2025/2205

5.11.2025

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV (EL) 2025/2205,

22. oktoober 2025,

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

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust, ([1])

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ([2])

ning arvestades järgmist,

(1) 2017. aastal Maltal toimunud transpordi nõukogu mitteametlikul kohtumisel oldi üksmeelel, et liikluses hukkunud ja raskelt vigastatud inimeste jätkuvalt suur arv kujutab endast olulist ühiskondlikku probleemi, ning seati eesmärgiks vähendada raskete vigastuste arvu liidus 2030. aastaks poole võrra. Liidu liikmesriikide transpordiministrite 29. märtsi 2017. aasta Valletta deklaratsioonis liiklusohutuse kohta kutsuti komisjoni üles koostama liidu tugevdatud liiklusohutuspoliitikat ja õigusraamistikku 2020. aastal algavaks kümnendiks, mis hõlmaks ambitsioonikat pikaajalist eesmärki viia 2050. aastaks hukkunute arv nulli lähedale, tõhustades liiklejate, eelkõige kõige sagedamini liiklusõnnetuste ohvriteks olevate vähekaitstud liiklejate kaitset. Ametiasutuste varasemad jõupingutused vähendasid liiklusõnnetustes hukkunute arvu 51 400-lt 2001. aastal 19 800-ni 2021. aastal. Need arvud on siiski väiksemad liidu eesmärgist vähendada ajavahemikus 2001–2020 liiklusõnnetustes hukkunute arvu 75 % võrra ning hukkunute arvu poole võrra vähendamise suunas tehtud edusammud pidurdusid pärast esimest aastakümmet. Liit on võtnud kohustuse jõuda võimalikult lähedale eesmärgile viia 2050. aastaks hukkunute arv nulli lähedale. Komisjoni 9. detsembri 2020. aasta teatises Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“ (edaspidi „säästva ja aruka liikuvuse strateegia“) esitatakse sellega seoses nn nullvisiooni strateegia.

(2) Juhilubasid käsitlevad normid on oluline osa ühisest transpordipoliitikast, need aitavad parandada liiklusohutust ning hõlbustavad selliste inimeste vaba liikumist, kes asuvad elama muus liikmesriigis kui juhiloa väljastanud liikmesriik. Isiklike transpordivahendite olulisust silmas pidades edendab ja lihtsustab vastuvõtva liikmesriigi poolt nõuetekohaselt tunnustatud juhiloa omamine inimeste liikumis- ja asutamisvabadust. Samuti mõjutab sellise dokumendi või juhtimisõiguse ebaseaduslik omandamine või õiguspäraselt omandatud juhiloa kaotamine õigusvastase tegevuse tõttu mitte ainult liikmesriiki, kus sellised rikkumised toime pannakse, vaid ka liiklusohutust kogu liidus.

([1]) ELT C 293, 18.8.2023, lk 133.

([2]) Euroopa Parlamendi 28. veebruari 2024. aasta seisukoht (ELT C, C/2025/1355, 17.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/1355/oj) ja nõukogu 29. septembri 2025. aasta esimese lugemise seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata). Euroopa Parlamendi 21. oktoobri 2025. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).

(3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2006/126/EÜ ([3]) kehtestatud raamistikku tuleks ajakohastada, et see vastaks uuele ajastule, oleks kestlik, kaasav, arukas ja vastupidav. Liidu majanduse konkurentsivõime tugevdamiseks tuleks arvesse võtta vajadust vähendada transpordist tulenevat heidet ja energiatarbimist, sealhulgas alternatiivkütusel töötavate sõidukite kasutuselevõtu suurendamise kaudu, digitaliseerimist, demograafilisi suundumusi ja tehnoloogia arengut. Eelkõige tuleks juhilubade kategooriate kohaldamisalas arvesse võtta mõnede alternatiivkütusel töötavate sõidukite suuremat massi võrreldes tavasõidukitega. Oluline on haldusmenetlusi lihtsustada ja digitaliseerida, et kõrvaldada allesjäänud tõkked (nt halduskoormus), mis takistavad selliste inimeste vaba liikumist, kes asuvad elama muus liikmesriigis kui juhiloa väljastanud liikmesriik. Liidu ühtlustatud standardne juhilubade raamistik peaks hõlmama nii füüsilisi juhilube kui ka digitaalseid juhilube (edaspidi „mobiilsed juhiload“) kõikides kategooriates ning nägema ette nende vastastikuse tunnustamise, kui need on nõuetekohaselt väljastatud kooskõlas käesoleva direktiiviga.

(4) Euroopa Ühendus võttis 4. detsembril 1980 kasutusele esimese nn ühenduse mudelil põhineva füüsilise juhiloa. Sellest alates on ühenduse mudeliga seonduvad normid saanud maailma kõige arenenumate juhiloa väljastamise struktuuride nurgakiviks, hõlmates rohkem kui 250 miljonit juhti. Seepärast tuleks käesolevas direktiivis tugineda omandatud kogemustele ja tavadele ning sätestada ühtlustatud normid füüsilisi juhilubasid käsitlevate liidu standardite kohta. Liidus väljastatud füüsilised juhiload peaksid eelkõige tagama võltsimisvastaste meetmete abil kõrgetasemelise võltsimis- ja pettusevastase kaitse ning võimaluse lisada neisse mikrokiibid või ruutkoodid.

(5) Igasugune isikuandmete töötlemine käesoleva direktiivi rakendamisel peaks toimuma kooskõlas liidu andmekaitseraamistikuga, eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2002/58/EÜ ([4]), Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2016/679 ([5]) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2016/680 ([6]).

(6) Käesoleva direktiiviga kehtestatakse õiguslik alus kohustusliku isikuandmete kogumi säilitamiseks füüsilistes juhilubades ja nende mikrokiipides või ruutkoodides ning mobiilsetes juhilubades, et tõendada ja kontrollida isiku juhtimisõigust ja isikusamasust, eesmärgiga tagada kõrgetasemeline liiklusohutus kogu liidus. Sellised andmed peaksid piirduma sellega, mis on vajalik isiku juhtimisõiguse tõendamiseks, tema tuvastamiseks ning tema juhtimisõiguse ja isikusamasuse kontrollimiseks. Kõnealuste andmete säilitamine ja muu töötlemine peab toimuma kooskõlas määrusega (EL) 2016/679, eelkõige selle artikli 6 lõike 1 punktiga e ning biomeetriliste andmete osas artikli 9 lõike 2 punktiga g. Käesoleva direktiiviga nähakse ette ka täiendavad kaitsemeetmed, mis tagavad kontrolli käigus kontrollijale avaldatavate ja tema poolt säilitatavate isikuandmete kaitse. Eelkõige peaks kontrollijal olema võimalik selliseid andmeid säilitada ainult siis, kui see on lubatud liidu või riigisisese õigusega; näiteks võib politseiametnikul olla lubatud lisada juhiloal sisalduvad andmed politseiaruandesse või rendiettevõtjal sõiduki rendilepingusse.

(7) Selleks et tagada õigusselgus ja kindlustada sujuv üleminek käesoleva direktiivi ning direktiivi 2006/126/EÜ vahel, peaks liikmesriikidel olema võimalik salvestada mikrokiibile täiendavaid isikuandmeid, kui see on ette nähtud riigisisese õigusega, mis on kooskõlas määrusega (EL) 2016/679. Käesolev direktiiv ei anna siiski ise selliste täiendavate andmete lisamiseks õiguslikku alust.

([3]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta direktiiv 2006/126/EÜ juhilubade kohta (ELT L 403, 30.12.2006, lk 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

([4]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. juuli 2002. aasta direktiiv 2002/58/EÜ, milles käsitletakse isikuandmete töötlemist ja eraelu puutumatuse kaitset elektroonilise side sektoris (EÜT L 201, 31.7.2002, lk 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([5]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/680, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset seoses pädevates asutustes isikuandmete töötlemisega süütegude tõkestamise, uurimise, avastamise ja nende eest vastutusele võtmise või kriminaalkaristuste täitmisele pööramise eesmärgil ning selliste andmete vaba liikumist ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu raamotsus 2008/977/JSK (ELT L 119, 4.5.2016, lk 89, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/680/oj).

(8) Seevastu käesoleva direktiiviga ette nähtav ruutkood peaks võimaldama kontrollida füüsilisele juhiloale trükitud teabe autentsust. Ent see ei peaks võimaldama salvestada muud teavet kui see, mis on esitatud füüsilisel juhiloal.

(9) Käesolev direktiiv ei anna õiguslikku alust luua või hallata liikmesriikides riigi tasandil andmebaase biomeetriliste andmete säilitamiseks, kuna seda reguleerib riigisisene õigus, mis peab olema kooskõlas liidu andmekaitseõigusega. Ka ei anna käesolev direktiiv õiguslikku alust biomeetriliste andmete keskse andmebaasi loomiseks või haldamiseks liidu tasandil.

(10) Digipööre on üks liidu prioriteete. Maanteetranspordi puhul aitab see kõrvaldada allesjäänud haldustõkkeid isikute vabale liikumisele, näiteks need, mis on seotud füüsiliste juhilubade väljastamise kestusega. Seepärast tuleks liidus väljastatavate mobiilsete juhilubade jaoks kehtestada eraldi liidu standard. Digiülemineku hõlbustamiseks peaksid juhiloa vaikevorminguks olema mobiilsed juhiload, mis väljastatakse taotlejatele alates kuupäevast, mil möödub 54 kuud mobiilsete juhilubade kasutuselevõtmiseks vajalike esimeste rakendusaktide vastuvõtmise kuupäevast, ilma et see piiraks taotleja õigust saada juhiluba kas füüsilises vormingus või mõlemas vormingus samaaegselt ühe ja sama taotluse alusel. Liikmesriikidel on võimalus väljastada mobiilseid juhilubasid enne kuupäeva, mil digitaalne vorming muutub vaikevorminguks.

(11) Kooskõlas digipöörde eesmärgiga mitte kedagi kõrvale jätta, nagu on väljendatud 2023. aasta Euroopa deklaratsioonis digiõiguste ja -põhimõtete kohta digikümnendiks, on väga oluline, et kodanikele jääks alles õigus taotleda juhilube lisaks digitaalsele vormingule ka füüsilises vormingus. Seetõttu peaksid liikmesriigid andma taotlejale tema taotluse korral juhiloa füüsilises vormingus ilma põhjendamatu viivituseta ja üldiselt kolme nädala jooksul, kui taotlejal on juba olemas kõnealuse liikmesriigi digitaalses vormingus juhiluba, mis tõendab tema juhtimisõigust. Kiireloomulistes olukordades, kui füüsilise juhiloa hiline kättesaamine põhjustaks taotlejale ebaproportsionaalset kahju, innustatakse liikmesriike nägema ette võimalus kasutada erakorralist menetlust, mille korral väljastataks füüsiline juhiluba mõne päeva jooksul, suurendades selle eest proportsionaalselt asjaomaseid haldustasusid.

(12) Mobiilne juhiluba ei peaks sisaldama mitte üksnes füüsilisel juhiloal esitatud teavet, vaid ka teavet, mis võimaldab kontrollida nende andmete autentsust. Siiski tuleks tagada, et isegi kontrollimise korral piirduks kättesaadavaks tehtud isikuandmete hulk sellega, mis on esitatud füüsilisel juhiloal ning mis on rangelt vajalik selliste andmete autentsuse kontrollimiseks. Lisaks ei tohiks kontrollimiseks vajalikke andmeid pärast kontrollimist säilitada, välja arvatud juhul, kui see on lubatud liidu või riigisisese õigusega. Liikmesriigid peaksid tagama, et samale isikule väljastatud füüsiline ja mobiilne juhiluba on samaväärsed seoses õiguste ja tingimustega, mille alusel sellele isikule on juhtimisõigus antud, ning seoses juhiloa halduskehtivusega, nagu on sätestatud käesolevas direktiivis.

(13) Liikmesriikidel on pädevus kehtestada oma riigisisesed normid, mille kohaselt nõutakse juhiloa väljastamise eest tasu. Liikmesriigid peaksid siiski hoolikalt vältima kodanike vaba valiku mõjutamist seoses juhiloa vorminguga, kehtestades ebaproportsionaalsed haldustasud, mis põhjendamatult eelistavad ühte vormingut teisele.

(14) Liikmesriigid peaksid tegema koostööd kogu maailmas mobiilse juhiloa kasutamise ja vastastikuse tunnustamise nimel. Selleks võib olla vaja muuta 24. aprilli 1926. aasta rahvusvahelist liikluskonventsiooni, 19. septembri 1949. aasta Genfi maanteeliikluse konventsiooni ja 8. novembri 1968. aasta Viini maanteeliikluse konventsiooni. Sellega seoses on komisjonil parim positsioon liikmesriikide abistamiseks, eelkõige mis puudutab koostalitlustingimusi, mis võimaldavad liidu mobiilsete juhilubade laialdast tunnustamist. Kõnealuse protsessi esimese sammuna peaks komisjon mobiilseid juhilube käsitleva rakendusakti vastuvõtmisel võtma arvesse asjaomaseid arenguid kolmandates riikides.

(15) Säästva ja aruka liikuvuse strateegias esitatakse liidu visioon liikuvuse ja transpordi kestlikkuse märkimisväärseks parandamiseks. Maanteetranspordisektori heide hõlmab kasvuhoonegaaside heidet, õhusaasteaineid, müra ning rehvide ja teekatte kulumisel eralduvat mikroplasti. Sõidustiil mõjutab selliste heitmete kogust, millel võib olla negatiivne mõju keskkonnale ja inimeste tervisele. Seetõttu peaksid sõidueksamid tagama, et sõidukoolitus võimaldab juhtidel vähendada oma mõju seoses heitega, sealhulgas säästliku sõidustiili kaudu, ning valmistab neid ette heiteta või vähese heitega sõidukite juhtimiseks.

(16) Selleks et kodanikud ja elanikud saaksid siseturu eelistest vahetult kasu, ilma et sellega kaasneks tarbetu lisahalduskoormus, on Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2018/1724 ([7]) sätestatud juurdepääs siseturu toimimise seisukohast olulistele veebipõhistele menetlustele, sealhulgas piiriüleste kasutajate jaoks. Teave juhiloa saamise ja uuendamise kohta on juba hõlmatud nimetatud määruse I lisaga. Kõnealuse määruse II lisa tuleks muuta, tagamaks, et juhilubadega seotud haldusmenetluses osalevad kasutajad saavad kasu täielikult veebipõhistest menetlustest.

(17) Juhiload tuleks liigitada vastavalt sõidukitüüpidele, mille juhtimiseks need õiguse annavad. Juhilubade liigitamine tuleks teha selgel ja sidusal viisil, võttes täiel määral arvesse asjaomaste sõidukite tehnilisi omadusi ja nende juhtimiseks vajalikke oskusi.

(18) Vastavalt 13. detsembri 2006. aasta ÜRO puuetega inimeste õiguste konventsioonile, mille osaline liit on olnud alates 21. jaanuarist 2011, tuleks vastu võtta erisätted, mis lihtsustavad sõidukite juhtimist puuetega inimeste jaoks. Lisaks innustatakse liikmesriike võtma arvesse puuetega inimeste erivajadusi ning hõlbustama nende võimalusi juhiluba omandada ja omada, alandamata seejuures käesolevas direktiivis sätestatud miinimumnõudeid seoses juhtimissobivuse ja sõiduoskustega. Seega peaks liikmesriikidel olema komisjoni eelneval nõusolekul lubatud jätta käesoleva direktiivi kohaste juhiloakategooriaid käsitlevate normide kohaldamisalast välja teatavat liiki mootori jõul liikuvad sõidukid.

(19) Liikmesriikidel peaks olema lubatud käesoleva direktiivi kohaldamisalast jätkuvalt välja jätta sellist tüüpi sõidukid, mida kasutavad relva- ja tsiviilkaitsejõudud või mis on nende kontrolli all, võttes arvesse nende jõudude poolt teostatavate operatsioonide ja kasutatavate sõidukite eriomast laadi.

(20) Eri kategooriate juhilubade taotlejate vanuse alampiirid tuleks kehtestada liidu tasandil. Liikmesriikidel tuleks siiski lubada kehtestada teatavate sõidukikategooriate juhtimiseks kõrgem vanusepiir, et liiklusohutust veelgi parandada. Liikmesriikidel peaks teatavate sõidukikategooriate puhul ja erandkorras olema lubatud kehtestada madalamad vanusepiirid, et võtta arvesse riigisiseseid olusid, eelkõige mis puudutab tuletõrje-, kodanikukaitse- ja päästesõidukite, samuti avaliku julgeoleku ja korra tagamiseks kasutatavate sõidukite juhtimist.

(21) Alarmsõidukitel, nimelt avaliku julgeoleku ja korra tagamiseks kasutatavatel sõidukitel, mis muu hulgas pakuvad viivitamatut abi loodusõnnetuste või inimtegevusest tingitud hädaolukordade puhul, nagu politseisõidukitel, kiirabiautodel, kodanikukaitse- ja päästesõidukitel, või tuletõrjeautodel võivad olla eriomadused, näiteks erivarustusest tulenev suurem kaal, ning nende puhul võib vajalik olla teatavate erandite tegemine B-kategooria juhiloa üldreeglitest, et tõhusalt reageerida kriisiolukordadele ning päästevajadustele. Lisaks, selleks et vältida võimalikke takistusi selliste sõidukite piiriülesel liikumisel, kui neid kasutatakse liidu erinevates piirkondades piiriüleseks sekkumiseks, peaks liikmesriikidel olema võimalik ajutiselt või määramata ajaks lubada neid alarmsõidukeid oma territooriumil juhtida B-kategooria juhiloaga. Sellega seoses innustatakse liikmesriike riiklikke meetmeid vastastikku tunnustama, nii et piiriülesed hädaabioperatsioonid ei oleks takistatud või karistatavad.

(22) Selleks et võtta arvesse liikmesriikide noorte liikuvusvajadusi, näiteks vajadust juhtida sõidukit pikki vahemaid hõredalt asustatud piirkondades piisavate alternatiivsete liikumisvõimaluste puudumise tõttu, peaks liikmesriikidel olema võimalik komisjoni eelneval nõusolekul alandada vanuse alampiiri 15. eluaastani teatavate B1 kategooria sõidukitüüpide jaoks juhilubade väljastamiseks, mis piirduvad liikmesriigi territooriumiga. On oluline, et selline vanuse alampiiri alandamine ei mõjuks negatiivselt liiklusohutusele. Seetõttu peaks komisjon enne oma nõusoleku andmist igakülgselt hindama sellise vanuse alampiiri alandamise mõju liiklusohutusele, võttes arvesse liikmesriikide ekspertide esitatud asjakohast teavet.

(23) Liiklusohutust võib positiivselt mõjutada iga kategooria juhiloa puhul vanuse alampiiri kindlaksmääramine, mis hõlbustab nii noorte juhtide sõltumatut liikuvust kui ka nende õigeaegset professionaalse sõidukijuhtimisoskuse omandamist, ning rangemate tingimuste kehtestamine algajatele juhtidele, mis puudutab muu hulgas alkoholitarbimist seoses juhtimisega. Vanuse alampiiri ei tohiks alandada liiklusohutuse arvelt.

([7]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 2. oktoobri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1724, millega luuakse ühtne digivärav teabele ja menetlustele ning abi- ja probleemilahendamisteenustele juurdepääsu pakkumiseks ning millega muudetakse määrust (EL) nr 1024/2012 (ELT L 295, 21.11.2018, lk 1. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj).

(24) Tuleks kehtestada järkjärguline süsteem, mille kohaselt on teatava kategooria juhiloa omamine eeltingimuseks, et taotlejal oleks õigus saada teatavate muude kategooriate juhilube, ning kategooriatega seotud vastavused, sealhulgas kehtestada asjakohasel juhul minimaalse sõidukogemuse nõue. Selline süsteem peaks olema kõikidele liikmesriikidele siduv, ilma et see piiraks liikmesriikide võimalust kohaldada omavahel teatavaid vastavusi oma vastavatel territooriumidel. Liikmesriikidel peaks samuti olema lubatud kohaldada teatavaid vastavusi üksnes oma territooriumil.

(25) Alternatiivkütusel töötavate sõidukite suurem osakaal on rohepöördes võtmetähtsusega. Käesolevas direktiivis tuleks võtta arvesse, et B- ja BE-kategooria juhilubade puhul on võimalik, et kasutusele tulevad uued ja suurema massiga mudelid. Seepärast peaks B- või BE-kategooria juhiloa omanikel olema lubatud nii inimeste kui ka kaupade veoks juhtida täielikult või osaliselt alternatiivkütusel töötavaid mootorsõidukeid, mille lubatud täismass ületab 3 500 kg, tingimusel, et neil on omandatud juhiloa kategoorias olemas juhtimiskogemus.

(26) Õigus juhiloale on liikumisvabaduse tagatis ning hõlbustab majandus- ja ühiskonnaelus osalemist, mis on eriti oluline maapiirkondades ja vähem linnastunud piirkondades, kus ühistranspordivõrgu võimalused on piiratud. Eakate, piiratud liikumisvõimega isikute või puuetega inimeste jaoks on isiklik transpordivahend nende liikuvust toetav oluline tegur. Juhi sobivust ohutult juhtida tuleks hinnata konkreetsete kriteeriumide alusel, võttes eelkõige arvesse juhi terviseseisundit vastavalt kontrollide ja asjakohasel juhul uuringute objektiivsetele tulemustele. Otsused juhilubade tühistamise, äravõtmise, peatamise või piiramise kohta tuleks teha iga juhtumi puhul eraldi ning need ei tohiks kaasa tuua diskrimineerimist, eelkõige vanuse alusel.

(27) Liiklusohutuse eesmärgil on vaja ajakohastada ühtlustatud miinimumnõudeid, millele taotleja peab vastama enne juhiloa väljastamist. See peaks hõlmama mootori jõul liikuvate sõidukite juhtimisega seotud teadmisi, oskusi ja käitumist, sõidueksamit ning kehalise ja vaimse sobivuse miinimumnõudeid selliste sõidukite juhtimiseks.

(28) Arvestades täiustatud juhiabisüsteemide ja automaatsõidusüsteemide järjest suuremat kättesaadavust ja kasutamist, on vaja lisada nende süsteemidega seotud nõuded teooriaeksamisse, et tagada juhi üldised teadmised selliste süsteemide eeliste, piirangute ja riskide kohta. Kõnealune teadmisnõue peaks hõlmama eelkõige automaatsõidusüsteemide kasutusvaldkondi, nende süsteemide poolsete ülevõtmistaotluste olemasolu ja juhi säilinud kohustusi sel ajal, kui automaatsõidusüsteemid on aktiveeritud.

(29) Juhiloa väljastamisel ja korrapäraselt pärast seda tuleks tõendada vastavust kehalise ja vaimse sobivuse miinimumnõuetele. Selline regulaarne kontroll kooskõlas miinimumnõuetele vastavust käsitlevate riigisiseste normidega aitab kaasa isikute vabale liikumisele, väldib konkurentsimoonutusi ja võtab arvesse juhtide vastutust. Miinimumnõuetele vastavust käsitlevad riigisisesed normid peaksid hõlmama tervisekontrolli juhiloa väljastamisel ja uuendamisel. Kõnealust tervisekontrolli võib teha perearst, muu pädev meditsiiniasutus või tervishoiusektori spetsialist, nagu on sätestatud liikmesriigi õiguses.

