

Ezen uniós beavatkozás nélkül a vezetői engedélyek terén a tagállamok közötti együttműködést két- vagy többoldalú megállapodások biztosítanák, ami az engedélyezési rendszer bonyolultabbá válását és az engedélyek jogosultjaira nehezedő adminisztratív terhek növekedését eredményezné. Emellett a jelenleg még lezáratlan kérdések némelyike az irányelv eltérő tagállami végrehajtásának tudható be.

A járművezetők adminisztratív problémákkal – például a nemzetközi vezetői engedéllyel való rendelkezés követelményével – is szembesülhetnek, amikor olyan tagállamba utaznak, amely nem szerződő fele a Bécsi Egyezménynek. Végezetül, amikor az EU-n belüli tartózkodási helyük megváltozik, az uniós vezetői engedélyek birtokosainak az új tartózkodási helyük szerinti ország által kiállított új vezetői engedélyt kellene beszerezniük, akár adminisztratív csere útján, akár a járművezetői vizsga letételével, más kérelmezőkhöz hasonlóan.

Ezenkívül a vezetői engedély megszerzésének feltételei eltérőek lennének, ami az uniós polgárokkal szembeni egyenlőtlen bánásmódhoz és a közúti közlekedésbiztonság terén a hatékonyság csökkenéséhez vezetne.

1.5.3. *Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága*

Az 1.5.1. pontban említettek szerint a vezetői engedélyekről szóló irányelv felülvizsgálata egy negyedik, ezzel a témával foglalkozó jogi aktus elfogadását fogja eredményezni. Az első három irányelv már jelentős mértékben hozzájárult a közúti közlekedésbiztonság és a személyek szabad mozgásának javításához, ami a

képzettebb, tájékozottabb és a vezetésre alkalmasabb gépjárművezetőket eredményezett. Emellett az egységes vezetői engedély EU-n belüli bevezetésével és a RESPER hálózat létrehozásával csökkent a közlekedési jogsértést elkövetők büntetlensége.

1.5.4. *A többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség és egyéb megfelelő eszközökkel való lehetséges szinergiák*

A vezetői engedélyekről szóló irányelv javasolt felülvizsgálata összhangban van más uniós eszközökkel és a vonatkozó uniós szakpolitikákkal, valamint a nemzetközi kötelezettségekkel (az ENSZ EGB közúti közlekedésről szóló 1949. évi genfi egyezménye és 1968. évi bécsi egyezménye). Az irányelv a járműkategóriák szerint szabályozza a járművezetési jogosultságokat. Egyes kategóriákat az uniós szabályokra való hivatkozással határoznak meg, nevezetesen:

- a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló 168/2013/EU rendelet⁶⁸, amely lehetővé teszi a segédmotoros kerékpárok, a motorkerékpárok, a háromkerekű gépjárművek és a négykerekű motorkerékpárok típusainak azonosítását,
- az egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló 96/53/EK tanácsi irányelv⁶⁹, lehetővé téve az alternatív üzemanyaggal működő járművek típusainak azonosítását.

Az irányelv meghatározza továbbá az egyes közúti áru fuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről szóló (EU) 2022/2561 irányelv⁷⁰ hatálya alá tartozó (jövőbeli) hivatásos járművezetők vezetői engedélyének megszerzéséhez szükséges alsó korhatárokat.

Emellett a személyes adatok védelmére vonatkozó szabályok a vezetői engedélyekkel kapcsolatos információcserére is vonatkoznak, különösen:

- a természetes személyeknek a személyes adatok uniós intézmények, szervek, hivatalok és ügynökségek általi kezelése tekintetében való védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló (EU) 2018/1725 rendelet⁷¹,
- a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló (EU) 2016/679 rendelet (általános adatvédelmi rendelet)⁷²; valamint az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/680 irányelve⁷³.

⁶⁸ HL L 60., 2013.3.2., 52. o.

⁶⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX:01996L0053-20190814>, HL L 235., 1996.9.17., 59. o.

⁷⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX:02003L0059-20190726>, HL L 226., 2003.9.10., 4. o.

⁷¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/hu/TXT/?uri=CELEX:32018R1725>, HL L 295., 2018.11.21., 39. o.

