



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2023. március 1.
(OR. en)

6796/23

Intézményközi referenciaszám:
2023/0055(COD)

TRANS 73
JAI 209
CATS 13
IA 28
CODEC 252

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) 128 final
Tárgy:	Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE a járművezetéstől való egyes eltiltások uniós szintű hatályáról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2023) 128 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2023) 128 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2023.3.1.
COM(2023) 128 final

2023/0055 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a járművezetéstől való egyes eltiltások uniós szintű hatályáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

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

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

Az Unió közlekedéspolitikájának egyik elsődleges célja a közúti közlekedésbiztonság javítása. Az Unió a közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló politikát folytat abból a célból, hogy csökkenjen a balesetek halálos áldozatainak és sérültjeinek száma, valamint az anyagi kár mértéke.

Az elmúlt húsz évben az uniós utak jóval biztonságosabbá váltak. A halálos kimenetelű közúti balesetek száma 61,5 %-kal csökkent: míg 2001-ben megközelítőleg 51 400 volt, addig 2021-ben mintegy 19 800. A közúti közlekedésbiztonság ennek ellenére nem javult kellően nagy mértékben ahhoz, hogy megvalósuljon a közúti halálesetek számának 2001 és 2010 között 50 %-kal, 2011 és 2020 között pedig újabb 50 %-kal történő (vagyis 2001 és 2020 között 75 %-os) csökkentésére irányuló uniós törekvés, amely a Bizottság által az elmúlt két évtized során közzétett több stratégiai dokumentumban, például *A 2010-ig tartó időszakra vonatkozó európai közlekedéspolitikáról szóló fehér könyvben*¹ és *A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás a 2011 és 2020 közötti időszakra*² című bizottsági közleményben is megnyilvánult. A Bizottság 2020. évi *fenntartható és intelligens mobilitási stratégiájában*³ célul tűzte ki, hogy 2050-ig nullára csökkentse a halálos kimenetelű balesetek számát valamennyi közlekedési mód tekintetében.

A halálos kimenetelű közúti balesetek száma ugyan 17 %-kal volt kevesebb 2020-ban, mint 2019-ben, ezt azonban erősen befolyásolta a Covid19-világjárvány nyomán a közúti forgalomban bekövetkezett példátlan visszaesés⁴. A 2020 előtti években alig csökkent a halálos kimenetelű közúti balesetek száma. Ez a lassulás, amely már 2014 körül észlelhető volt, arra késztette az uniós tagállamok közlekedési minisztereit, hogy a Közlekedési Tanács 2017 márciusában Vallettában tartott nem hivatalos ülésén nyilatkozatot adjanak ki a közúti közlekedésbiztonságról⁵. E nyilatkozatban a tagállamok felkérték a Bizottságot, hogy a stagnáló tendencia visszafordítása céljából vizsgálja meg a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó uniós jogi keret megerősítésének lehetőségeit.

A vallettai nyilatkozat⁶ kifejezetten a külföldi illetőségű járművezetők járművezetéstől való eltiltásának kölcsönös elismerése ügyében szólított fel cselekvésre:

„A közlekedési miniszterek felkérlik a Bizottságot, hogy: [...] vizsgálja meg a közúti közlekedés biztonságára vonatkozó uniós jogszabályi keret szigorításának lehetőségét, különös tekintettel az adott tagállamban nem állandó lakosok járművezetéstől való eltiltásának kölcsönös

¹ COM(2001) 370 végleges.

² COM(2010) 389 végleges.

³ COM(2020) 789 final.

⁴ A 2020. áprilisi első lezárások során az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács arról számolt be, hogy a nagyobb európai városok forgalma 70–85 %-kal csökkent (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

⁵ Lásd: https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; a Tanács 2017 júniusában következtetéseket fogadott el a közúti közlekedésbiztonságról, amelyekben jóváhagyta a vallettai nyilatkozatot (lásd a 9994/17. sz. dokumentumot).

⁶ Vallettai nyilatkozat a közúti közlekedésbiztonságról, 2015, a 9. szakasz c) pontja.

elismerése érdekében a tagállamok között folytatandó együttműködésre, nem érintve az ilyen javaslatok megfelelő jogalapjának (jogalapjainak) a kérdését [...]”.

Ezzel összefüggésben a közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló uniós erőfeszítések fontos eleme az Unióban elkövetett, közlekedési jogsértések következtében kivetett szankciók következetes végrehajtása. A jelenlegi jogi keretben viszont nem biztosítható a járművezetéstől való eltiltás szankciójának uniós szintű hatálya, ha a jogsértést a vezetői engedélyt kiállító tagállamtól eltérő tagállamban követik el.

Mivel a vezetői engedély kiállítása szuverén aktus, ezt az okmányt nem vonhatja vissza másik tagállam azonos hatállyal. Ezért csak az a tagállam vonhatja vissza a vezetői engedélyt uniós szintű hatállyal, amely azt kiállította. Más tagállamok a járművezetési jogosultságot saját területükön csak korlátozni tudják, a territorialitás elvével összhangban⁷. Ezért a járművezetéstől való eltiltás uniós szintű érvényesítéséhez és a közlekedési jogsértést elkövetők viszonylagos büntetlenségének megszüntetéséhez uniós keret létrehozására van szükség.

Tagállamonként eltér, mely hatóságok fogadhatnak el járművezetéstől való eltiltást elrendelő határozatot. Ezért a járművezetéstől való, uniós szintű eltiltást a vezetői engedélyt kiállító tagállam nemzeti joga alapján kell elrendelni. A javaslat szerint a tagállamok kötelesek lesznek a saját nemzeti jogszabályaik szerint gondoskodni arról, hogy a másik tagállam által elrendelt, járművezetéstől való eltiltás kiegészítő, uniós szintű hatállyal rendelkezzen.

A keretnek azon az elven kell alapulnia, hogy a vezetői engedély visszavonásához, felfüggesztéséhez vagy korlátozásához kapcsolódó joghatásoknak messzemenőig érvényesülniük kell az Unió egész területén, ezáltal pedig uniós szintű eltiltást kell eredményezniük. E keret lehetővé teszi, hogy az EU hasonló eredményt érjen el, mintha a járművezetéstől való eltiltáshoz vezető határozatokat kölcsönösen elismernék, ugyanakkor figyelembe veszi a közúti közlekedés sajátosságait, valamint kiküszöböli a járművezetéstől való eltiltás uniós szintű hatálya és a bünygyi együttműködés terén alkalmazott eszközök közötti átfedést.

E kezdeményezés hatálya azokra a közlekedési jogsértésekre terjed ki, amelyek a leggyakrabban vezetnek közúti balesetekhez és halálesetekhez, nevezetesen: a sebességhatár nagymértékű túllépésére, az ittas járművezetésre, a kábítószer hatása alatt történő járművezetésre, valamint a halált vagy súlyos testi sérülést okozó, a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértés elkövetésére.

Amellett, hogy a sebesség közvetlenül befolyásolja az ütközés bekövetkezését és súlyosságát, a sebességhatár túllépése az átlagot tekintve valójában messze a leggyakrabban nyilvántartásba vett közlekedési jogsértés⁸. Az ütközések száma és súlyossága a menetsebesség növekedésével hatványozottan növekszik. Ehhez hasonlóan a sebesség csupán néhány km/h-val való csökkentésével jelentősen csökken az ütközések száma és súlyossága⁹.

⁷ Ez az értelmezés az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlatában is állandóan megismétlődik, lásd például: C-419/10. sz. Hofmann ügy (ECLI:EU:C:2012:240) és a C-260/13. sz. Aykul ügy (ECLI:EU:C:2015:257).

⁸ https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH42_v2TH_JC_FINAL_corrected-060522.pdf

⁹ Ugyanott.

A külföldi illetőségű járművezetők által a sebességhatár túllépésével elkövetett jogsértések aránya tagállamonként nagymértékben eltérő lehet. Átlagosan a sebességhatár túllépésével elkövetett összes jogsértés mintegy 18 %-át követik el külföldi illetőségű járművezetők. Ez azt jelenti, hogy a járművezetők jelentős csoportja követ el súlyos közlekedési jogsértéseket más tagállamokban, mégsem vonják őket (maradéktalanul) felelősségre. A sebességhatárok betartatásának célja, hogy az elkövetők szankcionálása révén visszatartsa a járművezetőket a sebességkorlátozások túllépésétől. Ez nemcsak azokat a járművezetőket befolyásolja a sebesség megválasztásában, akik a ténylegesen szankcióval sújtott járművezetőkben magukra ismernek (konkrét visszatartó erő), hanem azokat is, akik értesülnek arról, hogy más járművezetők büntetésben részesülnek (általános visszatartó erő)¹⁰.

Ha az említett elkövetők jelenlegi büntetlensége részben megszüntethető annak lehetővé tételével, hogy a tagállamok kölcsönösen elismerjék a sebességhatár túllépése miatt a járművezetéstől való eltiltást, akkor a járművezetők várhatóan csökkentik menetsebességüket, mivel érzékelik, hogy külföldön is ugyanúgy be kell tartaniuk a sebességre vonatkozó szabályokat, mint a saját tagállamukban. Sőt, különös tekintettel arra, hogy a sebességhatár túllépése a leggyakrabban elkövetett közlekedési jogsértés, az elkövetése miatt a járművezetéstől való eltiltás kölcsönös elismerése várhatóan önmagában is jelentős hatást gyakorol majd a közúti közlekedésbiztonságra, mivel például egyes érdekelték becslése szerint évi 2 100 élet lenne megmenthető, ha mindössze 1 km/h-val csökkenne az átlagos sebesség az Unió összes közútján¹¹.

Ugyanez a gondolatmenet érvényesül az ittas járművezetés esetében. Az ittas járművezetés eseteinek száma 2019-ben 1,2 millióra volt tehető, és a jogérvényesítés intenzitásának 2010 és 2019 közötti alakulására támaszkodó előrejelzések szerint 2030-ig 1,5 millióra, 2050-ig pedig 2,4 millióra emelkedik¹². A DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines; Alkohol, kábítószer és gyógyszer hatása alatt történő járművezetés) projekt keretében végzett közelmúltbeli vizsgálat eredményeinek felhasználásával becslés készült azoknak a jogsértéseknek az arányáról, amelyekben a vizsgált véralkohol-koncentráció 0,8 felett volt¹³. Uniós szinten mintegy 26 %-ra tehető azoknak az ittasan elkövetett jogsértéseknek az aránya, amelyek olyan súlyosak, hogy jogkövetkezményként akár a járművezetői engedély elvesztését is maguk után vonhatják. Ezenkívül a becslések szerint az összes közlekedési jogsértés mintegy 15 %-át külföldi illetőségű járművezetők követik el¹⁴.

A kábítószeres hasonlóan befolyásolhatja a mentális és élettani funkciókat, ezzel hátrányosan hatnak a vezetési képességre. A halálos kimenetelű közúti balesetek nemzeti szintű epidemiológiai vizsgálatai alapján valójában 15–25 % közé tehető azoknak a halálos

¹⁰ Ugyanott.

¹¹ ETSC (Európai Közlekedésbiztonsági Tanács), 2019, PIN Flash 36, Reducing Speeding in Europe (A biztonsági teljesítménymutatóval kapcsolatos 36. gyorsjelentés, A sebességhatár túllépésének visszaszorítása Európában), <https://bit.ly/2YZgSzz>

¹² Európai Bizottság, Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., et al., Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report (Az ittas és a kábítószer hatása alatt történő járművezetés megelőzése: zárójelentés), az Európai Unió Kiadóhivatala, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>

¹³ A Kábítószer és a Kábítószerfüggőség Európai Megfigyelőközpontja (2012): Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe – findings from the DRUID project (Alkohol, kábítószer és gyógyszer hatása alatt történő járművezetés – a DRUID projekt megállapításai), https://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att_192773_EN_TDXA12006ENN.pdf

¹⁴ SWD(2023) 126 final.

kimenetelű közúti baleseteknek az aránya, amelyekben szerepet játszottak a kábítószer (ideértve a gyógyszereket is)¹⁵. A DRUID projekt keretében készült másik jelentés¹⁶ szerint az elsődleges általános visszatartó tényező a kábítószer hatása alatt történő járművezetés esetében a lelepleződés érzékelt kockázata, azonban egy 2018-ban végzett felmérés szerint a járművet vezető általános népesség mindössze 14 %-a tartja valószínűnek, hogy ellenőrzik nála a tiltott kábítószeres fogyasztását¹⁷. Ezért növelni kell a kábítószer hatása alatt történő járművezetéssel összefüggő jogsértéseket érintő jogérvényesítés ismertségét. Mindezt figyelembe véve, valamint a kábítószeres és az alkohol közötti kapcsolatra (általában együttesen: befolyásoltság alatti járművezetés) tekintettel a javasolt irányelvnek ki kell térnie a kábítószer hatása alatt történő járművezetéssel elkövetett jogsértésre.

A sebességhatár túllépésével és a befolyásoltság alatti vezetéssel összefüggő jogsértéseken kívül a közúti közlekedési szabályokat sértő egyéb magatartások is vezethetnek súlyos testi sérüléshez vagy akár halálhoz, különösen a veszélyeztetett úthasználók, például gyermekek, gyalogosok, kerékpárosok, az (elektromos) rollerrel közlekedők és a csökkent mozgásképességű személyek esetében. Az említett megfontolások alapján a javasolt irányelv az e magatartások miatt a járművezetéstől való eltiltás hatályának az egész EU-ra való kiterjesztéséről rendelkezik.

A 2006/126/EK irányelv értékelése¹⁸ megállapította, hogy a járművezetéstől való eltiltásra vonatkozó, hatékonyan működő külön uniós keret hiánya nehézségeket okoz azon járművezetők visszaéléseinek megelőzése tekintetében, akik a tagállamok egyikének területén jogsértést követnek el, majd továbbra is vezethetnek járművet más tagállamban anélkül, hogy viselnék a jogsértések következményeit. A nemzeti hatóságokat képviselő huszonegy válaszadóból tizenhat egyetértett e megállapítással: szerintük is általános jelentőségű probléma, hogy a jogsértés elkövetése szerinti tagállamban illetőséggel rendelkező, illetve nem rendelkező elkövetőket nem ugyanazok a jogkövetkezmények terhelik a járművezetéstől való eltiltás tekintetében. A járművezetéstől a határozatok kölcsönös elismerése útján történő, uniós szintű eltiltás hiányával kapcsolatos kérdésre válaszolva a tagállamok egy része megerősítette, hogy ez megnehezíti az eltiltás határokon átnyúló érvényesítését, ezáltal pedig közúti közlekedésbiztonsági kockázatot jelent az EU-ban, különösen azokban az esetekben, amikor a vezetéstől való eltiltás súlyos jogsértés (például ittas járművezetés) eredménye. Az értékeléssel összefüggésben a nemzeti hatóságok körében végzett, célzott felmérés nagyrészt arra jutott, hogy a járművezetéstől való eltiltásra vonatkozó uniós keret hiánya kedvezőtlenül érintheti a közúti közlekedésbiztonságot, és jogosítványturizmushoz vezethet, hatását azonban nehéz lenne felmérni.