(30) Piisav nägemisvõime on oluline tingimus sõidukijuhtimiseks kehalise sobivuse tagamisel. Seetõttu peaksid kõik juhiloa taotlejad läbima asjakohase kontrolli, tagamaks et neil on küllaldane nägemisteravus, sealhulgas laskma riigisisese õiguse alusel volitatud pädeval nägemiskontrolli spetsialistil vajaduse korral teha täiendava vaatevälja kontrolli. Liikmesriikidel peaks olema lubatud minna sellest nõudest kaugemale, nõudes sama menetlust ka juhiloa uuendamisel. Kümnendmurruna väljendatud nägemisteravus on rahvusvaheliselt tunnustatud võrreldavuse standard nägemisteravuse kindlaksmääramisel.

(31) Teatavate kategooriate juhilubade väljastamisel või uuendamisel peaks liikmesriikidel olema võimalik tervisekontrolli asemel nõuda, et juhiloa taotleja või omanik esitaks kirjalikult või elektrooniliselt enesehinnangu, mis võiks ülesehituselt olla riskipõhine. Siiski oleks soovitav, et liikmesriigid lisaksid tervisekontrolli vähemalt juhilubade esmakordse väljastamise menetlusse, et hinnata vastavust käesolevas direktiivis ja riigisiseses õiguses sätestatud tingimustele.

(32) Kui juhiluba on väljastatud, peaks liikmesriikidel olema selle asemel, et nõuda juhiloa uuendamisel tervisekontrolli läbimist või enesehinnangu esitamist, võimalik kehtestada süsteem, millega tagatakse, et reageeritakse muutustele juhiloa omaniku kehalises või vaimses sobivuses. Tunnistades riiklike tervisesüsteemide ja -tavade korralduslikku mitmekesisust tulemusliku koordineerimise osas juhilubade väljastamise ja uuendamise eest vastutavate asutustega, võiks sellise süsteemi kehtestada mitmesuguses vormis, kusjuures peamine põhimõte oleks, et meditsiiniasutused või juhilube väljastavad asutused peaksid juhiloa omanike terviseseisundi seostama nende juhtimisvõime ja -pädevusega. Meditsiiniasutuste või juhilube väljastavate asutuste selline reageerimine võiks põhineda ka juhiloa omaniku deklaratsioonide hindamisel, mille aluseks on kõigi juhiloa omanike üldine kohustus deklareerida oma terviseseisund, mis on juhtimise seisukohast oluline, ning selle hindamise tulemuseks võib olla suunamine spetsialisti juurde, arsti kehtestatud juhtimiskeeld või lõpuks juhiloa äravõtmine, peatamine või piiramine.

(33) Liikmesriikidel peaks samuti olema vabadus selliseid meetmeid kombineerida, et suurendada nende tõhusust, ning kohaldada käesolevas direktiivis sätestatud miinimumnõuetest rangemaid juhtimissobivuse nõudeid.

(34) Hiljutised edusammud meditsiinitehnoloogias on liiklusohutust suurendanud, tegeledes riskidega, mis on seotud juhtimisega teatavate terviseseisundite korral. Sellised uuendused nagu pideva glükoosiseire süsteemid diabeeti põdevate inimeste jaoks võimaldavad nende seisundit reaalajas tulemuslikult hallata, vähendades juhtimisega seotud riske. Kõnealused tehnoloogiad on kiiresti arenevad, tagades parema kontrolli terviseprobleemide üle ja parandades veelgi liiklusohutust.

(35) Pidades silmas tehtavaid uuringuid mitmesuguste patoloogiate kohta, millega kaasneb liigse unisuse ja uimasuse risk, peaks komisjon alustama käesoleva direktiivi nende sätete läbivaatamist, mis on seotud obstruktiivse uneapnoe sündroomiga, kui piisav arv uuringuid on lõpule viidud ja teadusringkondadele kättesaadavad. Arvestades nägemispuude ravis tehtud teaduslikke edusamme, peaks komisjon alustama ka nende käesoleva direktiivi sätete läbivaatamist, mis on seotud kõnealuse seisundiga.

(36) Selleks et tagada ühtsed õigused kogu liidus, ilma et see piiraks liiklusohutuse kaalutlusi, peaks AM-, A1-, A2-, A-, B1-, B- ja BE-kategooria juhilubade halduskehtivus olema 15 aastat, aga C-, CE-, C1, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-kategooria juhilubadel viis aastat. Sellest olenemata peaks liikmesriikidel olema lubatud kohaldada 15-aastase kehtivusperioodi asemel kümneaastast kehtivusperioodi, kui juhiluba kasutatakse ka isikut tõendava dokumendina. Järgides juba kehtivat raamistikku, mis võimaldab liikmesriikidel suurendada uuendamise sagedust vastavalt suurenevale vanusele, võiks üldist kehtivusaega lühendada objektiivsete tegurite alusel, millel on üldine seos juhtide keskmise kehalise ja vaimse seisundiga, näiteks vanusega, ning liikmesriikidel peaks olema lubatud määrata kindlaks käesolevas direktiivis sätestatud kehtivusperioodidest lühemad kehtivusperioodid erandlikel juhtudel, nagu on sätestatud käesolevas direktiivis.

(37) Kogenud juhtide täienduskursused võivad parandada liiklusohutust, suurendades teadlikkust ja nõudes juhtidelt lisakogemuste omandamist uute tehnoloogiatega, näiteks täiustatud juhiabisüsteemide ja automaatsõidusüsteemidega. Selles kontekstis ja samuti juhiloa väljastamisele eelneva juhikoolituse puhul võiks olla kasulik simulaatorite kasutamine, et parandada selliseid olulisi sõiduoskusi nagu reageerimine ebasoodsatele tingimustele ja hädaolukorras.

(38) Seoses järkjärgulise digitaliseerimise ja automatiseerimisega ning maanteetranspordis üha rangemate heite vähendamise nõuetega, samuti tehnoloogia pideva arenguga mootori jõul liikuvate sõidukite valdkonnas on vaja hoida kõiki juhte kursis uute tehnoloogiate, liiklusohutuse ja kestlikkusega. Kaasavamale liikuvusele saab kaasa aidata see, kui liikmesriigid edendavad juhtide elukestvat koolitust, näiteks pakkudes võimalust osaleda ohutu sõidukijuhtimise kursustel, kus antakse tagasisidet. Selline elukestev koolitus saab mängida väga olulist rolli kogenud juhtide oskuste ajakohasena hoidmises liiklusohutuse, uute tehnoloogiate ja sõidukite massi muutumise valdkonnas, mis parandab kütusesäästlikkust ja kiiruse juhtimist ning vähendab heidet.

(39) Selleks et võimaldada liikmesriikidel ja igakülgselt põhjendatud juhtudel liidul tervikuna reageerida kriisidele, mis muudavad riiklikel ametiasutustel peagi kehtivuse kaotavate juhilubade uuendamise võimatuks, peaks saama pikendada selliste juhilubade halduskehtivust. Selline pikendamine peaks olema võimalik ainult rangelt vajalikuks ajavahemikuks.

(40) Põhimõte „üks omanik – üks juhiluba“ peaks takistama isikul omada rohkem kui ühte juhiluba. Seda põhimõtet tuleks samuti laiendada, et võtta arvesse mobiilsete juhilubade tehnilisi iseärasusi, kuna juhiloa omanik võib mobiilse juhiloa asemel või sellega koos taotleda füüsilise juhiloa väljastamist ning võib esitada mobiilse juhiloa mitmel elektroonilisel seadmel.

(41) Liiklusohutusega seotud põhjustel peaksid liikmesriigid saama kohaldada juhilubade tühistamist, äravõtmist, peatamist ja uuendamist käsitlevaid riigisiseseid sätteid kõigi juhiloa omanike suhtes, kelle alaline elukoht on nende territooriumil.

(42) Juhtidel, kellel on juhiluba, mille on väljastanud liikmesriik, kus nad elavad pärast kolmanda riigi väljastatud juhiloa vahetamist, peaks olema õigus juhtida sõidukit kogu liidus nii, nagu nad oleksid juhiloa algselt saanud liidus. See toetab isikute vaba liikumist liidus.

(43) Selleks et tagada käesoleva direktiivi ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused määrata kindlaks kolmandad riigid, kes tagavad liidu liiklusohutuse tasemega võrreldava liiklusohutuse taseme, andes seega kõnealuste kolmandate riikide väljastatud juhilubade omanikele võimaluse vahetada oma juhiluba samadel tingimustel, nagu selle oleks väljastanud liikmesriik, kohaldades asjaomaseid tingimusi, mis peaksid olema kõigi asjaomaste juhilubade kategooriate puhul üksikasjalikud ja täpselt määratletud. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011 ([8]).

(44) Mis puudutab juhilube, mille on väljastanud kolmandad riigid, kes ei ole rakendusaktis kindlaks määratud kolmanda riigina, kelle liiklusohutuse tase on võrreldav liidu omaga, või kelle puhul rakendusakt sellise juhiloa vahetust sõnaselgelt ei luba ega ka keela, siis peaks liikmesriikidel olema lubatud neid juhilube vahetada kooskõlas oma riigisiseste normidega, tingimusel et nad kasutavad sel viisil väljastatavatel juhilubadel asjakohast liidu koodi (asjakohaseid liidu koode). Kui sellise juhiloa omanik asub elama uude liikmesriiki, ei tuleks nõuda, et viimane kohaldaks sellise juhiloa suhtes vastastikuse tunnustamise põhimõtet.

(45) Uut raamistikku kolmandate riikide väljastatud juhilubade vahetamiseks tuleks käsitleda ka kui vahendit, millega leevendada elukutseliste sõidukijuhtide nappust, kuivõrd nende normide eesmärk on hõlbustada mitmesuguste kategooriate juhilubade omanike vaba liikumist. Võttes arvesse, et nende kolmandate riikide kodanike sõiduõiguse suhtes, kes töötavad liidus autovedusid tegevas ettevõtjas või kes töötavad sellise ettevõtja heaks, võidakse kohaldada täiendavat kutseoskuse tunnistusega tõendatud kvalifikatsiooninõuet, peaks komisjon hindama, kuidas saaks uue raamistiku eeldatavat positiivset mõju täiendavalt toetada seoses muude sõidudokumentidega, ilma et see piiraks üldist eesmärki parandada liiklusohutust liidus.

(46) Nn juhiloaturism ehk tava vahetada uue juhiloa saamise eesmärgil elukohta, muu hulgas selleks, et hoida kõrvale teises liikmesriigis kehtestatud mootori jõul liikuva sõiduki juhtimisõiguse või juhiloa või juhiloa kehtivuse tunnustamise tühistamise, äravõtmise, peatamise või piiramise tagajärgedest, on laialt levinud nähtus, millel on negatiivne mõju liiklusohutusele. Juhte ei tohiks pelgalt elukoha vahetamise tõttu vabastada kohustusest järgida juhtimisõiguse või juhiloa või juhiloa kehtivuse tunnustamise taastamise nõudeid. Samal ajal tuleks selgitada, et kodanike mis tahes käitumine või nende kehalise või vaimse juhtimissobivuse puudumine peaks kaasa tooma tähtajatu juhtimiskeelu üksnes igakülgselt põhjendatud juhtudel. Tuleks sätestada tingimused, mille kohaselt võivad muud liikmesriigid kui see, kes kehtestas juhtimisõiguse või juhiloa tühistamise, äravõtmise, peatamise või piiramise, siiski anda asjaomasele isikule juhiloa, kui seda peetakse teadliku otsuse alusel asjakohaseks ja kui sel viisil väljastatud juhiloa kehtivus piirdub nende liikmesriikide territooriumidega, kes ei ole tähtajatut juhtimiskeeldu kehtestanud.

([8]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

(47) Liiklusohutuse parandamiseks tuleks teatavate juhiloakategooriate jaoks kehtestada kogu liitu hõlmav saatjaga sõitmise süsteem. Sellise süsteemi normide kohaselt peaksid taotlejad saama omandada asjaomaste kategooriate juhiload enne nõutavasse vanuse alampiiri jõudmist. Nende juhilubade kasutamise tingimuseks peaks siiski olema see, et sõidetakse koos saatjaga, näiteks pereliikmega, kes on kogenud juht. Sellistes olukordades peaks liikmesriikidel olema liiklusohutuse huvides lubatud kehtestada oma territooriumil nende väljastatud juhilubade jaoks rangemad tingimused ja normid.

(48) Ilma et see piiraks saatjaga sõitmise süsteemi üldist eesmärki parandada liiklusohutust, võiks see süsteem aidata muuta veokijuhi elukutse noorematele põlvkondadele kättesaadavamaks ja atraktiivsemaks, et laiendada nende tööalaseid võimalusi ja aidata vähendada liidus juhtide nappust. Seepärast peaks liikmesriikidel olema võimalus kohaldada kõnealust süsteemi lisaks B-kategooria juhilubadele ka C1-, C1E- ja C-kategooria juhilubade suhtes ning vastavalt välja antud juhilubasid peaksid vastastikku tunnustama liikmesriigid, kes kõnealuse süsteemi kohaldamisala sel viisil laiendavad.

(49) Saatjaga sõitmise süsteem ei tohiks piirata liikmesriikide olemasolevaid võimalusi alandada B-kategooria juhiloa vanuse alampiiri ja kohaldada sellega seotud tingimusi riigi tasandil.

(50) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2022/2561 ([9]) kehtestatud tingimusi ja nõudeid D- või DE-kategooria bussi juhtimiseks teatavast vanusest alates pärast kutsekvalifikatsiooni saamist tuleks lihtsustada, seadmata ohtu liiklusohutust.

(51) Liikmesriike innustatakse tugevdama partnerlusi haridus- ja koolitusasutuste, sealhulgas ülikoolide ja kutsekoolide, ning transpordi- ja logistikaettevõtete vahel, et tegeleda elukutseliste sõidukijuhtide nappusega liidus. Töökohapõhise õppe, praktika ja sarnaste koolituspakkumiste arendamine ja toetamine nendes partnerlustes peaks andma tulevastele elukutselistele sõidukijuhtidele võimaluse õppida paremini tundma kutseala eeliseid ja raskusi, parandada oma operatiivseid ja organisatsioonilisi oskusi ning omandada kogemusi, kasutades samal ajal tipptehnoloogiat ja -tehnikat. Komisjoni innustatakse toetama avaliku ja erasektori partnerlusi kutsekoolide ning logistika- ja transpordiettevõtete vahel, et parandada elukutseliste sõidukijuhtide kättesaadavust ja oskusi, kasutades selleks liidu programme, näiteks „Erasmus+“.

(52) Selle hindamisel, millised tuluallikad on olemas liiklusohutuse edendamiseks, soovitatakse liikmesriikidel kasutada Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2015/413 ([10]) kohaldamisalasse kuuluvate liiklusohutusnõuete rikkumiste eest määratud rahatrahvidest saadud tulu liiklusohutuse suurendamiseks ja liiklusohutusmeetmete läbipaistvuse tagamiseks.

(53) Tuleks tagada, et juhid, kes saavad esimest korda juhiloa, ei oleks liiklusohtlikud. Algajatele juhtidele tuleks kehtestada vähemalt kaheaastane katseaeg, mille jooksul tuleks alkoholijoobes juhtimise eest kohaldada rangemaid norme või karistusi, ilma et see piiraks liikmesriikide pädevust reguleerida juhtide käitumist. Sellised rangemad normid võiksid hõlmata algajate juhtide erikoolitust, milles nad saavad täiendavaid juhiseid riskiteadlikkuse kohta ja mis paneb neid oma käitumise üle järgi mõtlema. Samuti tuleks kehtestada erimeetmed tagamaks, et algajate juhtide seas väheneb autojuhtimine uimastite mõju all, ning millega innustatakse neid korrektselt kasutama nõutavaid ohutussüsteeme. Sellised meetmed võiksid hõlmata rangemaid norme või karistusi. Karistuste kasutamise korral peaksid need olema mõjusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad ning need võivad hõlmata juhtimiskeelde ja riskiteadlikkuse teemalist erikoolitust algajatele juhtidele. Sellised erimeetmed võivad hõlmata sihipärast täitmise tagamist ja kampaaniaid. Liikmesriikidel peaks oma territooriumil olema lubatud vabalt kohaldada algajate juhtide suhtes lisanorme liiklusohutuse parandamiseks, näiteks täiendava juhiloakategooria teist katseaega, et võtta arvesse uue kategooriaga seotud erinevaid riske ja vajalikke oskusi.

([9]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2022. aasta direktiiv (EL) 2022/2561 reisijate- või kaubaveol kasutatavate teatavate maanteesõidukite juhtide alus- ja jätkuõppe kohta (ELT L 330, 23.12.2022, lk 46, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2561/oj).

([10]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/413, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta (ELT L 68, 13.3.2015, lk 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj).

(54) Alkoholijoobes juhtimise suhtes üldkohaldatavad nulltolerantsi süsteemid, mis on seotud sihipärase täitmise tagamisega, on osutunud mõjusaks liiklusohutuse parandamise meetodiks. Alkoholi nullpiirmäära peetakse üldiselt kõige tulemuslikumaks meetmeks liiklussurmade ja -vigastuste vähendamisel, ilma et võetaks arvesse juhuslikku kokkupuudet või kokkupuudet, mis ei mõjuta sõidutoiminguid. Samuti on kehtestamisel nullpoliitika narkojoobes juhtimise suhtes. Liikmesriike innustatakse säilitama ja kehtestama oma riigisiseses õiguses selliseid üldkohaldatavaid nulltolerantsi süsteeme, mille suhtes katseaja süsteem peaks olema täiendav meede, mis on suunatud algajate juhtide, peamiselt noorte üleesindatusele alkoholijoobes juhtimise ja uimastitarbimisega seotud liiklusõnnetustes.

(55) Liikmesriike kutsutakse üles lisama oma põhi- ja keskkooli õppekavadesse eakohase koolituse liiklusohutuse eeskirjade ja liiklusriskide teadvustamise kohta, mis kajastab ka isiklike liikumisvahendite, nagu elektrijalgrattad ja elektritõukerattad, suuremat populaarsust. Liiklusohutuse põhireeglite õppimine noores eas võib aidata liiklusõnnetusi ennetada, suurendades teadlikkust ja arendades vastutustundlikku käitumist, andes seeläbi kodanikele juba varases eas võimaluse teha ohutuid otsuseid, tuginedes kindlale teadmisele kohaldatavate normide ja riskide kohta. Komisjoni julgustatakse võimaldama ja toetama parimate tavade vahetamist liikmesriikide ja nende ametiasutuste vahel, sealhulgas rahalise toetuse kaudu.

(56) Selleks, et parandada eksamineerijate teadmisi ja oskusi, tuleks kehtestada eksamineerija ameti omandamise ja koolituse miinimumnõuded, sealhulgas ohutaju testimise osas, ning seeläbi tagada juhiloa taotlejate objektiivsem hindamine ja ühtlustada sõidueksameid varasemast rohkem. Lisaks tuleks komisjonile anda volitused võtta vastu delegeeritud õigusakte nimetatud miinimumnõuete muutmiseks, et vajaduse korral kohandada neid vastavalt tehnika, tegevuse või teaduse arengule kõnealuses valdkonnas, sealhulgas sõiduabisüsteemide ja automaatsõidusüsteemide osas.

(57) Alalise elukoha mõiste tuleks sätestada nii, et see võimaldaks lahendada probleemid, mis tekivad juhul, kui alalist elukohta ei ole võimalik kindlaks teha tööalaste või isiklike sidemete alusel. Norm, mille kohaselt võib juhilubasid väljastada ainult alalise elukoha liikmesriik, võib teatavatel juhtudel kujutada endast ebaproportsionaalset keelebarjääri. Seega juhul, kui alalise elukoha liikmesriik ei anna võimalust sooritada eksameid taotleja kodakondsusjärgse liikmesriigi ametlikus keeles, peaks taotlejal olema võimalik sooritada teooria- või praktiline eksam või mõlemad oma kodakondsusjärgses liikmesriigis. See erand ei tohiks takistada liikmesriike võtmast meetmeid kuritarvituste või kelmuste ja pettuste vastu, mis võivad areneda uue paindlikkuse tulemusel. Diplomaatidele ja nende perekondadele tuleks kehtestada erinormid, kui diplomaadi ametikohustused nõuavad pikema aja jooksul välismaal elamist.

(58) Liikmesriigid peaksid üksteist käesoleva direktiivi rakendamisel abistama. Võimaluse korral peaksid nad sellise abi osutamiseks kasutama direktiivi 2006/126/EÜ artikli 15 lõikes 1 osutatud ELi juhilubade võrgustikku. ELi juhilubade võrgustiku eesmärk on tagada liikmesriikidelt saadud dokumentide ja juhtimisõiguste tunnustamine, et võidelda dokumendipettuse ja juhtimisõiguseta juhtimise vastu, vältida mitmekordsete juhilubade väljastamist ja hõlbustada juhtimiskeelu täitmise tagamist. Eelkõige tuleks liikmesriikidele anda võimalus süstemaatiliselt kontrollida, kas varasema tühistamise, äravõtmise, peatamise või piiramise põhjused on ära langenud. ELi juhilubade võrgustiku kasutamine muude liidu õigusaktide kohaldamiseks peaks olema lubatud ainult juhul, kui need kasutusviisid on käesolevas direktiivis sõnaselgelt sätestatud.

(59) Selleks et oleks võimalik koostada sisukaid aruandeid käesoleva direktiivi rakendamise kohta, peaks komisjon saama igal aastal teavet väljastatud, uuendatud, asendatud, tühistatud ja vahetatud füüsiliste ja mobiilsete juhilubade arvu kohta igas kategoorias. Komisjon peaks saama statistikat ka raskete liiklusõnnetuste kohta, millega on seotud 17-aastased juhid, kes osalevad saatjaga sõitmise süsteemis, osana laiemast andmete kogumisest kutseliste sõidukijuhtide liiklusõnnetuste kohta. Pidades silmas kõnealuste aruannete koostamist, liikmesriikide vastastikust abi käesoleva direktiivi rakendamisel ja liikmesriikide ühiseid jõupingutusi liiklusohutuse parandamiseks üldiselt, innustatakse liikmesriike jagama omavahel ja komisjoniga korrapäraselt teavet oma parimate tavade kohta, mis puudutavad juhtidega seotud liiklusohutusmeetmeid, näiteks riskiteadlikkuse koolitused, algaja juhi süsteemid, vähem kaitstud liiklejatele tähelepanu pööramine, elukestev koolitus või juhi juhtimissobivuse jälgimine. Sellise teabe jagamine võib olla osa projektitööst, nt Euroopa liiklusohutuse seirekeskus ja ELi liiklusohutuse alane teabevahetus, või korrapärastest eksperdirühma koosolekutest. Liikmesriikide meetodite, tavade ja riiklike eripärade erinevused on väärtuslikuks allikaks vastastikusel õppimisel ja parimate tavade vahetamisel.

(60) Alternatiivkütusel töötavate sõidukite tehnoloogiline areng ja uuendused, mis mõjutavad sõidukite massi, mõjutavad jätkuvalt juhilubasid reguleerivat õigusraamistikku. Arvestades, et kõnealune raamistik on tehniliselt keeruline, peaks seda arendama viisil, mis tagab õiguskindluse ja järgib tehnoloogilise neutraalsuse põhimõtet, tagades et normidega ei seata konkreetseid tehnoloogiaid põhjendamatult soodsamasse või ebasoodsamasse olukorda, vaid luuakse selle asemel õiglane ja tulevikukindel raamistik. Seepärast peaks komisjon jälgima alternatiivkütusel töötavate sõidukite tehnoloogilist arengut ja hindama selle mõju juhtimisõiguse järkjärgulisele omandamisele ja kategooriate vastavusele, et tagada selge, tasakaalustatud ja ajakohane õigusraamistik, mis parandab liiklusohutust innovatsiooni takistamata.

