



Brüsszel, 2025. szeptember 30.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszám:
2023/0053 (COD)

8353/1/25
REV 1 ADD 1

TRANS 153
CODEC 493
PARLNAT

A TANÁCS INDOKOLÁSA

Tárgy: A Tanács álláspontja első olvasatban a vezetői engedélyekről, az (EU) 2018/1724 európai parlamenti és tanácsi rendelet és az (EU) 2022/2561 európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint a 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és a 383/2012/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló EURÓPAI PARLAMENTI ÉS TANÁCSI IRÁNYELV elfogadása céljából

- A Tanács indokolása
- A Tanács által 2025. szeptember 29-én elfogadva

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2023. március 1-jén benyújtotta az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a vezetői engedélyekről szóló irányelv teljes felülvizsgálatára – az irányelv 4. reformjára – irányuló javaslatot. A javaslat a részét képezte a Bizottság REFIT-kezdményezéseinek és a „közúti közlekedésbiztonsági csomagnak”.
2. A Tanács 2023. december 4-én általános megközelítést fogadott el¹.
3. Az Európai Parlament 2024. február 28-án elfogadta az első olvasatban kialakított álláspontját. A Parlament Jutta PAULUS-t (Verts/ALE, DE) jelölte ki előadónak a 10. parlamenti ciklusra.
4. A tárgyalások 2024. október 22-én kezdődtek az első háromoldalú egyeztetéssel, amelyet 2024. december 11-én és 2025. február 18-án további háromoldalú egyeztetések követtek. A 2025. március 24-i negyedik háromoldalú egyeztetésen a tárgyalók politikai megállapodásra jutottak.
5. A COREPER 2025. április 30-án megállapodás elérése céljából elemezte a végleges kompromisszumos szöveget, és megerősítette azt.
6. A TRAN bizottság elnöke 2025. május 14-én levelet küldött a COREPER elnökének, amelyben megerősítette, hogy amennyiben a Tanács a jogász-nyelvészi ellenőrzést követően első olvasatban jóváhagyja a megállapodás szerinti szöveget, a Parlament a második olvasat során jóvá fogja hagyni a Tanács álláspontját.

II. CÉL

7. A javaslat általános célja, hogy tovább javítsa a közúti közlekedésbiztonságot, és megkönnyítse a polgárok szabad mozgását az EU-n belül. Ezeknek a céloknak a megvalósulását a következő fő alkotóelemek támogatják a reformon belül:
 - a. a digitális vezetői engedélyek bevezetése;
 - b. előrelépés a tagállami orvosi vizsgálatok harmonizációja felé;

¹ 6345/23.

- c. a kísérelővel történő járművezetés rendszere 17 éves kortól a vezetői engedéllyel rendelkezők részére;
- d. próbaidő a kezdő járművezetők esetében;
- e. tömegengedmény a teljesen elektromos személygépkocsik legnagyobb össztömegére vonatkozóan;
- f. a vezetői engedélyekhez való hozzáférés megkönnyítése az egyik tagállamból egy másikba költöző polgárok számára és harmadik országok közúti közlekedési keretének központosított értékelése vezetői engedélyek tagállami cseréje kapcsán; valamint
- g. a vezetői engedély megszerzéséhez teljesítendő vizsgakövetelmények és a járművezető vezetésre való alkalmasságára vonatkozó minimumkövetelmények aktualizálása.

III. A TANÁCS ELSŐ OLVASATBAN ELFOGADOTT ÁLLÁSPONTJÁNAK ELEMZÉSE

1. Eljárási keret

- 8. A Bizottság javaslata alapján a Parlament és a Tanács tárgyalásokat folytatott azzal a céllal, hogy megállapodjanak a Tanács első olvasatban kialakított álláspontjáról, ami korai második olvasatbeli megállapodást eredményezett. A tanácsi álláspont tervezetének szövege teljes mértékben tükrözi a két társjogalkotó között létrejött kompromisszumot.

2. A főbb kérdések összefoglalása

- 9. A társjogalkotók közötti megállapodást követően a Tanács a következő álláspontot alakította ki első olvasatban a 7. pontban felsorolt különböző reformelemekkel kapcsolatban:
- 10. A digitális vezetői engedély fokozatos bevezetése (3. és 5. cikk) tekintetében a két intézmény kompromisszumot ért el az ütemezéssel és az azoknak a polgároknak nyújtandó biztosítékokkal kapcsolatban, akik a fizikai okmányt részesítik előnyben, vagy akiknek egy későbbi időpontban – például harmadik országokban történő vezetéshez – fizikai okmányra lesz szükségük. A Tanács konkrét adatvédelmi rendelkezésekről is megállapodott.