Ezen indokolásban a járművezetéstől való eltiltás kölcsönös elismerése alatt az előkészítő munkával összefüggésben a járművezetéstől való eltiltás uniós szintű hatályának biztosítására irányuló szakpolitikai célkitűzés értendő, mivel mindig ez volt a kezdeményezés eredeti célja.

¹⁵ Európai Bizottság, Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., et al., Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report (Az ittas és a kábítószer hatása alatt történő járművezetés megelőzése: zárójelentés), az Európai Unió Kiadóhivatala, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>

¹⁶ <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>

¹⁷ <https://www.esranet.eu/en/publications/>

¹⁸ SWD(2022) 0017 final bizottsági szolgálati munkadokumentum, A vezetői engedélyekről szóló, 2006. december 20-i 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv értékelése.

Ezenkívül a járművezetéstől való eltiltás uniós szintű hatályának a határozatok kölcsönös elismerése útján történő biztosítását már az (EU) 2015/413 irányelvvel kapcsolatos előkészítő munka keretében is vizsgálták¹⁹.

A 2006/126/EK irányelv felülvizsgálatának előkészítése során folytatott nyilvános konzultáció keretében a válaszadók számottevő többsége (7 532-ből 5 146-an, azaz 68 %) nagyon fontosnak vagy fontosnak minősítette az irányelv hatályának a járművezetéstől való eltiltás kölcsönös elismerésére vonatkozó szabályokkal történő bővítését. A legtöbb érdekelt fél²⁰ a munkaértekezlet és a célzott interjúk során támogatta, hogy kidolgozásra kerüljön a járművezetéstől való eltiltás kölcsönös elismerésének fogalma. Hollandia azonban felvetett néhány jogi aggályt²¹, és Németországnak is voltak aggályai, legalábbis a kezdeti szakaszban.

Összességében véve számos érdekelt fél fejezte ki támogatását a járművezetéstől a határozatok kölcsönös elismerése útján történő, uniós szintű eltiltás iránt, különösen a sebességhatár túllépésével és az ittas járművezetéssel összefüggő jogsértések esetében. Ezt a nyilvános konzultáció eredményei is alátámasztották, ugyanis a 7 532 válaszadóból 6 106 (81 %), illetve 4 966 (66 %) tekintette a 2006/126/EK irányelv felülvizsgálata szempontjából nagyon fontosnak vagy fontosnak az alkohol vagy kábítószer hatása alatt történő járművezetés, illetve a sebességhatár túllépése miatt a járművezetéstől a határozatok kölcsönös elismerése útján történő, uniós szintű eltiltást. Kiemelendő, hogy arra a kérdésre, mely jogsértések esetében kell gondoskodni ilyen hatályról az EU-ban, a nyilvános konzultációban részt vevő válaszadók 87 %-a (7 532-ből 6 586-an) az alkohol vagy kábítószer hatása alatt történő járművezetést, 46 %-a (7 532-ből 3 470-en) pedig a sebességhatár túllépését jelölte meg. A célzott interjúk keretében egyes érdekeltek²² támogatásukat fejezték ki a sebességhatár túllépése és az ittas járművezetés miatt a járművezetéstől a határozatok kölcsönös elismerése útján történő, uniós szintű eltiltás iránt. Svédország, Szlovénia és Belgium egyaránt támogatta a kezdeményezést, ugyanakkor elismerte, hogy nehezen lehetne megállapodásra jutni a többi tagállammal, és a tényleges végrehajtás is nehézségekbe ütközne.

A járművezetéstől a határozatok kölcsönös elismerése útján történő, uniós szintű eltiltás egyértelmű uniós keretének hiánya megnehezíti a járművezetők által elkövetett visszaélések megelőzését, és a közúti közlekedésbiztonságra is hatással van. Ezt a megállapítást a célzott interjúk során a tagállamok is megerősítették. A nyilvános konzultáció keretében válaszoló érdekeltek a járművezetők veszélyes magatartásainak visszaszorítását és a vezetői engedéllyel nem rendelkező járművezetők számának csökkentését is lényegesnek tartják. A válaszadók mintegy 55 %-a (7 532-ből 5 063-an), illetve 69 %-a (7 532-ből 5 201-en) tekintette ugyanis rendkívül vagy nagyon fontosnak e tényezőket.

A célzott felmérés keretében a nemzeti hatóságok képviselőinek nagy többsége (huszonegyből tizenhatan) általános jelentőségű problémaként jelölte meg, hogy a jogsértés

¹⁹ Az itt ismertetett statisztikák és felmérési eredmények a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről szóló (EU) 2015/413 irányelv felülvizsgálatához kapcsolódó, hatásvizsgálatot támogató tanulmány (ECORYS konzorcium, 2022, MOVE/C2/SER/2019–425/SI2.819667, a hivatkozás beillesztendő) részét képezik.

²⁰ A közúti balesetek áldozatainak európai szövetsége, Franciaország, az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács, Magyarország, Svédország, Szlovénia, Belgium, a CEETAR és Hollandia.

²¹ Hollandia az Unió-szerte alkalmazandó eltérő szabályok és eljárások kapcsán fogalmazott meg aggályokat.

²² Az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács, a Motorkerékpár-gyártók Európai Szövetsége és a Dansk Kørelærer-Union.

elkövetése szerinti tagállamban illetőséggel rendelkező, illetve nem rendelkező elkövetőket a járművezetéstől való eltiltás tekintetében nem ugyanazok a jogkövetkezmények terhelik az EU-ban. A célzott felmérés keretében a nem kormányzati szervezeteket képviselő válaszadók 64 %-a szerint jelentős problémát jelent a közúti közlekedésbiztonság szempontjából, hogy a belföldi, illetve külföldi illetőségű elkövetőket a járművezetéstől való eltiltás tekintetében nem ugyanazok a jogkövetkezmények terhelik. Ehhez hasonlóan 64 %-uk azt is jelentős problémának tartja a közúti közlekedésbiztonság szempontjából, hogy a belföldi, illetve külföldi illetőségű elkövetőket a büntetőpontok/előéleti pontok tekintetében nem ugyanazok a jogkövetkezmények terhelik.

A nemzeti hatóságok becslése szerint a járművezetéstől való eltiltást eredményező jogsértések éves száma átlagosan 25 000 és 50 000 közé tehető. A belföldi illetőségű járművezetők esetében (amikor a vezetői engedélyt az eltiltást elrendelő tagállam állította ki) a járművezetéstől való eltiltások számát 0 és 5 000 közé becsülték. A külföldi illetőségű járművezetők esetében (amikor a vezetői engedélyt nem az eltiltást elrendelő tagállam állította ki) a járművezetéstől való eltiltások számát 0 és 5 000 közé becsülték. Több válaszadó becslése szerint a büntetőponttal/előéleti ponttal sújtott jogsértések éves száma 0 és 1 000 közé tehető. Némileg több válaszadó becsülte a belföldi illetőségű járművezetők (amikor a vezetői engedélyt a büntetőpontot/előéleti pontot adó tagállam állította ki) által elkövetett, büntetőponttal/előéleti ponttal sújtott jogsértések számát 0 és 1 000 közé. A másik uniós tagállamban illetőséggel rendelkező járművezetők (amikor a vezetői engedélyt nem az eltiltást elrendelő tagállam állította ki) által elkövetett, büntetőponttal/előéleti ponttal sújtott jogsértések számát 0 és 5 000 közé becsülték.

Az előkészítő munka fényében megerősítést nyert, hogy a járművezetéstől való eltiltások uniós szintű hatályának biztosítására szolgáló, hatékonyan működő külön rendszer létrehozása valószínűleg jelentős hatást gyakorol a közúti közlekedésbiztonságra. Ezenkívül a javaslat az alábbi két másik kapcsolódó irányelv felülvizsgálatára vonatkozó csomag részét képezi:

- a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről szóló (EU) 2015/413 irányelv²³, valamint
- a vezetői engedélyekről szóló 2006/126/EK irányelv²⁴.

Az (EU) 2015/413 irányelv a bizonyos, jól meghatározott közlekedési jogsértéseket érintő jogérvényesítés egyik sarokköve abban az esetben, ha az ilyen jogsértéseket az elkövetés helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban nyilvántartásba vett járművel követik el, ami a legtöbb esetben egyúttal külföldi illetőségű elkövetőre is utal. Ezért fontos e javaslat hatályát a lehető legnagyobb mértékben az említett kezdeményezés szerinti jogsértésekhez igazítani. Ellenkező esetben előfordulhat, hogy a jogérvényesítő hatóságok nem rendelkeznek megfelelő eszközökkel ahhoz, hogy ténylegesen lefolytassák a járművezetéstől való esetleges eltiltáshoz vezető a kivizsgálást. Ezenkívül elképzelhető, hogy a külföldi illetőségű elkövetők nem részesülnek ugyanolyan szintű eljárási biztosítékokban, mint a belföldiek, ezért az említett irányelv felülvizsgálatának egyik célja e biztosítékok hatékonyabb garantálása. E

²³ 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.).

²⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2006/126/EK irányelve (2006. december 20.) a vezetői engedélyekről (átdolgozott szöveg) (HL L 403., 2006.12.30., 18. o.).

javaslat előkészítése során egyértelművé vált, hogy a járművezetéstől való eltiltáshoz vezető küszöbértékek ugyan tagállamonként jelentősen eltérnek, a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető bizonyos közlekedési jogsértések valamennyi vagy legtöbb tagállamban járművezetéstől való eltiltást vonnak maguk után.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A külföldi illetőségű elkövetők járművezetéstől való eltiltására vonatkozó uniós szintű hatályú rendszer biztosítása változatlanul a 2006/126/EK irányelv felülvizsgálatára irányuló kezdeményezés egyik sarkpontját képezi²⁵.

Az irányelv 11. cikkének (4) bekezdése szabályozza a járművezetéstől való eltiltások bizonyos elemeit. A 2006/126/EK irányelvnek a jogi összhang és a következetesség érdekében e kezdeményezéssel egyidejűleg zajló felülvizsgálata kiterjed majd a vezetői engedélyek eltiltott járművezetők részére történő kiállítására és a vezetői engedélyek (érvényességének) kölcsönös elismerése alóli mentesülés eseteire a jogosultnak a vezetői engedélyt kiállító tagállamtól eltérő tagállamban való eltiltása esetén. Ezenkívül olyan rendelkezéseket is magában foglal, amelyek korlátozó bejegyzések feltüntetésének lehetővé tételével könnyítik meg a járművezetéstől való részleges eltiltások érvényesítését.

A Bizottságnak az is visszatérő célja, hogy javaslatot tegyen a járművezetéstől való eltiltás uniós szintű hatályát a határozatok kölcsönös elismerése útján biztosító külön jogi aktusra. 2006-ban a Bizottság a büntetőítéletből eredő eltiltásokról szóló közleményben²⁶ jelezte, hogy a járművezetéstől való eltiltásról szóló, 1998. évi egyezmény²⁷ helyébe lépő jogi aktusra irányuló javaslat előterjesztését mérlegeli. Általában véve az eltiltások kölcsönös elismerését illetően a Bizottság a közleményben leszögezte, hogy ágazati megközelítést részesít előnyben azokban az ágazatokban, ahol a létezik közös alap a tagállamok körében (például a járművezetéstől való eltiltásoknál).

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

A javaslat a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó főbb vívmányokkal is teljes mértékben összhangban van.

Nem gyakorol jelentős hatást az (EU) 2022/2561 európai parlamenti és tanácsi irányelv²⁸ és az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendeletre²⁹. Emellett összhangban van *A 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó uniós közlekedésbiztonsági szakpolitikai keret – A zéró-elképzelés felé vezető következő lépések*³⁰ című dokumentummal.

²⁵ Vö. a vezetői engedélyekről szóló irányelv felülvizsgálatára irányuló kezdeményezés bevezető hatásvizsgálatával: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12978-A-vezetoi-engedelyekrol-szolo-iranyelv-felulvizsgalata_hu

²⁶ COM(2006) 73 végleges.

²⁷ HL C 2016., 1998.7.10., 1. o.

²⁸ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2022/2561 irányelve (2022. december 14.) egyes közúti áru fuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképesítéséről és továbbképzéséről (kodifikált szöveg) (HL L 330., 2022.12.23., 46. o.).

²⁹ 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.).

³⁰ SWD(2019) 283 final.

A jogi összhang és következetesség érdekében az (EU) 2015/413 irányelv felülvizsgálata a fent említett módon e javaslattal egyidejűleg zajlik. E tekintetben érdemes megemlíteni, hogy az (EU) 2015/413 irányelv várhatóan a kivizsgálás sarokkövévé válik, így közvetve a jogérvényesítéshez is hozzájárul, különösen azokban az esetekben, ha az elkövetőt egy másik országból derítik fel. Mivel a felülvizsgált (EU) 2015/413 irányelv célja a tagállamok közötti információcsere és kölcsönös segítségnyújtás kiterjesztése, feltételezhető, hogy a sikeresen kivizsgált jogsértések, ezáltal pedig a járművezetéstől való eltiltások száma is jelentősen emelkedik.

Az (EU) 2015/413 irányelv felülvizsgálata ehhez hasonlóan arra irányul, hogy magasabb szintű eljárási és alapjogi védelmet biztosítson a keresett vagy megtalált külföldi illetőségű elkövetők számára, függetlenül attól, hogy a jogsértést egy másik országból derítik fel, vagy még a jogsértés helye szerint tagállam elhagyása előtt fogják el a jogsértőt.

A fent említett módon a 2006/126/EK irányelv és a vezetői engedélyekre vonatkozó uniós keret felülvizsgálata is kiegészíti majd a javasolt irányelvben foglalt szabályokat. Ezenkívül a vezetői engedélyekről szóló felülvizsgált irányelv a járművezetőre vonatkozó részleges korlátozások gyakorlati érvényesítését is elősegíti, és megerősíti annak lehetőségét, hogy a jogsértés helye szerinti tagállam ne ismerje el az elkövető vezetői engedélyének érvényességét azokban az esetekben, amikor a javasolt irányelv nem alkalmazandó.

Ezenkívül a vezetői engedélyekkel kapcsolatos adatcserére is alkalmazni kell a személyes adatok védelmére vonatkozó szabályokat, különösen az alábbiakat:

- az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendeletet (általános adatvédelmi rendelet)³¹, valamint
- az (EU) 2016/680 európai parlamenti és tanácsi irányelvet³².