(61) Selleks et saavutada käesoleva direktiivi eesmärgid, eelkõige et kohandada lisasid tehnika, tegevuse või teaduse arenguga, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta käesoleva direktiivi lisade osasid, millega reguleeritakse füüsiliste juhilubade tehnilist kirjeldust; muuta käesoleva direktiivi lisade osa, milles on sätestatud mobiilsete juhilubade tehniline kirjeldus; muuta käesoleva direktiivi lisade osa, millega reguleeritakse kohaldatavaid riiklikke ja liidu koode käsitlevaid eeskirju; muuta käesoleva direktiivi lisasid, milles täpsustatakse teatavad miinimumnõuded juhilubade väljastamise, kehtivuse ja uuendamise jaoks; ning muuta lisa, milles sätestatakse eksamineerijate miinimumnõuded. Selline õigus tuleks anda viieks aastaks, võttes arvesse tehnika, tegevuse ja teaduse kiiret arengut, mis mõjutab kõnealuste lisadega reguleeritavaid küsimusi. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes ([11]) sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, kus arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

(62) Komisjon peaks looma spetsiaalse juhilubade ja nendega seotud küsimuste eksperdirühma, et vajaduse korral oleks võimalik kasutada asjakohaseid eksperditeadmisi, et kasutada oma õigust võtta vastu delegeeritud õigusakte, samuti hõlbustada ja innustada liidu tasandil sidusrühmade ja liikmesriikide ekspertide vahelist teabevahetust kõigis küsimustes, mis on seotud juhilubade, loamenetluste, liiklusohutuse parandamise ja kodanikke või ettevõtjaid piiravate haldustõkete kõrvaldamisega. Eelkõige peaks eksperdirühm hõlbustama parimate tavade vahetamist juhiloa taotlejate vanuse- ja sobivuse nõuete, astmeliste loa väljastamise süsteemide ja elukestva õppe eeliste, uute tehnoloogiate, näiteks mobiilsete juhilubade ja automaatsõidu- või juhiabisüsteemide mõju kohta, vastastikku tunnustamata juhilubade (näiteks väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate juhiload) omanike vaba liikumise tõkete kõrvaldamise hõlbustamise kohta ning uute juhtide koolitamist ja eksameid käsitlevate normide kohta.

(63) Selleks et tagada käesoleva direktiivi ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, et ta saaks kehtestada üksikasjalikud sätted järgneva kohta: koostalitlusvõime ja turvameetmed, mida tuleb füüsilistele juhilubadele lisatud ruutkoodide puhul järgida; mobiilsete juhilubade välimus, koostalitlusvõime, katsetamine, andmete ja registrite ajakohastamise standardid, turvalisus, isikuandmete töötlemise ja kaitse korralduslikud meetmed, vahetamise tehnilised ja turvastandardid ning mobiilsete juhilubade kontrollimiseks usaldusväärsete väljastajate usaldusnimekirjad, sealhulgas kontrollifunktsioonid ja riiklike süsteemide liides, niivõrd kui see on võimalik, võttes arvesse ka üldist raamistikku ja tehnilisi kirjeldusi, mis on vajalikud kõnealuste juhilubade tunnustamiseks kolmandate riikide ametiasutuste poolt, ning kehtestada ELi juhilubade võrgustiku toimimist reguleerivad ühised normid, sealhulgas üksikasjalikud tegevus-, liidese- ja tehnilised nõuded, et tagada ELi juhilubade võrgustikuga ühendatud riiklike süsteemide koostalitlusvõime, ELi juhilubade võrgustiku kaudu vahetatavate isikuandmete kaitse ning kõnealuse võrgustiku kõigi selliste funktsioonide nõuetekohane toimimine, mis on sätestatud liidu ja riigisiseses õiguses. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas määrusega (EL) nr 182/2011.

([11]) ELT L 123, 12.5.2016, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

(64) Igakülgselt põhjendatud juhtudel, mis on seotud kogu liidus juhilubade halduskehtivuse pikendamisega, ning kui kriisiga seotud tungiv kiireloomulisus seda nõuab, peaks komisjon võtma vastu viivitamata kohaldatavad rakendusaktid.

(65) Järjekindluse huvides tuleks muuta määrust (EL) 2018/1724 ja direktiivi (EL) 2022/2561, milles käsitletakse teatavaid käesoleva direktiiviga hõlmatud küsimusi.

(66) Direktiiv 2006/126/EÜ ja komisjoni määrus (EL) nr 383/2012 ([12]) tuleks kehtetuks tunnistada.

(67) Kuna käesoleva direktiivi eesmärke, nimelt oluliselt vähendada liiklusõnnetuses kannatanute arvu liidus ja hõlbustada kodanike vaba liikumist, sätestades ühtsed normid juhtimisõiguse ning juhilubade väljastamise ja uuendamise ning nende vastastikuse tunnustamise kohta, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, sest juhilubade väljastamist, uuendamist, asendamist ja vahetamist reguleerivad riigisisesed normid tooksid kaasa nii mitmekesised nõuded, et ühtlustatud normidega pakutavat liiklusohutust ja kodanike vaba liikumist ei oleks võimalik saavutada, küll aga saab nimetatud eesmärke paremini saavutada liidu tasandil tingituna maanteeliikluse piiriülesest ja kogu liitu hõlmavast olemusest ning vajadusest kehtestada ühised miinimumnõuded, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

(68) Euroopa Andmekaitseinspektoriga konsulteeriti kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1725 ([13]) artikli 42 lõikega 1 ning ta esitas arvamuse 25. aprillil 2023 ([14]).

(69) Kooskõlas liikmesriikide ja komisjoni 28. septembri 2011. aasta ühise poliitilise deklaratsiooniga selgitavate dokumentide kohta ([15]) kohustuvad liikmesriigid põhjendatud juhtudel lisama ülevõtmismeetmeid käsitlevale teatele ühe või mitu dokumenti, milles selgitatakse seost direktiivi osade ja ülevõtvate liikmesriigi õigusaktide vastavate osade vahel. Käesoleva direktiivi puhul leiab seadusandja, et nimetatud dokumentide esitamine on põhjendatud.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Reguleerimisese ja kohaldamisala

1. Käesoleva direktiiviga kehtestatakse ühised normid järgmise kohta:

a) juhilubade mudelid, standardid ja kategooriad;

b) juhilubade väljastamine, kehtivus, uuendamine ja vastastikune tunnustamine;

c) juhilubade vahetamise, asendamise, tühistamise, äravõtmise, peatamise ja piiramise teatavad aspektid;

d) algajate juhtide suhtes kohaldatavad teatavad aspektid, eelkõige saatjaga sõitmise süsteem ja katseaeg.

([12]) Komisjoni 4. mai 2012. aasta määrus (EL) nr 383/2012, millega kehtestatakse andmekandjaga (mikrokiibiga) juhilubade tehnilised nõuded (ELT L 120, 5.5.2012, lk 1 ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/383/oj).

([13]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1725, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset isikuandmete töötlemisel liidu institutsioonides, organites ja asutustes ning isikuandmete vaba liikumist, ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 45/2001 ja otsus nr 1247/2002/EÜ (ELT L 295, 21.11.2018, lk 39, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).

([14]) ELT C 199, 7.6.2023, lk 13.

([15]) ELT C 369, 17.12.2011, lk 14.

2. Käesolevat direktiivi ei kohaldata:

a) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2025/14 ([16]) artikli 3 punktis 1 määratletud väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate suhtes ning

b) mootori jõul liikuvate ratastel või roomikutel sõidukite suhtes, millel on vähemalt kaks telge ja mille tähtsaim omadus on veojõud ning mis on konkreetselt ette nähtud vedama, lükkama, kandma või kasutama teatavaid põllumajanduses või metsanduses kasutatavaid tööriistu, masinaid või haagiseid ja mille puhul on sõitjate või kaupade transportimine teel või sõitjate või kaupade transportimiseks kasutatavate sõidukite vedamine teel teisejärguline ülesanne.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

1) „juhiluba“ – füüsilises, digitaalses või mõlemas vormingus dokument, mis tõendab mootori jõul liikuva sõiduki juhtimise õigust ja milles sätestatakse tingimused, mille alusel juhiloa omanikul on juhtimisõigus;

2) „füüsiline juhiluba“ – füüsilises vormingus juhiluba;

3) „mobiilne juhiluba“ – digitaalses vormingus juhiluba;

4) „mootori jõul liikuv sõiduk“ – iseliikuv maanteesõiduk, välja arvatud rööbassõiduk;

5) „kaherattaline sõiduk“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 168/2013 ([17]) artikli 4 lõike 2 punktis a osutatud sõiduk;

6) „kolmerattaline sõiduk“ – määruse (EL) nr 168/2013 artikli 4 lõike 2 punktis b osutatud sõiduk;

7) „kerge neljarattaline sõiduk“ – määruse (EL) nr 168/2013 artikli 4 lõike 2 punktis f osutatud sõiduk;

8) „mootorratas“ – määruse (EL) nr 168/2013 artikli 4 lõike 2 punktides c ja d osutatud kaherattalised sõidukid (külghaagisega või ilma);

9) „kolmerattaline mootorsõiduk“ – määruse (EL) nr 168/2013 artikli 4 lõike 2 punktis e osutatud kolme sümmeetriliselt paikneva rattaga sõiduk;

10) „mootorsõiduk“ – mootori jõul liikuv sõiduk, mida tavaliselt kasutatakse sõitjate või kaupade transportimiseks teel või sõitjate või kaupade transportimiseks kasutatavate sõidukite vedamiseks teel, ning mis hõlmab trolle;

11) „troll“ – elektrikontaktliiniga ühendatav sõiduk, mis ei ole rööbassõiduk;

12) „raske neljarattaline sõiduk“ – määruse (EL) nr 168/2013 artikli 4 lõike 2 punktis g osutatud sõiduk;

13) „autoelamu“ – määruse (EL) 2018/858 artiklis 4 ja I lisa punktis 5.1 osutatud M-kategooria eriotstarbeline sõiduk;

14) „kriis“ – liidus või väljaspool liitu toimuv erandlik, ootamatu ja äkiline looduslik või inimtegevusest tingitud sündmus, mis on oma laadilt ja ulatuselt erakorraline ning millel on märkimisväärne otsene või kaudne mõju maanteetranspordi valdkonnale ning mis takistab või märkimisväärselt piirab ka juhiloa omanike või asjaomaste riiklike asutuste võimalust viia läbi juhiloa uuendamiseks vajalikke menetlusi.

([16]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. detsembri 2024. aasta määrus (EL) 2025/14, mis käsitleb üldkasutatavatel teedel liiklevate väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate tüübikinnitust ja turujärelevalvet ning millega muudetakse määrust (EL) 2019/1020 (ELT L, 2025/14, 8.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/14/oj).

([17]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. jaanuari 2013. aasta määrus (EL) nr 168/2013 kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta (ELT L 60, 2.3.2013, lk 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

Artikkel 3

Liidu standardnõuded juhilubadele ja juhilubade vastastikune tunnustamine

1. Liikmesriigid tagavad, et nende riiklikud juhiload väljastatakse kooskõlas käesoleva direktiiviga ning et need vastavad I lisas sätestatud liidu standardnõuetele ja muudele kriteeriumidele vastavalt

a) artiklile 4 füüsiliste juhilubade puhul;

b) artiklile 5 mobiilsete juhilubade puhul.

2. Liikmesriigid tagavad, et samale isikule väljastatud füüsiline ja mobiilne juhiluba on täielikult samaväärsed seoses õiguste ja tingimustega, mille alusel sellel isikul on juhtimisõigus, ning et neil on sama halduskehtivus.

3. Ilma et see piiraks olemasolevate juhilubade menetlemist vahetamise või asendamise korral vastavalt artikli 13 lõigetele 3 ja 4, ei nõua liikmesriigid teises vormingus juhiloa väljastamisel, asendamisel, uuendamisel või vahetamisel taotlejalt füüsilise või mobiilse juhiloa omamist.

4. Alates kuupäevast, mis on 54 kuud pärast esimese rakendusakti vastuvõtmist kooskõlas artikli 5 lõikega 7, tagavad liikmesriigid, et juhiloa vaikevorminguna väljastatakse mobiilsed juhiload, ilma et see piiraks taotleja õigust saada juhiluba füüsilises vormingus või mõlemas vormingus samaaegselt ühe ja sama taotluse alusel. Pärast ühes vormingus juhiloa väljastamist on juhiloa omanikul jätkuvalt õigus taotleda juhiloa väljastamist muus vormingus, sealhulgas juhul, kui tema juhiluba on veel kehtiv.

5. Liikmesriigid võivad väljastada mobiilseid juhilubasid enne lõikes 4 osutatud kuupäeva.

6. Liikmesriikide väljastatud juhilube tunnustatakse vastastikku. Artikli 5 kohaselt väljastatud mobiilseid juhilube tunnustatakse vastastikku siiski alles pärast käesoleva artikli lõikes 4 sätestatud kuupäeva.

Artikkel 4

Füüsilised juhiload

1. Liikmesriigid väljastavad füüsilised juhiload, mis põhinevad I lisas sätestatud liidu standardnõuetel.

2. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed juhilubade, sealhulgas enne 19. jaanuari 2013 väljastatud juhilubade võltsimise riski vältimiseks. Nad teatavad võetud meetmetest komisjonile.

Füüsiline juhiluba peab olema kaitstud võltsimise eest, kasutades vähemalt I lisa A2 osas esitatud liidu standardnõudeid. Liikmesriigid võivad kehtestada lisaturvaelemente.

3. Kui sellise kehtiva füüsilise juhiloa omanik, millel ei ole halduskehtivuse perioodi, asub elama muus kui juhiloa väljastanud liikmesriigis, võib vastuvõttev liikmesriik kohaldada juhiloa suhtes artikli 10 lõikes 2 sätestatud halduskehtivuse perioode, uuendades juhiluba kahe aasta jooksul alates kuupäevast, mil juhiloa omanik asus alaliselt elama tema territooriumile.

4. Liikmesriigid tagavad, et hiljemalt 19. jaanuariks 2033 vastavad kõik väljastatud või kasutusel olevad füüsilised juhiload kõikidele käesoleva direktiivi nõuetele.

5. Liikmesriigid võivad otsustada lisada füüsilisele juhiloale mikrokiibi. Kui liikmesriik otsustab lisada füüsilisele juhiloale mikrokiibi, võib ta juhul, kui see on juhilube käsitlevate riigisiseste õigusaktidega ette nähtud, otsustada salvestada mikrokiibile lisaks I lisa D osas täpsustatud andmetele ka täiendavaid andmeid.

Kui liikmesriigid lisavad füüsilisele juhiloale mikrokiibi, peavad nad kohaldama vähemalt I lisa B–B4 osas esitatud asjakohaseid tehnilisi nõudeid. Liikmesriigid võivad kehtestada lisaturvaelemente.

Kui liikmesriigid võtavad vastu otsuse mikrokiibi lisamise kohta nende väljastatavatele füüsilistele juhilubadele või kui nad seda otsust hiljem muudavad, teatavad nad sellest komisjonile kolme kuu jooksul alates asjaomase otsuse vastuvõtmisest. Liikmesriigid, kes on juba lisanud oma füüsilistele juhilubadele mikrokiibi, teatavad sellest komisjonile hiljemalt 26. veebruariks 2026.

6. Liikmesriigid võivad otsustada lisada nende poolt väljastatavate füüsiliste juhilubade mikrokiibi jaoks ette nähtud kohale ruutkoodi kas mikrokiibi asemel või sellele lisaks. Ruutkood võimaldab kontrollida füüsilisel juhiloal esitatud teabe autentsust.

Liikmesriigid teatavad komisjonile kõigist meetmetest, mille eesmärk on lisada juhiloale ruutkood, ja kõigist nende meetmete hilisematest muudatustest kolme kuu jooksul alates meetme vastuvõtmisest.

Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse üksikasjalikud sätted koostalitlusvõime ja turvameetmete kohta, mida tuleb füüsilistele juhilubadele lisatavate ruutkoodide puhul järgida. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 26 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

7. Liikmesriigid tagavad, et kontrollija ei säilita füüsilisel juhiloal esitatud teabe kontrollimiseks vajalikke isikuandmeid, välja arvatud juhul, kui selline säilitamine on lubatud liidu või riigisisese õigusega, ning tagavad, et juhiloa väljastanud asutust ei teavitata kontrollimisest.

8. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 25 vajaduse korral vastu delegeeritud õigusakte I lisa A1 ja A2 osa, B–B4 osa ja D osa muutmiseks, et võtta arvesse teaduse, tegevuse või tehnika arengut.

Artikkel 5

Mobiilsed juhiload

1. Liikmesriigid väljastavad mobiilsed juhiload, mis põhinevad I lisa C osas esitatud liidu standardnõuetel.

2. Iga liikmesriik tagab, et tema väljastatavad mobiilsed juhiload on juhilubade omanikele elektrooniliselt tasuta kättesaadavad.

Mobiilsed juhiload kantakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 910/2014 ([18]) kohaselt elektrooniliste tõenditena juhilubade omanikele kasutamiseks Euroopa digiidentiteedikukrusse.

3. Liikmesriigid tagavad, et mobiilsed juhiload ei sisalda rohkem andmeid, kui on osutatud I lisa D osas, ning et kontrollija ei töötle kontrollimise eesmärgil muid isikuandmeid kui need, mis on vajalikud juhiloa omaniku juhtimisõiguse kontrollimiseks.

4. Liikmesriigid tagavad, et kontrollija ei säilita mobiilse juhiloa omaniku juhtimisõiguse kontrollimiseks vajalikke isikuandmeid, välja arvatud juhul, kui selline säilitamine on lubatud liidu või riigisisese õigusega.

5. Liikmesriigid edastavad komisjonile loetelu mobiilsete juhilubade väljastajatest ja ajakohastavad seda. Komisjon teeb kõnealused loetelud turvalise kanali kaudu avalikkusele kättesaadavaks automaatseks töötlemiseks sobivas, elektrooniliselt allkirjastatud või e-templiga varustatud formaadis.

6. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 25 vajaduse korral vastu delegeeritud õigusakte I lisa C osa muutmiseks, et võtta arvesse teaduse, tegevuse või tehnika arengut.

([18]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 2014. aasta määrus (EL) nr 910/2014 e-identimise ja e-tehingute jaoks vajalike usaldusteenuste kohta siseturul ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 1999/93/EÜ (ELT L 257, 28.8.2014, lk 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj).

7. Komisjon võtab hiljemalt 26. novembriks 2026 vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse üksikasjalikud sätted mobiilsete juhilubade välimuse, koostalitlusvõime, katsetamise, andmete ja registrite ajakohastamise standardite, turvalisuse, isikuandmete töötlemise ja kaitse korralduslike meetmete, vahetamise tehniliste ja turvastandardite ning mobiilsete juhilubade kontrollimiseks usaldusväärsete väljastajate usaldusnimekirjade, sealhulgas kontrollifunktsioonide ja riiklike süsteemide liidese kohta. Komisjon võtab võimalikult suures ulatuses arvesse üldist raamistikku ja tehnilisi kirjeldusi, mis on vajalikud kõnealuste juhilubade tunnustamiseks kolmandate riikide ametiasutuste poolt. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 26 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 6

Juhilubade kategooriad

1. Juhiluba annab selle omanikule õiguse juhtida mootori jõul liikuvaid sõidukeid, mis kuuluvad järgmistesse kategooriatesse:

a) mopeedid:

AM-kategooria:

— kahe- või kolmerattalised sõidukid valmistajakiirusega kuni 45 km/h ja mille maksimaalne väljundvõimsus on kuni 4 kW, välja arvatud sõidukid valmistajakiirusega kuni 25 km/h;

— kerged neljarattalised sõidukid;

b) mootorrattad ja kolmerattalised mootorsõidukid:

i) A1-kategooria:

— mootorrattad, mille silindrite töömaht ei ületa 125 cm^3, mille maksimaalne väljundvõimsus on kuni 11 kW ja mille võimsuse ja massi suhe ei ületa 0,1 kW/kg;

— kolmerattalised mootorsõidukid, mille maksimaalne väljundvõimsus on kuni 15 kW;

ii) A2-kategooria:

— mootorrattad, mille maksimaalne väljundvõimsus on kuni 35 kW ja mille võimsuse ja massi suhe ei ületa 0,2 kW/kg ja mis ei ole ümber ehitatud sõidukist, mille väljundvõimsus on vähemalt 70 kW;

iii) A-kategooria:

— mootorrattad;

— kolmerattalised mootorsõidukid maksimaalse väljundvõimsusega üle 15 kW.

Punktis a ja käesolevas punktis osutatud kategooriatesse kuuluvaid mootori jõul liikuvaid sõidukeid võib ühendada haagisega, mille lubatud täismass ei ületa poolt veduki tühimassist. Liikmesriigid võivad liiklusohutuse kaalutlustel kohaldada nende poolt väljastatavate juhilubade suhtes lisatingimusi;

c) mootorsõidukid:

i) B1-kategooria:

— rasked neljarattalised sõidukid.

B1-kategooria on vabatahtlik; liikmesriikides, kus B1-kategooria juhiluba ei kehtestata, nõutakse selliste sõidukite juhtimiseks B-kategooria juhiluba. Kõnealused liikmesriigid võivad keelduda B1-kategooria juhiloa vahetamisest;

Liikmesriigid võivad samuti otsustada kehtestada B1-kategooria oma territooriumil juhtimiseks üksnes artikli 9 lõike 4 esimese lõigu punktis c osutatud sõidukitele kõnealuses lõikes sätestatud tingimustel ja kohaldades lisanõudeid, et juht on juhiloa väljastamise ajal alla 21-aastane ja et selle kategooria juhiloa kehtivusaeg lõpeb juhiloa omaniku 21-aastaseks saamisel. Kui liikmesriik otsustab seda teha, lisab ta juhiloale I lisa E osas sätestatud liidu koodi 60.03;

ii) B-kategooria:

— mootorsõidukid, mille lubatud täismass ei ületa 3 500 kg ja mis on kavandatud ja valmistatud vedama lisaks juhile veel kuni kaheksat sõitjat;

— B-kategooria mootorsõidukeid võib ühendada määruse (EL) 2018/858 artikli 4 lõike 1 punkti c alapunktis i osutatud O_1-kategooria haagisega.

Ilma et see piiraks asjaomaste sõidukite tüübikinnituse normide kohaldamist, võib B-kategooria mootorsõidukeid ühendada määruse (EL) 2018/858 artikli 4 lõike 1 punkti c alapunktis ii osutatud O_2-kategooria haagisega tingimusel, et sellise autorongi lubatud täismass ei ületa 4 250 kg. Kui sellise autorongi mass ületab 3 500 kg, nõuavad liikmesriigid vastavalt V lisale, et sellise autorongi juhtimise õigus saadakse pärast seda, kui:

— on läbitud koolituskursus või

— on sooritatud oskuste ja käitumise eksam.

Liikmesriigid võivad samuti nõuda nii koolituskursuse läbimist kui ka oskuste ja käitumise eksami sooritamist.

