



Brüssel, 30. september 2025
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2023/0053 (COD)

8353/1/25
REV 1 ADD 1

TRANS 153
CODEC 493
PARLNAT

NÕUKOGU PÕHJENDUSED

Teema: Nõukogu esimese lugemise seisukoht eesmärgiga võtta vastu EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV, mis käsitleb juhilubasid ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/1724 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2022/2561 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2006/126/EÜ ja komisjoni määrus (EL) nr 383/2012

- Nõukogu põhjendused
- Vastu võetud nõukogu poolt 29. septembril 2025

I. SISSEJUHATUS

1. 1. märtsil 2023 esitas komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku juhilube käsitleva direktiivi põhjalikuks läbivaatamiseks, mis on kõnealuse direktiivi neljas reform. Ettepanek on osa komisjoni REFITi algatuste ja liiklusohutuse paketist.
2. 4. detsembril 2023 leppis nõukogu kokku üldises lähenemisviisis¹.
3. Euroopa Parlament võttis oma esimese lugemise seisukoha vastu 28. veebruaril 2024. Euroopa Parlamendi 10. ametiajaks nimetati raportööriks Jutta PAULUS (Verts/ALE, DE).
4. Läbirääkimised algasid esimese kolmepoolse kohtumisega 22. oktoobril 2024, millele järgnesid kolmepoolsed kohtumised 11. detsembril 2024 ja 18. veebruaril 2025. Neljandal kolmepoolsel kohtumisel 24. märtsil 2025 jõudsid läbirääkijad poliitilisele kokkuleppele.
5. 30. aprillil 2025 analüüsis COREPER lõplikku kompromissteksti, et jõuda kokkuleppele, ja kinnitas selle.
6. 14. mail 2025 saatis transpordi- ja turismikomisjoni esimees COREPERi eesistujale kirja, milles kinnitas, et kui nõukogu peaks heakskiidetud teksti pärast õiguskeelelist viimistlemist esimesel lugemisel heaks kiitma, siis kiidab parlament nõukogu seisukoha heaks teisel lugemisel.

II. EESMÄRK

7. Ettepaneku üldeesmärk on parandada veelgi liiklusohutust ja hõlbustada kodanike vaba liikumist ELis. Seda toetava reformi põhikomponendid on järgmised:
 - a. „mobiilse“ (st digitaalse) juhiloa kasutuselevõtmine,
 - b. samm liikmesriikides kohaldatavate arstlike kontrollide menetluste ühtlustamise suunas,

¹ 6345/23.

- c. süsteem saatjaga sõitmiseks 17-aastaselt saadud juhiloaga,
- d. algajate juhtide katseaeg,
- e. täiselektriliste sõiduautode lubatud täismass,
- f. ühest liikmesriigist teise kolinud kodanike lihtsam juurdepääs juhilubadele ja kolmanda riigi maanteetranspordiraamistiku tsentraliseeritud hindamine, pidades silmas juhilubade välja vahetamist liikmesriigis, ning
- g. juhiloa saamiseks vajalike eksamite ja juhi juhtimissobivuse miinimumnõuete ajakohastamine.

III. NÕUKOGU ESIMESE LUGEMISE SEISUKOHA ANALÜÜS

1. Menetluslik kontekst

- 8. Parlament ja nõukogu pidasid komisjoni ettepaneku põhjal läbirääkimisi, et leppida kokku nõukogu esimese lugemise seisukohas, mille tulemusel saavutatakse varane teise lugemise kokkulepe. Nõukogu seisukoha eelnõu tekst kajastab täiel määral kahe kaasseadusandja vahel saavutatud kompromissi.