⁷² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX:02016R0679-20160504>, HL L 119., 2016.5.4., 1. o.

⁷³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/680 irányelve (2016. április 27.) a személyes adatoknak az illetékes hatóságok által a bűncselekmények megelőzése, nyomozása, felderítése, a vádeljárás

Végezetül a Bizottság 2021. június 3-án javaslatot⁷⁴ fogadott el a 910/2014/EU rendeletnek⁷⁵ az európai digitális személyazonosság keretének létrehozása tekintetében történő felülvizsgálatára vonatkozóan. Ez az új keret a digitális vezetői engedélyek szempontjából releváns alkotóelemeket biztosít. Különösen az elektronikus személyazonosság és adott esetben az elektronikus pénztárca funkciói használhatók fel az uniós digitális vezetői engedélyeket célzó interoperábilis megoldás kifejlesztésére.

Annak biztosítása érdekében, hogy a vezetői engedélyekről szóló irányelv összhangban legyen a közúti közlekedési szabályok végrehajtásának szempontjaira vonatkozó egyéb jogi eszközökkel, létrehoztak egy tárgyalási csomagot, amely három kezdeményezésből áll – a vezetői engedélyekről szóló új irányelvre vonatkozó e javaslat mellett a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről szóló (EU) 2015/413 irányelv módosításáról szóló irányelvjavaslatot, valamint a járművezetéstől való egyes eltiltások uniós szintű hatályáról szóló irányelvjavaslatot is tartalmaz.

1.5.5. *A rendelkezésre álló különböző finanszírozási lehetőségek értékelése, ideértve az átcsoportosítási lehetőségeket is*

A 2025-ös egyszeri költségek és a Bizottságnál 2050-ig felmerülő folyamatos kiigazítási költségek főként egy szakértői csoport felállításához kapcsolódnak, amely lehetővé teszi a hatóságok számára a vezetésre való fizikai és szellemi alkalmasságra vonatkozó információk és bevált gyakorlatok megosztását, valamint egy a házi orvosokat célzó, a vezetésre való alkalmasságról szóló online képzési program kidolgozását. E két kezdeményezés létrehozása nem teszi szükségessé az emberi erőforrások növelését.

1.6. **A javaslat/kezdeményezés időtartama és pénzügyi hatása**

☐ **határozott időtartam**

- ☐ időtartam: ÉÉÉÉ [HH/NN]-tól/-től ÉÉÉÉ [HH/NN]-ig
- ☐ pénzügyi hatás: ÉÉÉÉ-től/-től ÉÉÉÉ-ig a kötelezettségvállalási előirányzatok esetében és ÉÉÉÉ-től/-től ÉÉÉÉ-ig a kifizetési előirányzatok esetében

☒ **határozatlan időtartam**

- beindítási időszak: ÉÉÉÉ-től/-től ÉÉÉÉ-ig
- azt követően: rendes ütem

⁷⁴

lefolymatása vagy büntetőjogi szankciók végrehajtása céljából végzett kezelése tekintetében a természetes személyek védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról (HL L 119., 2016.5.4., 89. o.).
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/ALL/?uri=COM%3A2021%3A281%3AFIN>

⁷⁵

Az Európai Parlament és a Tanács 910/2014/EU rendelete (2014. július 23.) a belső piacon történő elektronikus tranzakciókhoz kapcsolódó elektronikus azonosításról és bizalmi szolgáltatásokról (HL L 257., 2014.8.28., 73. o.).

1.7. A költségvetés tervezett végrehajtásának módszere(i)⁷⁶

☒ Bizottság általi **közvetlen irányítás**

- ☐ a Bizottság szervezeti egységein keresztül, ideértve az uniós küldöttségek személyzetét
- ☐ végrehajtó ügynökségen keresztül

☐ **Megosztott irányítás** a tagállamokkal

☐ **Közvetett irányítás** a költségvetés végrehajtásával kapcsolatos feladatoknak a következőkre történő átruházásával:

- ☐ harmadik országok vagy az általuk kijelölt szervek
- ☐ nemzetközi szervezetek és ügynökségek (nevezze meg)
- ☐ az EBB és az Európai Beruházási Alap
- ☐ a költségvetési rendelet 70. és 71. cikkében említett szervek
- ☐ közjogi szervek
- ☐ magánjog alapján működő, közfeladatot ellátó szervek, amennyiben megfelelő pénzügyi garanciákat nyújtanak
- ☐ valamely tagállam magánjoga alapján működő, köz- és magánszféra közötti partnerség végrehajtásával megbízott és megfelelő pénzügyi garanciákat nyújtó szervek
- ☐ az EUSZ V. címének értelmében a KKBP terén konkrét fellépések végrehajtásával megbízott, és a vonatkozó alap-jogiaktusban meghatározott személyek.
- *Egynél több irányítási módszer feltüntetése esetén kérjük, adjon részletes felvilágosítást a „Megjegyzések” rovatban.*

A javaslat végrehajtásához létre kell hozni és fenn kell tartani egy szakértői csoportot, amely lehetővé teszi a hatóságok számára a vezetési képességre vonatkozó információk és bevált gyakorlatok megosztását, valamint egy a háziorvosokat célzó, a vezetésre való alkalmasságról szóló online képzési program kidolgozását. Ezeknek a kezdeményezéseknek a létrehozása nem teszi szükségessé az emberi erőforrások növelését.

- a vezetésre való fizikai és szellemi alkalmasságra vonatkozó információk és bevált gyakorlatok hatóságok általi megosztását lehetővé tevő szakértői csoport létrehozásával kapcsolatos ismétlődő kiigazítási költségek becsült összege a 2025–2028-as időszakban évi 30 000 EUR,
- 2025-re 80 000 EUR nem ismétlődő kiigazítási (egyszeri) költséget irányoztak elő, amely a háziorvosokat célzó, a vezetésre való alkalmasságról szóló online képzési program létrehozásával és kidolgozásával összefüggésben merül fel,

⁷⁶

Az egyes költségvetés-végrehajtási módszerek ismertetése, valamint a költségvetési rendeletre való megfelelő hivatkozások megtalálhatók a BUDGpedia oldalon:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

– a folyamatos lévő kiigazítási költségek (a házi orvosokat célzó, a vezetésre való alkalmasságról szóló online képzési program frissítése) a becslések szerint ötévente mintegy 80 000 EUR-t tesznek ki.

2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések

Gyakoriság és feltételek

A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság által közvetlenül végrehajtott feladatok a Bizottság és a végrehajtó ügynökségek által alkalmazott éves tervezési és nyomonkövetési ciklust követik, beleértve az eredményekkel kapcsolatos, a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság éves tevékenységi jelentésén keretében történő jelentéstételt is.

A vezetői engedélyekről szóló irányelv 20. cikke értelmében a tagállamok évente tájékoztatják a Bizottságot az egyes kategóriákra vonatkozóan kiállított, megújított, pótoltt, visszavont és lecserélt vezetői engedélyek számáról, beleértve a digitális vezetői engedélyek kiállítására és használatára vonatkozó adatokat is.

A Bizottság értékeli az irányelv helyes tagállami átültetését is.

2.2. Irányítási és kontrollrendszer(ek)

2.2.1. *Az irányítási módszer(ek), a finanszírozás végrehajtási mechanizmusai, a kifizetési módok és a javasolt kontrollstratégia indokolása*

A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság szakpolitikai területért felelős egysége irányítja az irányelv végrehajtását.

A kiadások végrehajtása közvetlen irányítással történik, a költségvetési rendelet rendelkezéseinek teljes körű alkalmazásával. A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság közbeszerzésekkel és vissza nem térítendő támogatásokkal kapcsolatos ellenőrzési stratégiája konkrét előzetes jogi, operatív és pénzügyi ellenőrzéseket tartalmaz az eljárásokra (többek között a közbeszerzési eljárásokra; a közbeszerzéssel és szerződésekkel foglalkozó tanácsadó bizottság általi felülvizsgálatra), valamint a szerződések és megállapodások aláírására vonatkozóan. Ezenkívül az áruk és szolgáltatások beszerzésére fordított kiadásokat előzetes és szükség esetén utólagos, valamint pénzügyi ellenőrzésnek vetik alá.