A javaslat emellett más olyan eszközökkel is összhangban van, amelyek lehetővé teszik a büntetőügyekben hozott ítéletek és bírósági határozatok kölcsönös elismerését. A büntetőügyekben hozott bírósági határozatokból eredően a járművezetéstől való eltiltás tekintetében hiánypótló. A javasolt irányelv és az uniós bel- és igazságügyi vívmányok közötti esetleges átfedések elkerülése érdekében tisztázandó, hogy a javaslat nem érinti az említett eszközöket.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

• Jogalap

A javaslat elsődleges célja, hogy javítsa a közúti közlekedésbiztonságot, és magas szintű védelmet biztosítson minden úthasználó számára az EU-ban, amint azt az uniós közlekedési miniszterek a vallettai nyilatkozatban megfogalmazott felkérésben is kiemelték.

³¹ 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 (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

³² 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 lefolytatása 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.).

Az Európai Unió Bíróságának (EUB) ítélkezési gyakorlata szerint az uniós jogalkotó széles jogalkotási hatáskört élvez a tekintetben, hogy megfelelő közös szabályokat fogadjon el egy közös közlekedéspolitika kialakításához³³. Az Unió közlekedéspolitikájának egyik elsődleges célja a közúti közlekedésbiztonság javítása. Az e cél elérésére irányuló intézkedések ezért az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 91. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján fogadhatók el³⁴.

Ezért a javasolt irányelvhez megfelelő jogalap az EUMSZ 91. cikke (1) bekezdésének c) pontja.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Az EUMSZ 91. cikke (1) bekezdésének c) pontja az uniós jogalkotó számára rendeletek és irányelvek elfogadására egyaránt lehetőséget ad.

E javaslat esetében a legmegfelelőbb eszköz az irányelv, mivel így figyelembe vehetők a járművezetéstől való eltiltások elrendelésére és érvényesítésére vonatkozóan a tagállamokban alkalmazott szabályok közötti különbségek.

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

Az EUSZ 5. cikkének (3) bekezdése szerint az Unió csak akkor járhat el, ha a javasolt fellépést a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani. A hatályos jogszabályi keretben még a legsúlyosabb közlekedési jogsértéseket elkövető belföldi illetőségű járművezetők is megtartják járművezetési jogosultságukat a jogsértés helye szerinti tagállamon kívül valamennyi tagállamban, akkor is, ha az adott tagállam korlátozza e jogosultságukat. A járművezetéstől való eltiltásnak mindössze abban az esetben van uniós szintű hatálya, ha a járművezetéstől való eltiltást alkalmazó tagállam állította ki az elkövető vezetői engedélyét.

A közúti közlekedésbiztonság érdekében rendkívül fontos, hogy a járművezetéstől való eltiltások uniós szintű hatállyal rendelkezzenek az Európai Unión belül. Ez csak uniós jogi eszközzel érhető el. A vezetői engedély kiállításáról vagy valamely személynek a járművezetési jogosultságtól ezen engedély érvénytelenítésével történő megfosztásáról szóló határozat a tagállami szuverenitás körébe tartozik. Következésképpen a járművezetéstől való eltiltás uniós szintű hatálya mindig a vezetői engedélyt kiállító tagállam intézkedésén múlik, e tagállam azonban uniós beavatkozás nélkül nem rendelkezik a szükséges információkkal, jogi eszközökkel és ösztönzéssel ahhoz, hogy eljárjon.

- **Arányosság**

Az e kezdeményezésben foglalt intézkedések a közúti közlekedésbiztonság javítására irányulnak a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető bizonyos közlekedési jogsértések elkövetése miatt a járművezetéstől való eltiltás uniós szintű hatályának biztosításával, és nem lépik túl az e céljuk eléréséhez szükséges mértéket. Az irányelv csak azoknak a közúti közlekedésbiztonságot súlyosan veszélyeztető közlekedési jogsértéseknek a tekintetében rendelkezik a járművezetéstől való eltiltásnak a vezetői engedélyt kiállító tagállam részére

³³ A C-223/02. sz., Spanyolország és Finnország kontra Parlament és Tanács ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2004:497) 29. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

³⁴ A C-43/12. sz., Bizottság kontra Parlament és Tanács ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2014:298) 43. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

történő továbbításáról, amelyek a közúti balesetek és halálesetek fő okainak minősülnek az EU-ban, nevezetesen az ittas járművezetéssel (a jogszabályok által megengedett legmagasabb értéket meghaladó véralkoholszinttel történő vezetéssel), a sebességhatár túllépésével (az adott út- vagy járműtípusra hatályban lévő sebességhatárolások túllépésével) és a kábítószer hatása alatt történő járművezetéssel elkövetett jogsértéseknek a tekintetében. A járművezetéstől való eltiltás abban az esetben is továbbítható, ha halált vagy súlyos testi sérülést okozó közlekedési jogsértéshez kapcsolódik.

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

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

2012-ben jogi tanulmány³⁵ készült a Bizottság megbízásából az Unión belüli eltiltások aktuális helyzetéről három előre meghatározott területen, köztük a járművezetéstől való eltiltást illetően. A tanulmány nemcsak a vonatkozó uniós jogi keretet elemezte, hanem a meglévő nemzetközi és kétoldalú szerződéseket és egyezményeket is. A tanulmány többek között arra a következtetésre jutott, hogy a járművezetéstől való eltiltások határokon átnyúló érvényesítésének szabályozásához új irányelvet kell elfogadni.

2022-ben a Bizottság az Ecorys, a Wavestone és a Grimaldi vállalatokból álló konzorciumot bízta meg az (EU) 2015/413 irányelv felülvizsgálathoz kapcsolódó hatásvizsgálat támogatásával³⁶. A vizsgálat keretében alapos kutatás készült a szabályozási keretről és az EUB járművezetéstől való eltiltásokkal kapcsolatos ítélkezési gyakorlatáról. E kutatás következtetése is egy olyan új jogi aktus kidolgozása mellett szólt, amely a járművezetéstől való eltiltások uniós szintű hatályát az ilyen határozatok kölcsönös elismerése útján biztosítja.

A fent leírtak szerint jelenleg a 2006/126/EK irányelv részlegesen szabályozza azt az esetet, amikor a tagállamok valamelyike a területén tanúsított jogellenes magatartás miatt a nemzeti jogszabályai szerint felfüggeszti egy másik tagállam által kiállított vezetői engedély jogosultjának járművezetési jogosultságát.

Az Európai Bizottság 2022-ben közzétette az említett irányelv utólagos értékelését³⁷. Ebben bizonyítást nyert, hogy a vezetői engedélyekről szóló 2006/126/EK irányelvnek és két elődjének együttes hatásaként az Unión belül egységes biztonsági szint alakult ki az úthasználók számára, és könnyebbé vált a szabad mozgás. Az értékelés arra is rámutatott, hogy további lehetőség van az Unión belüli közúti közlekedésbiztonsági szint javítására, valamint bizonyos szabályozási követelmények hatékonyságának és arányosságának fokozására.

³⁵ Vermeulen, Gert & Bondt, Wendy & Ryckman, Charlotte & Persak, Nina, 2012, The disqualifications triad: approximating legislation, executing requests, ensuring equivalence (Az eltiltás három területe: a jogszabályok közelítése, a kérések végrehajtása és az egyenértékűség biztosítása).

³⁶ A közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről szóló (EU) 2015/413 irányelv felülvizsgálatához kapcsolódó, hatásvizsgálatot támogató tanulmány (ECORYS konzorcium, 2022, MOVE/C2/SER/2019–425/SI2.819667, a hivatkozás beillesztendő).

³⁷ Bizottsági szolgálati munkadokumentum – A vezetői engedélyekről szóló, 2006. december 20-i 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv értékelése (SWD(2022) 0017 final).

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

A minőségi jogalkotásra vonatkozó iránymutatással³⁸ összhangban a 2006/126/EK irányelv utólagos értékelése és felülvizsgálatának hatásvizsgálata során erről a javaslatról is zajlottak konzultációk az érdekelt felekkel.

Az utólagos értékelés előkészületi szakasza keretében az érdekelt felek 2020. október 16-án munkaértekezletet tartottak bizonyítékok összegyűjtése, a megállapítások megerősítése, a felmerülő megállapításokkal kapcsolatos visszajelzés és a vélemények összegyűjtése céljából.

Ezután 2020. október 28. és 2021. január 20. között nyilvános konzultáció zajlott, amely lehetőséget adott arra, hogy az érdeklődők és az érdekelt felek kifejtsek véleményüket a hatályos szabályokról.

A hatásvizsgálat előkészületi szakaszában az érintett feleknek lehetőségük volt visszajelzést adni a bevezető hatásvizsgálatról (2021 második negyedéve). Ezután az alábbi célzott konzultációs tevékenységekre került sor:

- két interjúkészítési forduló:
 - feltáró interjúk a bevezető szakaszban (2022 első és második negyedéve),
 - részletes interjúk a hiányzó információk pótlása és a szakpolitikai intézkedések várható hatásainak felmérése céljából (2021 második és harmadik negyedéve),
- két felmérési forduló:
 - a problémaelemzést alátámasztó felmérés (2022 második negyedéve),
 - a szakpolitikai intézkedések hatását értékelő felmérés (2022 második és harmadik negyedéve).

Végezetül újabb nyilvános konzultáció indult 2022 harmadik negyedévében.

Az Európai Parlament támogatja a közúti közlekedésbiztonság erősítését, különösen a járművezetéstől való eltiltások kölcsönös elismerésére irányuló eszköz bevezetésével³⁹.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

A hatásvizsgálati szakaszban szakértői munkaértekezletet tartottak a közlekedési jogsértések és az egészségügyi alkalmasság következményeiről (2022 második negyedéve).

A 2006/126/EK irányelv 9. cikke alapján létrehozott, lényegileg tagállami szakértőkből álló, vezetői engedélyekkel foglalkozó bizottság az utólagos értékelés és a hatásvizsgálat előkészítése során is folyamatosan tájékoztatást kapott és egyeztetésekben vett részt.

- **Hatásvizsgálat**

A 2006/126/EK irányelv felülvizsgálatáról hatásvizsgálat készült⁴⁰, amely a járművezetéstől való eltiltásokkal kapcsolatos elemeket is tartalmazott. A hatásvizsgálat írásbeli eljárás útján

³⁸ https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation_hu

³⁹ Az Európai Parlament 2021. október 6-i állásfoglalása a 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó uniós közlekedésbiztonsági szakpolitikai keretről – Ajánlások a zéróelképzelés felé vezető következő lépésekről (2021/2014(INI)).

⁴⁰ SWD(2023) 128 final.

jóváhagyást és észrevételek nélküli, kedvező véleményt kapott a Szabályozói Ellenőrzési Testületől 2022. november 18-án⁴¹. Ezenkívül az (EU) 2015/413 irányelv felülvizsgálatának előkészítése során is jelentős figyelem irányult a járművezetéstől való eltiltás uniós szintű hatályának a határozatok kölcsönös elismerése útján történő biztosításával kapcsolatos kérdésre. A kutatómunka eredményei megerősítették, hogy a 2006/126/EK irányelv felülvizsgálatának ki kell terjednie a járművezetéstől való eltiltásra, különösen azért, mert nem tartozik majd az (EU) 2015/413 irányelv hatálya alá. Mindazonáltal a Bizottság mindkét irányelv értékeléséből és vizsgálatából⁴² származó információkat felhasznált a szakpolitikai alternatívák kidolgozása során.

A 2006/126/EK irányelv felülvizsgálatára irányuló kezdeményezés hatásvizsgálatát támogató tanulmány zárójelentése, amely e javaslatra is kiterjed, a kezdeményezés hozzáadott értékének és más szakpolitikai kezdeményezésekkel való összefüggésének átfogó leírását és értékelését tartalmazza. Ezek a zárójelentés 3.3., 1.3. és 1.5. szakaszában találhatók. A szakpolitikai alternatívák részletes leírását az 5.2. és a 8.1. szakasz, az összes alternatíva hatásainak átfogó elemzését pedig a 6. szakasz tartalmazza. A vizsgált szakpolitikai alternatívák összefoglalása a 2006/126/EK irányelv felülvizsgálatára irányuló javaslatot kísérő indokolásban⁴³ található. A járművezetéstől való eltiltások határokon átnyúló egységes érvényesítésének uniós keretére javaslatot tett a járművezetéstől való eltiltásról szóló, 1998. évi egyezmény (az 1998. június 17-i tanácsi jogi aktus)⁴⁴, amely azért nem lépett hatályba, mert a tagállamok (hét kivételével⁴⁵) nem ratifikálták. Emiatt 2016-ban hatályát veszítette⁴⁶.

A 2006/126/EK irányelv elfogadása látszólag közelebb hozta a járművezetéstől való eltiltás uniós szintű hatályának biztosítását azzal, hogy részlegesen módosította a vezetői engedélyekről szóló előző irányelv vonatkozó rendelkezéseit (a 91/439/EGK irányelv⁴⁷ 8. cikkét) a „jogosítványturizmus” jelenségének visszaszorítása érdekében. Az új rendelkezésnek, vagyis a 2006/126/EK irányelv 11. cikke (4) bekezdésének szövege azonban nem fogalmazott kellően egyértelműen. Az EUB⁴⁸ több alkalommal értelmezte a szóban forgó rendelkezést a szövegével kapcsolatosan felmerült kétségek és a belföldi, illetve külföldi illetőségű személyekre kirótt eltiltásokra vonatkozó különböző helyzetek miatt. Ezenkívül,

⁴¹ RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617.

⁴² A járművezetéstől való eltiltások kölcsönös elismerésére vonatkozó uniós szintű rendszer létrehozásának e fejezetben ismertetett értékelése nagyrészt a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről szóló (EU) 2015/413 irányelv felülvizsgálatához kapcsolódó, a hatásvizsgálatot támogató tanulmány zárójelentése (a hivatkozás beillesztendő) keretében gyűjtött információkon alapul.

⁴³ COM(2023) 127 final.

⁴⁴ A Tanács jogi aktusa (1998. június 17.) a járművezetéstől való eltiltásról szóló egyezmény szövegének megállapításáról (98/C 216/01).

⁴⁵ Bulgária, Ciprus, az Egyesült Királyság, Írország, Románia, Spanyolország és Szlovákia.

⁴⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/95 rendelete (2016. január 20.) a büntetőügyekben folytatott rendőrségi és igazságügyi együttműködés területén egyes jogi aktusok hatályon kívül helyezéséről (HL L 26., 2016.2.2., 9. o.).

⁴⁷ A Tanács 91/439/EGK irányelve (1991. július 29.) a vezetői engedélyekről (HL L 237., 1991.8.24., 1. o.).