Tingimusel et selline koolituskursus või eksam või mõlemad on V lisa kohaselt läbitud, ja ilma et see piiraks asjaomaste sõidukite tüübikinnituse normide kohaldamist, võib B-kategooria mootorsõiduk olla:

— autoelamu, mille lubatud täismass ületab 3 500 kg, kuid ei ületa 4 250 kg, kaasa arvatud koos haagisega, kui autorongi lubatud täismass ei ületa 5 000 kg;

— mootori jõul liikuv alarmsõiduk, mida kasutatakse avaliku julgeoleku ja korra tagamiseks, sealhulgas viivitamatu abi osutamiseks loodusõnnetuste või inimtegevusest tingitud hädaolukordade korral, näiteks politseisõiduk, kiirabiauto, kodanikukaitse- ja päästesõiduk, või tuletõrjeauto, mille lubatud täismass ületab 3 500 kg, kuid ei ületa 5 000 kg, kaasa arvatud koos haagisega, tingimusel et sellel on artikli 9 lõike 4 punktis d sätestatud tingimuste kohane liikmesriigi luba, või

— alternatiivkütusel töötav mootorsõiduk, mille suhtes kohaldatakse artikli 9 lõike 2 punktis j osutatud samaväärsust, koos haagisega, mis ei ole juba hõlmatud teise taandega, kui autorongi lubatud täismass ületab 4 250 kg, kuid ei ületa 5 000 kg.

Liikmesriigid märgivad juhiloale I lisa E osas sätestatud asjakohase liidu koodiga sellise autorongi, autoelamu või alarmsõiduki juhtimise õiguse;

iii) BE-kategooria:

— ilma et see piiraks asjaomaste sõidukite tüübikinnituse normide kohaldamist, autorongid, mis koosnevad B-kategooria vedukist ning määruse (EL) 2018/858 artiklis 4 lõike 1 punktis c sätestatud O_1- või O_2-kategooria haagisest või poolhaagisest;

iv) C1-kategooria:

— muud kui D1- või D-kategooria mootorsõidukid, mille lubatud täismass ületab 3 500 kg, kuid ei ületa 7 500 kg, ning mis on kavandatud ja valmistatud vedama lisaks juhile veel kuni kaheksat sõitjat;

— C1-kategooria mootorsõidukeid võib ühendada määruse (EL) 2018/858 artikli 4 lõike 1 punkti c alapunktis i osutatud O_1-kategooria haagisega;

v) C1E-kategooria:

— ilma et see piiraks asjaomaste sõidukite tüübikinnituse normide kohaldamist, autorongid, mis koosnevad C1-kategooria vedukist ning selle haagisest või poolhaagisest, mille lubatud täismass ületab 750 kg, tingimusel et veduki ja haagise või poolhaagise lubatud täismass kokku ei ületa 12 000 kg;

— ilma et see piiraks asjaomaste sõidukite tüübikinnituse normide kohaldamist, autorongid, mis koosnevad B-kategooria vedukist ning selle haagisest või poolhaagisest, mille lubatud täismass ületab 3 500 kg, tingimusel et veduki ja haagise või poolhaagise lubatud täismass kokku ei ületa 12 000 kg;

vi) C-kategooria:

— muud kui D1- või D-kategooria mootorsõidukid, mille lubatud täismass ületab 3 500 kg ning mis on kavandatud ja valmistatud vedama lisaks juhile veel kuni kaheksat sõitjat.

— C-kategooria mootorsõidukeid võib ühendada määruse (EL) 2018/858 artikli 4 lõike 1 punkti c alapunktis i osutatud O_1-kategooria haagisega;

vii) CE-kategooria:

— ilma et see piiraks asjaomaste sõidukite tüübikinnituse normide kohaldamist, autorongid, mis koosnevad C-kategooria vedukist ja selle haagisest või poolhaagisest, mille lubatud täismass ületab 750 kg;

viii) D1-kategooria:

— mootorsõidukid, mis on kavandatud ja valmistatud vedama lisaks juhile rohkem kui kaheksat, kuid mitte rohkem kui 16 sõitjat ning mille pikkus ei ületa 8 m;

— D1-kategooria mootorsõidukeid võib ühendada määruse (EL) 2018/858 artikli 4 lõike 1 punkti c alapunktis i osutatud O_1-kategooria haagisega;

ix) D1E-kategooria:

— ilma et see piiraks asjaomaste sõidukite tüübikinnituse normide kohaldamist, autorongid, mis koosnevad D1-kategooria vedukist ja selle haagisest, mille lubatud täismass ületab 750 kg;

x) D-kategooria:

— mootorsõidukid, mis on kavandatud ja valmistatud vedama lisaks juhile rohkem kui kaheksat sõitjat;

— D-kategooria mootorsõidukeid võib ühendada määruse (EL) 2018/858 artikli 4 lõike 1 punkti c alapunktis i osutatud O_1-kategooria haagisega;

xi) DE-kategooria:

— ilma et see piiraks asjaomaste sõidukite tüübikinnituse normide kohaldamist, autorongid, mis koosnevad D-kategooria vedukist ja selle haagisest, mille lubatud täismass ületab 750 kg.

2. Liikmesriigid võivad käesoleva artikli kohaldamisalast välja jätta teatavad eri liiki mootori jõul liikuvad sõidukid, sealhulgas puuetega inimeste erisõidukid, kui komisjon on andnud selleks eelneva nõusoleku, mis põhineb hindamisel, milles käsitletakse kavandatava väljajätmise mõju liiklusohutusele.

Liikmesriigid võivad käesoleva direktiivi kohaldamisalast välja jätta sellist tüüpi sõidukid, mida kasutatakse relvajõudude ja tsiviilkaitseasutuste poolt või nende kontrolli all. Nad teatavad sellest komisjonile.

Artikkel 7

Vanuse alampiir

1. Taotlejate vanuse alampiirid, kellele juhiluba võib väljastada, on järgmised:

a) AM-, A1- ja B1-kategooria puhul 16 aastat;

b) A2-, B-, BE-, C1- ja C1E-kategooria puhul 18 aastat;

c) A-kategooria puhul:

i) mootorrattad – 20 aastat. A-kategooria mootorrataste juhtimiseks nõutakse mootorrataste eelnevat juhtimise kogemust vähemalt kahe aasta jooksul A2-kategooria juhiloa alusel. Sellisest kaheaastase eelneva juhtimiskogemuse nõudest võidakse loobuda, kui taotleja on vähemalt 24-aastane;

ii) kolmerattalised mootorsõidukid võimsusega üle 15 kW – 21 aastat;

d) C-, CE-, D1- ja D1E-kategooria puhul 21 aastat;

e) C- ja CE- kategooria puhul 18 aastat, tingimusel et juhil on direktiivi (EL) 2022/2561 artikli 6 lõikes 1 osutatud kutseoskuse tunnistus;

f) D- ja DE-kategooria puhul 24 aastat;

g) D- ja DE-kategooria puhul 21 aastat, tingimusel et juhil on direktiivi (EL) 2022/2561 artikli 6 lõikes 1 või lõikes 2 osutatud kutseoskuse tunnistus.

2. Liikmesriigid võivad juhiloa väljastamiseks vajalikku vanuse alampiiri tõsta või alandada järgmiselt:

a) AM-kategooria puhul alandada alampiiri kuni 14. eluaastani või tõsta kuni 18. eluaastani;

b) B1-kategooria puhul tõsta alampiiri kuni 18. eluaastani;

B1-kategooria puhul võivad liikmesriigid komisjoni eelneval nõusolekul siiski alandada artikli 9 lõike 4 punktis c osutatud sõidukite puhul nende territooriumiga piiratud juhiloa väljastamise vanuse alampiiri 15. eluaastani, tehes seda artikli 6 lõike 1 punkti c alapunktis i ja artikli 9 lõike 4 punktis c täpsustatud tingimustel;

c) A1-kategooria puhul tõsta alampiiri kuni 18. eluaastani, eeldusel et täidetud on mõlemad järgmised tingimused:

i) A1-kategooria vanuse alampiiri ja A2-kategooria vanuse alampiiri vaheline erinevus on vähemalt kaks aastat;

ii) nõutav on vähemalt kaheaastane A2-kategooria mootorrataste juhtimise kogemus, enne kui on lubatud A-kategooria mootorrataste juhtimine, nagu on osutatud lõike 1 punkti c alapunktis i;

d) B- ja BE-kategooria puhul alandada alampiiri kuni 17. eluaastani;

e) D1-, D1E-, D- ja DE-kategooria puhul alandada alampiiri kuni 18. eluaastani, eeldusel et täidetud on järgmised tingimused:

i) juhil on direktiivi (EL) 2022/2561 artikli 6 lõikes 1 osutatud kutseoskuse tunnistus;.

ii) üksnes D- ja DE-kategooria puhul kohaldatakse juhi suhtes direktiivi (EL) 2022/2561 artikli 5 lõike 3 kolmandas lõigus sätestatud piiranguid;

f) D- ja DE-kategooria puhul alandada alampiiri kuni 20. eluaastani, tingimusel et juhil on direktiivi (EL) 2022/2561 artikli 6 lõikes 1 osutatud kutseoskuse tunnistus.

3. Liikmesriigid võivad alandada vanuse alampiiri C-kategooria puhul 18. eluaastani ja D-kategooria puhul 21. eluaastani seoses järgmiste sõidukitega:

a) mootori jõul liikuvad alarmsõidukid, mida kasutatakse avaliku julgeoleku ja korra tagamiseks, sealhulgas viivitamatu abi osutamiseks loodusõnnetuste või inimtegevusest tingitud hädaolukordade korral, näiteks politseisõidukid, kiirabiautod, kodanikukaitse- ja päästesõidukid, või tuletõrjeautod;

b) sõidukid, millega tehakse remondi või hoolduse eesmärgil katsesõitu.

4. Lõigete 2 ja 3 kohaselt väljastatud juhiload kehtivad üksnes juhiloa väljastanud liikmesriigi territooriumil seni, kuni juhiloa omanik jõuab lõikes 1 sätestatud vanuse alampiirini, pärast mida kehtivad kõnealused juhiload kogu liidus.

Liikmesriigid võivad tunnustada lõikes 1 sätestatud vanuse alampiirist noorematele juhtidele väljastatud juhilubade kehtivust oma territooriumil. Siiski ei tunnusta nad lõike 2 punktide b, e ja f alusel väljastatud juhilubade kehtivust.

Liikmesriigid võivad vastastikku tunnustada lõike 3 punktis a sätestatud vanuse alampiirist noorematele juhtidele väljastatud juhilubade kehtivust oma vastavatel territooriumidel.

Artikkel 8

Tingimused ja piirangud

1. Kui liikmesriigid väljastavad juhiloa teatavatel tingimustel, märgivad nad need tingimused juhiloale, kasutades selleks asjakohaseid I lisa E osas sätestatud liidu koode. Nad võivad kasutada ka riigisiseseid koode nende tingimuste märkimiseks, mis ei ole I lisa E osaga hõlmatud. Juhul, kui nad seda teevad, teavitavad nad sellest õigeaegselt komisjoni ning esitavad talle riigisiseseid koode ja nende kasutamisjuhtusid puudutavad üksikasjad nii käesoleva direktiivi jõustumisel kui ka selliste riigisiseste koodide hilisemate täienduste või muudatuste korral.

Kui juhi kehapuudest tulenevalt väljastatakse talle juhiluba ainult teatavat liiki sõidukite juhtimiseks või sellise kehapuude jaoks kohandatud sõidukite juhtimiseks, tuleb artikli 10 lõikes 1 sätestatud oskuste ja käitumise eksam sooritada sellise sõidukiga. Liikmesriigid võtavad vastu vajalikud sätted, et võimaldada kehapuuetega inimestel sooritada eksam nende kehapuude jaoks kohandatud sõidukiga.

2. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 25 vajaduse korral vastu delegeeritud õigusakte I lisa E osa muutmiseks, et võtta arvesse teaduse, tegevuse või tehnika arengut.

Artikkel 9

Juhtimisõiguse järkjärguline omandamine ja kategooriate vastavus

1. BE-, C1-, C1E-, C-, CE-, D1-, D1E-, D- ja DE-kategooria juhiluba väljastatakse ainult nendele juhtidele, kellel on juba õigus juhtida B-kategooria sõidukeid.

2. Juhiloa kehtivus määratakse kindlaks järgmiselt:

a) C1E-, CE-, D1E- või DE-kategooria jaoks väljastatud juhiluba kehtib ka BE-kategooria autorongide puhul;

b) CE-kategooria jaoks väljastatud juhiluba kehtib ka DE-kategooria puhul, kui juhiloa omanikul on õigus juhtida D-kategooria sõidukeid;

c) C1E- või CE-kategooria jaoks väljastatud juhiluba kehtib ka D1E-kategooria puhul, kui juhiloa omanikul on õigus juhtida D1-kategooria sõidukeid;

d) CE- ja DE-kategooria jaoks väljastatud juhiluba kehtib ka vastavalt C- ja C1- ning D- ja D1-kategooria puhul;

e) CE- ja DE-kategooria jaoks väljastatud juhiluba kehtib ka vastavalt C1E- ja D1E-kategooria autorongide puhul;

f) C1E- ja D1E-kategooria jaoks väljastatud juhiluba kehtib ka vastavalt C1- ja D1-kategooria puhul;

g) mis tahes kategooria jaoks väljastatud juhiluba kehtib ka AM-kategooria mootori jõul liikuvate sõidukite puhul. Oma territooriumil väljastatud juhilubade puhul võib liikmesriik piirata AM-kategooria puhul vastavuse A1-, A2- ja A-kategooria juhilubadele, kui kõnealune liikmesriik kehtestab AM-kategooria juhiloa omandamise tingimuseks sõidueksami sooritamise;

h) A2-kategooria jaoks väljastatud juhiluba kehtib ka A1-kategooria puhul;

i) A-, B-, C- või D-kategooria jaoks väljastatud juhiluba kehtib ka vastavalt A1- ja A2-, B1-, C1- ja D1-kategooria puhul;

j) kaks aastat pärast B-kategooria juhiloa esmakordset väljastamist kehtib see ka mootorsõidukite, sealhulgas mootori jõul liikuvate alarmsõidukite puhul, mida kasutatakse avaliku julgeoleku ja korra tagamiseks, sealhulgas viivitamatu abi osutamiseks loodusõnnetuste või inimtegevusest tingitud hädaolukordade korral, näiteks politseisõidukid, kiirabiautod, kodanikukaitse- ja päästesõidukid, või tuletõrjeautod, mis töötavad kas täielikult või osaliselt direktiivi 96/53/EÜ artiklis 2 määratletud alternatiivkütusel ning mis on saanud tüübikinnituse määruse (EL) 2018/858 kohaselt ning mille lubatud täismass ületab 3 500 kg, kuid ei ületa 4 250 kg. Kui käesoleva direktiivi artikli 6 lõike 1 punkti c alapunktis ii sätestatud tingimus on täidetud, võib kõnealuseid sõidukeid ühendada haagisega, tingimusel et autorongi lubatud täismass ei ületa 5 000 kg. Autoelamute suhtes ei kohaldata käesolevas punktis osutatud vastavust;

k) kaks aastat pärast BE-kategooria juhiloa esmakordset väljastamist kehtib see ka autorongide puhul, mis töötavad kas täielikult või osaliselt direktiivi 96/53/EÜ artiklis 2 määratletud alternatiivkütusel ning mis on saanud tüübikinnituse määruse (EL) 2018/858 kohaselt ning mille lubatud täismass ületab 3 500 kg, kuid ei ületa 4 250 kg, näiteks vedukid ning määruse (EL) 2018/858 artikli 4 lõike 1 punktis c sätestatud O_1- või O_2-kategooria haagised või poolhaagised.

3. Liikmesriigid võivad oma territooriumidel juhtimiseks lubada järgmisi vastavusi:

a) kolmerattaliste mootorsõidukite puhul B-kategooria juhiluba; kui kolmerattalise mootorsõiduki maksimaalne väljundvõimsus ületab 15 kW, peab B-kategooria juhiloa omanik olema vähemalt 21-aastane;

b) A1-kategooria mootorrataste jaoks B-kategooria juhiluba.

Esimeses lõigus sätestatud vastavusi tunnustavad vastastikku liikmesriigid, kes neid lubasid väljastavad.

Liikmesriigid teevad juhiloale märke selle kohta, et juhiloa omanikul on lubatud juhtida esimeses lõigus osutatud sõidukeid, üksnes I lisa E osas sätestatud asjakohaste liidu koodide abil.

Liikmesriigid teatavad viivitamata komisjonile nende territooriumidel lubatud, esimeses lõigus osutatud vastavustest, sealhulgas kõigist asjaomastest riigisisestest koodidest, mida kasutati enne 25. novembrit 2025. Komisjon teeb kõnealuse teabe liikmesriikidele kättesaadavaks.

4. Liikmesriigid võivad lubada oma territooriumil juhtida järgmiste kategooriate sõidukeid:

a) D1-kategooria sõidukid, mille lubatud täismass on 3 500 kg (välja arvatud puuetega sõitjate veoks ettenähtud spetsiaalsed seadmed), kui juhiloa omanik on üle 21 aasta vana ja tal on B-kategooria juhiluba olnud vähemalt kaks aastat pärast selle juhiloa esmakordset juhile väljastamist ning tingimusel, et neid sõidukeid kasutavad mittetulunduslikud üksused sotsiaalsetel eesmärkidel ning juht osutab teenuseid vabatahtlikult;

b) sõidukid, mille lubatud täismass ületab 3 500 kg, kui juhiloa omanik on üle 21 aasta vana ja tal on B-kategooria juhiluba olnud vähemalt kaks aastat pärast selle juhiloa esmakordset juhile väljastamist ning eeldusel, et need sõidukid täidavad kõik järgmised tingimused:

   i) sõidukid on ette nähtud koolitus- või vaba aja veetmise piirkonnas kohapeal kasutamiseks;

   ii) neid kasutavad mittetulunduslikud üksused sotsiaalsetel eesmärkidel;

   iii) neid on muudetud nii, et neid ei saa kasutada rohkem kui üheksa inimese või muude kui punktides i ja ii sätestatud kasutuse seisukohast tingimata vajalike kaupade veoks;

c) B-kategooria sõidukid, mille lubatud täismass ei ületa 2 500 kg ja suurim tehniliselt piiratud kiirus on 45 km/h, kui juhiloa omanik on alla 21 aasta vana ja tal on B1-kategooria juhiluba, mis on väljastatud artikli 6 lõike 1 punkti c alapunkti i teises lõigus ja asjakohasel juhul artikli 7 lõike 2 punktis b sätestatud tingimustel;

d) mootori jõul liikuvad sõidukid, mida kasutatakse avaliku julgeoleku ja korra tagamiseks, sealhulgas viivitamatu abi osutamiseks loodusõnnetuste või inimtegevusest tingitud hädaolukordade korral, näiteks politseisõidukid, kiirabiautod, kodanikukaitse- ja päästesõidukid, ning tuletõrjeautod, mille lubatud täismass ületab 3 500 kg, kuid ei ületa 5 000 kg ja mida võib ühendada haagisega, kui selle autorongi lubatud täismass ei ületa 5 000 kg, kui juht on saanud 20-aastaseks, omab B-kategooria juhiluba, on läbinud artikli 6 lõike 1 punkti c alapunktis ii nõutud koolituse, eksami või mõlemad ning sõit toimub üksnes sel eesmärgil, milleks alarmsõiduk on ette nähtud, sealhulgas vajalikeks hooldusteks ja katsesõitudeks.

Kui liikmesriigid teevad juhiloale märke, et juhiloa omanikul on lubatud juhtida esimese lõigu punktides a ja b osutatud sõidukeid, teevad nad seda üksnes asjakohaste riigisiseste koodide abil.

Liikmesriigid võivad ajutiselt või määramata ajaks vastastikku tunnustada oma vastavatel territooriumidel esimese lõigu punkti d kohaselt väljastatud juhilubade kehtivust.

Liikmesriigid teatavad komisjonile viivitamata kõigist käesoleva lõigu kohaselt antud lubadest.

5. Liikmesriikidel on õigus lubada oma territooriumidel juhtida D- või D1-kategooria sõidukeid C-kategooria jaoks väljastatud juhiloa omanikel, tingimusel et sõidukis ei veeta ühtegi teist isikut ja kui juht on isik, kes:

a) viib läbi tehnoülevaatust kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2014/45/EL ([19]) 5 km raadiuses ülevaatuspunktist või

b) on sõidukite remonditöökoja mehaanik, kes teeb katsesõitu 5 km raadiuses töökojast pärast sõiduki remonti või hoolduse või kontrollimise eesmärgil.

Ülevaatuspunktist või töökojast lahkumisel peab C-kategooria juhiloa omanikul olema võimalik kontrolli käigus tõendada, et sõidukiga sõidetakse punktis a osutatud tehnoülevaatuse või punktis b osutatud katsesõidu eesmärgil. Liikmesriigid teatavad komisjonile viivitamata kõigist käesoleva lõigu kohaselt antud lubadest.

([19]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoülevaatust ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ (ELT L 127, 29.4.2014, lk 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

Artikkel 10

Juhiloa väljastamine, kehtivus ja uuendamine

1. Juhiluba väljastatakse ainult taotlejatele, kes vastavad järgmistele tingimustele:

a) nad on sooritanud oskuste ja käitumise eksami ning teooriaeksami vastavalt II lisale ning nad vastavad juhtimiseks vajaliku kehalise ja vaimse sobivuse miinimumnõuetele vastavalt III lisale;

b) nad on AM-kategooria puhul sooritanud üksnes teooriaeksami; liikmesriigid võivad siiski nõuda, et taotlejad sooritaksid oskuste ja käitumise eksami ning võivad AM-kategooria puhul kohaldada artiklit 11.

AM-kategooria kolme- ja neljarattaliste sõidukite puhul võivad liikmesriigid kehtestada eraldiseisva oskuste ja käitumise eksami. AM-kategooria sõidukite eristamiseks võib juhiloale kanda riigisisese koodi;

c) nad on A2- või A-kategooria puhul ja tingimusel, et neil on vähemalt kaheaastane vastavalt A1- või A2-kategooria mootorratta juhtimise kogemus, kas

i) sooritanud üksnes oskuste ja käitumise eksami või

ii) läbinud VI lisa kohase koolituse;

d) nad on läbinud koolituse või sooritanud oskuste ja käitumise eksami või B-kategooria puhul läbinud koolituse ja sooritanud V lisa kohase oskuste ja käitumise eksami artikli 6 lõike 1 punkti c alapunktis ii osutatud autorongi, autoelamu, alarmsõiduki või alternatiivkütusel töötava mootorsõiduki juhtimiseks;

e) nende alaline elukoht on juhiluba väljastava liikmesriigi territooriumil või nad kuuluvad artikli 20 lõikes 3 või 4 sätestatud erandi alla või nad suudavad tõendada, et nad on taotluse esitamise ajal õppinud juhiluba väljastavas liikmesriigis vähemalt viimased kuus kuud.

2. Liikmesriikide väljastatud juhilubade halduskehtivus on järgmine:

a) AM-, A1-, A2-, A-, B-, B1- ja BE-kategooria puhul 15 aastat. Liikmesriigid võivad halduskehtivust lühendada kümne aastani, kui nende riigisisene õigus lubab juhiluba kasutada ka isikut tõendava dokumendina;

b) C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-kategooria puhul viis aastat.

Juhiloa uuendamisega võib kaasneda uus halduskehtivus ühe või mitme kategooria sõiduki jaoks, mida juhiloa omanikul on õigus juhtida, kui see on käesoleva direktiiviga kooskõlas.

Artikli 4 vastavate lõigetega 5 ja 6 ette nähtud mikrokiibi või ruutkoodi olemasolu ei ole juhiloa kehtivuse eeldus. Mikrokiibi või ruutkoodi kadumine või loetamatuks muutumine või muul viisil kahjustumine ei mõjuta juhiloa kehtivust.