2. Põhiküsimuste kokkuvõte

- 9. Pärast kaasseadusandjate kokkulepet on nõukogu esimese lugemise seisukoht punktis 7 loetletud eri reformielementide kohta järgmine.
- 10. Mobiilse juhiloa järkjärguliseks kasutuselevõtuks (artiklid 3 ja 5) jõudsid institutsioonid kompromissile ajakava ja nendele kodanikele suunatud kaitsemeetmete suhtes, kes eelistavad füüsilist dokumenti või vajavad seda hiljem, näiteks kolmandates riikides sõitmiseks. Nõukogu leppis samuti kokku teatavates andmekaitsetsätetes.

11. Seoses juhilubade väljastamisele ja uuendamisele eelneva kehalise ja vaimse sobivuse kontrolli miinimumnõuetega, mis põhinevad liikmesriikide eriomastel süsteemidel (artikkel 11), säilitas nõukogu enamjaolt oma üldises lähenemisviisis esitatud seisukoha. Juhiloa esmakordsel väljastamisel peab taotleja läbima arstliku läbivaatuse või mootorratta- ja sõiduautokategooriate puhul täitma eneseanalüüsi vormi. Pärast mootorratta- või sõiduautokategooria juhiloa esmakordset väljastamist on alternatiivne võimalus kehalise ja vaimse sobivuse kontrollimiseks liikmesriikide sellise riigisisese süsteemi olemasolu, millega tagatakse reageerimine olulistele muutustele kehalises või vaimses sobivuses. Nõukogu kiitis heaks mitmed parlamendi täiendused, mis on selle lähenemisviisiga kooskõlas.
12. Läbirääkimised 17-aastaste juhtide saatjaga sõitmise süsteemi üle olid seotud ulatuslikuma aruteluga vanuse alampiiri ja kutselise sõidukijuhtimise üle. Nõukogu säilitas ühelt poolt oma üldise lähenemisviisi seisukoha, mille kohaselt peaks jääma raskeveokitega seotud saatjaga sõitmise süsteem vabatahtlikuks ning selle vastastikune piiriülene tunnustamine toimuks automaatselt. Teiselt poolt nõustus nõukogu vanuse alampiiride sidusama loetelu esitamisega artiklis 7 ja suuremate busside kategooriate puhul vanuse alampiiri ühtlustamisega pärast kutsetunnistuse saamist, tingimusel et kohaldatakse 21–23-aastaste sõidukijuhtide suhtes kehtivat kaitsemeedet (direktiivi artikkel 27).
13. Mis puutub algaja juhi katseaega (artikkel 18), nõustus nõukogu teatavate sätetega liikmesriikide meetmete kohta liiklusohutuse parandamiseks nimetatud juhikategooria valdkonnas, samuti viite liikmesriikide nulltolerantsipoliitikale. Nõukogu jäi oma seisukoha juurde, et algajatele juhtidele kehtestatud ühtlustatud tingimused ei tohiks viia juhi käitumisoskuste reguleerimiseni liidu tasandil, mis kuulub liikmesriikide pädevusse.
14. Seoses alternatiivkütusel töötavate sõidukite massipiirangutega juhiloakategooria kohta (artikli 9 lõike 2 punkt j) jäi nõukogu komisjoni ettepanekuga kooskõlastatud seisukoha juurde, kuid nõustus võimalusega lisada haagis (väljaõppenõue, kui kogumass ületab 4 250 kg) ning kategooriavastavus raskeveohaagisega ühendatud alternatiivkütusel töötavate sõiduautode jaoks (BE-kategooria, artikli 9 lõike 2 punkt j), samuti lühem, kaheaastane ülevõtmisaeg (artikli 29 lõige 2). Komisjon nõustus sätted tehnoloogia arengust olenevalt läbi vaatama.