⁴⁸ Lásd különösen: a Bíróság 2008. november 20-i ítélete, Weber, C-1/07, ECLI:EU:C:2008:640; 2010. december 2-i ítélete, Scheffler, C-334/09, ECLI:EU:C:2010:731; 2012. április 26-i ítélete, Hofmann, C-419/10, ECLI:EU:C:2012:240, 71. pont; 2015. április 23-i ítélete, Aykul, C-260/13, ECLI:EU:C:2015:257; és 2015. május 21-i ítélete, Wittmann, C-339/14, ECLI:EU:C:2015:333.

amint azt az EUB is hangsúlyozta⁴⁹, az ilyen kötelezettség mindaddig nem hatályos és érvényesíthető, amíg létre nem jön az eltiltásokkal kapcsolatos információk tagállamok közötti cseréjére szolgáló rendszer, amely lehetővé teszi, hogy minden tagállam ténylegesen meggyőződjön arról, hogy a külföldön elrendelt eltiltás függőben van, vagy vezetői engedély kérelmezőjét terheli.

A fent ismertetett problémák következtében a külföldi illetőségű elkövetők a jelenleg hatályos keretben csak a jogsértés elkövetésének helye szerinti országban tilthatók el a járművezetéstől, ugyanakkor minden más uniós tagállamban továbbra is vezethetnek, kivéve akkor, ha a vezetői engedélyt kiállító tagállam rendeli el az eltiltást. Ez komoly gondot jelent, ha figyelembe vesszük, milyen súlyos közúti közlekedésbiztonsági kockázatot okoznak azok az Unióban közlekedő járművezetők, akiknek valamely tagállamban a közúti közlekedési szabályok súlyos vagy többszöri megsértése miatt felfüggesztették, korlátozták vagy visszavonták a vezetői engedélyt.

Ezenfelül az ez irányú kifejezett tiltástól eltekintve (vagy abban az esetben, ha a többi tagállam nem kap megfelelő tájékoztatást a függőben lévő eltiltástól) a külföldi illetőségű járművezetők új engedélyt kérelmezhetnek a lakóhelyük szerinti országban, hogy mindenhol visszaszerezzék a járművezetési jogosultságukat, mivel az új engedélyt elvileg még a jogsértés helye szerinti országban is el kell ismerni. Ugyanezt megteheti a saját országában eltiltott járművezető is, ha megváltoztatja a lakóhelyét, mielőtt új engedélyt kérelmez.

A járművezetéstől való eltiltásokkal kapcsolatos információk uniós szintű cseréjének jogalapját valójában már tartalmazza a 2006/126/EK irányelv⁵⁰, amely kifejezetten előírja, hogy a tagállamok segítsék egymást az irányelvben foglalt intézkedések végrehajtásában, és folytassanak információcserét az általuk kiállított, lecserélt, pótoltt, megújított vagy visszavont vezetői engedélyekről a vezetői engedélyek e célból létrehozott uniós hálózatán (vagyis a RESPER-en) keresztül. Emellett az (EU) 2015/413 irányelv is megkönnyíthetné a jogérvényesítést, ha kötelezné azt a tagállamot, amelynek területén a jogsértést elkövetették, hogy tájékoztassa az elkövetőt a feltételezhetően elkövetett bűncselekménnyel járó eltiltásról.

Az intézkedések és a szakpolitikai alternatívák értékelése

A különböző szakpolitikai alternatívákban foglalt intézkedések gazdasági, társadalmi (közúti közlekedésbiztonsági) és alapjogi hatásairól mennyiségi és minőségi értékelés készült. Az alapforgatókönyv szerinti előrejelzésekkel összhangban a hatások értékelése a 2025 és 2050 közötti időszakra vonatkozik. Az alapjogok tekintetében a hatásokat a továbbiakban is szigorúan szabályozzák az adatvédelmi szabályok, különösen a RESPER keretében.

Az előnyben részesített alternatívának a járművezetéstől való eltiltás uniós szintű hatályának biztosításával összefüggésben felmerülő gazdasági és társadalmi hatása várhatóan összességében véve kedvező lesz, a kezdeményezés pedig előreláthatólag növeli a közúti közlekedésbiztonságot a tagállamokban. Ha nagyobb a határokon átnyúló összefüggésben elrendelt, járművezetéstől való eltiltás hatékony végrehajtásának valószínűsége, akkor a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető bűncselekmények elkövetésével szembeni

⁴⁹ A Bíróság 2012. április 26-i ítélete, Hofmann, C-419/10, ECLI:EU:C:2012:240, 82. pont.

⁵⁰ Az említett irányelv 15. cikke, 7. cikkének (5) bekezdése és – az ítélkezési gyakorlat szerint – a 11. cikkének (4) bekezdése is.

visszatartó erő is növekszik, függetlenül attól, hogy tagállamon belüli, vagy nemzetközi esetről van-e szó. A társadalmi hatás összességében véve nagyon kedvező lehet, mivel a balesetek károsultjai biztosíthatók arról, hogy a külföldi személy által elkövetett közlekedési jogsértésekhez kapcsolódó intézkedések végrehajtása nem hiúsul meg.

A kezdeményezés céljai a RESPER működési költségeinek csekély mértékű növekedését eredményezik. Ezt azonban várhatóan bőven ellensúlyozzák a megnövekedett közúti közlekedésbiztonságnak köszönhetően az emberéletek megmentéséből fakadó előnyök.

A vállalkozásokat, a kkv-kat és a mikrovállalkozásokat előreláthatólag nem érinti közvetlenül ez a jogalkotási javaslat.

• **Alapjogok**

A járművezetéstől való eltiltásra irányuló intézkedések uniós szintű hatályának biztosítása sértheti az Európai Unió Alapjogi Chartája⁵¹ (a továbbiakban: a Charta) és az emberi jogok európai egyezménye⁵² (a továbbiakban: EJEE) által védett alapjogokat.

A vezetői engedélyt kiállító tagállam által a járművezetéstől való eltiltások uniós szintű hatályának biztosítására vonatkozóan hozott határozat tovább szűkíti annak lehetőségét, hogy az elkövető az Unióban gépjárművet vezessen. Személyes körülményeitől függően ez a következmény befolyásolhatja szakmai tevékenységének folytatását, családi életét és gépjárműhasználati lehetőségeit. A javaslat tehát több alapjogot, így a munkavállaláshoz való jogot vagy a vállalkozás szabadságát, a családi élethez való jogot és a tulajdonhoz való jogot is érintheti. Ezenfelül a tervezett eljárások a személy tisztességes eljáráshoz való jogára, védelemhez való jogára és a rá vonatkozó személyes adatok védelméhez való jogára is hatással lehet.

Az elkövető alapjogainak bármilyen korlátozására csak akkor van lehetőség, ha az elengedhetetlen és ténylegesen az Unió által elismert általános érdekű célkitűzéseket szolgálja. Ez a helyzet ebben az esetben fennáll, mivel a közúti közlekedésbiztonság javítása az Unió által elismert általános érdekű célkitűzés. A korlátozások nem lépik túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket: Ha a járművezető a szabad mozgás lehetőségével élve ilyen közlekedési jogsértést követ el a vezetői engedélyét kiállító tagállamtól eltérő tagállamban, akkor ugyanolyan jogkövetkezményeket kell viselnie a vezetői engedélye visszavonásakor, mint annak a sofőrnek, aki a jogsértés elkövetésének helye szerinti tagállamban rendelkezik illetőséggel. Az egész Unióra kiterjedően el kell veszítenie a vezetői engedélyét vagy járművezetési jogosultságát. Ellenkező esetben a közúti közlekedésbiztonság csak a jogsértés helye szerinti tagállamban védhető meg, ami részleges vagy elégtelen eredménynek minősül.

A javasolt irányelv emellett néhány fontos biztosítékot is tartalmaz. A javaslat mentesülési okokról rendelkezik arra az esetre, ha konkrét és objektív bizonyítékok alapján alapos indokkal feltételezhető, hogy az ügy sajátos körülményei között a járművezetéstől való eltiltás végrehajtása a Chartában foglalt valamely releváns alapvető jog nyilvánvaló megsértését vonná maga után. További mentesülési ok áll fenn akkor, ha az érintett személy távollétében lefolytatott eljárások eljárási biztosítékait nem tartják tiszteletben. Ez hasonló azokhoz a

⁵¹ HL C 326., 2012.10.26., 391. o.

⁵² Európa Tanács, az emberi jogok és alapvető szabadságok védelméről szóló, a 11., 14. és 15. számú jegyzőkönyvvel módosított egyezmény, 1950. november 4., ETS 5.

jogalapokhoz, amelyek a személyek eljárási jogainak megerősítése, valamint a kölcsönös elismerés elvének az érintett személy megjelenése nélkül lefolytatott eljárásokat követően hozott határozatokra való alkalmazásának előmozdításáról szóló 2009/299/IB kerethatározat⁵³ hatálybalépése óta más kölcsönös elismerési eszközökre vonatkoznak.

Ezenkívül a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a jogsértés elkövetésének helye szerinti tagállamban rendelkezésre álljanak a hasonló belföldi esetekben rendelkezésre álló jogorvoslati lehetőségekkel egyenértékű jogorvoslati lehetőségek, az elkövető pedig fellebbezést nyújthasson be a járművezetéstől való eltiltás uniós szintű hatályát biztosító határozat ellen, sikeres fellebbezés esetén megszüntetve e hatályt és a jogsértés helye szerinti tagállamra korlátozva az eltiltást. Továbbá a hatóságoknak tájékoztatást kell nyújtaniuk a nemzeti jog szerint rendelkezésre álló jogorvoslati lehetőségekről, amikor azok igénybe vehetővé válnak, és kellő időben ahhoz, hogy ténylegesen élni lehessen velük.

A javaslatban szereplő intézkedések, ha azokat arányosan alkalmazzák, illetve azokat hatékony eljárási biztosítékok kísérik, összeegyeztethetők az alapvető jogokra vonatkozó követelményekkel.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A hatóságok közötti adattovábbításhoz és kommunikációhoz igénye vehetők már létező műszaki megoldások (például a vezetői engedélyekkel kapcsolatos információk cseréjére szolgáló hálózat, a RESPER).

Bizonyos műszaki módosításokra lehet szükség annak biztosítása érdekében, hogy a RESPER képes legyen a járművezetéstől való eltiltásokkal kapcsolatos kiegészítő adatelemek cseréjére. Azonban megjegyzendő, hogy mindent összevetve nem várhatók számottevő költségek ezzel összefüggésben. Előreláthatólag a tagállamok fedezik a javasolt irányelv alkalmazásából náluk felmerülő költségeket. A járulékos költségek a vizsgálatokra fordított többletidővel és a külföldi elkövetők értesítéséhez kapcsolódó költségekkel függnék össze.

Végezetül érdemes megjegyezni, hogy a járművezetéstől való eltiltáshoz ugyan gyakran társul pénzbírság, ez a javaslat azonban szándékosan kizárja az ilyen bírságokat a hatálya alól, így nem játszik szerepet azok érvényesítésében.

5. EGYÉB ELEMEEK

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

A javaslat az Európai Parlament és a Tanács felé teljesítendő jelentéstételi kötelezettséget ír elő a Bizottság számára a javasolt irányelv végrehajtását illetően, kitérve különösen annak a közúti közlekedésbiztonságra gyakorolt hatására. A bizottsági jelentés a javasolt irányelvnek a tagállamok általi átültetésétől számított öt év elteltével esedékes.

⁵³ A Tanács 2009/299/IB kerethatározata (2009. február 26.) a 2002/584/IB, a 2005/214/IB, a 2006/783/IB, a 2008/909/IB és a 2008/947/IB kerethatározatnak a személyek eljárási jogainak megerősítése, valamint a kölcsönös elismerés elvének az érintett személy megjelenése nélkül lefolytatott eljárásokat követően hozott határozatokra való alkalmazásának előmozdítása tekintetében történő módosításáról (HL L 81., 2009.3.27., 24. o.).

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

1. cikk: Célkitűzés és tárgy

A javaslat célja, hogy az elkövető vezetői engedélyét kiállító tagállamtól eltérő tagállamban elkövetett, a közúti közlekedésbiztonságot súlyosan veszélyeztető közlekedési jogsértések miatt a járművezetéstől való eltiltások uniós szintű hatályának biztosítására vonatkozó szabályok megállapításával magas szintű védelemben részesítse az uniós úthasználókat.

2. cikk: Fogalommeghatározások

A 2. cikk a javaslatban használt egyes főbb fogalmak meghatározását tartalmazza.

Idetartozik olyan fogalmak meghatározása, mint a „járművezetéstől való eltiltás” „a jogsértés helye szerinti tagállam” (ahol a jogsértés történik), „a kiállító tagállam” (amely a vezetői engedélyt kiállította) és az „érintett személy”.

A „járművezetéstől való eltiltás” meghatározása magában foglal minden olyan, a közlekedési jogsértés elkövetésével összefüggésben a járművezetéstől való eltiltást elrendelő jogerős határozatot, amely bármilyen, a vezetői engedély vagy a járművezetési jogosultság visszavonására, korlátozására vagy felfüggesztésére irányuló intézkedést von maga után, függetlenül attól, hogy biztonsági intézkedésnek vagy büntetésnek, illetve közigazgatási vagy büntetőjogi szankciónak minősül-e. A cikk a visszavonás, a korlátozás és a felfüggesztés fogalmát is meghatározza. Az irányelv „a közúti közlekedésbiztonságot súlyosan veszélyeztető közlekedési jogsértések” korlátozott számú, jól meghatározott eseteire, nevezetesen az ittas járművezetésre, a sebességhatár túllépésére, a kábítószer hatása alatt történő járművezetésre, valamint a közúti közlekedési szabályok megsértésére és ennek következtében haláleset vagy súlyos testi sérülés okozására vonatkozik. Meghatározza továbbá a „kiegészítő feltételek” fogalmát: ezek azok a feltételek, amelyeket a járművezetéstől való eltiltással érintett személy a vezetői engedélyének vagy a járművezetési jogosultságának a visszaszerzéséhez köteles teljesíteni.

Bizonyos fogalmak, például a „közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések”, a „gépjármű”, a „vezetői engedély” és a „szokásos tartózkodási hely” esetében a cikk kereszthivatkozásokat tartalmaz más uniós eszközökben foglalt fogalommeghatározásokra.

3. cikk: A járművezetéstől való eltiltás uniós szintű hatálya

Meghatározza azt az elvet, hogy uniós szintű hatállyal kell rendelkeznie a tagállamok valamelyike által olyan személy tekintetében elrendelt, járművezetéstől való eltiltásnak, akinek nem az adott tagállamban van a szokásos tartózkodási helye, és másik tagállam által kiállított vezetői engedéllyel rendelkezik.

