



Bryssel, 30. syyskuuta 2025
(OR. en)

8353/1/25
REV 1 ADD 1

Toimielinten välinen asia:
2023/0053(COD)

TRANS 153
CODEC 493
PARLNAT

NEUVOSTON PERUSTELUT

Asia: Neuvoston ensimmäisessä käsittelyssä vahvistama kanta EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIN antamiseksi ajokorteista, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1724 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2022/2561 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY ja komission asetuksen (EU) N:o 383/2012 kumoamisesta

- Neuvoston perustelut
- Hyväksytty neuvostossa 29. syyskuuta 2025

I JOHDANTO

1. Komissio toimitti 1. maaliskuuta 2023 Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdotuksen ajokorteista annetun direktiivin täydelliseksi uudistamiseksi, joka on kyseisen direktiivin neljäs uudistus. Ehdotus oli osa komission REFIT-aloitteita ja liikenneturvallisuuspakettia.
2. Neuvosto hyväksyi yleisnäkemyksen 4. joulukuuta 2023¹.
3. Euroopan parlamentti vahvisti ensimmäisen käsittelyn kantansa 28. helmikuuta 2024. Parlamentin kymmenennelle toimikaudelle nimettiin esittelijäksi Jutta PAULUS (Vihreät/EVA, DE).
4. Neuvottelut aloitettiin ensimmäisellä kolmikantakokouksella 22. lokakuuta 2024, ja niitä jatkettiin kolmikantakokouksissa 11. joulukuuta 2024 ja 18. helmikuuta 2025. Neljännessä kolmikantakokouksessa 24. maaliskuuta 2025 neuvottelijat pääsivät poliittiseen yhteisymmärrykseen.

¹ 6345/23.

5. Pysyvien edustajien komitea tarkasteli 30. huhtikuuta 2025 lopullista kompromissitekstiä yhteisymmärryksen saavuttamiseksi ja vahvisti sen.
6. TRAN-valiokunnan puheenjohtaja lähetti 14. toukokuuta 2025 pysyvien edustajien komitean puheenjohtajalle kirjeen, jossa vahvistettiin, että jos neuvosto hyväksyy sovitun tekstin ensimmäisessä käsittelyssä lingvistijuristien viimeisteltyä sen, parlamentti hyväksyy neuvoston kannan toisessa käsittelyssään.

II TAVOITE

7. Ehdotuksen yleistavoitteina on parantaa edelleen liikenneturvallisuutta ja helpottaa kansalaisten vapaata liikkuvuutta EU:ssa. Näitä tavoitteita tukevan uudistuksen tärkeimmät osatekijät ovat seuraavat:
 - a. mobiiliajokortin (eli digitaalisen ajokortin) käyttöönotto,
 - b. askel kohti jäsenvaltioissa sovellettavien lääketieteellisten seulontamenettelyjen yhdenmukaistamista,

- c. avustetun ajamisen järjestelmä vähintään 17-vuotiaille ajokortin haltijoille,
- d. koeaika uusille kuljettajille,
- e. täysin sähkökäyttöisten henkilöautojen suurinta kuormitettua massaa koskeva sallittu paino,
- f. jäsenvaltiosta toiseen muuttavien kansalaisten helpompi ajokorttien saaminen ja kolmannen maan tieliikennelainsäädännön keskitetty arviointi ajokorttien vaihtamiseksi jäsenvaltiossa, ja
- g. ajokortin saamista koskevien testivaatimusten ja kuljettajan ajokykyä koskevien vähimmäisvaatimusten päivittäminen.

III NEUVOSTON ENSIMMÄISEN KÄSITTELYN KANNAN ANALYSOINTI

1. Asian käsittely

- 8. Parlamentti ja neuvosto kävivät komission ehdotuksen pohjalta neuvotteluja, joiden tavoitteena oli sopia neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannasta ja päästä yhteisymmärrykseen toisen käsittelyn varhaisessa vaiheessa. Neuvoston kantaa koskevassa ehdotuksessa on otettu täysin huomioon näiden kahden lainsäätäjän välillä aikaan saatu kompromissi.