11. A Tanács nagyrészt fenntartotta az általános megközelítésből eredő álláspontját a vezetésre való fizikai és szellemi alkalmasságnak a vezetői engedélyek kiállítását és megújítását megelőző vizsgálatára vonatkozó minimumkövetelményeknek a tagállamokban kialakult különböző rendszereken alapuló meghatározását illetően (11. cikk). A vezetői engedély első alkalommal történő kiállításakor a kérelmezőnek orvosi vizsgálaton kell átesnie, vagy – a motorkerékpár- és személygépkocsi-kategóriák esetében – önértékelési formanyomtatványt kell kitöltenie. Ami az alkalmasságnak a motorkerékpárookra vagy személygépkocsikra vonatkozó vezetői engedély első alkalommal történő kiállítása utáni nyomon követését illeti, alternatívát jelent, hogy a tagállamok rendelkezzenek olyan nemzeti rendszerrel, amely biztosítja a fizikai vagy a szellemi alkalmasságban bekövetkező jelentős változásokra való reagálást. A Tanács több olyan parlamenti kiegészítést is elfogadott, amelyek összeegyeztethetők ezzel a megközelítéssel.
12. A kísérővel történő járművezetés rendszerének a 17 éves járművezetők esetében történő kialakításáról folytatott tárgyalások az alsó korhatárról és a hivatásos járművezetésről szóló átfogóbb megbeszélésekhez kapcsolódtak. A Tanács egyfelől fenntartotta az általános megközelítésből eredő azon álláspontját, miszerint a nehézgépjárművek kísérővel történő vezetésére vonatkozó rendszernek – határokon átívelő automatikus kölcsönös elismerés mellett – önkéntesnek kell maradnia. Másfelől a Tanács elfogadta a már létező alsó korhatárok 7. cikkbeli koherensebb felsorolását, valamint a magasabb autóbusz-kategóriákra vonatkozó alsó korhatároknak a szakmai alkalmassági bizonyítvány megléte esetén – és a 21 és 23 év közötti járművezetőkre vonatkozó biztosíték mellett – történő összehangolását (az irányelv 27. cikke).
13. Ami a kezdő gépjárművezetők próbaidejét (18. cikk) illeti, a Tanács több olyan rendelkezést is elfogadott, amelyek tagállami intézkedéseket vázolnak fel a közúti közlekedésbiztonság e csoporton belüli javítása céljából, és hivatkozást is elfogadott a tagállamok által alkalmazott zérótolerancia-politikákra vonatkozóan. A Tanács fenntartotta azon álláspontját, miszerint a kezdő járművezetőkre vonatkozó feltételek harmonizálása nem vezethet a járművezetői magatartás uniós szintű szabályozásához, ami a tagállamok hatáskörébe tartozik.
14. Az alternatív üzemanyaggal működő járművekre vonatkozó, engedélykategóriánkénti tömegkorlátozások (9. cikk (2) bekezdés j) pont) tekintetében a Tanács fenntartotta – a Bizottság javaslatához igazodó – álláspontját, de elfogadta, hogy lehetőség legyen pótkocsi hozzáadására (feltéve, hogy képzésre kerül sor, ha az össztömeg meghaladja a 4250 kg-ot), és elfogadta a nehéz pótkocsival összekapcsolt, alternatív üzemanyaggal működő személygépkocsik egyenértékűségét (BE kategória; 9. cikk (2) bekezdés j) pont), valamint azt, hogy az átültetési idő rövidebb időszak – két év – legyen (29. cikk (2) bekezdés). A Bizottság elfogadta, hogy a rendelkezések a technológiai fejlesztések fényében felülvizsgálat tárgyát képezzék.