Liikmesriigid võivad liiklusohutuse parandamise eesmärgil piirata algajatele juhtidele väljastatud mis tahes kategooria juhilubade halduskehtivust, et kohaldada selliste juhtide suhtes erimeetmeid.

Liikmesriigid võivad piirata mis tahes kategooria juhilubade halduskehtivust, kui on vajalik kohaldada suurema sagedusega arstlikke kontrolle, enesehinnanguid või muid erimeetmeid, sealhulgas liikluseeskirjade rikkujate suhtes kohaldatavaid piiranguid.

Liikmesriigid piiravad juhilubade halduskehtivust vastavalt artikli 6 lõike 1 punkti c alapunkti i teisele lõigule. Selliselt piiratud juhiluba ei saa uuendada.

Liikmesriigid võivad lühendada esimeses lõigus sätestatud halduskehtivust juhilubade puhul, mille omanikud elavad liikmeriigi territooriumil ja on saanud 65-aastaseks, et nõuda arstlike kontrollide, enesehinnangute või muude erimeetmete, sh täiendkursuste läbiviimist suurema sagedusega. Sellist lühendatud halduskehtivust kohaldatakse üksnes juhiloa uuendamisel.

Liikmesriigid võivad lühendada käesolevas lõikes sätestatud halduskehtivust nende isikute juhilubade puhul, kellele on antud ajutine elamisluba või kellele on nende territooriumidel tagatud ajutine kaitse või riigisisese õiguse kohane piisav kaitse.

3. Kui juhiloa halduskehtivus lõpeb, uuendatakse seda eeldusel, et täidetud on mõlemad järgmised tingimused:

a) juhiloa halduskehtivuse uuendamise taotleja III lisas sätestatud juhtimiseks vajaliku kehalise ja vaimse sobivuse miinimumnõuded on jätkuvalt täidetud;

b) taotluse esitamise ajal on juhiloa halduskehtivuse uuendamise taotleja alaline elukoht juhiluba väljastava liikmesriigi territooriumil või ta kuulub artikli 20 lõikes 3 sätestatud erandi alla või kõnealune taotleja suudab tõendada, et ta on õppinud juhiluba väljastavas liikmesriigis vähemalt viimased kuus kuud.

4. Ilma et see piiraks liikmesriikide kriminaalõiguse ja korrakaitsealaste õigusaktide kohaldamist, võivad liikmesriigid kohaldada juhilubade väljastamise suhtes riigisiseseid sätteid, mis käsitlevad muid kui käesolevas direktiivis sätestatud tingimusi. Nad teatavad sellest komisjonile.

5. Igal isikul võib olla ainult üks juhiluba. Mobiilset juhiluba võib siiski kuvada samaaegselt rohkem kui ühes elektroonilises seadmes.

Liikmesriik keeldub juhiloa väljastamisest, kui taotlejal on juba teise liikmesriigi väljastatud juhiluba.

Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed teise lõigu kohaldamiseks. Vajalike meetmete hulka seoses juhiloa väljastamise, asendamise, uuendamise või vahetamisega kuulub – kui on põhjendatud alus kahtlustada, et taotleja juba omab teist juhiluba – teiste liikmesriikide käest kontrollimine, kas taotleja omab teist juhiluba. Selleks kasutavad liikmesriigid ELi juhilubade võrgustikku.

Ilma et see piiraks artikli 3 lõike 6 kohaldamist, rakendab juhiluba väljastav liikmesriik hoolsusmeetmeid tagamaks, et taotleja täidab käesoleva artikli lõikes 1 sätestatud nõuded, ning kohaldab juhiloa või juhtimisõiguse tühistamise riigisiseseid sätteid, kui on tehtud kindlaks, et juhiluba on väljastatud kõnealuseid nõudeid täitmata.

6. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 25 vajaduse korral vastu delegeeritud õigusakte II, III, V ja VI lisa muutmiseks, et võtta arvesse teaduse, tegevuse või tehnika arengut.

Artikkel 11

Vastavus kehalise ja vaimse sobivuse miinimumnõuetele

1. Liikmesriigid tagavad enne juhiloa esmakordset väljastamist, et taotlejad läbivad tervisekontrolli, mis hõlmab kehalise ja vaimse sobivuse miinimumnõudeid ning kõiki III lisas esitatud terviseseisundeid. See kehtib AM-kategooria juhilubade väljastamisel üksnes siis, kui asjaomane liikmesriik seda nõuab vastavalt artikli 10 lõike 1 punktile b. Siiski on C-, CE-, C1-, C1E-, D-, D1-, DE- või D1E-kategooria juhiloa taotlemisel nõutav tervisekontroll, olenemata sellest, kas tervisekontroll on läbitud mõne teise kategooria puhul.

2. Juhiloa halduskehtivuse uuendamise taotleja peab enne juhiloa uuendamist läbima tervisekontrolli, mis hõlmab III lisas esitatud terviseseisundeid. See kehtib AM-kategooria juhilubade uuendamisel üksnes siis, kui asjaomane liikmesriik seda nõuab vastavalt artikli 10 lõike 1 punktile b.

3. Olenemata lõigetest 1 ja 2 ning kui III lisas ei ole sätestatud teisiti, näiteks taotlejate nägemise asjakohase kontrolli puhul vastavalt III lisa punktile 3, võivad liikmesriigid AM-, A-, A1-, A2-, B-, B1- ja BE-kategooria puhul kohaldada tervisekontrolli nõudmise asemel üht või mõlemat järgmistest alternatiivsetest meetmetest:

a) nõuda taotlejalt või juhiloa omanikult juhiloa väljastamisel või uuendamisel III lisas esitatud terviseseisundeid hõlmava enesehinnangu vormi täitmist või

b) kehtestada sõidukijuhtimise sobivuse hindamise riikliku süsteemi, millega tagatakse, et III lisas sätestatud kehalise ja vaimse sobivuse miinimumnõuete täitmiseks reageeritakse olulistele muutustele kehalises või vaimses sobivuses pärast seda, kui taotlejale on väljastatud juhiluba pärast tervisekontrolli või enesehinnangut.

4. Liikmesriigid võivad näha ette asjakohased meetmed, et käsitleda enesehinnangu vormi täitmise nõude rikkumist või enesehinnangu vormil ebaõige või mittetäieliku teabe teadlikku esitamist või mis tahes lõike 3 punkti b kohaselt kehtestatud nõude täitmata jätmist.

5. Liikmesriigid võivad kohaldada lõike 3 punkti b kohast alternatiivset meedet nii, et see võimaldab jälgida sõidukijuhtimise sobivust juhiloa halduskehtivuse ajal.

6. Kui lõikes 3 sätestatud alternatiivsete meetmete raames saadud teabe põhjal selgub, et taotlejal või juhiloa omanikul on tõenäoliselt üks või mitu III lisas loetletud terviseseisundit, tagavad liikmesriigid, et taotleja või juhiloa omanik läbib tervisekontrolli enne, kui liikmesriigid väljastavad juhiloa või uuendavad seda.

7. Käesolev artikkel ei takista liikmesriike võtmast meetmeid, et suurendada tervishoiusektori ja juhiloa omanike teadlikkust ning parandada nende teadmisi III lisas sätestatud juhtimiseks vajaliku kehalise ja vaimse sobivuse miinimumnõuetest.

Kui liikmesriigid võtavad vastu arstidele mõeldud suuniseid, et aidata tuvastada juhiloa omanikke, kes ei vasta enam sõiduki juhtimiseks vajaliku kehalise ja vaimse sobivuse miinimumnõuetele, teavitavad nad sellest komisjoni. Komisjon teeb suunised kättesaadavaks teistele liikmesriikidele.

Kui liikmesriigid töötavad välja üldsuse teadlikkuse suurendamise kampaaniaid, et teavitada kodanikke vaimsetest või kehalistest terviseprobleemidest, mis võivad halvendada sõidukijuhtimise sobivust, teavitavad nad sellest komisjoni. Komisjon teeb teabe kättesaadavaks teistele liikmesriikidele.

8. Liikmesriigid võivad juhilubade väljastamiseks või hilisemaks uuendamiseks ette näha III lisas esitatud nõuetest rangemad nõuded.

Artikkel 12

Kehtivuse pikendamine kriisi korral

1. Kriisi korral võivad liikmesriigid pikendada juhilubade muidu lõppevat halduskehtivust maksimaalselt kuue kuu võrra. Kriisi jätkumise korral võib pikendamist korrata.

2. Iga sellist pikendamist tuleb igakülgselt põhjendada ja sellest tuleb viivitamata teatada komisjonile. Komisjon avaldab selle teabe viivitamata *Euroopa Liidu Teatajas*. Liikmesriigid tunnustavad selliste juhilubade kehtivust, mille halduskehtivust on käesoleva artikli alusel pikendatud.

3. Igakülgselt põhjendatud tungiva kiireloomulisuse tõttu, mis on seotud lõikes 1 osutatud kriisiga, mis mõjutab kahte või enamat liikmesriiki, võib komisjon võtta vastu viivitamata kohaldatavad rakendusaktid, et pikendada kõigi või teatavate kategooriate juhilubade muidu lõppevat halduskehtivust. Pikendamine ei ületa kuut kuud ja seda võib kriisi jätkumise korral korrata. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 26 lõikes 3 osutatud menetlusega.

4. Kui liikmesriiki ei mõjuta ega hakka tõenäoliselt mõjutama raskused, mis lõikes 3 osutatud kahte või enamat liikmesriiki mõjutava kriisi tõttu muutsid juhilubade uuendamise praktiliselt võimatuks, või kui liikmesriik on võtnud asjakohaseid riiklikke meetmeid kriisi mõju leevendamiseks, võib kõnealune liikmesriik pärast komisjoni teavitamist otsustada, et ta ei kohalda lõikes 3 osutatud rakendusaktiga kehtestatud pikendamist. Komisjon teavitab sellest teisi liikmesriikide ja avaldab selle kohta teate *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 13

Liikmesriikide väljastatud juhilubade vahetamine ja asendamine

1. Kui ühe liikmesriigi väljastatud kehtiva juhiloa omanik on asunud alaliselt elama teise liikmesriiki, võib ta taotleda alalise elukoha liikmesriigilt, et tema juhiluba vahetataks samaväärse juhiloa vastu. Liikmesriik, kellelt taotletakse juhiloa vahetamist, kontrollib, millise kategooria või milliste kategooriate puhul juhiluba, mille väljavahetamist taotletakse, endiselt kehtib.

2. Kui kriminaalõiguse ja korrakaitsealaste õigusaktide territoriaalsuse põhimõttest ei tulene teisiti, võib alalise elukoha liikmesriik teises liikmesriigis väljastatud juhiloa omaniku suhtes kohaldada juhtimisõiguse tühistamist, äravõtmist, peatamist või piiramist käsitlevaid riigisiseseid sätteid ja vajaduse korral selleks juhiloa välja vahetada.

3. Füüsilist juhiluba vahetav liikmesriik tagastab endise juhiloa selle väljastanud liikmesriigi ametiasutustele ja esitab vahetuse põhjenduse.

Mobiilset juhiluba vahetav liikmesriik teavitab sellest juhiloa väljastanud liikmesriigi ametiasutusi ja esitab vahetuse põhjenduse. Väljastav liikmesriik tagab, et varasemat mobiilset juhiluba ei saa enam kuvada selle elektroonilise seadme kaudu, mida juhiloa omanik sel eesmärgil kasutab. Liikmesriigid kasutavad teabevahetuseks ELi juhilubade võrgustikku.

4. Kahjustatud, kaotatud või varastatud füüsilise juhiloa ning petturlikult kasutatud füüsilise või mobiilse juhiloa asendavad üksnes juhiloa omaniku alalise elukoha liikmesriigi või artikli 20 lõike 3 kohaldamisel juhiloa väljastanud liikmesriigi pädevad asutused. Kõnealused asutused asendavad juhiloa nende valduses oleva teabe või asjakohasel juhul algse juhiloa väljastanud liikmesriigi pädevate asutuste esitatud tõendite alusel. Kui juhiloa asendas muu liikmesriik kui väljastanud liikmesriik ja asendatud juhiluba on endiselt juhiloa omaniku valduses või juhiloa omanikul on võimalik seda kuvada, kohaldatakse lõikes 3 sätestatud korda.

Artikkel 14

Juhtimisõiguse tõendamine vahetuse või asendamise ajal

Juhiloa asendamise või vahetamise ajal tagab asendav või vahetav liikmesriik, et liikmesriikide pädevatel asutustel on võimalik kontrollida juhiloa omaniku juhtimisõiguste kehtivust, eelkõige teeäärsete kontrollide käigus. Selleks esitab liikmesriik ELi juhilubade võrgustikus viivitamata vajaliku teabe juhiloa asendamise või vahetamise kohta, kui see on vajalik vahetamise või asendamise menetluse kestuse tõttu. Sellisel juhul esitab liikmesriik asjaomase juhiloa omanikule dokumendi, mis tõendab, et on esitatud taotlus tema juhiloa asendamiseks või vahetamiseks.

Artikkel 15

Kolmandate riikide väljastatud juhilubade vahetamine

1. Kui liikmesriigis on ette nähtud sellise juhiloa väljavahetamine, mille kolmas riik on väljastanud juhiloa omanikule, kes on asunud alaliselt elama tema territooriumile, vahetab kõnealune liikmesriik juhiloa välja vastavalt käesolevale artiklile.

2. Kui liikmesriik vahetab välja sellise kolmanda riigi poolt väljastatud juhiloa, kelle kohta ei ole koostatud käesoleva artikli lõike 7 kohaselt vastu võetud rakendusakti, tehakse sellise vahetuse kohta märge kõnealuse liikmesriigi väljastatud juhiloale, kasutades I lisa E osas sätestatud asjakohast koodi; sama tehakse ka iga hilisema uuendamise või asendamise korral. Kui asjaomase juhiloa omanik asub seejärel alaliselt elama teise liikmesriiki, võib kõnealune liikmesriik otsustada, et ta ei kohalda artikli 3 lõikes 6 sätestatud vastastikuse tunnustamise põhimõtet.

Liikmesriigid kohaldavad sellise vahetamise suhtes oma riigisisest õigust vastavalt käesolevas lõikes sätestatud tingimustele.

3. Kui juhiluba on väljastatud sellises kategoorias ja kolmandas riigis, kelle kohta on koostatud lõike 7 kohaselt vastu võetud rakendusakt, tehakse sellise vahetuse kohta märge asjaomase liikmesriigi väljastatud juhiloale, kasutades I lisa E osas sätestatud asjakohast koodi. Sellistel juhtudel vahetavad liikmesriigid juhiloa välja vastavalt asjaomases rakendusaktis sätestatud tingimustele.

4. Kui liikmesriigi väljastatud juhiluba vahetati välja kolmanda riigi juhiloa vastu, ei nõua liikmesriigid muude kui artikli 10 lõike 3 punktis a sätestatud tingimuste täitmist ega märgi lisateavet kõnealuse kolmanda riigi juhiloa väljavahetamise kohta seoses algse juhiloa kategooriatega.

Esimeses lõigus osutatud juhul, kui taotleja soovib vahetada juhiluba, mis kehtib ka kategooriate puhul, mille jaoks ta on omandanud juhtimisõiguse kolmandas riigis, kohaldatakse järgmist:

a) kui juhiluba väljastatakse sellise kategooria jaoks ja sellise kolmanda riigi poolt, kelle kohta on koostatud lõike 7 kohaselt vastu võetud rakendusakt, kohaldatakse lõiget 3;

b) kui lõike 7 kohaselt vastu võetud rakendusakt puudub, kohaldatakse lõiget 2.

5. Lõigetes 2, 3 ja 4 osutatud vahetamine saab toimuda üksnes juhul, kui kolmanda riigi väljastatud juhiluba on loovutatud selle liikmesriigi pädevatele asutustele, kellelt vahetust taotletakse.

6. Komisjon võib otsustada, et kolmandal riigil on maanteetranspordiraamistik, mis tagab täielikult või osaliselt liidu omaga võrreldava liiklusohutuse taseme, võimaldades kõnealuse kolmanda riigi väljastatud juhiluba vahetada, vajaduse korral pärast teatavate eelnevalt kindlaksmääratud tingimuste täitmist ja vastavalt lõikele 3.

Kui komisjon teeb esimeses lõigus osutatud otsuse, võib ta koostöös liikmesriikidega hinnata kolmanda riigi maanteetranspordiraamistikku. Liikmesriigid esitavad oma arvamuse kolmandas riigis kehtiva maanteetranspordiraamistiku kohta komisjoni poolt määratud ajavahemiku jooksul. See ajavahemik on vähemalt kuus kuud, kuid ei ole pikem kui 18 kuud. Komisjon alustab hindamist pärast seda, kui ta on saanud kõikidelt liikmesriikidelt arvamuse või kui arvamuste saatmise tähtaeg on möödunud, olenevalt sellest, kumb on varasem.

Kolmandas riigis kehtiva maanteetranspordiraamistiku hindamisel võtab komisjon arvesse vähemalt järgmist:

a) kehtivad juhilube käsitlevad nõuded, nt juhiloakategooriate liigitamine, vanuse alampiiri nõuded, koolitus- ja sõidueksamite nõuded ja tingimused ning meditsiinilised nõuded juhiloa väljastamiseks;

b) kas kolmas riik väljastab mobiilseid juhilube, ning kui väljastab, siis süsteemi käitamiseks kohaldatavad tehnilised ja struktuurilised üksikasjad;

c) mil määral on ringluses võltsitud juhilube ja milliseid meetmeid võetakse, et vältida juhilubade võltsimist ja juhilubadega seotud korruptsiooni;

d) kolmanda riigi väljastatud juhilubade halduskehtivus;

e) kolmanda riigi liiklusolud ja see, kas need on võrreldavad liidu teedevõrgus valitsevate liiklusoludega;

f) kolmanda riigi liiklusohutuse tase;

g) kolmanda riigi tavad ja õigusraamistik seoses liikmesriikide väljastatud juhilubade vahetamisega.

7. Komisjon võib pärast lõikes 6 osutatud hindamist rakendusaktiga otsustada, et kolmandal riigil on maanteetranspordiraamistik, mis tagab täielikult või osaliselt liidu omaga võrreldava liiklusohutuse taseme, et võimaldada kõnealuse kolmanda riigi väljastatud juhilubade vahetamist vastavalt lõikele 3.

Käesoleva lõike esimeses lõigus osutatud rakendusakt sisaldab vähemalt järgmist:

a) artiklis 6 osutatud juhiloakategooriad, mille puhul võib vahetuse teha vastavalt käesoleva artikli lõikele 3;

b) kolmanda riigi juhilubade väljastamise kuupäevad, pärast mida võib vahetuse teha vastavalt lõikele 3;

c) kõik üldtingimused, mida tuleb täita vahetatava ametliku dokumendi autentsuse kontrollimiseks;

d) kõik üldtingimused, millele taotleja peab enne vahetust vastama, et tõendada oma vastavust III lisas sätestatud füüsilise ja vaimse sobivuse miinimumnõuetele.

Kui taotleja juhiluba ei võimalda taotlejal täita käesoleva lõike teise lõigu punkti a või b, võivad liikmesriigid otsustada juhiloa vahetada vastavalt lõikele 2. Kui taotleja ei suuda täita käesoleva lõike teise lõigu punkti c või d, keelduvad liikmesriigid juhiloa vahetamisest.

Käesoleva lõike esimeses lõigus osutatud rakendusaktis sätestatud lisatingimustega nähakse ette kas liikmesriigi riigisiseste sätete kohaldamine vastavalt lõikele 2 või siis juhiloa vahetamisest keeldumine, kui taotleja neid tingimusi ei täida.

Käesoleva lõike kohane rakendusakt võetakse vastu kooskõlas artikli 26 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

8. Lõike 7 kohaselt vastu võetud rakendusaktidega nähakse ette, et komisjon vaatab asjaomase kolmanda riigi liiklusohutuse olukorra läbi korrapäraselt, vähemalt iga nelja aasta järel. Liikmesriikidel on võimalus esitada oma arvamus. Sõltuvalt läbivaatamise tulemustest jätab komisjon kõnealuse rakendusakti jõusse, muudab seda või peatab selle kehtivuse vajalikus ulatuses või tunnistab selle kehtetuks.

9. Komisjon avaldab *Euroopa Liidu Teatajas* ja oma veebisaidil loetelu kolmandatest riikidest, kelle kohta on koostatud lõike 7 kohaselt vastu võetud rakendusakt, ning avaldab ka kõik lõike 8 kohaselt tehtud asjakohased muudatused.

10. Selleks et toetada kolmandate riikide kutseliste sõidukijuhtide integreerimist liidu siseturuga, edendab komisjon parimate tavade vahetamist direktiivi (EL) 2022/2561 artikli 13 lõikes 4 sätestatud nõude kohaselt loodud teatavate maanteesõidukite juhtide kvalifikatsiooni ja koolituse eksperdirühmas.

Artikkel 16

Mootori jõul liikuva sõiduki juhtimisõiguse, juhiloa või juhiloa kehtivuse tunnustamise tühistamise, äravõtmise, peatamise või piiramise tagajärjed

1. Liikmesriigid keelduvad juhiloa väljastamisest taotlejatele, kelle juhiluba on teises liikmesriigis tühistatud, ära võetud, peatatud või piiratud.

2. Liikmesriik keeldub tunnustamast teise liikmesriigi väljastatud juhiloa kehtivust isiku puhul, kelle juhtimisõigus, juhiluba või juhiloa kehtivuse tunnustamine on esimesena nimetatud liikmesriigi territooriumil tühistatud, ära võetud, peatatud või piiratud.

3. Juhtimisõigus, juhiluba või juhiloa kehtivuse tunnustamine loetakse käesoleva artikli kohaldamisel tühistatuks, äravõetuks, peatatuks või piiratuks seni, kuni asjaomane isik ei täida liikmesriigi kehtestatud tingimusi juhtimisõiguse või juhiloa või juhiloa kehtivuse tunnustamise taastamiseks või uue juhiloa taotlemiseks.

Liikmesriigid tagavad, et tingimused, mida nad kehtestavad selleks, et isik saaks taastada juhtimisõiguse või juhiloa või juhiloa kehtivuse tunnustamise või et tal lubataks taotleda uut juhiluba, on proportsionaalsed ja mittediskrimineerivad teise liikmesriigi väljastatud juhilubade omanike suhtes ning et need ei too kaasa juhiloa väljastamisest või teise liikmesriigi väljastatud juhiloa tunnustamisest keeldumist määramata ajaks.

4. Kui see on isiku käitumise või kehalise või vaimse sobivuse põhjal põhjendatud, võivad liikmesriigid keelata kõnealusel isikul määramata ajaks oma territooriumil sõidukit juhtida, andmata talle võimalust taastada juhtimisõigus või juhiluba või juhiloa kehtivuse tunnustamine või taotleda uut juhiluba.

Erandina lõikest 1 võib liikmesriik, kes ei ole kõnealusel isikul keelanud sõidukit juhtida, pärast konsulteerimist käesoleva lõike esimeses lõigus osutatud liikmesriigiga, kõnealusele isikule juhiloa väljastada. Siiski võib liikmesriik, kes keelas kõnealusel isikul sõidukit juhtida, keelduda oma territooriumil ja määramata ajaks teises liikmesriigis väljastatud juhiloa tunnustamisest.

Artikkel 17

Saatjaga sõitmise süsteem

1. Olenemata artikli 7 lõike 1 punktist b väljastavad liikmesriigid kooskõlas artikli 10 lõikega 1 I lisa E osas sätestatud liidu koodiga 98.02 märgistatud B-kategooria juhiload taotlejatele, kes on saanud 17-aastaseks.