2. Yhteenveto tärkeimmistä kysymyksistä

- 9. Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta 7 kohdassa lueteltuihin uudistuksiin on lainsäätäjien yhteisymmärryksen jälkeen seuraava:
- 10. Mobiiliajokortin asteittaisen käyttöönoton (3 ja 5 artikla) osalta toimielimet pääsivät kompromissiin aikataulusta ja takeista, joita sovelletaan kansalaisiin, jotka pitävät fyysistä asiakirjaa parempana tai tarvitsevat sen myöhemmin, esimerkiksi kolmansissa maissa ajamista varten. Neuvosto sopi myös erityisistä tietosuojasäännöksistä.

11. Neuvosto pysyi suurelta osin yleisnäkemyksen kannassaan, joka koskee ennen ajokorttien myöntämistä ja uusimista suoritettavaa fyysisen ja henkisen suorituskyvyn arviointia koskevien vähimmäisvaatimusten määrittelyä jäsenvaltioissa kehitettyjen erilaisten järjestelmien perusteella (11 artikla). Ajokortin myöntämisen yhteydessä hakijan on käytävä terveystarkastuksessa tai tehtävä itsearviointi moottoripyörä- ja henkilöautoluokkien osalta. Moottoripyörä- tai henkilöautokortin ensimmäisen myöntämisen jälkeen tapahtuvan suorituskyvyn seurannan osalta vaihtoehtona on, että jäsenvaltioilla on käytössä kansallinen järjestelmä, jolla varmistetaan, että tilanteeseen reagoidaan, jos fyysisessä tai henkisessä suorituskyvyyssä tapahtuu merkittäviä muutoksia. Neuvosto hyväksyi useita parlamentin lisäyksiä, jotka ovat yhteensopivia tämän lähestymistavan kanssa.
12. Neuvottelut 17-vuotiaiden kuljettajien avustetun ajamisen järjestelmästä liittyivät laajempaan keskusteluun vähimmäisi'istä ja ammattiajasta. Neuvosto pitäytyi yleisnäkemyksen kannassaan, jonka mukaan raskaita hyötyajoneuvoja koskevan avustetun ajamisen järjestelmän olisi pysyttävä vapaaehtoisena, ja se olisi tunnustettava automaattisesti yli rajojen. Toisaalta neuvosto hyväksyi nykyisten alaikärajojen sisällyttämisen 7 artiklaan johdonmukaisemmin ja suurempia linja-autoluokkia koskevien alaikärajojen yhdenmukaistamisen ammatillista pätevyyttä osoittavan todistuksen saamisen jälkeen, jollei 21–23-vuotiaita kuljettajia koskevista takeista muuta johdu (direktiivin 27 artikla).
13. Uusien kuljettajien koeajan (18 artikla) osalta neuvosto hyväksyi useita säännöksiä, joissa esitetään jäsenvaltioiden toimenpiteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi tässä ryhmässä, sekä viittauksen jäsenvaltioiden soveltamaan nollatoleranssipolitiikkaan. Neuvosto pysyi kannassaan, jonka mukaan uusia kuljettajia koskevien yhdenmukaistettujen ehtojen ei pitäisi johtaa unionin tasoiseen kuljettajien käyttäytymistä koskevaan sääntelyyn, sillä se kuuluu jäsenvaltioiden toimivaltaan.
14. Vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen ajokorttiluokkakohtaisten painorajoitusten osalta (9 artiklan 2 kohdan j alakohta) neuvosto pysyi kannassaan, joka oli yhdenmukainen komission ehdotuksen kanssa, mutta hyväksyi mahdollisuuden lisätä perävaunu (mikä edellyttää koulutusta, jos kokonaispaino on yli 4 250 kg) ja vastaavuuden raskaaseen perävaunuun yhdistettyjen vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien henkilöautojen osalta (luokka BE; 9 artiklan 2 kohdan j alakohta) sekä lyhyemmän kahden vuoden määräajan osaksi kansallista lainsäädäntöä saattamiselle (29 artiklan 2 kohta). Komissio suostui tarkistamaan säännöksiä tekniikan kehityksen mukaisesti.