4. cikk: A járművezetéstől való eltiltásról való értesítésre vonatkozó kötelezettség

A jogsértés helye szerinti tagállam köteles értesíteni a kiállító tagállamot a járművezetéstől való eltiltásról, amennyiben annak időtartama legalább egy hónap. Az értesítést a két érintett tagállam nemzeti kapcsolattartó pontjai között továbbított szabványos tanúsítvány útján kell megtenni.

5. cikk: Szabványos tanúsítvány és a továbbítás módja

Ez a rendelkezés felhatalmazza a Bizottságot, hogy végrehajtási jogi aktust fogadjon el a szabványos tanúsítvány formátumának és tartalmának meghatározása céljából az irányelv átültetésének határideje előtt. A tanúsítványban feltüntetendő legfontosabb adatelemeket ez a rendelkezés sorolja fel.

Ez a cikk a tanúsítvány továbbításához használható nyelvekre vonatkozó szabályokat is rögzíti, továbbá előírja, hogy a tanúsítványt a RESPER-en keresztül kell továbbítani.

6. cikk: A járművezetéstől való eltiltás uniós szintű hatályának biztosítása

A kiállító tagállamnak megfelelő intézkedések révén gondoskodnia kell arról, hogy a járművezetéstől való eltiltás uniós szintű hatállyal rendelkezzen, kivéve, ha fennáll a 8. cikkben meghatározott mentesülési okok egyike.

Azokban az esetekben, amikor a járművezetéstől való eltiltás a vezetői engedély vagy a járművezetési jogosultság visszavonását foglalja magában, a kiállító tagállamnak vissza kell vonnia a vezetői engedélyt. Az érintett személynek az adott tagállamban hasonló körülmények között alkalmazott szabályoknak megfelelően kell visszaszereznie vezetői engedélyét vagy járművezetési jogosultságát. Az adott tagállamnak emellett a lehetőségekhez mérten figyelembe kell vennie a feltételek azon részét, amelyet az érintett személy a jogsértés helye szerinti tagállamban a vezetői engedélye vagy a járművezetési jogosultsága visszaszerzéséhez már teljesített.

Azokban az esetekben, amikor a járművezetéstől való eltiltás a vezetői engedély vagy a járművezetési jogosultság felfüggesztését vagy korlátozását foglalja magában, a kiállító tagállam által hozott intézkedésnek annak biztosítására kell korlátozódnia, hogy az uniós szintű eltiltás időtartama megegyezzen a jogsértés helye szerinti tagállam által elrendelt eltiltás időtartamával, függetlenül attól, hogy az adott tagállam feltételeket ír-e elő az érintett személy számára a vezetői engedély vagy a járművezetési jogosultság visszaszerzéséhez.

7. cikk: A járművezetéstől való eltiltások hatálya a jogsértés helye szerinti tagállamban

Ez a cikk tisztázza, hogy az irányelv – és különösen a 8. cikkben meghatározott bármely mentesülési ok kiállító tagállam általi alkalmazása – nem akadályozza meg a jogsértés helye szerinti tagállamot abban, hogy az általa elrendelt, járművezetéstől való eltiltást a saját területén érvényesítse.

Ezenkívül azt is tisztázza, hogy ha a jogsértés helye szerinti tagállam által elrendelt, járművezetéstől való eltiltás az érintett személy által a vezetői engedélye vagy a járművezetési jogosultsága visszaszerzéséhez teljesítendő feltételeket tartalmaz, akkor az adott tagállam a saját területén e feltételek teljesítéséig fenntarthatja az eltiltást.

8. cikk: Mentesülési okok

A 8. cikk kimerítően felsorolja azokat a mentesülési okokat, amelyek alapján a kiállító tagállamnak meg kell tagadnia az eltiltás uniós szintű érvényesítését, valamint további mentesülési okokat is felsorol, amelyek alapján a tagállam megtagadhatja az uniós szintű hatályba léptetést.

A felsorolásban olyan mentesülési okok szerepelnek, mint például a tanúsítvány hiányossága, az érintett személyre vonatkozó korhatár, mentesség vagy kiváltság, illetve az, hogy a járművezetéstől való eltiltás időtartamából kevesebb mint egy hónap van hátra.

Mielőtt valamilyen mentesülési okra hivatkozna, a kiállító tagállamnak egyeztetnie kell a jogsértés helye szerinti tagállammal.

9. cikk: Határidők

Ez a cikk rögzíti, hogy a kiállító tagállamnak a tanúsítvány kézhezvételétől számított 15 napon belül meg kell hoznia a járművezetéstől való eltiltást uniós szinten érvényesítő intézkedést.

Azokban a különleges esetekben, amikor a kiállító tagállam nem tudja betartani az elismerési szakaszra vonatkozóan megállapított határidőt, tájékoztatnia kell a jogsértés helye szerinti tagállamot, és egyeztetnie kell vele, azonban változatlanul köteles haladéktalanul uniós szinten érvényesíteni a járművezetéstől való eltiltást.

10. cikk: A tagállamok közötti egyeztetés

Ez a cikk arról rendelkezik, hogy a tagállamoknak a megfelelő csatornákon keresztül haladéktalanul egyeztetniük kell egymással ezen irányelv hatékony alkalmazásának biztosítása érdekében.

11. cikk: A kiállító tagállam által nyújtandó tájékoztatás

Ez a cikk arról rendelkezik, hogy a kiállító tagállam köteles tájékoztatást nyújtani a jogsértés helye szerinti tagállamnak az eljárás különböző szempontjairól és lépéseiről.

12. cikk: A jogsértés helye szerinti tagállam által nyújtandó tájékoztatás

E cikk alapján a jogsértés helye szerinti tagállamnak tájékoztatnia kell a kiállító tagállamot a járművezetéstől való eltiltást elrendelő eredeti határozatot esetlegesen érintő körülményekről és a járművezetéstől való eltiltás befejeződéséről.

13. cikk: Az érintett személy tájékoztatásának kötelezettsége

A kiállító tagállamnak értesítenie kell az érintett személyt a járművezetéstől való eltiltással kapcsolatos határozatról vagy intézkedésről. A cikk külön említi a kiállító tagállam joga szerint rendelkezésre álló jogorvoslati lehetőségekről nyújtandó tájékoztatást.

14. cikk: Jogorvoslati lehetőségek

Ez a cikk előírja, hogy a tagállamok biztosítsanak megfelelő jogorvoslati lehetőségeket az ezen irányelv szerint hozott határozatokkal szemben. Tisztázza, hogy a jogsértés helye szerinti tagállam által bejelentett, járművezetéstől való eltiltás csak a jogsértés helye szerinti tagállamban indított keresetben támadható meg.

15. cikk: Nemzeti kapcsolattartó pontok

A tagállamoknak nemzeti kapcsolattartó pontokat kell létrehozniuk. A 4. cikk szerint e nemzeti kapcsolattartó pontok továbbítják a tanúsítványokat. Emellett együtt kell működniük a járművezetéstől való eltiltások érvényesítésében közreműködő hatóságokkal.

16. cikk: Statisztikák

E cikk alapján a tagállamoknak rendszeresen adatokat kell gyűjteniük az illetékes hatóságoktól, és átfogó statisztikákat kell vezetniük a járművezetéstől való eltiltásokról. Az összegyűjtött statisztikákat minden évben meg kell küldeni a Bizottságnak. A járművezetéstől

való eltiltásokkal kapcsolatos átfogó adatok gyűjtése az ezen irányelvben meghatározott mechanizmus működésének alapos értékeléséhez szükséges.

17. cikk: Bizottsági eljárás

Ez a cikk meghatározza az 5. cikkben említett végrehajtási jogi aktus elfogadására vonatkozó eljárást.

18. cikk: Kapcsolat más jogi aktusokkal

E cikk rögzíti, hogy ez az irányelv nem érinti az igazságügyi együttműködésre vonatkozó uniós jogszabályokból fakadó jogokat és kötelezettségeket, valamint a gyanúsítottak és a vádlottak jogait.

19. cikk: Átültetés

A tagállamoknak a megadott határidőn belül át kell ültetniük az irányelv rendelkezéseit, az erre irányuló nemzeti intézkedéseiket pedig be kell jelenteniük a Bizottságnak.

20. cikk: Jelentés az alkalmazásról

E cikk a javasolt irányelv végrehajtását illetően jelentéstételi kötelezettséget keletkeztet és ró a Bizottságra.

21. cikk: Hatálybalépés és alkalmazás

Ez egy általános rendelkezés, amely meghatározza, hogy az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

22. cikk: Címzettek

Ez egy általános rendelkezés, amely rögzíti, hogy az irányelv címzettjei a tagállamok.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE**a járművezetéstől való egyes eltiltások uniós szintű hatályáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamentek számára való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az Unió közlekedéspolitikájának egyik elsődleges célja a közúti közlekedésbiztonság javítása. A 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó uniós közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai keretben³ a Bizottság ismételten elkötelezte magát azon ambiciózus cél mellett, hogy az uniós utakon 2050-re közel nulla csökkenjen a halálesetek és a súlyos sérülések száma („zéró-elképzelés”), középtávon, 2030-ig pedig a halálesetek és a súlyos sérülések száma 50 %-kal essen vissza.
- (2) A közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló cél elérése érdekében a tagállamok közlekedési miniszterei a 2017. március 29-én elfogadott, a közúti közlekedésbiztonságról szóló, 2017. évi vallettai nyilatkozatban felszólítottak a közúti közlekedés biztonságára vonatkozó uniós jogszabályi keret szigorítására, különös tekintettel a külföldi illetőségű járművezetők járművezetéstől való eltiltásának ügyében a tagállamok között folytatandó együttműködés szükségességére.
- (3) Azonban a személyek szabad mozgása és a nemzetközi közúti forgalom növekedése következtében a járművezetéstől való eltiltást gyakran nem az a tagállam rendeli el, ahol a járművezető szokásos tartózkodási helye található, és amely a vezetői engedélyt kiállította.
- (4) Jelenleg a járművezető szokásos tartózkodási helye szerinti tagállamtól eltérő tagállam a más tagállamban szerzett vezetői engedélyek jogosultjai által a területén tanúsított jogellenes magatartás miatt a nemzeti jogszabályai szerint hozhat olyan intézkedéseket, amelyek eredményeként megtagadható a más tagállamok által kiállított

¹ HL C [...], [...], [...]. o.

² HL C [...], [...], [...]. o.

³ SWD(2019) 283 final.

vezetői engedélyek érvényességének elismerése, ezáltal pedig korlátozható az érintett személy járművezetési jogosultsága. Azonban ezen intézkedések hatálya a jogellenes magatartás helye szerinti tagállam területére, joghatása pedig az engedély érvényessége adott területen belüli elismerésének megtagadására korlátozódik. Emiatt a vezetői engedélyt kiállító tagállam eljárásának hiányában az összes többi tagállam továbbra is elismeri az adott vezetői engedélyt. Ez a helyzet azonban megakadályozza a közúti közlekedésbiztonság magasabb szintre emelését az Unióban. Fontos lenne, hogy a vezetői engedélyt kiállító tagállamtól eltérő tagállamban a járművezetéstől eltiltott járművezetők ne vonhassák ki magukat az ilyen intézkedés joghatásai alól, amikor a jogsértés helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban tartózkodnak.

- (5) Valamennyi uniós úthasználó magas szintű védelme érdekében külön szabályokat kell megállapítani az elkövető vezetői engedélyét kiállító tagállamtól eltérő tagállam által a közúti közlekedésbiztonságot súlyosan veszélyeztető közlekedési jogsértések miatt elrendelt, járművezetéstől való eltiltások uniós szintű alkalmazására vonatkozóan.
- (6) Ezen irányelv végrehajtása azonban nem teheti szükségessé a közlekedési jogsértések meghatározására vonatkozó nemzeti szabályoknak, azok jogi jellegének és az ilyen jogsértések esetén alkalmazandó szankcióknak a harmonizálását. Kiemelendő, hogy a járművezetéstől való eltiltások uniós szintű hatályáról attól függetlenül kell gondoskodni, hogy a nemzeti intézkedések közigazgatási vagy büntetőjogi intézkedésnek minősülnek-e a jogsértés helye szerinti tagállamban.
- (7) Az irányelv nem érintheti a büntetőügyekben folytatott rendőrségi és igazságügyi együttműködésre, valamint a kapcsolódó bírósági határozatok kölcsönös elismerésére vonatkozó szabályokat. Emellett nem érintheti azt a lehetőséget sem, hogy a tagállamok igazságügyi hatóságai végrehajtsák az általuk hozott határozatokat, különös tekintettel a büntetőjogi jellegű határozatokra.
- (8) Ezen irányelv konkrét célja, hogy az EU képes legyen megvalósítani a közúti közlekedésbiztonság egész Unión belüli javítására irányuló törekvését. Amint azt a Bíróság is megállapította, a közúti közlekedésbiztonság javítását célzó intézkedések a közlekedéspolitika részét képezik, és a Szerződés⁴ 91. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerint fogadhatók el, feltéve, hogy az említett rendelkezés értelmében „a közlekedés biztonságát javító intézkedéseknek” minősülnek⁵.
- (9) A közúti közlekedésbiztonságot súlyosan veszélyeztető közlekedési jogsértések miatt a járművezetéstől való eltiltás az elkövető vezetői engedélyének vagy járművezetési jogosultságának a visszavonását, korlátozását vagy felfüggesztését foglalhatja magában. Ha a jogsértést a vezetői engedélyt kiállító tagállamban követik el, az eltiltás a vezető engedély megszüntetésével is járhat. Ezért a járművezetéstől való eltiltások uniós szintű hatályát mindezeknek az intézkedéseknek a vezetői engedélyt kiállító tagállam általi alkalmazása révén kell biztosítani.
- (10) Mivel az ittas járművezetés (nevezetesen a jogszabályok által megengedett legmagasabb értéket meghaladó véralkoholszinttel történő vezetés), a sebességhatár túllépése (tehát az adott út- vagy járműtípusra hatályban lévő sebességkorlátozások túllépése) és a kábítószer hatása alatt történő járművezetés a közúti balesetek és halálesetek fő okai közé tartozik az Unióban, az ilyen jogsértésekkel kapcsolatos

⁴ HL C 202., 2016.6.7.

⁵ A Bíróság (nagytanács) 2014. május 6-i ítélete, Bizottság kontra Európai Parlament és Tanács, C-43/12, ECLI:EU:C:2014:298, 43. pont.