15. A tömegkorlátozásokról szóló tárgyalások olyan további szempontokra is kiterjedtek, amelyekre a Parlament annak érdekében helyezett hangsúlyt, hogy különleges esetekben fokozza a rugalmasságot (6., 7. és 9. cikk). A Tanács, amely általános megközelítésében már biztosított rugalmasságot a lakóautók tekintetében, megállapodott abban, hogy a B kategória esetében lehetővé teszi a pótkocsival való összekapcsolást, ha az együttes tömeg nem haladja meg az 5000 kg-ot, feltéve, hogy a járművezető kiegészítő képzésben részesül, vagy vizsgát tesz le. A Tanács B kategóriabeli, mentőautókra vonatkozó tömegengedménye a mentőjárművekre vonatkozóan meghatározott átfogóbb szabályokba épült be. Míg a Tanács elfogadta, hogy a B és a C kategória esetében nagyobb rugalmasság érvényesüljön a maximális tömeg (legfeljebb 5000 kg) és az alsó korhatárok tekintetében, a Parlament azt fogadta el, hogy többlettömeg esetében a vezetést vizsgához vagy képzéshez kell kötni, a szabályok pedig nemzeti intézkedések, amelyek kölcsönös elismerés tárgyát képezik. A Tanács azt a rugalmas rendelkezést is elfogadta, hogy a C kategóriájú vezetői engedéllyel rendelkező személyek utasok nélküli buszokat vezethetnek tesztvezetés céljából a műszaki vizsgálóállomások és a javítóműhelyek körül (9. cikk (5) bekezdés).
16. A Tanács a Parlament és a Bizottság álláspontjához közelítve lehetővé tette, hogy a személygépkocsi-vezetői vizsgán részt vevő vizsgázók rugalmasabban választhassák meg a vizsga helyszínét azért, hogy egy másik tagállamba történő költözést követően le tudják küzdeni a nyelvi akadályokat (20. cikk (4) bekezdés). A polgárok tagállamok közötti akadálytalan mozgása érdekében a Tanács azt is elfogadta, hogy egy új cikk (14. cikk) biztosítsa, hogy a vezetői engedélyek cseréje vagy pótlása során a polgárok Unió-szerte mindig igazolni tudják járművezetési jogosultságukat. Ami a harmadik országbeli vezetői engedélyeket illeti, a Tanács és a Parlament kezdettől fogva nagyon hasonló álláspontra helyezkedett: mindketten egyetértettek azzal az új koncepcióval, amely harmadik országok közötti közlekedési keretének a vezetői engedélyek tagállami cseréje kapcsán történő uniós szintű értékelésére vonatkozik (15. cikk). Ebben az összefüggésben a Tanács nem tudott hasonló megközelítést elfogadni a harmadik országbeli hivatásos járművezetők alkalmasságával kapcsolatban, de egyetértett abban, hogy a Bizottságot meg kell bízni annak kiértékelésével, hogyan lehet megkönnyíteni a harmadik országok által kiállított szakmai alkalmassági bizonyítványok elismerését.

17. A Parlament és a Tanács egyaránt megtartott számos, a járművezetői vizsgákról, valamint a szükséges ismeretekről és jártasságról szóló módosítást a II. mellékletben. Ez érinti például a következőket: technológiai fejlődés (fejlett vezetéstámogató rendszerek, tartósfék-rendszerek, szimulátorok önkéntes használata, elektromos motorkerékpárok), nagyobb hangsúly helyezése a védtelen úthasználókra (holtterek, kiszállás az utca felőli oldalon, odafigyelés a kerékpársávokra) és folyamategyszerűsítés (a kézi sebességváltóval rendelkező járművek megfelelő kezelésének bizonyítása). A járművezetésre való alkalmasság minimumkövetelményeiről szóló III. mellékletben a Parlament legnagyobbbrészt elfogadta a Tanács kiegészítéseit, és a Tanács is jó néhányat elfogadott a parlamenti kiegészítések közül.
18. Végezetül a Tanács korlátozottabb mértékben ugyan, de elfogadta azokat a tagállamokra vonatkozó jelentéstételi követelményeket, amelyeket a Bizottság, illetve a Parlament szorgalmazott (23. cikk). A Tanács fenntartotta a négyéves általános átültetési határidővel kapcsolatos álláspontját (29. cikk).

IV. ÖSSZEGZÉS

19. A Tanács álláspontja támogatja a Bizottság javaslatának célját, és teljes mértékben tükrözi azt a kompromisszumot, amelyet a Tanács és az Európai Parlament a Bizottság támogatásával elért a nem hivatalos tárgyalások során.
20. A Tanács ezért úgy véli, hogy első olvasatban kialakított álláspontja kiegyensúlyozottan tükrözi a tárgyalások eredményét, továbbá hogy a vezetői engedélyekről szóló új irányelv az elfogadását követően jelentősen hozzá fog járulni ahhoz, hogy az EU-ban javuljon a közúti közlekedésbiztonság és a polgárok szabad mozgása.