15. Painorajoja koskevissa neuvotteluissa käsiteltiin myös muita näkökohtia, joihin parlamentti oli keskittynyt joustavuuden lisäämiseksi erityistapauksissa (6, 7 ja 9 artikla). Neuvosto, joka on jo yleisnäkemyksessään antanut matkailuautojen osalta joustovaraa, päätti sallia B-luokassa matkailuauton ja perävaunun yhdistelmän, jonka yhteispaino on enintään 5 000 kg, edellyttäen, että kuljettaja suorittaa lisäkoulutusta tai -testausta. Neuvoston esittämä sallittu paino B-luokassa ambulanssien osalta yhdistettiin pelastusajoneuvoja koskevaksi laajemmaksi säännöstökseksi. Vaikka neuvosto hyväksyi suuremman joustavuuden B- ja C-luokkien enimmäispainon (enintään 5 000 kg) ja alaikärajojen osalta, parlamentti hyväksyi, että lisäpainolla ajaminen edellyttää testiä tai koulutusta ja että säännöt ovat kansallisia toimenpiteitä, jotka on tunnustettava vastavuoroisesti. Neuvosto hyväksyi myös joustavuuden, joka liittyy tyhjiä linja-autoja kuljettamiseen C-luokan ajokortilla testiajajien suorittamiseksi katsastusasemien ja korjaamojen läheisyydessä (9 artiklan 5 kohta).
16. Neuvosto lähentyi Euroopan parlamentin ja komission kantoja sallimalla enemmän joustovaraa henkilöautojen kuljettamista koskeviin tutkintoihin osallistuville testipaikan valinnassa, jotta voidaan poistaa kielieste toiseen jäsenvaltioon siirtymisen jälkeen (20 artiklan 4 kohta). Jotta kansalaiset voivat liikkua esteettömästi rajojen yli, neuvosto hyväksyi myös sen, että ajokorttien vaihdon tai korvaamisen aikana uudella artiklalla (14 artikla) varmistetaan, että kansalaiset voivat aina todistaa ajo-oikeutensa kaikkialla unionissa. Neuvostolla ja parlamentilla oli alusta alkaen hyvin samanlaiset kannat kolmansien maiden ajokortteihin, ja molemmat olivat yhtä mieltä uudesta käsitteestä, joka koskee kolmannen maan tieliikennelainsäädännön unionin tason arviointia ajokorttien vaihtamiseksi jäsenvaltiossa (15 artikla). Tässä yhteydessä neuvosto ei voinut hyväksyä vastaavaa lähestymistapaa kolmansien maiden kuljettajan ammattipätevyyteen, mutta oli yhtä mieltä siitä, että komission tehtävänä olisi arvioida kolmansien maiden myöntämien ammatillista pätevyyttä osoittavien todistusten tunnustamisen mahdollista helpottamista.

17. Sekä parlamentti että neuvosto säilyttivät useita tarkistuksia liitteessä II, joka koskee ajokokeita ja vaadittuja tietoja ja taitoja. Tämä koskee esimerkiksi teknologista kehitystä (kehittyneet ajoavustinjärjestelmät, hidastimet, simulaattoreiden vapaaehtoinen käyttö, sähkömoottoripyörät), lisähuomiota loukkaantumiselle alttiisiin tienkäyttäjiin (sokeat kulmat, kadun puolelta poistuminen, pyöräkaistojen huomioon ottaminen) ja prosessin yksinkertaistamista (käsivälitteisellä vaihteistolla varustettujen ajoneuvojen asianmukaisen käsittelyn varmistaminen). Liitteessä III, joka koskee ajokelpoisuutta koskevia vähimmäisvaatimuksia, parlamentti hyväksyi useimmat neuvoston lisäykset, ja neuvosto hyväksyi useita parlamentin lisäyksiä.
18. Lopuksi neuvosto hyväksyi, tosin rajatumminkin, jäsenvaltioita koskevat raportointivaatimukset, joita komissio tai parlamentti oli kannattanut (23 artikla). Neuvosto pysyi kannassaan, joka koskee yleistä neljän vuoden määräaikaa direktiivin saattamiselle osaksi kansallista lainsäädäntöä (29 artikla).

IV PÄÄTELMÄ

19. Neuvoston kannassa tuetaan komission ehdotuksen tavoitetta ja otetaan täysin huomioon neuvoston ja Euroopan parlamentin välisissä epävirallisissa neuvotteluissa komission tuella saavutettu kompromissi.
20. Näin ollen neuvosto katsoo, että sen ensimmäisen käsittelyn kannassa otetaan tasapainoisesti huomioon neuvottelujen tulokset ja että kun uusi ajokorttidirektiivi on hyväksytty, se edistää merkittävästi liikenneturvallisuutta ja kansalaisten vapaata liikkuvuutta EU:ssa.
-