2.2.2. *A felismert kockázatokkal és a csökkentésükre létrehozott belső kontrollrendszerekkel kapcsolatos információk*

Ami a mechanizmus létrehozásához kapcsolódó feladatok végrehajtását illeti, az azonosított kockázatok a közbeszerzési eljárások alkalmazásával függnék össze: késedelem, az adatok rendelkezésre állása, időszerű információk nyújtása a piac számára stb. Ezek a kockázatok a költségvetési rendelet hatálya alá tartoznak, és azokat a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság által az ilyen értékű beszerzésekre alkalmazott belső kontrollok mérséklék.

2.2.3. *A kontroll költséghatékonyságának becslése és indokolása (a „kontroll költségei ÷ a kezelt kapcsolódó források értéke” hányados) és a hibakockázat várható szintjeinek értékelése (kifizetéskor és záráskor)*

A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság éves tevékenységi jelentésében minden évben beszámol tevékenységei ellenőrzésének költségeiről. A közbeszerzési tevékenységek kockázati profilja és ellenőrzési költségei összhangban vannak a követelményekkel.

A költségvetés kért növelése egy olyan információs platform létrehozására és fenntartására vonatkozik, amelyen keresztül a hatóságok megoszthatják egymással a vezetésre való fizikai és szellemi alkalmasságra vonatkozó információkat, valamint a házi orvosok (online) képzési programjának kidolgozására. Ami a pályázatért felelős igazgatóság által kifejlesztett vagy irányított informatikai rendszerekkel kapcsolatos ellenőrzési tevékenységeket illeti, az informatikai irányítóbizottság rendszeresen nyomon követi az igazgatóság adatbázisait és az elért eredményeket, figyelembe véve a Bizottság informatikai erőforrásainak egyszerűsítését és költséghatékonyságát.

2.3. A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére vonatkozó intézkedések

Tüntesse fel a meglévő vagy tervezett megelőző és védintézkedéseket, pl. a csalás elleni stratégiából.

A Bizottság rendszeres megelőző és védintézkedései különösen a következőkre vonatkoznak:

– A kért szolgáltatások kifizetéseit a Bizottság személyzete a kifizetés előtt ellenőrzi, figyelembe véve a szerződéses kötelezettségeket, a gazdasági elveket és a helyes pénzügyi vagy irányítási gyakorlatot. A csalás elleni rendelkezéseket (felügyelet, jelentéstételi követelmények stb.) a Bizottság és az esetleges kifizetések címzettjei között megkötött valamennyi megállapodás és szerződés tartalmazza.

– A csalás, a korrupció és más jogellenes tevékenységek elleni küzdelem érdekében az Európai Csalás Elleni Hivatal (OLAF) által lefolytatott vizsgálatokról szóló, 1999. május 25-i 883/2013/EU, Euratom európai parlamenti és tanácsi rendelet rendelkezéseit korlátozás nélkül alkalmazni kell.

A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság 2020-ban felülvizsgálta csalás elleni stratégiáját. A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság csalás elleni stratégiája a Bizottság csalás elleni stratégiáján, a csalás veszélyének leginkább kitett területek azonosítására belsőleg elvégzett egyedi kockázatértékelésen, a már bevezetett ellenőrzéseken, valamint a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság csalásmegelőzési, -felderítési és -korrekciós kapacitásának javításához szükséges intézkedéseken alapul.

A közbeszerzésre vonatkozó szerződéses rendelkezések biztosítják, hogy a Bizottság szolgálatai, köztük az OLAF, auditokat és helyszíni ellenőrzéseket végezzenek az OLAF által ajánlott általános rendelkezésekkel összhangban.

3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA

3.1. A többéves pénzügyi keret érintett fejezete/fejezetei és a költségvetés érintett kiadási sora/sorai

- Jelenlegi költségvetési sorok

A többéves pénzügyi keret fejezetei, azon belül pedig a költségvetési sorok sorrendjében.