ügyekben a lehető legnagyobb gondossággal kell eljárni, így ezen irányelv alkalmazásában az említett jogsértések „a közúti közlekedésbiztonságot súlyosan veszélyeztető közlekedési jogsértésnek” tekintendők. Továbbá az áldozat halálával vagy súlyos testi sérülésével végződő közlekedési jogsértések a súlyosságukra való tekintettel szintén súlyos bűncselekménynek tekintendők.

- (11) A tagállamok egyike által a(z) [A VEZETŐI ENGEDÉLYEKRŐL SZÓLÓ ÚJ IRÁNYELV] 17. cikke értelmében szokásos tartózkodási hellyel nem az adott tagállamban rendelkező és másik tagállamban kiállított vezetői engedéllyel rendelkező személy tekintetében elrendelt, járművezetéstől való eltiltás hatályának az Unió egész területére ki kell terjednie, méghozzá hasonló feltételekkel, mint amelyek az adott tagállam által kiállított vezetői engedéllyel rendelkező személyek tekintetében elrendelt, járművezetéstől való eltiltásra jelenleg is vonatkoznak. Emellett az eljárási autonómia elvére figyelemmel a tagállamok szabadon dönthetnek arról, hogyan érhető el a legjobban ez az eredmény a nemzeti joguknak megfelelően. Ugyanakkor tekintetbe kell venni, hogy amikor a tagállam olyan személy esetében rendel el járművezetéstől való eltiltást, akinek a szokásos tartózkodási helye az adott tagállamban van, de vezetői engedélyét másik tagállam állította ki, akkor az előbbi tagállam a(z) [A VEZETŐI ENGEDÉLYEKRŐL SZÓLÓ ÚJ IRÁNYELV] 11. cikkének (2) bekezdése szerint jogosult a járművezetéstől való eltiltás alkalmazása céljából lecserélni a vezetői engedélyt.
- (12) A járművezetéstől való eltiltást elrendelő tagállamnak (a továbbiakban: a jogsértés helye szerinti tagállam) értesítenie kell az érintett személy vezetői engedélyét kiállító tagállamot (a továbbiakban: kiállító tagállam) az adott személy tekintetében legalább egyhónapos időtartamra elrendelt, járművezetéstől való eltiltásról, hogy ezzel elindulhassanak a járművezetéstől való eltiltás uniós szintű hatályának biztosításához szükséges eljárások. Ezt az értesítést a tagállamok közötti gördülékeny, megbízható és eredményes információcsere biztosítása érdekében szabványos tanúsítvány útján kell továbbítani.
- (13) A szabványos tanúsítványnak legalább az ezen irányelv megfelelő végrehajtását lehetővé tevő adatokat tartalmaznia kell, nevezetesen a jogsértés helye szerinti tagállam járművezetéstől való eltiltást elrendelő hatóságát, az elkövetett, közúti közlekedésbiztonságot súlyosan veszélyeztető közlekedési jogsértést, az ebből eredő, járművezetéstől való eltiltást, az érintett személyt és az eltiltás elrendeléséhez követett eljárásokat. E tanúsítványt a kiállító tagállam hivatalos nyelvére vagy a kiállító tagállam által elfogadott bármilyen egyéb nyelvre is le kell fordítani, hogy a címzett azt gyorsan feldolgozhassa. A szabványos tanúsítvány csupán ezeknek az információknak a biztosításával anélkül garantálhatja az eredményességet, hogy aránytalan vagy túlzott mennyiségű információ megosztására kötelezné a tagállamokat.
- (14) A járművezetéstől való eltiltás jogellenes magatartás miatti elrendelése hozzájárul a magas szintű közúti közlekedésbiztonság garantálásához az Unióban. A tagállamok által kiállított vezetői engedélyek kölcsönös elismerésének elve alapján a kiállító tagállam által kiállított vezetői engedély visszavonására, megszüntetésére, felfüggesztésére vagy korlátozására irányuló intézkedéseket az összes többi tagállam is automatikusan elismeri. Ennek megfelelően a kiállító tagállam számára elő kell írni, hogy gondoskodjon a más tagállamok által elrendelt, járművezetéstől való eltiltások összes tagállam általi elismeréséről. Ezért az elrendelt, járművezetéstől való eltiltásról szóló értesítést követően – és mentesülési ok fennállása vagy arra való hivatkozás

hiányában – a kiállító tagállamnak meg kell hoznia a megfelelő intézkedéseket a járművezetéstől való eltiltás hatályának az Unióra való kiterjesztéséhez.

- (15) A kiállító tagállamnak a járművezetéstől való eltiltás sajátos jellegétől függően különböző intézkedéseket kell hoznia. Mivel a vezetői engedély vagy a járművezetési jogosultság visszavonása, felfüggesztése vagy korlátozása szükségszerűen eltérő jogkövetkezményekkel jár, az érvényesítésük is különböző eljárásokat igényel az érintett tagállamok hatáskörével összhangban. Kiemelendő, különösen a visszavonás esetében, hogy az érintett személynek lehetőséget kell kapnia arra, hogy vezetői engedélyét vagy járművezetési jogosultságát a kiállító tagállam hasonló körülményekre vonatkozó szabályainak megfelelően visszaszerezze. A felfüggesztést és a korlátozást illetően gondoskodni kell arról, hogy az uniós szintű hatály csak a szóban forgó intézkedések időtartamára vonatkozzon, akkor is, ha a járművezetéstől való eltiltáshoz kiegészítő feltételek is kapcsolódnak, mivel ezek az intézkedések elsősorban arra irányulnak, hogy időlegesen vagy részlegesen megakadályozzák az érintett személyt a járművezetésben, nem pedig annak megállapítására, hogyan szerezheti vissza a járművezetési jogosultságát a kiállító tagállamban.
- (16) Ez az irányelv elvileg nem korlátozhatja a tagállamok azon lehetőségét, hogy a területükön járművezetéstől való eltiltást alkalmazzanak. Ennek megfelelően lehetővé kell tenni a jogsértés helye szerinti tagállam számára, hogy nemzeti szabályai szerint és a területére korlátozódó hatállyal továbbra is alkalmazza a járművezetéstől való eltiltásokat és a bennük foglalt kiegészítő feltételeket mindaddig, amíg az érintett személy nem teljesíti őket.
- (17) Ugyanakkor azt is fontos figyelembe venni, hogy a vezetői engedély megszerzésére vonatkozóan az uniós jogban meghatározott követelmények teljesítésének értékelése a kiállító tagállam hatáskörébe tartozik. Ha a kiállító tagállam kiegészítő feltételeket alkalmaz, azzal nem kettőzheti meg azokat a következményeket, amelyeket az érintett személynek teljesítenie kell annak bizonyításához, hogy a vezetői engedélye vagy a járművezetési jogosultsága visszaszerzése nem jelent veszélyt a közúti közlekedésbiztonságra az Unióban. Erre tekintettel, ha a kiállító tagállam a járművezetéstől való eltiltás uniós szintű hatályának biztosítására irányuló intézkedéseket fogad el, majd ismét értékeli, hogy az érintett személy alkalmas-e arra, hogy visszakapja a vezetői engedélyét vagy a járművezetési jogosultságát, akkor ezt az értékelést az Unió egész területén – tehát a jogsértés helye szerinti tagállamban is – el kell ismerni.
- (18) A kiállító tagállamnak azzal a céllal kell intézkedéseket alkalmaznia, hogy biztosítsa a járművezetéstől való eltiltás uniós szintű hatályát, és nem írhatja elő az eltiltáshoz vezető tények újbóli értékelését. Azonban annak érdekében, hogy az uniós szintű hatály ne legyen ellentétes az arányosság elvével, az alapjogokkal vagy a kiállító tagállam jogában foglalt kivételekkel, helyénvaló bizonyos okokat meghatározni, amelyek alapján a kiállító tagállam mentesülhet az intézkedések elfogadásának kötelezettsége alól.
- (19) A közúti közlekedésbiztonság, valamint az érintett személyek és a jogsértés helye szerinti tagállam jogbiztonsága érdekében a kiállító tagállamnak a lehető leghamarabb, de legkésőbb 15 nappal az eltiltásról szóló értesítés kézhezvétele után gondoskodnia kell a járművezetéstől való eltiltás uniós szintű hatályáról, vagy mentesülési okot kell alkalmaznia. Ez nem érintheti azokat a helyzeteket, amikor rendkívüli körülmények akadályozzák a határidő betartását. A kiállító tagállamnak azonban még ilyen

rendkívüli esetekben is indokolatlan késedelem nélkül kell eljárnia, és tájékoztatnia kell a jogsértés helye szerinti tagállamot a késedelem időtartamáról és okáról.

- (20) Ezen irányelv megfelelő végrehajtása szoros, gyors és eredményes kommunikációt feltételez az érintett illetékes nemzeti hatóságok között. Ezért a tagállamok illetékes nemzeti hatóságainak szükség esetén a megfelelő csatornákon keresztül egyeztetniük kell egymással. Ezenkívül egyedi, jól meghatározott esetekben a kiállító tagállamnak és a jogsértés helye szerinti tagállamnak haladéktalanul közölniük kell egymással az ezen irányelv alkalmazásához kapcsolódó lényeges információkat. Erre a járművezetéstől való eltiltásokat uniós szinten érvényesítő intézkedések elfogadása, mentesülési okok alapján hozott határozatok, a járművezetéstől való eltiltások befejeződése és az eredetileg elrendelt, járművezetéstől való eltiltásokat érintő körülmények esetén kerülhet sor.
- (21) A járművezetéstől való eltiltásról kapott értesítést és annak uniós szintű érvényesítését követően a kiállító tagállamnak haladéktalanul tájékoztatnia kell az érintett személyt, hogy lehetővé tegye számára az alapjogok, például a meghallgatáshoz való jog gyakorlását és a határozatok illetékes nemzeti bíróságok és igazságszolgáltatási fórumok előtti megtámadását.
- (22) A tagállamoknak az ezen irányelv szerint hozott intézkedésekkel szemben megfelelő jogorvoslati lehetőségeket kell biztosítaniuk, amelyek egyenértékűek a hasonló belföldi ügyekben rendelkezésre álló jogorvoslati lehetőségekkel, továbbá tájékoztatást kell nyújtaniuk e jogorvoslati lehetőségekről, amikor azok igénybe vehetővé válnak, és kellő időben ahhoz, hogy ténylegesen élni lehessen velük. Azonban tisztázni kell, hogy a 4. cikk (1) bekezdése szerint bejelentett, járművezetéstől való eltiltás csak a jogsértés helye szerinti tagállamban indított keresetben támadható meg.
- (23) A természetes személyeknek alapvető joga, hogy személyes adataik kezelése kapcsán védelemben részesüljenek. Az Európai Unió Alapjogi Chartája⁶ 8. cikkének (1) bekezdése, valamint a Szerződés 16. cikkének (1) bekezdése értelmében mindenkinek joga van a rá vonatkozó személyes adatok védelméhez. A személyes adatok ezen irányelvvel összefüggésben történő kezelésére vonatkozó uniós jogszabályok – nevezetesen az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁷ és az (EU) 2016/680 európai parlamenti és tanácsi irányelv⁸ – alkalmazandók azok alkalmazási körén belül.
- (24) Ez az irányelv megteremti a jogalapot a személyes adatoknak a kiállító tagállamtól eltérő tagállam által elrendelt, járművezetéstől való eltiltások érvényesítése céljából történő cseréjéhez. Ez a jogalap összhangban van az (EU) 2016/679 rendelet 6. cikke (1) bekezdésének c) pontjával és adott esetben 10. cikkével, valamint az (EU) 2016/680 irányelv 8. cikkével. A kiállító tagállammal megosztandó személyes adatok

⁶ HL C 202., 2016.6.7., 391. o.

⁷ 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 (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

⁸ 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 lefolytatása vagy büntetőjogi szankciók végrehajtása céljából végzett kezelése tekintetében a természetes személyek védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 2008/977/IB tanácsi kerethatározat hatályon kívül helyezéséről (HL L 119., 2016.5.4., 89. o.).

körének az ezen irányelvben foglalt kötelezettségek teljesítéséhez szükséges adatokra kell korlátozódnia.

- (25) A gördülékeny, megbízható és eredményes információcsere érdekében ezen irányelv alkalmazásában mindegyik tagállamnak nemzeti kapcsolattartó pontot kell kijelölnie. Ezenkívül gondoskodniuk kell arról, hogy nemzeti kapcsolattartó pontjaik együttműködjenek az ezen irányelv hatálya alá tartozó, járművezetéstől való eltiltások érvényesítésében közreműködő illetékes hatóságokkal, különösen annak érdekében, hogy minden szükséges információt kellő időben megosszanak.
- (26) A tagállamoknak rendszeresen átfogó statisztikákat kell készíteniük ezen irányelv alkalmazásáról, és évente meg kell küldeniük őket a Bizottság részére. Ezek és más információk alapján a Bizottságnak értékelnie kell az ezen irányelv végrehajtásának a közúti közlekedésbiztonságra gyakorolt hatását, az értékelés eredményeiről pedig öt évente jelentést kell benyújtania az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, adott esetben az irányelv módosítására irányuló jogalkotási javaslatokkal együtt.
- (27) Ez az irányelv nem érinti az egyéb alkalmazandó uniós jogszabályokból, különösen a 2008/947/IB tanácsi kerethatározatból⁹ és a 2005/214/IB tanácsi kerethatározatból¹⁰ eredő jogokat és kötelezettségeket, illetve a gyanúsítottak és vádlottak 2010/64/EU irányelvben¹¹, 2012/13/EU irányelvben¹², 2013/48/EU irányelvben¹³, (EU) 2016/343 irányelvben¹⁴, (EU) 2016/800 irányelvben¹⁵ és (EU) 2016/1919 európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹⁶ biztosított jogait.
- (28) A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy két- vagy többoldalú szerződéseket vagy megállapodásokat kössenek más tagállamokkal az ezen irányelv által létrehozott rendszer kiegészítése és működésének megkönnyítése érdekében. Azonban csak akkor járhatnak el így, ha ezek a szerződések vagy megállapodások lehetővé teszik ezen irányelv rendelkezéseinek kiterjesztését vagy kibővítését, és hozzájárulnak a járművezetéstől való eltiltások uniós szintű hatályának biztosítására szolgáló eljárások további egyszerűsítéséhez vagy megkönnyítéséhez, tehát abban az esetben, ha lehetővé teszik a közúti közlekedésbiztonság magas szintjének elérését.

⁹ A Tanács 2008/947/IB kerethatározata (2008. november 27.) a kölcsönös elismerés elvének az ítéletekre és próbaidőt megállapító határozatokra való, a próbaidő alatti magatartási szabályok és alternatív szankciók felügyelete céljából történő alkalmazásáról (HL L 337., 2008.12.16., 102. o.).