2. Erandina vastavalt artikli 7 lõike 1 punktidest b ja d võivad liikmesriigid oma vastavatel territooriumidel juhtimiseks väljastada kooskõlas artikli 10 lõikega 1 I lisa E osas sätestatud liidu koodiga 98.02 märgistatud C1-, C1E- ja C-kategooria juhiload taotlejatele, kes on saanud 17-aastaseks, tingimusel et taotlejatele on antud kutseoskuse tunnistus C-kategooria puhul direktiivi (EL) 2022/2561 artikli 6 lõike 1 kohaselt ning C1- ja C1E-kategooria puhul kõnealuse direktiivi artikli 6 lõike 2 kohaselt.

Esimese lõigu kohaselt väljastatud juhilube tunnustavad vastastikku liikmesriigid, kes selliseid juhilube väljastavad.

3. I lisa E osas sätestatud liidu koodiga 98.02 märgistatud juhiloa omanikud, kes ei ole saanud 18-aastaseks, juhivad sõidukit ainult koos saatjaga, kes istub eesmisel sõitjaistmel ja on võimeline juhiloa omanikku sõitmise ajal juhendama. Saatev isik peab järgima õigusnorme, mis käsitlevad sõidukijuhtimist alkoholi- või narkojoobes. Saatev isik:

a) on vähemalt 24-aastane;

b) on asjaomase kategooria juhiloa omanik, mis on väljastatud liidus rohkem kui viis aastat tagasi;

c) on isik, kelle suhtes ei ole viimase viie aasta jooksul kohaldatud juhtimiskeeldu punktis b osutatud juhiloa väljastanud liikmesriigis.

Liikmesriik, kes ei ole punktis c osutatud juhiloa väljastanud liikmesriik, võib näha ette juhtimiskeelu jõustamise oma territooriumil pärast tema territooriumil toime pandud süütegu, mis võib tähendada, et isik on sobimatu tegutsema saatva isikuna käesoleva artikli alusel.

4. Liikmesriigid võivad nõuda lõikes 3 osutatud saatvate isikute tuvastamist, et tagada käesoleva artikli järgimine. Liikmesriigid võivad piirata võimalike asjaomast juhti saatvate isikute arvu. Liikmesriigid võivad oma territooriumil kohaldada lisatingimusi, mida peab täitma nende väljastatud juhiloa omanikku saatev isik. Sellised lisatingimused on proportsionaalsed ja sobivad saatjaga sõitmise süsteemi eesmärkide saavutamiseks. Liikmesriigid teatavad kõnealustest lisatingimustest komisjonile. Komisjon avalikustab kõnealuseid lisatingimusi käsitleva teabe.

C-, C1E- või C1-kategooria juhiloa omanikku saatva isiku puhul võivad esimeses lõigus osutatud nõuded hõlmata eelkõige nõuet, et saatev isik:

a) on saanud asjakohase kvalifikatsiooni ja koolituse vastavalt direktiivile (EL) 2022/2561 või

b) on läbinud vähemalt seitsmetunnise spetsiaalse koolituskursuse, mida võib pikendada 14 tunnini, et omandada kutseoskuse jätkukoolituse raames vajalikud kutsealased ja pedagoogilised oskused.

5. Saatjaga sõitmise süsteem ei piira liikmesriikide kehtivat võimalust alandada artikli 7 lõikes 2 sätestatud B-kategooria juhiloa taotlejate vanuse alampiiri või kohaldada sellega seotud tingimusi riigi tasandil.

6. Liikmesriigid võivad kohaldada I lisa E osas sätestatud liidu koodiga 98.02 märgistatud juhiloa väljastamise suhtes lisatingimusi taotlejate puhul, kes ei ole saanud 18-aastaseks. Nad teatavad sellest komisjonile. Komisjon avalikustab selle teabe.

Artikkel 18

Katseaeg

1. Pärast artikli 10 lõike 1 punktis a nõutud sõidueksami sooritamist peetakse väljastatud juhiloa omanikku „algajaks juhiks“ ja tema suhtes kohaldatakse katseaega. Katseaja kestuse määrab kindlaks juhiluba väljastav liikmesriik ja see ei tohi olla lühem kui kaks aastat.

Kui algajal juhil on juba mõne muu kategooria sõiduki juhiluba, hõlmab katseaeg põhimõtteliselt üksnes aega, mis jääb olemasoleva juhiloa katseaja lõpuni. Kui aga algajal juhil on üksnes AM-kategooria juhiluba, algab uue kategooria juhiloa omandamisel igal juhul uus katseaeg. Liikmesriigid võivad nende poolt väljastatavate muude kui AM-kategooria juhilubade puhul nõuda täiendavat või pikemat katseaega, eelkõige selleks, et võtta arvesse uue juhiloa kategooriaga seotud erinevaid riske ja nõutavaid oskusi.

2. Liikmesriigid kehtestavad algajatele juhtidele alkoholijoobes juhtimisega seotud normid, karistused või mõlemad, mis on rangemad kui teiste juhtide puhul, ning võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Kui liikmesriigid otsustavad karistusi kehtestada, peavad need olema mõjusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mitte-diskrimineerivad.

Lisaks võtavad liikmesriigid meetmeid, et vähendada:

a) narkojoobes juhtimist algajate juhtide seas;

b) selliste õigus- ja haldusnormide mittetäitmist, millega võetakse üle nõukogu direktiiv 91/671/EMÜ ([20]) turvavööde ja lapse turvasüsteemide kohustusliku kasutamise kohta sõidukites.

([20]) Nõukogu 16. detsembri 1991. aasta direktiiv 91/671/EMÜ turvavööde ja lapse turvasüsteemide kohustusliku kasutamise kohta sõidukites (EÜT L 373, 31.12.1991, lk 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1991/671/oj).

3. Ükski käesoleva artikli säte ei takista liikmesriike lisamast oma riigisisesesse õigusesse nulltolerantsi sätteid, millega keelatakse kõikidel juhtidel tarbida enne juhtimist alkoholi või narkootikume. Kui liikmesriigid lisavad sellised nulltolerantsi sätted oma riigisisesesse õigusesse, võtavad nad kõik vajalikud meetmed, et viia riigisisene õigus vastavusse lõike 2 alusel võetud meetmetega.

4. Liikmesriigid võivad liiklusohutuse parandamiseks kehtestada täiendavaid norme, mida nende territooriumidel kohaldatakse algajate juhtide suhtes. Nad teatavad sellest komisjonile.

5. Kui alalise elukoha liikmesriigi pädev asutus otsustab juhi katseaega pikendada kõnealuse isiku õigusvastase tegevuse tõttu, tagab ta, et uus katseaeg märgitakse juhiloale.

6. Liikmesriigid märgivad katseajal väljastatud juhilubadele I lisa E osas sätestatud asjakohase liidu koodi.

Artikkel 19

Eksamineerijad

1. Eksamineerijad peavad vastama IV lisas esitatud miinimumnõuetele.

Enne 19. jaanuari 2013 eksamineerijatena juba töötavad isikud peavad ainult tõendama oma kvalifikatsiooninõuete täitmist ning osalema korrapäraselt koolitustel vastavalt nimetatud lisale.

2. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 25 vajaduse korral vastu delegeeritud õigusakte IV lisa muutmiseks, et võtta arvesse teaduse, tegevuse või tehnika arengut.

Artikkel 20

Alaline elukoht

1. Alaline elukoht on koht, kus isik tavaliselt elab viimase 365 päeva jooksul vähemalt 185 päeva seoses isiklike ja tööalaste sidemetega, või kui tööalased sidemed puuduvad, seoses isiklike sidemetega, millest ilmneb nimetatud isiku märkimisväärne seos tema elukohaga.

Kui isiku tööalased sidemed on mujal kui isiklikud sidemed ning ta viibib seetõttu kordamööda kahes või enamas liikmesriigis asuvates eri kohtades, käsitatakse tema alalise elukohana isiklike sidemetega seotud kohta tingimusel, et kõnealune isik viibib seal korrapäraselt. Isik ei ole kohustatud seda tingimust täitma, kui ta elab liikmesriigis kindla kestusega ülesande täitmiseks. Ülikoolis või koolis õppimine ei tähenda alalise elukoha muutust.

2. Artikli 10 lõike 3 punkti b ja artikli 13 lõike 4 kohaldamisel loetakse liidu diplomaatiliste teenistuste töötajate, st nõukogu peasekretariaadi ja komisjoni asjaomaste osakondade ametnike, samuti liikmesriikide diplomaatilistest teenistustest lähetatud töötajate ning kõikide muude liidu institutsioonides, organites ja asutustes välissuhete valdkonnas töötavate töötajate või töövõtjate, kes oma lepinguliste kohustuste täitmiseks on elanud viimase 365 päeva jooksul vähemalt 181 päeva väljaspool liitu, või liikmesriikide kolmandatesse riikidesse akrediteeritud diplomaatiliste teenistuste töötajate või nende leibkondadesse kuuluvate pereliikmete alaliseks elukohaks selle liikmesriigi või nende liikmesriikide territooriumi, kus väljastatakse uuendatavad või asendatavad juhiload.

3. Erandjuhtudel, kui juhiloa omanik ei suuda tõendada, et tema alaline elukoht on konkreetses liikmesriigis vastavalt lõikele 1, võib juhiloa omanik oma juhiluba uuendada või asendada juhiloa väljastanud liikmesriigis.

4. Erandina artikli 10 lõike 1 punktist e võib B-kategooria juhiloa esmakordse väljastamise eesmärgil taotlejale, kelle alalise elukoha liikmesriik ei ole tema kodakondsusjärgne liikmesriik, juhiloa väljastada viimati nimetatud liikmesriik, kui alalise elukoha liikmesriigis ei ole võimalik sooritada teooria- või praktilist eksamit või kumbagi neist ühes taotleja kodakondsusjärgse liikmesriigi ametlikus keeles, mis ühtlasi on liidu ametlik keel, või tõlgi abiga.

Kooskõlas määrusega (EL) 2018/1724 annavad liikmesriigid ja komisjon kasutajatele juurdepääsu teabele selle kohta, millistes keeltes pakutakse igas liikmesriigis teooria- ja praktiliste eksamite kirjalikku või suulist tõlget.

Artikkel 21

Liidu standarditele mittevastavate juhilubade vastavus

1. Liikmesriigid kohaldavad komisjoni otsusega (EL) 2016/1945 ([21]) kehtestatud vastavusi enne 19. jaanuari 2013 antud juhtimisõiguste ja käesoleva direktiivi artiklis 6 sätestatud kategooriate vahel.

2. Enne 19. jaanuari 2013 antud juhtimisõigust ei võeta ära ning selle suhtes ei kohaldata ühelgi viisil käesolevat direktiivi.

Artikkel 22

Vastastikune abi ja ELi juhilubade võrgustik

1. Liikmesriigid abistavad üksteist käesoleva direktiivi rakendamisel. Nad vahetavad teavet nende poolt väljastatud, vahetatud, asendatud, uuendatud, piiratud, peatatud, ära võetud, tühistatud või kehtetuks tunnistatud juhilubade kohta, samuti juhtimiskeeldude kohta, mille nad on kehtestanud või kavatsevad asjakohasel juhul kehtestada, ning konsulteerivad üksteisega, kui on piisavalt alust kahtlustada, et juhiloa taotleja suhtes on teises liikmesriigis kehtestatud juhtimiskeeld. Nad kasutavad teabevahetuseks ELi juhilubade võrgustikku.

2. Liikmesriigid võivad kasutada ELi juhilubade võrgustikku ka selleks, et vahetada teavet järgmistel eesmärkidel:

a) võimaldada oma ametiasutustel kontrollida juhiloa kehtivust ja autentsust, eriti teeäärsete kontrollide ja uurimiste käigus või võltsimisvastaste meetmete osana;

b) hõlbustada uurimisi kooskõlas direktiiviga (EL) 2015/413;

c) tagada direktiivi (EL) 2022/2561 täitmine ning kontrollida juhiloa kehtivust ja autentsust Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruste (EÜ) nr 561/2006 ([22]) ja (EL) nr 165/2014 ([23]) täitmise tagamise raames.

3. Juurdepääs ELi juhilubade võrgustikule peab olema turvaline. ELi juhilubade võrgustik tagab nii sünkroonse ehk reaalajas andmevahetuse kui ka asünkroonse andmevahetuse ning turvatud sõnumite, teadete ja manuste saatmise ja vastuvõtmise.

([21]) Komisjoni 14. oktoobri 2016. aasta otsus (EL) 2016/1945 juhilubade kategooriate vahelise vastavuse kohta (ELT L 302, 9.11.2016, lk 62, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1945/oj).

([22]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

([23]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist (ELT L 60, 28.2.2014, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed selleks, et ELi juhilubade võrgustiku kaudu vahetatav teave oleks ajakohane.

Liikmesriigid annavad juurdepääsu ELi juhilubade võrgustikule üksnes asutustele, kes on lõigetes 1 ja 2 osutatud eesmärke silmas pidades pädevad.

4. Liikmesriigid abistavad üksteist ka mobiilse juhiloa rakendamisel, eelkõige selleks, et tagada I lisa C osas osutatud rakenduste ja kontrollifunktsioonide sujuv koostalitlusvõime.

5. Komisjon võtab hiljemalt 6. juuniks 2026 vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse ELi juhilubade võrgustiku toimimist reguleerivad ühised normid, sealhulgas üksikasjalikud talitlus-, liidese- ja tehnilised nõuded. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 26 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

6. Liikmesriigid võivad teha koostööd juhtimisõiguse või juhiloa tühistamise, äravõtmise, peatamise või piiramise kohaldamisel või juhiloa kehtivuse tunnustamisel, eelkõige juhul, kui vastavad meetmed piirduvad teatavate juhiloakategooriatega või teatavate liikmesriikide territooriumidega, eelkõige nende poolt väljastatud juhilubadele kantud märgete abil.

Artikkel 23

Liikmesriikide aruandlus

1. Liikmesriigid teatavad komisjonile igal aastal iga juhiloakategooria kohta väljastatud, uuendatud, asendatud, äravõetud ja vahetatud juhilubade arvu. Mobiilseid ja füüsilisi juhilubasid käsitlevad andmed esitatakse eraldi.

2. Et komisjonil oleks lihtsam koostada artiklis 24 osutatud aruannet, esitavad liikmesriigid hiljemalt 26. novembriks 2029 ja seejärel iga viie aasta järel komisjonile statistika liiklusõnnetuste kohta, milles oli vigastatuid või hukkunuid ning mis hõlmab kutselisi autojuhte ning eriti artikli 17 lõikes 2 osutatud saatjaga sõitmise süsteemis osalevaid 17-aastaseid juhte.

3. Liikmesriigid võivad korrapäraselt jagada komisjoniga andmeid väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate käitlemist ja sellega seotud liiklusohutuskaalutlusi käsitleva riigisisese õiguse kohta ning anda teavet, kui täheldatakse töötajate vaba liikumisega seotud probleeme.

Artikkel 24

Komisjoni tehtav läbivaatamine ja aruandlus

1. Komisjon esitab hiljemalt 26. novembriks 2030 ja seejärel iga viie aasta järel Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamise kohta. Aruandes hindab komisjon järgmist:

a) direktiivi mõju liiklusohutusele, eelkõige:

   i) artikli 9 lõike 2 punktide j ja k alusel vastavuse tunnustamise mõju;

   ii) artikli 9 lõike 4 alusel vastavuse tunnustamise mõju;

b) kutselise autojuhi loakategooriate jaoks saatjaga sõitmise süsteemi rakendamise mõju liiklusohutusele ja sõidukijuhtide nappusele, tuginedes liikmesriikidelt artikli 23 lõike 2 kohaselt saadud aruannetele.

Asjakohasel juhul esitatakse aruandega koos seadusandlik ettepanek.

2. Lõikes 1 osutatud aruande raames hindab komisjon alternatiivkütusel töötavate sõidukite tehnoloogiaarengut, mis mõjutab nende sõidukite massi. Selleks kasutab komisjon Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/631 ([24]), millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO^2-heite normid artikli 7 kohaselt kogutud teavet. Komisjon võib oma hinnangu toetamiseks nõuda sõidukitootjatelt lisateavet sellise värske tehnoloogiaarengu võimaliku mõju kohta sõidukite massile.

Sõidukitootjad peavad esitama esimeses lõigus osutatud teabe mõistliku aja jooksul ja kooskõlas kohaldatava liidu õigusega.

3. Ilma et see piiraks käesoleva artikli lõigete 1 ja 2 kohaldamist, hindab komisjon hiljemalt 26. novembriks 2026 või kohe pärast artikli 5 lõikes 7 osutatud esimese rakendusakti vastuvõtmist, olenevalt sellest, kumb kuupäev on varasem, artikli 3 lõikes 4 osutatud kuupäeva ettepoole toomise teostatavust ja esitab oma järelduste kohta aruande. Liikmesriigid võivad esitada komisjonile teavet, mida nad peavad kõnealuse hindamise seisukohast asjakohaseks, ning komisjon võtab seda teavet arvesse.

Asjakohasel juhul esitatakse aruandega koos seadusandlik ettepanek.

Artikkel 25

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

2. Artikli 4 lõikes 8, artikli 5 lõikes 6, artikli 8 lõikes 2, artikli 10 lõikes 6 ja artikli 19 lõikes 2 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates 25. novembrist 2025. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite, tehes seda hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.

3. Euroopa Parlament või nõukogu võib artikli 4 lõikes 8, artikli 5 lõikes 6, artikli 8 lõikes 2, artikli 10 lõikes 6 ja artikli 19 lõikes 2 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.

5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

6. Artikli 4 lõike 8, artikli 5 lõike 6, artikli 8 lõike 2, artikli 10 lõike 6 või artikli 19 lõike 2 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

([24]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO_2-heite normid ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).

Artikkel 26

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab nõukogu direktiiviga 97/26/EÜ ([25]) loodud juhilubade komitee (edaspidi „komitee“). Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

Kui komitee arvamus saadakse kirjaliku menetlusega, lõpetatakse nimetatud menetlus ilma tulemust saavutamata, kui arvamuse esitamiseks ettenähtud tähtaja jooksul komitee eesistuja nii otsustab või lihtenamus komitee liikmetest seda taotleb.

Kui komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 8.

Artikkel 27

Direktiivi (EL) 2022/2561 muutmine

Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

a) lõikesse 2 lisatakse järgmine punkt:

„c) vähemalt 17-aastasena C1-, C1E- või C-kategooria sõidukit, tingimusel et tal on C-kategooria puhul artikli 6 lõikes 1 osutatud ning C1- ja C1E kategooria puhul artikli 6 lõikes 2 osutatud kutsetunnistus ja üksnes Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2025/2205 (*) artikli 17 lõigetes 2 ja 3 sätestatud tingimustel.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2025. aasta direktiiv (EL) 2025/2205, 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 (ELT L, 2025/2205, 5.11.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj).“;

b) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Reisijateveoks ettenähtud sõiduki juht võib juhtida vähemalt 21-aastasena D- ja D + E-kategooria sõidukit või D1- ja D1- + E kategooria sõidukit, tingimusel et tal on artikli 6 lõikes 1 või 2 osutatud kutsetunnistus. Ohutu juhtimise tagamiseks võivad liikmesriigid kehtestada noorematele kui 23-aastastele juhtidele, kellel on artikli 6 lõikes 2 osutatud kutsetunnistus, järelevalvekava. Kui liikmesriigid nõuavad, et sellised juhid osaleksid enne 23-aastaseks saamist liiklusohutusega seotud jätkuõppekursustel, et tugevdada ja kinnitada oma valdkondlikku pädevust, võetakse sellist osalemist arvesse nõude puhul osaleda iga viie aasta järel 35 tundi jätkuõppekursustel.

Iga liikmesriik võib lubada D1- ja D1- + E kategooria sõidukite juhtidel juhtida selliseid sõidukeid oma territooriumil vähemalt 18-aastasena, tingimusel et juhil on artikli 6 lõikes 1 osutatud kutsetunnistus.

Iga liikmesriik võib lubada D- ja D+E kategooria sõidukite juhtidel juhtida selliseid sõidukeid oma territooriumil vähemalt 20-aastasena, tingimusel et juhil on artikli 6 lõikes 1 osutatud kutsetunnistus. Seda iga võib vähendada 18-aastale, kui selliseid sõidukeid juhitakse ilma reisijateta või veetakse sõitjaid lühematel kui 50 kilomeetri pikkustel liinivedudel.“

([25]) Nõukogu 2. juuni 1997. aasta direktiiv 97/26/EÜ, millega muudetakse direktiivi 91/439/EMÜ juhilubade kohta (ELT L 150, 7.6.1997, lk 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1997/26/oj).

Artikkel 28

Määruse (EL) 2018/1724 muutmine

II lisa muudetakse järgmiselt:

a) teise veergu reale „Kolimine“ lisatakse järgmine lahter: „Juhiloa saamine ja uuendamine“;

b) kolmandasse veergu reale „Kolimine“ lisatakse järgmine lahter: „Liidu juhiloa väljastamine, vahetamine ja asendamine“.

Artikkel 29

Ülevõtmine

1. Ilma et see piiraks lõike 2 kohaldamist, võtavad liikmesriigid vastu ja avaldavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud normid hiljemalt 26. novembriks 2028. Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.

Ilma et see piiraks lõike 2 kohaldamist, kohaldavad nad kõnealuseid norme alates 26. novembrist 2029.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nende ametlikul avaldamisel nendesse või nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad artikli 9 lõike 2 punktide j ja k järgimiseks vajalikud normid hiljemalt 26. novembriks 2027. Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.

Nad kohaldavad kõnealuseid norme alates 26. novembrist 2027.

3. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad artikli 17 järgimiseks vajalikud normid hiljemalt 26. novembriks 2028. Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.

Nad kohaldavad kõnealuseid norme alates 26. novembrist 2028.

4. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud põhiliste normide teksti.

Artikkel 30

Kehtetuks tunnistamine

1. Direktiiv 2006/126/EÜ tunnistatakse kehtetuks alates 26. novembrist 2029, välja arvatud selle artikli 6 lõike 4 punkt c, mis tunnistatakse kehtetuks alates 26. novembrist 2027.

Viiteid direktiivile 2006/126/EÜ käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile ja neid loetakse vastavalt käesoleva direktiivi VII lisas esitatud vastavustabelile.

2. Määrus (EL) nr 383/2012 tunnistatakse kehtetuks alates 26. novembrist 2029.

Viiteid määrusele (EL) nr 383/2012 käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile ja neid loetakse vastavalt käesoleva direktiivi VII lisas esitatud vastavustabelile.

Artikkel 31

Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 32

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 22. oktoober 2025

Euroopa Parlamendi nimel	*Nõukogu nimel*
president	*eesistuja*
R. METSOLA	M. BJERRE

I LISA

LIIKMESRIIKIDE VÄLJASTATUD JUHILUBASID KÄSITLEVAD STANDARDNÕUDED JA SÄTTED

A1 OSA. **Füüsilise juhiloa üldnõuded**

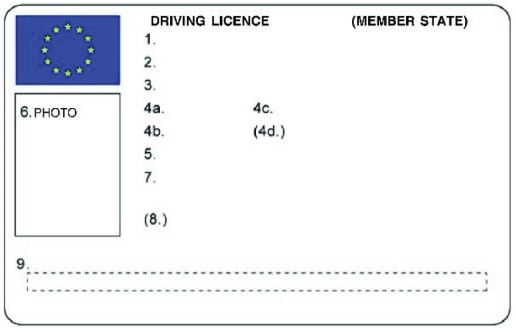
1) Liidu mudeli kohase füüsilise juhiloakaardi omadused vastavad standardile ISO/IEC 7810.