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési sor	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	Szám	Diff./Nem diff. ⁷⁷	EFTA-országoktól ⁷⁸	tagjelölt országoktól és potenciális tagjelöltektől ⁷⁹	más harmadik országoktól	egyéb címzett bevétel
1.	02.200401	Diff.	NEM	NEM	NEM	NEM

- Létrehozandó új költségvetési sorok

A többéves pénzügyi keret fejezetei, azon belül pedig a költségvetési sorok sorrendjében.

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési sor	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	Szám	Diff./Nem diff.	EFTA-országoktól	tagjelölt országoktól és potenciális tagjelöltektől	más harmadik országoktól	egyéb címzett bevétel
	[XX.YY.YY.YY]		IGEN/NEM	IGEN/NE M	IGEN/NEM	IGEN/NEM

⁷⁷ Diff. = Differenciált előirányzatok / Nem diff. = Nem differenciált előirányzatok.

⁷⁸ EFTA: Európai Szabadkereskedelmi Társulás.

⁷⁹ Tagjelölt országok és adott esetben a nyugat-balkáni potenciális tagjelöltek.

3.2. A javaslat előirányzatokra gyakorolt becsült pénzügyi hatása

3.2.1. Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása

- A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után operatív előirányzatok felhasználását
- ☒ A javaslat/kezdeményezés az alábbi operatív előirányzatok felhasználását vonja maga után. További alkalmazásokra nem lesz szükség. A projekt finanszírozásához szükséges összegeket a hivatalos pénzügyi programozásban az egyedi költségvetési jogcímek alatt már programozott előirányzatokból csoportosítják át.

millió EUR (három tizedesjegyre)

A többéves pénzügyi keret fejezete	1.	Egységes piac, innováció és digitális gazdaság
---	----	--

Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság			Év: 2025	Év: 2026	Év: 2027	Év: 2028	ÖSSZESEN 2025–2028
○ Operatív előirányzatok							
02.200401 költségvetési sor ⁸⁰	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1a)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Kifizetési előirányzatok	(2a)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
Költségvetési sor	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1b)					
	Kifizetési előirányzatok	(2b)					
Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok ⁸¹							

⁸⁰ A hivatalos költségvetési nomenklátúra szerint.

⁸¹ Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

Költségvetési sor		(3)					
A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatósághoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= (1a) + (1b) + (3)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Kifizetési előirányzatok	= (2a) + (2b) + (3)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

○ Operatív előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Kifizetési előirányzatok	(5)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
○ Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN		(6)					
A többéves pénzügyi keret 1. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= (4) + (6)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Kifizetési előirányzatok	= (5) + (6)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

Ha a javaslat/kezdemenyezés egynél több operatív fejezetet is érint, ismételje meg a fenti szakaszt:

○ Operatív előirányzatok ÖSSZESEN (összes operatív fejezet)	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)							
	Kifizetési előirányzatok	(5)							
Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN (összes operatív fejezet)		(6)							

A többéves pénzügyi keret 1–6. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN (Referenciaösszeg)	Kötelezettségvál lálási előirányzatok	= (4) + (6)								
	Kifizetési előirányzatok	= (5) + (6)								

A többéves pénzügyi keret fejezete	7.	„Igazgatási kiadások”
---	-----------	-----------------------

Ezt a részt az igazgatási jellegű költségvetési adatok táblázatában kell kitölteni, melyet először a [pénzügyi kimutatás mellékletébe](#) (az Európai Unió általános költségvetése Bizottságra vonatkozó szakaszának végrehajtására vonatkozó belső szabályzatról szóló bizottsági határozat 5. melléklete) kell bevezetni; a mellékletet a szolgálatközi konzultációhoz fel kell tölteni a DECIDE rendszerbe.

millió EUR (három tizedesjegyig)

	Év: N.	Év: N + 1	Év: N + 2	Év: N + 3	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető			ÖSSZESEN
Főigazgatóság: <.....>								
☐ Humán erőforrás								
☐ Egyéb igazgatási kiadások								
<...> Főigazgatóság ÖSSZESEN								
Előirányzatok								

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	(Összes kötelezettségvállalási előirányzat = Összes kifizetési előirányzat)								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

millió EUR (három tizedesjegyig)