¹⁰ A Tanács 2005/214/IB kerethatározata (2005. február 24.) a kölcsönös elismerés elvének a pénzbüntetésekre való alkalmazásáról (HL L 76., 2005.3.22., 16. o.).

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2010/64/EU irányelve (2010. október 20.) a büntetőeljárás során igénybe vehető tolmácsoláshoz és fordításhoz való jogról (HL L 280., 2010.10.26., 1. o.).

¹² Az Európai Parlament és a Tanács 2012/13/EU irányelve (2012. május 22.) a büntetőeljárás során a tájékoztatáshoz való jogról (HL L 142., 2012.6.1., 1. o.).

¹³ Az Európai Parlament és a Tanács 2013/48/EU irányelve (2013. október 22.) a büntetőeljárás során és az európai elfogatóparancshoz kapcsolódó eljárásokban ügyvédi segítség igénybevételéhez való jogról, valamint valamely harmadik félnek a szabadságelvonáskor történő tájékoztatásához való jogról és a szabadságelvonás ideje alatt harmadik felekkel és a konzuli hatóságokkal való kommunikációhoz való jogról (HL L 294., 2013.11.6., 1. o.).

¹⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/343 irányelve (2016. március 9.) a büntetőeljárás során az ártatlanság védelme egyes vonatkozásainak és a tárgyaláson való jelenlét jogának megerősítéséről (HL L 65., 2016.3.11., 1. o.).

¹⁵ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/800 irányelve (2016. május 11.) a büntetőeljárás során gyanúsított vagy vádlott gyermekek részére nyújtandó eljárási biztosítékokról (HL L 132., 2016.5.21., 1. o.).

¹⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/1919 irányelve (2016. október 26.) a büntetőeljárások során a gyanúsítottak és a vádlottak, valamint az európai elfogatóparancshoz kapcsolódó eljárásokban a keresett személyek költségmentességéről (HL L 297., 2016.11.4., 1. o.).

- (29) Ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni, hogy meghatározza a járművezetéstől való eltiltás bejelentésére szolgáló szabvány tanúsítvány formátumát és tartalmát. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹⁷ megfelelően kell gyakorolni.
- (30) Mivel ezen irányelv céljait – nevezetesen a közúti közlekedésbiztonságot súlyosan veszélyeztető közlekedési jogsértések miatt a járművezetéstől való eltiltást elrendelő határozatok uniós szintű hatályának biztosítása révén az Unión belüli közúti közlekedésbiztonság szintjének javítását – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és az Unió szintjén ezen irányelv terjedelme és hatása miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés¹⁸ 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (31) Az (EU) 2018/1725 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁹ 42. cikkének (1) bekezdésével összhangban a Bizottság egyeztetett az európai adatvédelmi biztossal, aki [ÉÉÉ.HH.NN]-án/-(j)én véleményt nyilvánított,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Célkitűzés és tárgy

Ezen irányelv célja valamennyi úthasználó számára magas szintű védelmet biztosítani az Unióban. Ennek érdekében szabályokat állapít meg az érintett személy vezetői engedélyét kiállító tagállamtól eltérő tagállamban elkövetett, a közúti közlekedésbiztonságot súlyosan veszélyeztető közlekedési jogsértések miatt a járművezetéstől való eltiltások uniós szintű hatályának biztosítására vonatkozóan.

2. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. „járművezetéstől való eltiltás”: minden olyan, a közúti közlekedésbiztonságot súlyosan veszélyeztető közlekedési jogsértés elkövetésével kapcsolatos határozat, amely a gépjárművezető vezetői engedélyének vagy járművezetési jogosultságának visszavonását, korlátozását vagy felfüggesztését eredményezi, és amellyel szemben fellebbezésnek helye nincs, függetlenül attól, hogy elsődleges, másodlagos vagy

¹⁷ 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.).

¹⁸ HL C 202., 2016.6.7., 13. o.

¹⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1725 rendelete (2018. október 23.) a természetes személyeknek a személyes adatok uniós intézmények, szervek, hivatalok és ügynökségek általi kezelése tekintetében való védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 45/2001/EK rendelet és az 1247/2002/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 295., 2018.11.21., 39. o.).

mellékbüntetésben vagy biztonsági intézkedésben nyilvánul-e meg, és közigazgatási vagy büntetőjogi intézkedésnek minősül-e;

2. „visszavonás”: a vezetői engedélynek vagy a járművezetési jogosultságnak, illetve azok elismerésének visszavonása;
3. „felfüggesztés”: a vezetői engedély vagy a járművezetési jogosultság, illetve azok elismerése érvényességének ideiglenes korlátozása meghatározott időtartamra, illetve meghatározott időtartamra és egyúttal kiegészítő feltételek teljesítéséig;
4. „korlátozás”: a vezetői engedély vagy a járművezetési jogosultság, illetve azok elismerése érvényességének részleges korlátozása meghatározott időtartamra vagy kiegészítő feltételek teljesítéséig, illetve ezek együttes alkalmazásával;
5. „kiegészítő feltételek”: a meghatározott időtartam elteltén kívüli azon feltételek, amelyeket a járművezetéstől való eltiltással érintett személynek a járművezetési jogosultsága vagy a vezetői engedélye visszaszerzéséhez teljesítenie kell;
6. „a jogsértés helye szerinti tagállam”: az a tagállam, ahol a járművezetéstől való eltiltást elrendelték;
7. „kiállító tagállam”: az a tagállam, amely az érintett személy vezetői engedélyét kiállította, és amelyhez ezen irányelv rendelkezései szerint járművezetéstől való eltiltást továbbítanak;
8. „gépjármű”: a(z) [A VEZETŐI ENGEDÉLYEKRŐL SZÓLÓ ÚJ IRÁNYELV] 2. cikkének 4. pontjában foglalt fogalom meghatározás szerinti gépjármű;
9. „vezetői engedély”: a(z) [A VEZETŐI ENGEDÉLYEKRŐL SZÓLÓ ÚJ IRÁNYELV] 2. cikkének 1. pontjában foglalt fogalom meghatározás szerinti vezetői engedély;
10. „érintett személy”: az a természetes személy, akivel szemben a járművezetéstől való eltiltást elrendelik;
11. „a közúti közlekedésbiztonságot súlyosan veszélyeztető közlekedési jogsértés”:
 - a) ittas járművezetés az (EU) 2015/413 európai parlamenti és tanácsi irányelv²⁰ 3. cikkének g) pontjában foglalt fogalom meghatározás szerint;
 - b) a sebességhatár túllépése az (EU) 2015/413 irányelv 3. cikkének d) pontjában foglalt fogalom meghatározás szerint;
 - c) kábítószer hatása alatt történő járművezetés az (EU) 2015/413 irányelv 3. cikkének h) pontjában foglalt fogalom meghatározás szerint;
 - d) a közúti közlekedési szabályokat sértő, halált vagy súlyos testi sérülést okozó magatartás;
12. „szokásos tartózkodási hely”: a(z) [A VEZETŐI ENGEDÉLYEKRŐL SZÓLÓ ÚJ IRÁNYELV] 17. cikke szerinti szokásos tartózkodási hely.

3. cikk

A járművezetéstől való eltiltás uniós szintű hatálya

²⁰

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 (EGT-vonatkozású szöveg) (HL L 68., 2015.3.13., 9. o.).

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy ezen irányelvvel összhangban a járművezetéstől való eltiltás hatálya az Unió egész területére kiterjedjen, amennyiben azt olyan személy tekintetében rendelték el, akinek a szokásos tartózkodási helye nem az adott tagállamban van, és aki másik tagállamban kiállított vezetői engedéllyel rendelkezik.

4. cikk

A járművezetéstől való eltiltásról való értesítésre vonatkozó kötelezettség

- (1) A jogsértés helye szerinti tagállam értesíti a kiállító tagállamot a járművezetéstől való eltiltásról, amennyiben azt egy hónapos vagy annál hosszabb időtartamra rendeli el olyan személy tekintetében, akinek a szokásos tartózkodási helye nem a jogsértés helye szerinti tagállamban van, és aki a kiállító tagállamban kiállított vezetői engedéllyel rendelkezik.
- (2) Az (1) bekezdésben említett értesítést az 5. cikkben meghatározott szabványos tanúsítvány útján és a (3) bekezdésben meghatározott eljárás szerint kell megküldeni.
- (3) A jogsértés helye szerinti tagállam nemzeti kapcsolattartó pontja a szabványos tanúsítványt kitölti, aláírja és közvetlenül a kiállító tagállam nemzeti kapcsolattartó pontjának továbbítja, amely továbbküldi azt a járművezetéstől való eltiltás uniós szintű hatályának biztosítása tekintetében illetékes hatóságnak. A jogsértés helye szerinti tagállam nemzeti kapcsolattartó pontja az érintett személy esetlegesen lefoglalt vezetői engedélyét és a járművezetéstől való eltiltást elrendelő eredeti határozatot vagy annak hiteles másolatát is továbbküldi a kiállító tagállam nemzeti kapcsolattartó pontjának. A jogsértés helye szerinti tagállam az eredeti határozatot vagy annak hiteles másolatát nem köteles lefordítani.

5. cikk

Szabványos tanúsítvány és a továbbítás módja

- (1) A Bizottság [a 19. cikkben megállapított átültetési határidő] előtt végrehajtási jogi aktus útján meghatározza a járművezetéstől való eltiltás bejelentésére szolgáló szabványos tanúsítvány formátumát és tartalmát. E végrehajtási jogi aktust a 17. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében fogadja el.
- (2) A tanúsítványnak a következő információkat kell tartalmaznia:
 - a) információk arról a hatóságról, amely a jogsértés helye szerinti tagállamban elrendelte a járművezetéstől való eltiltást;
 - b) a közúti közlekedésbiztonságot súlyosan veszélyeztető közlekedési jogsértés ismertetése és a járművezetéstől való eltiltás elrendeléséhez vezető tények;
 - c) az érintett személy neve és címe, vezetői engedélyének száma, valamint szükség esetén az érintett személy nemzeti személyazonosító okmányainak száma, ha rendelkezésre állnak;
 - d) a jogsértés helye szerinti tagállam alkalmazandó jogi rendelkezései;
 - e) a követett eljárások, valamint a járművezetéstől való eltiltás pontos hatálya és tartalma, ideértve adott esetben a felfüggesztés vagy korlátozás megszűnésének

időpontját, és a jogsértés helye szerinti tagállam által megállapított esetleges kiegészítő feltételek;

- f) a jogsértés helye szerinti tagállam által elrendelt, járművezetéstől való eltiltás azon időtartama (a napok száma), amely adott esetben már letelt az adott tagállamban.
- (3) A jogsértés helye szerinti tagállam a tanúsítvány fordítását a kiállító tagállam hivatalos nyelvén vagy a kiállító tagállam által a (4) bekezdésnek megfelelően elfogadott bármely más nyelven bocsátja a kiállító tagállam rendelkezésére.
- (4) A Bizottsághoz benyújtott nyilatkozatban bármelyik tagállam bármikor kijelentheti, hogy kész elfogadni a tanúsítványok azon fordításait, amelyek az adott tagállam hivatalos nyelvétől vagy nyelveitől eltérő, az Unió egy vagy több hivatalos nyelvén készültek. Az ilyen nyilatkozat bármikor visszavonható. A Bizottság valamennyi tagállam rendelkezésére bocsátja a nyilatkozatokat és azok visszavonásait.
- (5) A jogsértés helye szerinti tagállam nemzeti kapcsolattartó pontja a vezetői engedélyek [A VEZETŐI ENGEDÉLYEKRŐL SZÓLÓ ÚJ IRÁNYELV] 19. cikkének (1) bekezdésében említett uniós hálózatán (RESPER) keresztül továbbítja a szabványos tanúsítványt a kiállító tagállam nemzeti kapcsolattartó pontjának.

6. cikk

A járművezetéstől való eltiltás uniós szintű hatályának biztosítása

- (1) A járművezetéstől való eltiltásról a 4. cikk (1) bekezdése szerint küldött értesítést követően – és a 8. cikkben foglalt mentesülési ok fennállásának hiányában – a kiállító tagállam megfelelő intézkedések révén gondoskodik arról, hogy a járművezetéstől való eltiltás uniós szintű hatállyal rendelkezzen.
- (2) Ha a járművezetéstől való eltiltás visszavonást foglal magában, a kiállító tagállam által hozott intézkedéseknek meg kell felelniük az alábbi feltételeknek:
 - a) a kiállító tagállam visszavonja az érintett személy vezetői engedélyét vagy járművezetési jogosultságát;
 - b) az érintett személy a kiállító tagállam hasonló körülményekre vonatkozó nemzeti szabályainak megfelelően visszaszerezheti vezetői engedélyét vagy járművezetési jogosultságát;
 - c) a kiállító tagállam a lehetőségekhez mérten figyelembe veszi az érintett személy által a járművezetési jogosultsága visszaszerzéséhez teljesítendő kiegészítő feltételek azon részét, amelynek már eleget tett a jogsértés helye szerinti tagállamban.
- (3) Ha a járművezetéstől való eltiltás felfüggesztést vagy korlátozást foglal magában, a kiállító tagállam által hozott intézkedéseknek meg kell felelniük az alábbi feltételeknek:
 - a) a kiállító tagállam a jogsértés helye szerinti tagállam által elrendelt és bejelentett felfüggesztés vagy korlátozás megszűnésének időpontjáig felfüggeszti vagy korlátozza az érintett személy vezetői engedélyének vagy járművezetési jogosultságának érvényességét;
 - b) ha a jogsértés helye szerinti tagállam által elrendelt és bejelentett felfüggesztés vagy korlátozás meghatározott időtartam elteltéhez és kiegészítő feltételek

teljesítéséhez is kötött, a kiállító tagállamnak csak a meghatározott időtartamot kell figyelembe vennie;

- c) a jogsértés helye szerinti tagállam által elrendelt és bejelentett felfüggesztést vagy korlátozást akkor kell figyelembe venni, ha jellegét és időtartamát tekintve összeegyeztethető a kiállító tagállam jogával.
- (4) A 8. cikk (1) bekezdésének a) pontjában meghatározott mentesülési ok sérelme nélkül, amikor a kiállító tagállam e cikk szerint fogad el intézkedéseket, kötik a jogsértés helye szerinti tagállam által az 5. cikk szerint közölt információk és tények, és ezeket veszi alapul.