Kaart valmistatakse polükarbonaadist.

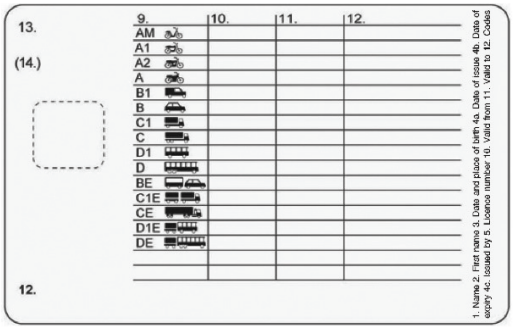
Meetodid, millega kontrollitakse juhiloakaartide omadusi, kinnitamaks nende kooskõla rahvusvaheliste standarditega, vastavad ISO/IEC 10373 standardile.

2) Juhiloakaardil on kaks külge ja see vastab joonisel 1 esitatud mudelile.

Esikülg



Tagakülg



Joonis 1. Liidu juhiloa mudel

Joonise 1 tekst:

1. Perekonnanimi 2. Eesnimi 3. Sünnikuupäev ja -koht 4a. Väljastamise kuupäev 4b. Kehtivusaja lõppkuupäev 4c. Väljastaja 5. Juhiloa number 10. Kehtib alates 11. Kehtib kuni 12. Koodid

3) Juhiloakaardil esitatakse järgmine teave, mis on sätestatud D osas.

Esiküljel on

a) suures kirjas sõna „juhiluba“ juhiloa väljastanud liikmesriigi keeles või keeltes;

b) (valikuline) väljastanud liikmesriigi nimi;

c) juhiloa väljastanud liikmesriigi tunnusmärk negatiivina sinises ristkülikus, mida ümbritseb 12 kollast tähte, nagu on sätestatud D osa punktis 1;

d) väljastatud juhiloaga seotud teave (väljad 1–9), nagu on sätestatud D osa punktis 3;

e) sõnad „Euroopa Liidu mudel“ juhiloa väljastanud liikmesriigi keel(t)es ning sõna „juhiluba“ muudes Euroopa Liidu keeltes roosas trükis juhiloa taustana, nagu on sätestatud D osa punktis 2.

Tagaküljel on

f) väljastatud juhiloaga seotud kategooriate teave (väljad 9–12), nagu on sätestatud D osa punktis 4;

g) juhiloa haldamiseks vajalik teave (väljad 13 ja 14), nagu on sätestatud D osa punktis 5;

h) juhiloa esi- ja tagaküljel olevate järgmiste nummerdatud väljade selgitus: 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 ja 12.

Kui liikmesriik soovib teha kandeid riigikeeles, mis ei ole bulgaaria, eesti, hispaania, hollandi, horvaadi, iiri, inglise, itaalia, kreeka, leedu, läti, malta, poola, portugali, prantsuse, rootsi, rumeenia, saksa, slovaki, sloveeni, soome, taani, tšehhi või ungari keel, koostab ta juhiloa kahes keeles, millest üks on eespool nimetatud keel, ilma et see piiraks muude käesoleva lisa sätete kohaldamist.

Juhiloamudelil peab olema ette nähtud koht võimaliku mikrokiibi või samalaadse IT-seadise või ruutkoodi lisamiseks.

Värvid on järgmised:

i) sinine: Pantone Reflex blue,

ii) kollane: Pantone yellow.

4) Erisätted

a) Kui liikmesriigi poolt käesoleva lisa kohaselt väljastatud juhiloa omaniku alaline elukoht on teises liikmesriigis, võib viimati nimetatud liikmesriik kanda juhiloale selle haldamiseks vajaliku teabe, tingimusel et ta kannab seda tüüpi teabe ka enda väljastatud juhilubadele ja et loal on selleks piisavalt ruumi.

b) Liikmesriigid võivad lisada värve või märgistusi, näiteks vöötkoode või riiklikke sümboleid, ilma et see piiraks käesoleva lisa muude sätete kohaldamist. Liikmesriigid teatavad sellest komisjonile.

Juhilubade vastastikuseks tunnustamiseks ei või vöötkoodid sisaldada muud teavet peale selle, mis juhiloal juba olemas on või mis on vajalik loa väljastamiseks.

c) Juhiloal esitatud teave on keskmise nägemisteravusega inimesele abivahenditeta loetav ning tagakülje väljadel 9–12 on tähemärgi minimaalne suurus 5 punkti.

A2 OSA. **Füüsilise juhiloa võltsimise vastased nõuded**

1) Juhilubade füüsilist turvalisust ohustab muu hulgas:

a) võltskaartide valmistamine ehk kui luuakse autentse dokumendiga väga sarnane täiesti uus kaart või autentset dokumenti kopeeritakse;

b) oluline muutmine: muudetakse mõnd originaaldokumendi omadust, näiteks sellel esitatud andmeid.

2) Võltsimisvastane süsteem on kogu juhilubade väljastamissüsteemi iga elemendi lahutamatu osa, hõlmates taotlusprotsessi, andmete turvalist edastamist, kaarditooriku materjali, tootmistehnikat, minimaalset hulka eri turvaelemente ja isikustamist.

3) Juhilubade materjal muudetakse võltsimiskindlaks järgmiste tehnikate abil (kohustuslikud turvaelemendid):

a) kaarditoorikud on ultraviolettkiirguskindlad;

b) taustaturvamuster, mis on tänu mitmevärvilise turvalise trükivärviga iiristrüki ning positiivse ja negatiivse giljošštrüki kasutamisele kaitstud võltsimise eest skaneerimise, trükkimise või kopeerimise teel. Muster ei moodustu põhivärvidest (tsüaansinine, magentapunane, kollane ja must), sellel peab olema vähemalt kahevärviline kompleksne struktuur ja mikrokiri;

c) optiliselt muutuvad kujundid, mis pakuvad piisavat kaitset foto kopeerimise ja võltsimise vastu;

d) lasergraveerimine;

e) foto jaoks ette nähtud alal peavad taustaturvamuster ja foto vähemalt foto serval kattuma (hajuv muster).

4) Lisaks sellele muudetakse juhilubade materjal võltsimiskindlaks, kasutades vähemalt kolme järgnevat tehnikat (lisaturvaelemendid):

a) värvimuutvad tindid*,

b) termokromaatiline trükivärv*;

c) spetsiaalsed hologrammid*,

d) muutuvad laserkujutised*,

e) nähtav ja läbipaistev ultravioletne fluorestseeriv värv,

f) pärlmuttertrükivärv,

g) digitaalne vesimärgistamine taustal,

h) infrapunased või fosforestseeruvad pigmendid,

i) kombitavad märgid, sümbolid või mustrid*.

Kui võimalik, eelistatakse tärniga märgitud tehnikaid, kuna need võimaldavad õiguskaitseametnikel kontrollida kaardi ehtsust erivahenditeta. Liikmesriigid võivad kehtestada muid turvaelemente kui need, mis on loetletud käesolevas punktis.

B OSA. **Füüsilistes juhilubades olevate mikrokiipide nõuded**

1) Mikrokiip ja sellel olevad andmed, sealhulgas riigisiseses õiguses ette nähtud lisateave juhiloa kohta, peavad vastama B1 osale.

2) Mikrokiibiga juhilubade suhtes kohaldatavate standardite loetelu on esitatud B2 osas.

3) Mikrokiibiga juhilubade suhtes kohaldatakse liidu tüübikinnitusmenetlust kooskõlas B3 osaga.

4) Kui mikrokiibiga juhiluba vastab liidu kõigile asjakohastele tüübikinnitusmenetluse sätetele kooskõlas punktidega 1, 2 ja 3, väljastavad liikmesriigid tootjale või tema esindajale liidu tüübikinnitustunnistuse.

5) Vajaduse korral ja eelkõige selleks, et tagada käesoleva osa järgimine, võib liikmesriik tühistada liidu tüübikinnitustunnistuse, mille ta on väljastanud.

6) Liidu tüübikinnitustunnistustest ja nende tühistamisest teatatakse vastavalt B4 osas esitatud vormile.

7) Komisjoni teavitatakse kõigist väljastatud või tühistatud liidu tüübikinnitustunnistustest. Tühistamise korral esitab tühistav liikmesriik üksikasjaliku põhjenduse.

Komisjon teavitab liikmesriike kõigist liidu tüübitunnistuse tühistamisest.

8) Liikmesriikide väljastatud liidu tüübikinnitustunnistusi tunnustatakse vastastikku.

9) Kui liikmesriik teeb kindlaks, et märkimisväärne arv mikrokiibiga juhilubasid leitakse korduvalt olevat vastuolus käesoleva lisa käesoleva osaga, teatab liikmesriik sellest asjaolust komisjonile. Ta märgib kõnealuste juhilubadega seotud liidu vastava tüübikinnitustunnistuse numbri ning kirjeldab nõuetele mittevastavust. Komisjon teavitab põhjendamatu viivituseta teisi liikmesriike talle käesoleva punkti kohaselt edastatud asjaoludest.

10) Punktis 9 osutatud juhiload väljastanud liikmesriik uurib probleemi viivitamata ja võtab sobivaid parandusmeetmeid, sh tühistab asjakohasel juhul liidu tüübikinnitustunnistuse.

B1 OSA. **Mikrokiibiga juhilubade üldnõuded**

Mikrokiibiga juhilubade üldnõuded, mida on kirjeldatud käesolevas lisas, põhinevad rahvusvahelistel standarditel, eriti ISO/IEC 18013 seeria standarditel. Need hõlmavad järgmist:

a) mikrokiibi tehniline kirjeldus ja mikrokiibi loogiline andmestruktuur;

b) salvestatavate ühtlustatud ja lisaandmete tehniline kirjeldus;

c) mikrokiibil salvestatavate andmete kaitse mehhanismide tehniline kirjeldus.

1. jaotis

LÜHENDID

Lühend	Tähendus
AID	rakenduse identifikaator
BAP	lihtpääsukaitse
DG	andmerühm
EAL 4+	hindamistagatise tase 4 (täiustatud)
EF	elementaarfail
EFID	elementaarfaili identifikaator
eMRTD	masinloetavad reisidokumendid
ICC	kiipkaart
ISO	Rahvusvaheline Standardiorganisatsioon
LDS	loogiline andmestruktuur
PICC	viipekaart
PIX	valmistajaspetsiifilise rakendusidentifikaatori laiend
RID	registreeritud rakendusidentifikaator
SOd	dokumendi turvaobjekt

2. jaotis

MIKROKIIBILE SALVESTATAVAD ANDMED

1) Kohustuslikud ja vabatahtlikud ühtlustatud andmed juhilubadel

Mikrokiibile salvestatakse D osa kohased ühtlustatud juhiloaandmed. Kui liikmesriik otsustab lisada juhiloale D osa kohaseid vabatahtlikke andmeelemente, salvestatakse ka need mikrokiibile.

2) Lisaandmed

Liikmesriigid võivad salvestada mikrokiibile lisaandmeid, mis on ette nähtud juhilubasid käsitlevas riigisiseses õiguses. Nad teatavad sellest komisjonile.

3. jaotis

MIKROKIIP

1) Andmekandja tüüp

Juhiloa andmekandja on B2 osa punkti 1 kohane kontaktliidesega, kontaktivaba või kaksikliidesega (kontaktliidesega ja kontaktivaba liidesega) mikrokiip.

2) Rakendused

Kõik mikrokiibil olevad andmed salvestatakse elektroonilistes rakendustes. Kõik mikrokiibi rakendused on identifitseeritavad B2 osa punkti 2 kohase kordumatu koodiga, mida nimetatakse rakenduse identifikaatoriks (AID).

a) Liidu juhiloarakendus

D osas osutatud kohustuslikud ja vabatahtlikud juhiloaandmed salvestatakse spetsiaalsesse liidu juhiloarakendusse. Liidu juhiloarakenduse AID on:

„A0 00 00 04 56 45 44 4C 2D 30 31“,

mis koosneb kahest järgmisest elemendist:

— Euroopa Komisjoni RID: „A0 00 00 04 56“;

— liidu juhiloarakenduse PIX: „45 44 4C 2D 30 31“ (EDL-01).

Andmed koondatakse loogilise andmestruktuuri (LDS) osaks olevatesse andmerühmadesse (DG).

Andmerühmad salvestatakse liidu juhiloarakenduse elementaarfailides ja neid kaitstakse kooskõlas B2 osa punktiga 3.

b) Muud rakendused

Igasugused lisaandmed salvestatakse ühte või mitmesse liidu juhiloarakendusest erinevasse rakendusse. Iga selline rakendus on identifitseeritav kordumatu AID kaudu.

4. jaotis

LIIDU JUHILOARAKENDUSE MIKROKIIPIDE LOOGILINE ANDMESTRUKTUUR

1) Loogiline andmestruktuur

Juhiloa andmed salvestatakse mikrokiibile B2 osa punkti 4 kohase loogilise andmestruktuurina (LDS). Selles punktis on esitatud lisanõuded kohustuslike ja lisaandmerühmade jaoks.

Iga andmerühm salvestatakse ühte elementaarfaili. Liidu juhiloarakenduse jaoks kasutatavatele elementaarfailidele määratakse B2 osa punkti 5 kohased elementaarfailide identifikaatorid ja lühikesed elementaarfailide identifikaatorid.

2) Kohustuslikud andmerühmad

Kohustuslikud ja vabatahtlikud andmeelemendid salvestatakse järgmistes andmerühmades:

DG1: kõik dokumendis esitatud kohustuslikud ja vabatahtlikud andmeelemendid, välja arvatud juhiloa omaniku näo- ja allkirjakujutis;

DG 5: juhiloa omaniku allkirjakujutis;

DG 6: juhiloa omaniku näokujutis;

DG 1 andmed struktureeritakse vastavalt käesoleva osa punktile 6 ja B2 osa punktile 6. Rühmades DG 5 ja DG 6 sisalduvaid andmeid salvestatakse vastavalt B2 osa punkti 7 nõuetele.

3) Lisaandmerühmad

Lisaandmeelemente, mis on ette nähtud juhilubasid käsitlevas riigisiseses õiguses, salvestatakse järgmistes rühmades:

DG 2: juhiloa omaniku andmed, v.a biomeetrilised andmed;

DG 3: juhiloa väljastanud ametiasutuse andmed;

DG 4: portreefoto;

DG 7: biomeetrilised andmed juhiloa omaniku sõrmejälje või sõrmejälgede kohta;

DG 11: muud andmed, näiteks juhiloa omaniku täisnimi riigikeele tähemärkidega.

Nimetatud andmerühmades olevad andmed salvestatakse vastavalt B2 osa punkti 8 nõuetele.

5. jaotis

ANDMETURBEMEHHANISMID

Mikrokiibi ja sellel leiduvate andmete autentsuse ja tervikluse kontrollimiseks ning juhiloa andmetele juurdepääsu piiramiseks kasutatakse sobivaid mehhanisme.

Mikrokiibil olevaid andmeid kaitstakse vastavalt B2 osa punktis 3 sätestatud nõuetele. Käesolevas jaotises esitatakse lisanõuded, mida tuleb täita.

1) Autentsuse kontrollimine

a) Kohustuslik passiivautentimine

Kõiki liidu juhiloarakendusse salvestatud andmerühmi kaitstakse passiivautentimise abil.

Passiivautentimisega seotud andmed peavad vastama B2 osa punktis 9 sätestatud nõuetele.

b) Vabatahtlik aktiivautentimine

Vabatahtlikku aktiivautentimist kasutatakse selle tagamiseks, et algset mikrokiipi ei ole asendatud.

2) Pääsupiirang

a) Kohustuslik lihtpääsukaitse

Lihtpääsukaitset (BAP) kohaldatakse liidu juhiloarakenduse kõigi andmete suhtes. Koostalitluse tagamiseks olemasolevate, näiteks masinloetavate reisidokumentide (eMRTD) süsteemi kasutavate süsteemidega, on kohustus kasutada B2 osa punkti 10 kohast üherealist masinloetavat ala (MRZ).

Mikrokiibile juurdepääsuks kasutatav dokumendivõti Kdoc luuakse üherealisest masinloetavast alast, mida saab sisestada käsitsi või kasutades optilisel märgituvastusel (OCR) põhinevat lugejat. Kasutatakse B2 osa punkti 10 kohast üherealise masinloetava ala BAP 1 konfiguratsiooni.

b) Tingimuslik eripääsumehhanism

Kui mikrokiibile salvestatakse määruse (EL) 2016/679 artikli 9 lõikes 1 osutatud isikuandmeid, kaitstakse juurdepääsu sellistele andmetele lisameetmetega.

Eripääsumehhanismid peavad vastama B2 osa punkti 11 nõuetele.

c) Mikrokiibiga juhilubade avaliku võtme taristu (PKI)

Liikmesriigid kehtestavad kooskõlas ISO/IEC standardi 18013_3 A lisaga avaliku võtme haldamise riikliku eeskirja.

6. jaotis

ANDMETE ESITAMINE

1) Andmerühma DG1 andmete vormindamine

<table>
<tr><th>Silt</th><th>L</th><th colspan="5">Väärtus</th><th>Kodeering</th><th>K/V</th></tr>
<tr><td>61</td><td>V</td><td colspan="5">DG1 andmeelemendid (pesastatud)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Silt</td><td>L</td><td colspan="3">Väärtus</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>5F 01</td><td>V</td><td colspan="3">Tüübikinnituse number</td><td>ans</td><td>M</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>5F 02</td><td>V</td><td colspan="3">Demograafilistest andmeelementidest konstrueeritud andmeobjekt</td><td></td><td>M</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Silt</td><td>L</td><td>Väärtus</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 03</td><td>3</td><td>Väljastav liikmesriik</td><td>a3</td><td>M</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 04</td><td>V</td><td>Juhiloa omaniku perekonnanimi/perekonnanimed</td><td>as</td><td>M</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 05</td><td>V</td><td>Juhiloa omaniku eesnimi/eesnimed</td><td>as</td><td>M</td></tr>
</table>

Silt	L	Väärtus					Kodeering	K/V
				5F 06	4	Sünniaeg (ppkkaaaa)	n8	M
				5F 07	V	Sünnikoht	ans	M
				5F 08	3	Kodakondsus	a3	O
				5F 09	1	Sugu	M/F/U	O
				5F 0A	4	Juhiloa väljastamise kuupäev (ppkkaaaa)	n8	M
				5F 0B	4	Juhiloa kehtivuse lõpp (ppkkaaaa)	n8	M
				5F 0C	V	Väljastav asutus	ans	M
				5F 0D	V	Haldusnumber (muu kui dokumendi number)	ans	O
				5F 0E	V	Dokumendi number	an	M
				5F 0F	V	Alaline elukoht või postiaadress	ans	O
		7F 63	V	Sõidukikategooriatest/piirangutest/tingimustest konstrueeritud andmeobjekt				M
				Silt	L	Väärtus (alljärgneva kodeeringuga)		
				02	1	Kategooriate/piirangute/tingimuste arv	N	M
				87	V	Kategooria/piirang/tingimus	ans	M
				87	V	Kategooria/piirang/tingimus	ans	O
				…	…	…	…	…
				87	V	Kategooria/piirang/tingimus	ans	O

2) Loogilise kirje formaat

Andmeobjekt koostatakse sõidukikategooriatest, piirangutest või tingimustest järgmises tabelis esitatud struktuuri kohaselt.

Sõidukikategooria kood	Väljastamise kuupäev	Kehtivuse lõpp	Kood	Märk	Väärtus

kus:

a) sõidukikategooria kood esitatakse artiklis 6 kindlaks määratud kujul (nt AM, A1, A2, A, B1, B jne);

b) väljastamise kuupäeva formaat on sõidukikategooria puhul PPKKAAAA (päev kahekohaline, kuu kahekohaline, aasta neljakohaline);

c) kehtivuse lõppkuupäeva formaat on sõidukikategooria puhul PPKKAAAA (päev kahekohaline, kuu kahekohaline, aasta neljakohaline);

d) kood, märk ja väärtus osutavad sõidukikategooria või juhiga seotud lisateabele või piirangutele.

B2 OSA. **Andmekandjaga juhilubade suhtes kohaldatavate standardite loetelu**

Kirje	Teema	Nõue	Kohaldatav järgmise suhtes
1	Andmekandja liides, organisatsioon ja käsud	ISO/IEC 7816 seeria (kontaktiga), ISO/IEC 14443 seeria (kontaktivaba), nagu on osutatud ISO/IEC 18013-2:2008 standardi C lisas	B1 osa punkti 3 alapunkt 1
2	Rakenduse identifikaator	ISO/IEC 7816-5:2004	B1 osa punkti 3 alapunkt 2
3	Andmeturbemehhanismid	ISO/IEC 18013-3:2009	B1 osa punkti 3 alapunkti 2 alapunkt a B1 osa punkt 5
4	Loogiline andmestruktuur	ISO/IEC 18013-2:2008	B1 osa punkti 4 alapunkt 1
5	Elementaarfaili identifikaatorid	ISO/IEC 18013-2:2008 Tabel C.2	B1 osa punkti 4 alapunkt 1
6	DG 1 andmete esitus	ISO/IEC 18013-2:2008 lisa C.3.8	B1 osa punkti 4 alapunkt 2 B1 osa punkti 6 alapunkt 1
7	DG 5 ja DG 6 kohustuslike andmete esitus	ISO/IEC 18013-2:2008, lisa C.6.6 ja lisa C.6.7 näo- ja allkirjakujutis salvestatakse JPEG-vormingus või JPEG2000-vormingus	B1 osa punkti 4 alapunkt 2
8	Vabatahtlike ja lisaandmete esitus	ISO/IEC 18013-2:2008, lisa C	B1 osa punkti 4 alapunkt 3
9	Passiivautentimine	ISO/IEC 18013-3:2009, punkt 8.1, andmed salvestatakse elementaarfaili SODs (dokumendi turvalisuse objekt) loogilise andmestruktuuri osana.	B1 osa punkti 5 alapunkti 1 alapunkt a
10	Lihtpääsupiirang	ISO/IEC 18013-3:2009 ja selle muudatus 1	B1 osa punkti 5 alapunkti 2 alapunkt a
	Lihtpääsupiirangu konfiguratsioon	ISO/IEC 18013-3:2009, lisa B.8	
11	Laiendatud pääsupiirang	Tehnilised suunised TR-03110, Advanced Security Mechanisms for Machine Readable Travel Documents – Extended Access Control (EAC), versioon 1.11	B1 osa punkti 5 alapunkti 2 alapunkt b
12	Testimismeetodid	ISO/IEC 18013-4:2011	B3 osa punkt 1
13	Turvasertifikaat	Kõrgem turvaklass 4 (EAL 4+) või samaväärne	B3 osa punkt 2
14	Funktsionaalsertifikaat	Kiipkaardi testimine vastavalt ISO/IEC 10373 seeriale	B3 osa punkt 3

B3 OSA. **Mikrokiibiga liidu juhilubade tüübikinnituse kord**

1. jaotis

ÜLDSÄTTED

Mikrokiibiga juhilubade jaoks liidu tüübikinnitust taotlevad tootjad esitavad turvasertifikaadi ja funktsionaalsertifikaadi.

Tootmisprotsessi igasugusest kavandatud muutmisest, sh igasugusest kavandatud tarkvara muutmisest, tuleb eelnevalt teatada liidu tüübikinnituse andnud ametiasutusele. Kõnealune ametiasutus võib nõuda lisateavet ja katsete tegemist enne muudatuse heakskiitmist.