	Év: N. ⁸²	Év: N + 1	Év: N + 2	Év: N + 3	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető			ÖSSZESEN
A többéves pénzügyi keret 1–7. FEJEZETÉHEZ tartozó								
Kötelezettségvállalási előirányzatok								

⁸² Az N. év a javaslat/kezdemenyezés végrehajtásának első éve. Az „N” helyére a végrehajtás várható első évét kell beírni (például: 2021). A következő évek esetében ugyanígy kell eljárni.

előirányzatok ÖSSZESEN	Kifizetési előirányzatok								
-------------------------------	--------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.2. Operatív előirányzatokból finanszírozott becsült kimenet

Kötelezettségvállalási előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyig)

Tüntesse fel a célkitűzéseket és a kimeneteket ↓			Év: N.		Év: N + 1		Év: N + 2		Év: N + 3		A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkel bővíthető						ÖSSZESEN	
	KIMENETEK																	
	Típus 83	Átlag os költsé g	Szám	Költsé g	Szám	Költsé g	Szám	Költsé g	Szám	Költsé g	Szám	Költs ég	Szám	Költsé g	Szám	Költsé g	Összes ített szám	Összkölt ség
1. KONKRÉT CÉLKITŰZÉS ⁸⁴ ...																		
– Kimenet																		
– Kimenet																		
– Kimenet																		
1. konkrét célkitűzés részösszege																		
2. KONKRÉT CÉLKITŰZÉS ...																		
– Kimenet																		
2. konkrét célkitűzés részösszege																		
ÖSSZESEN																		

⁸³ A teljesítés a nyújtandó termékekre és szolgáltatásokra vonatkozik (például: a finanszírozott diákcserek száma, épített utak hossza kilométerben stb.).

⁸⁴ Az 1.4.2. szakaszban („Konkrét célkitűzés[ek]...”) feltüntetett célkitűzés.

3.2.3. Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása

- ☒ A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után igazgatási jellegű előirányzatok felhasználását.
- ☐ A javaslat/kezdeményezés az alábbi igazgatási jellegű előirányzatok felhasználását vonja maga után:

millió EUR (három tizedesjegyig)

	Év: N. ⁸⁵	Év: N + 1	Év: N + 2	Év: N + 3	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekké bővíthető	ÖSSZESEN
--	-------------------------	--------------	--------------	--------------	--	----------

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETE								
Humán erőforrás								
Egyéb igazgatási kiadások								
A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉNEK részösszege								

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE⁸⁶ bele nem tartozó előirányzatok								
Humán erőforrás								
Egyéb igazgatási jellegű kiadások								
A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE bele nem tartozó előirányzatok részösszege								

ÖSSZESEN								
-----------------	--	--	--	--	--	--	--	--

A humán erőforrással és más igazgatási jellegű kiadásokkal kapcsolatos előirányzat-igényeket az adott főigazgatóság rendelkezésére álló, az intézkedés irányításához rendelt előirányzatokkal és/vagy az adott főigazgatóságon belüli átcsoportosítással kell teljesíteni, és a források adott esetben a költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további allokációkkal.

⁸⁵ Az N. év a javaslat/kezdeményezés végrehajtásának első éve. Az „N” helyére a végrehajtás várható első évét kell beírni (például: 2021). A következő évek esetében ugyanígy kell eljárni.

⁸⁶ Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

3.2.3.1. Becsült humánerőforrás-szükségletek

- A javaslat/kezdeményezés nem igényel humán erőforrást.
- ☐ A javaslat/kezdeményezés az alábbi humánerőforrás-igénnyel jár:

A becsléseket teljes munkaidős egyenértékben kell kifejezni

	Év: N.	Év: N + 1	Év: N + 2	Év: N + 3	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekké bővíthető		
○ A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak)							
20 01 02 01 (a központban és a bizottsági képviselőket)							
20 01 02 03 (a küldöttségeknél)							
01 01 01 01 (közvetlen kutatás)							
01 01 01 11 (közvetlen kutatás)							
Egyéb költségvetési sor (kérjük megnevezni)							
○ Külső munkatársak teljes munkaidős egyenértékben (FTE) kifejezve⁸⁷							
20 02 01 (AC, END, INT a teljes keretből)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT és JPD a küldöttségeknél)							
XX 01 xx yy zz⁸⁸	– a központban						
	– a küldöttségeknél						
01 01 01 02 (AC, END, INT – közvetett kutatás)							
01 01 01 12 (AC, END, INT – közvetlen kutatás)							
Egyéb költségvetési sor (kérjük megnevezni)							
ÖSSZESEN							

XX az érintett szakpolitikai terület vagy költségvetési cím.