7. cikk

A járművezetéstől való eltiltások hatálya a jogsértés helye szerinti tagállamban

- (1) Ez az irányelv nem akadályozza meg a jogsértés helye szerinti tagállamot abban, hogy a járművezetéstől való eltiltást a saját területén, nemzeti szabályai szerint végrehajtsa.
- (2) Amennyiben a jogsértés helye szerinti tagállam a 4. cikk (1) bekezdésének megfelelően kiegészítő feltételeket tartalmazó, járművezetéstől való eltiltásról értesíti a kiállító tagállamot, saját területén továbbra is alkalmazhatja ezt a járművezetéstől való eltiltást mindaddig, amíg az érintett személy nem teljesíti az említett feltételeket.
- (3) Azonban a jogsértés helye szerinti tagállam teljesítettnek tekint a 4. cikk (1) bekezdése szerint bejelentett, járművezetéstől való eltiltáshoz kapcsolódó kiegészítő feltételeket, ha a kiállító tagállam meggyőződik arról, hogy az érintett személy a kiállító tagállamban teljesíti a járművezetési jogosultság vagy a vezetői engedély visszaszerzésére vagy új engedély kérelmezésére vonatkozó feltételeket.

8. cikk

Mentesülési okok

- (1) A kiállító tagállam az alábbi esetekben nem hozza meg a 6. cikk (1) bekezdésében említett intézkedéseket:
 - a) az 5. cikkben említett tanúsítvány hiányos vagy nyilvánvalóan helytelen, és a hiányzó vagy helyes adatokat nem közölték e cikk (3) bekezdésének megfelelően;
 - b) a járművezetéstől való eltiltást már maradéktalanul végrehajtották a jogsértés helye szerinti tagállamban;
 - c) a járművezetéstől való eltiltás a kiállító tagállam joga szerint elévült;
 - d) a kiállító tagállam joga szerint mentesség vagy kiváltság áll fenn, amely megakadályozza a járművezetéstől való eltiltás végrehajtását;
 - e) a 6. cikk (3) bekezdésében említett intézkedések elfogadásának időpontjában a felfüggesztésből vagy a korlátozásból a járművezetéstől való eltiltás szerint hátralevő idő kevesebb, mint egy hónap;
 - f) bírósági eljárás zajlott, és a tanúsítvány szerint az érintett személy nem jelent meg személyesen azon a tárgyaláson, amely a járművezetéstől való eltiltás elrendeléséhez vezetett, kivéve, ha a tanúsítványban az szerepel, hogy a

jogsértés helye szerinti tagállam jogában meghatározott további eljárási követelmények szerint felmerül bármely alábbi körülmény:

- i. az érintett személy kellő időben személyes idézést kapott, és ily módon tájékoztatták annak a tárgyalásnak a kitűzött időpontjáról és helyéről, amely a járművezetéstől való eltiltás elrendeléséhez vezetett, vagy más módon ténylegesen hivatalos tájékoztatást kapott az adott tárgyalás kitűzött időpontjáról és helyéről oly módon, hogy egyértelműen megállapítást nyert, hogy az említett személy a kitűzött tárgyalásról tudomást szerzett, és kellő időben tájékoztatták arról, hogy az ilyen, járművezetéstől való eltiltás elrendelésére az említett személy távolléte esetén is sor kerülhet;
 - ii. az érintett személy a kitűzött tárgyalás ismeretében meghatalmazta az általa választott vagy az állam által kirendelt jogi képviselőt arra, hogy a tárgyalás során az említett személy védelmét ellássa, és e jogi képviselő ténylegesen ellátta az említett személy védelmét a tárgyaláson; vagy
 - iii. a járművezetéstől való eltiltás kézbesítését és azt követően, hogy kifejezetten tájékoztatták őt a perújításhoz vagy a fellebbezéshez való jogáról, amely eljárásban joga lenne részt venni, és amely lehetővé tenné az ügy újbóli érdemi vizsgálatát, beleértve új bizonyítékok vizsgálatát, és amely a járművezetéstől való eredeti eltiltás megváltoztatásához vezethet, egyértelműen kijelentette, hogy nem vitatja a járművezetéstől való eltiltást, vagy az alkalmazandó határidőn belül nem kért perújítást és nem fellebbezett;
- g) kivételes esetekben konkrét és objektív bizonyítékok alapján alapos indokkal feltételezhető, hogy az ügy sajátos körülményei között a járművezetéstől való eltiltás végrehajtása a Chartában foglalt valamely releváns alapvető jog nyilvánvaló megsértését vonná maga után.

(2) A kiállító tagállam dönthet úgy, hogy az alábbi mentesülési okokat is alkalmazza:

- a) járművezetéstől való eltiltás olyan, közúti közlekedésbiztonságot súlyosan veszélyeztető közlekedési jogsértéshez kapcsolódik, amelyet a kiállító tagállam joga a 4. cikk (1) bekezdése szerint közölt információk alapján nem járművezetéstől való eltiltással szankcionál;
- b) a járművezetéstől való eltiltást csak a sebességhatár túllépése alapján rendelték el, és a jogsértés helye szerinti tagállamban hatályos sebességkorlátozást kevesebb mint 50 km/h-val lépték túl;
- c) a kiállító tagállam joga szerint az érintett személy életkora miatt nem vonható felelősségre azért a közúti közlekedésbiztonságot súlyosan veszélyeztető közlekedési jogsértésért, amelyre tekintettel a járművezetéstől való eltiltást elrendelték.

(3) Amikor a kiállító tagállam valamely konkrét esetben az (1) vagy (2) bekezdés szerinti mentesülési okot kíván alkalmazni, haladéktalanul tájékoztatja a jogsértés helye szerinti tagállamot, és adott esetben kéri a tájékoztatásban hivatkozott mentesülési ok fennállásának vizsgálatához szükséges információkat. A jogsértés helye szerinti tagállam haladéktalanul megadja a kért tájékoztatást, emellett az általa lényegesnek ítélt kiegészítő információkat vagy észrevételeket is közölheti.

Az e bekezdés szerint nyújtott tájékoztatás nem tartalmazhat olyan személyes adatokat, amelyek szigorúan véve nem szükségesek az (1) és a (2) bekezdés

alkalmazásához, és kizárólag az említett bekezdések alkalmazásának céljára használható fel.

9. cikk

Határidők

- (1) A kiállító tagállam haladéktalanul és – a (3) bekezdés sérelme nélkül – az 5. cikk (1) bekezdése szerinti tanúsítvány kézhezvétele után legkésőbb 15 nappal meghozza a 6. cikk (1) bekezdésében említett intézkedéseket, vagy határozatot fogad el a 8. cikk szerinti mentesülési ok fennállásáról.
- (2) A kiállító tagállam nemzeti kapcsolattartó pontja a RESPER-en keresztül haladéktalanul tájékoztatja a jogsértés helye szerinti tagállam nemzeti kapcsolattartó pontját a 6. cikk (1) bekezdése szerint hozott intézkedésekről vagy a 8. cikk szerint fennálló mentesülési okról.
- (3) Ha valamely konkrét esetben nem lehet betartani az (1) bekezdésben megállapított határidőt, a kiállító tagállam nemzeti kapcsolattartó pontja bármilyen módon haladéktalanul tájékoztatja a jogsértés helye szerinti tagállam nemzeti kapcsolattartó pontját, közölve annak okát, hogy miért nem volt tartható a határidő.

Az (1) bekezdésben megállapított határidő letelte nem mentesíti a kiállító tagállamot azon kötelezettsége alól, hogy haladéktalanul meghozza a 6. cikk (1) bekezdésében említett intézkedéseket.

10. cikk

A tagállamok közötti egyeztetés

Szükség esetén a tagállamok a megfelelő csatornákon keresztül haladéktalanul egyeztetnek egymással ezen irányelv eredményes alkalmazásának biztosítása érdekében.

11. cikk

A kiállító tagállam által nyújtandó tájékoztatás

A kiállító tagállam nemzeti kapcsolattartó pontja haladéktalanul tájékoztatja a jogsértés helye szerinti tagállam nemzeti kapcsolattartó pontját:

- a) a 4. cikk (1) bekezdése szerint a járművezetéstől való eltiltásról küldött értesítés kézhezvételéről;
- b) a 6. cikk szerint hozott intézkedésekről, miután azok jogilag kötelező erejűvé válnak;
- c) a 8. cikk szerinti mentesülési ok fennállásáról szóló határozatról, a határozat indokolásával együtt;
- d) a járművezetéstől való eltiltás uniós szintű hatályát felfüggesztő vagy megszüntető intézkedésről és annak mögöttes okairól, ideértve az érintett személy általi sikeres megtámadást is.

12. cikk

A jogsértés helye szerinti tagállam által nyújtandó tájékoztatás

A jogsértés helye szerinti tagállam nemzeti kapcsolattartó pontja haladéktalanul tájékoztatja a kibocsátó tagállam nemzeti kapcsolattartó pontját:

- a) a járművezetéstől való eltiltást elrendelő határozatot érintő bármilyen körülményről;
- b) járművezetéstől való eltiltásnak a jogsértés helye szerinti tagállamban való végrehajtásáról.

13. cikk

Az érintett személy tájékoztatásának kötelezettsége

- (1) A kiállító tagállam mind a 4. cikk (1) bekezdése szerinti értesítés kézhezvételét, mind a 6. cikk (1) bekezdése szerinti intézkedések elfogadását követően a nemzeti joga szerinti eljárásoknak megfelelően haladéktalanul tájékoztatja az érintett személyt.
- (2) Az (1) bekezdés szerint nyújtandó tájékoztatás legalább az alábbi információkat tartalmazza:
 - a) a 4. cikk (1) bekezdése szerinti értesítés kézhezvétele utáni tájékoztatás esetén:
 - i. a kiállító tagállam és a jogsértés helye szerinti tagállam járművezetéstől való eltiltás érvényesítésében illetékes hatóságainak neve; valamint
 - ii. a kiállító tagállam joga szerint rendelkezésre álló jogorvoslati lehetőségek, ideértve a meghallgatáshoz való jogot;
 - b) a 6. cikk (1) bekezdése szerinti intézkedések elfogadása utáni tájékoztatás esetén:
 - i. a kiállító tagállam által hozott intézkedések részletes ismertetése;
 - ii. a kiállító tagállam joga szerint az intézkedések megtámadásához rendelkezésre álló jogorvoslati lehetőségek.

14. cikk

Jogorvoslati lehetőségek

- (1) A tagállamok az ezen irányelv szerint hozott határozatokkal vagy intézkedésekkel szemben megfelelő jogorvoslati lehetőségeket biztosítanak, amelyek egyenértékűek a hasonló belföldi ügyekben rendelkezésre álló jogorvoslati lehetőségekkel. Emellett megfelelő intézkedésekkel gondoskodnak arról, hogy kellő időben rendelkezésre álljon tájékoztatás e jogorvoslati lehetőségekről ahhoz, hogy ténylegesen élni lehessen velük.
- (2) A 4. cikk (1) bekezdése szerint bejelentett, járművezetéstől való eltiltás csak a jogsértés helye szerinti tagállamban indított keresetben támadható meg.
- (3) A jogsértés helye szerinti tagállam és a kiállító tagállam tájékoztatja egymást az ezen irányelv szerint hozott határozatokkal vagy intézkedésekkel szembeni jogorvoslati kérelmekről.

15. cikk

Nemzeti kapcsolattartó pontok

- (1) Ezen irányelv alkalmazásában [ezen irányelv átültetésének határideje]-ig mindegyik tagállam nemzeti kapcsolattartó pontot jelöl ki.
- (2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy nemzeti kapcsolattartó pontjaik együttműködjenek a közúti közlekedésbiztonságot súlyosan veszélyeztető közlekedési jogsértések elkövetése miatt a járművezetéstől való eltiltások érvényesítésében illetékes hatóságokkal, különösen annak érdekében, hogy minden szükséges információt kellő időben megosszanak egymással, és betartsák a 9. cikkben megállapított határidőket.
- (3) A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az ezen irányelv alkalmazásában kijelölt nemzeti kapcsolattartó pontokról. A Bizottság az e cikk alapján kapott tájékoztatást minden tagállam számára hozzáférhetővé teszi a honlapján.

16. cikk

Statisztikák

A tagállamok rendszeresen készítenek átfogó statisztikákat ezen irányelv alkalmazásáról, és évente megküldik őket a Bizottság részére. E statisztikák az alábbiakat tartalmazzák:

- a) a 4. cikk (1) bekezdése szerint tett bejelentések száma, megkeresett tagállam szerinti bontásban;
- b) a mentesülési okra való hivatkozások száma, a felhozott mentesülési okokkal együtt, bejelentő tagállam szerinti bontásban;
- c) a mentesülési okról szóló határozatról szóló tájékoztatás továbbításához szükséges idő;
- d) a 6. cikk (1) bekezdése szerint hozott intézkedésekkel szemben benyújtott jogorvoslati kérelmek száma.

17. cikk

Bizottsági eljárás

- (1) A Bizottságot a(z) [A VEZETŐI ENGEDÉLYEKRŐL SZÓLÓ ÚJ IRÁNYELV] 22. cikkével létrehozott, 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 fogadja el a végrehajtási jogi aktust, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

18. cikk

Kapcsolat más jogi aktusokkal

- (1) Ez az irányelv nem érinti az alábbi jogi aktusokból fakadó jogokat és kötelezettségeket:
 - a) a Tanács 2008/947/IB kerethatározata;
 - b) a Tanács 2005/214/IB kerethatározata;
 - c) a gyanúsítottak és vádlottak 2010/64/EU irányelvben, 2012/13/EU irányelvben, 2013/48/EU irányelvben, (EU) 2016/343 irányelvben, (EU) 2016/800 irányelvben és (EU) 2016/1919 európai parlamenti és tanácsi irányelvben biztosított jogai.
- (2) A tagállamok [ÉÉÉÉ.HH.NN.] után két- vagy többoldalú szerződéseket vagy megállapodásokat köthetnek más tagállamokkal, amennyiben e szerződések vagy megállapodások lehetővé teszik ezen irányelv rendelkezéseinek kiterjesztését vagy kibővítését, és hozzájárulnak az érintett személy vezetői engedélyét kiállító tagállamtól eltérő tagállamban elkövetett jogsértések miatt a járművezetéstől való eltiltások érvényesítésére szolgáló eljárások további egyszerűsítéséhez vagy megkönnyítéséhez.

19. cikk

Átültetés

- (1) A tagállamok [ÉÉÉÉ.HH.NN]-ig hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Az említett rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozniuk kell erre az irányelvre, vagy hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni hozzájuk. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.
- (2) A tagállamok [ÉÉÉÉ.HH.NN]-ig közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

20. cikk

Jelentés az alkalmazásról

A Bizottság [hatálybalépés + 5 év]-ig és azt követően ötévente jelentést nyújt be az Európai Parlament és a Tanács részére ezen irányelv végrehajtásáról, kitérve annak a közúti közlekedésbiztonságra gyakorolt hatására is. A Bizottság a jelentéshez szükség szerint javaslatokat csatol ezen irányelv módosítására.

21. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

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

22. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*az Európai Parlament részéről
az elnök*

*a Tanács részéről
az elnök*