15. Kaalupiirangute üle peetud läbirääkimised hõlmasid täiendavaid aspekte, millele parlament oli tähelepanu juhtinud, et suurendada erijuhtudel paindlikkust (artiklid 6, 7, 9). Kuna nõukogu oli juba oma üldises lähenemisviisis autoelamute puhul paindlikkust võimaldanud, nõustus ta lubama B-kategooria puhul kombineerimist haagisega, kui kombineeritud täismass ei ületa 5 000 kg, tingimusel et läbitakse täiendav juhikoolitus või -eksamid. Nõukogu poolt B-kategooria kiirabiautode osas lubatud mass lisati operatiivsõidukeid käsitlevasse laiemasse normikogumisse. Kuigi nõukogu nõustus suurema paindlikkusega täismassi (kuni 5 000 kg) ja vanuse alampiiri osas B- ja C-kategoorias, nõustus parlament, et lisamassiga sõiduki juhtimine eeldab täiendava eksami või koolituse läbimist ning et tegemist on riigisiseste meetmetega, mille suhtes kohaldatakse vastastikust tunnustamist. Nõukogu nõustus ka paindlikkuse andmisega reisijateta busside juhtimiseks C-kategooria juhiloaga proovisõidu tegemiseks ülevaatuspunktide ja remonditöökodade lähiümbruses (artikli 9 lõige 5).
16. Nõukogu soostus Euroopa Parlamendi ja komisjoniga, lubades suuremat paindlikkust sõiduautode eksamisõidukoha valimisel nendele taotlejatele, keda takistab pärast teise liikmesriiki kolimist keelebarjäär (artikli 20 lõige 4). Kodanike takistamatu piiriülese liikumise eesmärgil nõustus nõukogu ka sellega, et juhiloa välja vahetamise või asendamise ajal tagatakse uue artikliga (artikkel 14), et kodanikud saavad alati tõendada oma juhtimisõigusi kogu liidus. Kolmandate riikide juhilubade puhul olid nõukogul ja parlamendil algusest peale väga sarnased seisukohad, kusjuures mõlemad nõustusid uue kontseptsiooniga, mille kohaselt hinnatakse kolmanda riigi maanteetranspordiraamistikku liidu tasandil, pidades silmas juhilubade välja vahetamist liikmesriigis (artikkel 15). Sellega seoses ei saanud nõukogu nõustuda sarnase lähenemisviisiga kolmandate riikide sõidukijuhtide kutselise pädevuse suhtes, kuid nõustus, et komisjonile tehakse ülesandeks hinnata kolmandate riikide väljastatud kutseoskuse tunnistuste tunnustamise võimalikku hõlbustamist.

17. Nii parlament kui ka nõukogu säilitasid II lisas mitu muudatusettepanekut sõidueksamite ning nõutavate teadmiste ja oskuste kohta. See puudutab näiteks tehnoloogia arengut (täiustatud juhiabisüsteemid, aeglustid, simulaatorite vabatahtlik kasutamine, elektrimootoriga mootorrattad), täiendavat tähelepanu vähem kaitstud liiklejatele (pimealad, valgustus tänaval, jalgrattateede parem nähtavus) ja protsesside lihtsustamist (käsikäigukastiga sõidukite nõuetekohase käitlemise tõendamine). Juhtimiseks vajaliku sobivuse miinimumnõudeid käsitlevas III lisas nõustus parlament enamikuga nõukogu täiendustest ja nõukogu omalt poolt mitme parlamendi täiendusega.
18. Lõpuks nõustus nõukogu komisjoni või parlamendi poolt toetatud liikmesriikide aruandlusnõuetega, kuid piiratumal viisil (artikkel 23). Nõukogu säilitas oma seisukoha üldise nelja-aastase ülevõtmistähtaja suhtes (artikkel 29).

IV. KOKKUVÕTE

19. Nõukogu seisukohas toetatakse komisjoni ettepaneku eesmärki ning see kajastab täielikult kompromissi, milleni jõuti komisjoni toel nõukogu ja Euroopa Parlamendi vahelistel mitteametlikel läbirääkimistel.
20. Seetõttu usub nõukogu, et tema esimese lugemise seisukoht kajastab tasakaalustatult läbirääkimiste tulemusi ning et pärast vastuvõtmist annab uus juhilubade direktiiv olulise panuse liiklusohutuse ja kodanike vaba liikumise parandamisse ELis.