A humánerőforrás-igényeknek az adott főigazgatóság rendelkezésére álló, az intézkedés irányításához rendelt és/vagy az adott főigazgatóságon belül átcsoportosított személyzettel kell eleget tenni. A források adott esetben a meglévő költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további allokációkkal.

Az elvégzendő feladatok leírása:

Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak	
Külső munkatársak	

⁸⁷ AC = szerződéses alkalmazott; AL = helyi alkalmazott; END = kirendelt nemzeti szakértő; INT = kölcsönmunkaerő (átmeneti alkalmazott); JPD = küldöttségi pályakezdő szakértő.

⁸⁸ Az operatív előirányzatokból finanszírozott külső munkatársakra vonatkozó részleges felső határérték (korábban: BA-tételek).

3.2.4. A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség

A javaslat/kezdeményezés:

- ☒ teljes mértékben finanszírozható a többéves pénzügyi keret érintett fejezetén belüli átcsoportosítás révén.

A projekt finanszírozásához szükséges összegeket a 02.200401 költségvetési tételből csoportosítják át.

- ☐ a többéves pénzügyi keret lekötetlen mozgásterének és/vagy a többéves pénzügyi keretről szóló rendeletben meghatározott különleges eszközök felhasználását teszi szükségessé.

Fejtse ki, mire van szükség, meghatározva az érintett fejezeteket és költségvetési sorokat, a megfelelő összegeket és a felhasználni javasolt eszközöket.

- ☐ a többéves pénzügyi keret módosítását teszi szükségessé.

Fejtse ki a szükségleteket: tüntesse fel az érintett fejezeteket és költségvetési sorokat és a megfelelő összegeket.

3.2.5. Harmadik felek részvétele a finanszírozásban

A javaslat/kezdeményezés:

- ☒ nem irányoz elő harmadik felek általi társfinanszírozást
- ☐ előírnyoz harmadik felek általi társfinanszírozást az alábbi becslések szerint:

előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyig)

	Év: N. ⁸⁹	Év: N + 1	Év: N + 2	Év: N + 3	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető			Összesen
Tüntesse fel a társfinanszírozó szervet								
Társfinanszírozott előirányzatok ÖSSZESEN								

⁸⁹

Az N. év a javaslat/kezdeményezés végrehajtásának első éve. Az „N” helyére a végrehajtás várható első évét kell beírni (például: 2021). A következő évek esetében ugyanígy kell eljárni.

3.3. A bevételre gyakorolt becsült hatás

- ☒ A javaslatnak/kezdeményezésnek nincs pénzügyi hatása a bevételre.
- ☐ A javaslatnak/kezdeményezésnek van pénzügyi hatása – a bevételre gyakorolt hatása a következő:

- ☐ a javaslat a saját forrásokra gyakorol hatást
- ☐ a javaslat az egyéb bevételekre gyakorol hatást

kérjük adja meg, hogy a bevétel kiadási sorhoz van-e rendelve ☐

millió EUR (három tizedesjegyig)

Bevételi költségvetési sor:	Az aktuális költségvetési évben rendelkezésre álló előirányzatok	A javaslat/kezdeményezés hatása ⁹⁰						
		Év: N.	Év: N + 1	Év: N + 2	Év: N + 3	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető		
... jogcímcsoport								

A címzett bevételek esetében tüntesse fel az érintett kiadáshoz tartozó költségvetési sor(oka)t.

Egyéb megjegyzések (pl. a bevételre gyakorolt hatás számítására használt módszer/képlet vagy egyéb más információ).

⁹⁰

A tradicionális saját források (vámok, cukorilletékek) tekintetében nettó összeget kell megadni, amely a 20 %-kal (beszedési költségek) csökkentett bruttó összegnek felel meg.