Katsete tegemisel järgitakse B2 osa punktis 12 sätestatud meetodeid.

2. jaotis

TURVASERTIFIKAAT

Turvalisuse hindamiseks hinnatakse juhilubades kasutatavaid mikrokiipe vastavalt B2 osa punktis 13 täpsustatud kriteeriumidele.

Turvasertifikaat antakse üksnes juhul, kui mikrokiibi vastupanuvõime andmete rikkumise või muutmise katsetele on saanud positiivse hinnangu.

3. jaotis

FUNKTSIONAALSERTIFIKAAT

Mikrokiibiga juhilubade funktsionaalsertifikaati ja sealhulgas mikrokiipi testitakse laboris vastavalt B2 lisa punktis 14 esitatud kriteeriumidele.

Mikrokiibiga juhilube kasutavad liikmesriigid tagavad B1 lisa asjakohaste funktsionaalstandardite ja nõuete täitmise.

Tootjale antakse funktsionaalsertifikaat, kui täidetud on kõik järgmised tingimused:

a) mikrokiibil on kehtiv turvasertifikaat;

b) on tõendatud vastavus B2 osa nõuetele;

c) funktsionaalsed testid on edukalt läbitud.

Funktsionaalsertifikaadi väljastamise eest vastutab liikmesriigi asjaomane asutus. Funktsionaalsertifikaatidel on näidatud väljastava asutuse andmed, taotleja andmed ja mikrokiibi andmed ning testide üksikasjalik loetelu ja nende tulemused.

4. jaotis

LIIDU TÜÜBIKINNITUSTUNNISTUS

1) Tunnistuse näidis

Liikmesriigid annavad liidu tüübikinnitustunnistuse käesoleva lisa kohaste turva- ja funktsionaalsertifikaatide esitamisel. Liidu tüübikinnitustunnistused peavad vastama B4 osas esitatud näidisele.

2) Nummerdussüsteem

Liidu tüübikinnitussertifikaatide nummerdamise süsteem koosneb järgmisest:

a) e-täht, millele järgneb liidu tüübikinnituse andnud liikmesriigi tunnusnumber:

1 Saksamaa;

2 Prantsusmaa;

3 Itaalia;

4 Madalmaad;

5 Rootsi;

6 Belgia;

7 Ungari;

8 Tšehhi;

9 Hispaania;

12 Austria;

13 Luksemburg;

17 Soome;

18 Taani;

19 Rumeenia;

20 Poola;

21 Portugal;

23 Kreeka;

24 Iirimaa;

25 Horvaatia;

26 Sloveenia;

27 Slovakkia;

29 Eesti;

32 Läti;

34 Bulgaaria;

36 Leedu;

49 Küpros;

50 Malta;

b) sidekriips ja tähed „DL“, seejärel käesolevale lisale või selle uusimale olulisele tehnilisele muudatusele määratud kahekohaline järjekorranumber. Käesoleva lisa järjekorranumber on 00;

c) liidu tüübikinnituse kordumatu identifitseerimisnumber, mille on määranud väljastav liikmesriik.

Liidu tüübikinnituse nummerdussüsteemi näide: „e50-DL00 12345“

Iga sellise mikrokiibiga juhiloa tüübikinnituse number salvestatakse mikrokiibi andmegrupi DG 1 alla.

B4 OSA. **Mikrokiibiga juhilubade liidu tüübikinnitustunnistuse vorm**

Pädeva asutuse nimi: …

Teatis (*):

— tüübikinnituse andmise kohta ☐

— tüübikinnituse tühistamise kohta ☐

seoses mikrokiibiga liidu juhiloaga

Tüübikinnituse nr: …

1. Tootemark või kaubamärk: …

2. Mudeli nimetus: …

3. Tootja või (asjakohasel juhul) tema esindaja nimi: …

…

4. Tootja või (asjakohasel juhul) tema esindaja aadress: …

…

5. Laboritestide aruanded:

5.1 Turvasertifikaat nr: … Kuupäev: …

Väljastaja: …

5.2 Funktsionaalsertifikaat nr: … Kuupäev: …

Väljastaja: …

6. Tüübikinnituse andmise kuupäev: …

7. Tüübikinnituse tühistamise kuupäev: …

8. Koht: …

9. Kuupäev: …

10. Lisas esitatud kirjeldavad dokumendid: …

11. Allkiri: …

(*) Märgistage asjakohane lahter.

C OSA. **Mobiilse juhiloa nõuded**

1) Kooskõlas määrusega (EL) nr 910/2014 pakuvad Euroopa digiidentiteedikukrud volitatud isikutele vähemalt järgmisi funktsioone:

   a) isiku juhtimisõiguse tõendamiseks piisavate andmete vaatamine ja säilitamine;

   b) punktis a loetletud andmete kuvamine ja edastamine.

2) Mobiilsed juhiload ja muud asjaomased süsteemid peavad vastama mobiilseid juhilubasid käsitlevale standardile ISO/IEC 18013-5 ja määrusele (EL) nr 910/2014.

3) Käesoleva lisa kohaldamisel käsitatakse käesoleva direktiivi kohaselt väljastatud mobiilse juhiloa omanikku volitatud kasutajana ainult siis, kui ta on sellena identifitseeritud.

4) Liikmesriigid lubavad juhiloa omanikul saada mobiilse juhiloa tema Euroopa digiidentiteedikukrusse.

Mobiilset juhiluba sisaldav Euroopa digiidentiteedikukkur võimaldab mobiilset juhiluba automaatselt või taotluse korral ajakohastada või uuesti väljastada.

Euroopa digiidentiteedikukkur võimaldab mobiilse juhiloa omanikul kuvada või edastada kolmandale isikule kõik mobiilses juhiloas sisalduvad andmed või osa neist. Liikmesriikide pädevatel asutustel on õigus vaadata Euroopa digiidentiteedikukrust mobiilses juhiloas sisalduvaid andmeid, et teha kindlaks asjaomase juhiloa omaniku juhtimisõigused (kontrollimine).

Euroopa digiidentiteedikukrusse kantud mobiilse juhiloa elektrooniliselt tõendilt otse saadud teave võimaldab pädevatel asutustel määrata kindlaks mobiilse juhiloa omaniku juhtimisõigused (kontrollimine), sealhulgas liidus või liikmesriigi territooriumil kohaldatavad piirangud. Liikmesriigid ei loe mobiilset juhiluba kehtivaks, kui see on kehtivuse kaotanud või kehtetuks tunnistatud. Kui liikmesriik otsustab mobiilse juhiloa kehtetuks tunnistada, sisestab ta selle otsuse kohta teabe tema poolt hallatavasse kehtetuks tunnistamise nimekirja või teeb selle teistele liikmesriikidele kontrollimiseks muul tasuta ja kasutataval viisil kättesaadavaks. Juhtimiskeelu kehtestanud liikmesriik, kes ei ole juhiloa väljastanud liikmesriik, teatab sellest viivitamata juhiloa väljastanud liikmesriigile.

D OSA. **Liidu juhiloale kantavad andmed**

1) Juhiloa väljastanud liikmesriigi tunnusmärgid on järgmised:

B: Belgia

BG: Bulgaaria

CZ: Tšehhi

DK: Taani

D: Saksamaa

EST: Eesti

GR: Kreeka

E: Hispaania

F: Prantsusmaa

HR: Horvaatia

IRL: Iirimaa

I: Itaalia

CY: Küpros

LV: Läti

LT: Leedu

L: Luksemburg

H: Ungari

M: Malta

NL: Madalmaad

A: Austria

PL: Poola

P: Portugal

RO: Rumeenia

SLO: Sloveenia

SK: Slovakkia

FIN: Soome

S: Rootsi

2) Sõna „juhiluba“, mis trükitakse juhilubadele liikmesriigi asjaomas(t)es keel(t)es:

Свидетелство за управление на МПС

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Permis de conduire

Ceadúnas Tiomána

Vozačka dozvola

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Liċenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Permis de conducere

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Ajokortti

Körkort

3) Teave konkreetse väljastatud juhiloa kohta on järgmine:

Andmeväli	Teave
1	omaniku perekonnanimi
2	omaniku eesnimi/eesnimed
3	sünniaeg ja -koht
4a	juhiloa väljastamise kuupäev
4b	juhiloa kehtivusaja lõppkuupäev
4c	väljastava asutuse nimi
4d	(vabatahtlik) haldusotstarbeline number, mis erineb väljal 5 näidatud numbrist
5	juhiloa number
6	juhiloa omaniku foto
7	juhiloa omaniku allkiri
8	(vabatahtlik) juhiloa omaniku alaline elukoht või postiaadress
9	sõiduki(te) kategooriad, mida juhiloa omanikul on lubatud juhtida (riigisisesed kategooriad trükitakse teistsuguses kirjas kui ühtlustatud kategooriad)

4) Kategooriateave väljastatud juhiloal on järgmine:

Andmeväli	Teave
9	sõiduki(te) kategooriad, mida juhiloa omanikul on lubatud juhtida (riigisisesed kategooriad trükitakse teistsuguses kirjas kui ühtlustatud kategooriad)
10	olemasolu korral iga kategooria jaoks juhiloa esmakordse väljastamise kuupäev (see kuupäev tuleb juhiloa edaspidise asendamise või vahetamise korral uuel juhiloal uuesti esitada); kuupäeva iga andmeväli koosneb kahest numbrist järgmises järjestuses: päev.kuu.aasta (PP.KK.AA)
11	iga kategooria kehtivuse lõppkuupäev; kuupäeva iga andmeväli koosneb kahest numbrist järgmises järjestuses: päev.kuu.aasta (PP.KK.AA)
12	lisateave/piirang(ud) koodina asjaomase kategooria all, nagu on sätestatud E osas

Kui E osas täpsustatud kood kehtib kõikide kategooriate puhul, mille jaoks juhiluba on väljastatud, võib selle kanda väljadele 9, 10 ja 11.

5) Väljastatud juhiloa haldamiseks vajalik teave on järgmine:

Andmeväli	Teave
13	(vabatahtlik) A1 osa punkti 4 alapunkti a kohaldamisega seotud juhiloa haldamise seisukohalt oluline teave vastuvõtvalt liikmesriigilt
14	(vabatahtlik) juhiloa haldamiseks vajalik või liiklusohutusega seotud teave juhiloa väljastanud liikmesriigilt; see teave võib eelkõige hõlmata mootori jõul liikuva sõiduki juhtimisõiguse või juhiloa või juhiloa kehtivuse tunnustamise tühistamist, äravõtmist, peatamist või piiramist, mis puudutab näiteks teatavaid kategooriaid või teatavate liikmesriikide territooriumi. Kui teave on seotud mõne käesolevas lisas kindlaksmääratud rubriigiga, peaks sellele eelnema kõnealuse välja number. Kirjalikul erikokkuleppel juhiloa omanikuga võib siia kanda ka teabe, mis ei ole seotud juhiloa haldamise ega liiklusohutusega; sellise teabe lisamine ei mõjuta kuidagi dokumendi kasutamist juhiloana.

E OSA. **Liidu ja riiklikud koodid**

Koodid 01–99 on Euroopa Liidu ühtlustatud koodid

1. jaotis

JUHT (meditsiinilised näidustused)

01		Nägemist korrigeerivad ja/või kaitsvad vahendid
	01.01.	Prillid
	01.02.	Kontaktlääts(ed)
	01.05.	Silmaklapp
	01.06.	Prillid või kontaktläätsed
	01.07.	Spetsiifiline optiline abivahend
02		Kuuldeaparaat / suhtlemise abivahend
03		Jäseme protees/ortoos
	03.01.	Käeprotees/-ortoos
	03.02.	Jalaprotees/-ortoos

2. jaotis

SÕIDUKI KOHANDUSED

10		Muudetud käigukast
	10.02.	Automaatne käiguvahetus
	10.04.	Kohandatud käiguvalits
15		Muudetud sidur
	15.01.	Kohandatud siduripedaal
	15.02.	Käsisidur
	15.03.	Automaatsidur
	15.04.	Siduripedaali takerdumist või rakendumist vältiv vahend
20		Muudetud pidurisüsteem
	20.01.	Kohandatud piduripedaal
	20.03.	Vasakule jalale kohandatud piduripedaal
	20.04.	Liugmehhanismiga piduripedaal
	20.05.	Kallutatav piduripedaal
	20.06.	Käsi-sõidupidur
	20.07.	Sõidupiduri maksimaalne käitamisjõud … N [1] (nt „20.07(300N)“)
	20.09.	Kohandatud seisupidur
	20.12.	Piduripedaali takerdumist või rakendumist vältiv vahend
	20.13.	Põlvega juhitav pidur
	20.14.	Abikäituriga pidurisüsteem
25		Muudetud kiirendussüsteem
	25.01.	Kohandatud gaasipedaal
	25.03.	Kallutatav gaasipedaal
	25.04.	Käsigaas
	25.05.	Põlvega juhitav gaasihoob

	25.06.	Abikäituriga kiirendamine
	25.08.	Vasakul asuv gaasipedaal
	25.09.	Gaasipedaali takerdumist või rakendumist vältiv vahend
31		Kohandatud pedaalid ja pedaalikaitseseadmed
	31.01.	Lisapedaalikomplekt
	31.02.	Pedaalid samal (või peaaegu samal) tasapinnal
	31.03.	Gaasi- ja piduripedaali takerdumist või rakendumist vältiv vahend juhuks, kui pedaale ei juhita jalaga
	31.04.	Tõstetud põrand
32		Ühendatud sõidupiduri- ja kiirendussüsteem
	32.01.	Ühe käega juhitav ühendatud sõidupiduri- ja kiirendussüsteem
	32.02.	Sama abikäituriga ühendatud sõidupiduri- ja kiirendussüsteem
33		Ühendatud kiirendus-, sõidupiduri- ja roolimissüsteem
	33.01.	Ühe käega juhitava abikäituriga ühendatud sõidupiduri-, kiirendus- ja roolimissüsteem
	33.02.	Kahe käega juhitava abikäituriga ühendatud sõidupiduri-, kiirendus- ja roolimissüsteem
35		Muudetud paigutusega juhtimisseadised (tulelülitid, klaasipuhasti, helisignaal, suunatuled jms)
	35.02.	Juhtimisseadised, mida käitatakse käsi roolimisseadiselt eemaldamata
	35.03.	Juhtimisseadised, mida käitatakse vasaku käega, käsi roolimisseadiselt eemaldamata
	35.04.	Juhtimisseadised, mida käitatakse parema käega, käsi roolimisseadiselt eemaldamata
	35.05.	Juhtimisseadised, mida käitatakse käsi roolimisseadiselt või kiirendus- ja pidurimehhanismilt eemaldamata
40		Muudetud roolimissüsteem
	40.01.	Roolimissüsteemi maksimaalne käitamisjõud … N [1] (nt: „40,01 (140 N)“)
	40.05.	Kohandatud rooliratas (suurendatud/jämedama segmendiga rooliratas, väiksema läbimõõduga rooliratas vms)
	40.06.	Kohandatud asendis rooliratas
	40.09.	Jalgadega roolimine
	40.11.	Rooliratta külge kinnitatav abivahend

	40.14.	Ühe käega/käsivarrega juhitav kohandatud asendis alternatiivne roolimissüsteem
	40.15.	Kahe käega/käsivarrega juhitav kohandatud asendis alternatiivne roolimissüsteem
42		Muudetud külg-/tahavaateseadised
	42.01.	Kohandatud tahavaateseadis
	42.03.	Salongis asuv lisakülgvaateseadis
	42.05.	Pimeala nägemise seadis
43		Juhi istumisasend
	43.01.	Juhiistme kõrgus normaalnähtavuse tagamiseks normaalkaugusel roolirattast ja pedaalidest
	43.02.	Kehakujule kohandatud juhiiste
	43.03.	Küljetoega juhiiste stabiilse asendi tagamiseks
	43.04.	Käetoega juhiiste
	43.06.	Kohandatud turvavöö
	43.07.	Turvavöö stabiilse asendi tagamiseks
44		Mootorratta muudatused (alamkoodi kasutamine kohustuslik)
	44.01.	Eraldi käitatav pidur
	44.02.	Kohandatud esirattapidur
	44.03.	Kohandatud tagarattapidur
	44.04.	Kohandatud kiirendusseadis
	44.08.	Istmekõrgus, mis võimaldab juhil istuvas asendis kaks jalga korraga maha panna ning hoida mootorratast peatudes ja seistes tasakaalus.
	44.09.	Esirattapiduri maksimaalne käitamisjõud … N [1] (nt: „44,09 (140 N)“)
	44.10.	Tagarattapiduri maksimaalne käitamisjõud … N [1] (nt: „44,10 (240 N)“)
	44.11.	Kohandatud jalatugi
	44.12.	Kohandatud käepide
45		Üksnes külghaagisega mootorratas
46		Üksnes kolmrattad
47		Üksnes enama kui kahe rattaga sõidukid, mida juht ei pea hoidma käivitamise, seiskamise ega seisu ajal tasakaalus

50		Üksnes konkreetne sõiduk/VIN-kood (valmistajatehase tähis)

Koodidega 01–44 koos kasutatavad täpsustavad tähed:

a vasak

b parem

c käelaba

d labajalg

e keskosa

f käsi

g pöial

([1]) Tähistab jõudu (njuutonites), mida juhil on võimalik või tuleb rakendada süsteemi käitamiseks.

3. jaotis

PIIRATUD KASUTUSEGA KOODID

60		Vabatahtlikud vastavused (alamkoodi kasutamine kohustuslik)
	60.01.	Vähemalt 21-aastane B-kategooria juhiloa omanik võib juhtida kolmerattalisi mootorsõidukeid, mille võimsus on üle 15 kW
	60.02.	B-kategooria juhiloa omanik võib juhtida A1-kategooria mootorrattaid
	60.03.	B1-kategooria juhiloa omanik võib juhtida ainult sõidukeid, mille täismass ei ületa 2 500 kg ja suurim kiirus tehniliselt piiratud kuni 45 km/h
61		Sõit üksnes päevaajal (nt ajavahemikul üks tund pärast päikesetõusu kuni üks tund enne päikeseloojangut)
62		Sõit üksnes … km raadiuses juhiloa omaniku elukohast või üksnes linna/piirkonna piires
63		Sõit ilma kaassõitjata
64		Sõit üksnes kiirusel kuni … km/h
65		Juhtimine lubatud üksnes vähemalt sama kategooria juhiluba omava saatjaga, välja arvatud juhul, kui tingimus kuulub koodi 98.02 alla
66		Ilma haagiseta
67		Kiirteel sõitmine keelatud
68		Alkoholi tarbimine keelatud
69		Lubatud juhtida üksnes standardile EN 50436 vastava alkolukuga varustatud sõidukit. Kehtivuse lõppkuupäeva märkimine on vabatahtlik (nt „69“ või „69(01.01.2016)“)

4. jaotis

HALDUSKÜSIMUSED

70		Vahetatud juhiluba nr …, väljastaja … (ELi tähis, nt „70.0123456789.NL“, või kolmanda riigi puhul ÜRO tähis, nt „70.0123456789.NO“)
71		Juhiloa nr … duplikaat (ELi tähis, nt „71.987654321.HR“, või kolmanda riigi puhul ÜRO tähis, nt „71.987654321.UK“)
72		Vahetatud juhiluba nr …, väljastaja … (artikli 15 lõike 7 kohase rakendusotsuse kohaldamisalasse kuuluva kolmanda riigi puhul ÜRO tähis, nt „72.0123456789.USA“)
73		Üksnes B-kategooriasse kuuluvad neljarattalised mootorsõidukid (B1)
78		Üksnes automaatkäigukastiga sõidukid
79		Üksnes sõidukid, mis käesoleva direktiivi artikli 21 kohaldamisel vastavad sulgudes toodud või alamkoodiga tähistatud näitajatele
	79.01.	Üksnes kaherattalised sõidukid (külghaagisega või ilma)
	79.02.	Üksnes AM-kategooriasse kuuluvad kolmerattalised või kerged neljarattalised sõidukid
	79.03.	Üksnes kolmrattad
	79.04.	Üksnes kolmrattad koos haagisega, mille lubatud täismass ei ületa 750 kg
	79.05.	A1-kategooria mootorrattad, mille võimsuse ja massi suhe ei ületa 0,1 kW/kg
	79.06.	BE-kategooria sõidukid, mille haagise lubatud täismass ületab 3 500 kg
80		Üksnes alla 24-aastased A-kategooria kolmerattalise mootorsõiduki juhiloa omanikud
81		Üksnes alla 21-aastased A-kategooria kaherattalise mootorratta tüüpi sõiduki juhiloa omanikud
95		Kutseoskuse tunnistust omav juht, kes vastab direktiivis (EL) 2022/2561 sätestatud kutseoskuste nõuetele kuni … (nt „95(01.01.2028)“)
96		Kategoorias täiendaval koolitusel põhineva loa tähistamiseks kasutatavad koodid
	96	B-kategooria sõidukid koos haagisega, mille lubatud täismass ületab 750 kg, kui sellise autorongi lubatud täismass kokku ületab 3 500 kg, kuid ei ületa 4 250 kg
	96.01	B-kategooria juhiluba nõudev alarmsõiduk, mida kasutatakse ettenähtud otstarbel ja mille lubatud täismass ületab 3 500 kg, kuid ei ületa 5 000 kg, kaasa arvatud haagise mass, kui sõidukit kasutatakse autorongina

	96.02	B-kategooria juhiluba nõudev autoelamu, mille lubatud täismass ületab 3 500 kg, kuid ei ületa 4 250 kg, või koos haagisega 5 000 kg.
	96.03	Alternatiivkütusel töötavad sõidukid koos haagisega, kui sellise autorongi lubatud täismass kokku ületab 4 250 kg, kuid ei ületa 5 000 kg
97		Puudub õigus juhtida määruse (EL) nr 165/2014 reguleerimisalasse kuuluvat C1-kategooria sõidukit.
98		Artiklite 17 ja 18 kohaldamisel kasutatavad koodid (alamkoodi kasutamine kohustuslik)
	98.01.	Juhti peetakse algajaks ja tema suhtes kehtivad katseaja tingimused. Juhiloa vahetamise, uuendamise või asendamise korral lisatakse koodile algselt märgitud katseaja lõppkuupäev (nt 98.01.13.04.2028).
	98.02.	Juhiloa omanik peab täitma saatjaga sõitmise süsteemi tingimusi kuni 18-aastaseks saamiseni.

Kood 100 ja sellele järgnevad koodid on riigisisesed koodid, mis kehtivad ainult juhiloa väljastanud liikmesriigi territooriumil.

II LISA

MOOTORI JÕUL LIIKUVA SÕIDUKI JUHTIMISEGA SEOTUD EKSAMITE NING TEADMISTE, OSKUSTE JA KÄITUMISE MIINIMUMNÕUDED

I osa

SÕIDUEKSAMITE MIINIMUMNÕUDED

Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, mis tagavad, et juhiloa taotlejatel oleks mootori jõul liikuva sõiduki juhtimiseks vajalikud teadmised, oskused ja käitumine. Selleks kehtestatud eksamid peavad koosnema

a) teooriaeksamist;

b) pärast teooriaeksami edukat läbimist oskuste ja käitumise eksamist.

Järgnevalt on esitatud kõnealuste eksamite tegemise tingimused.

A. jaotis

TEOORIAEKSAM

1) Vorm

Valitud vormi abil tehakse kindlaks, et taotlejal on nõutavad teadmised punktides 2, 3 ja 4 loetletud teemadel.

Juhiloa taotleja, kes on sooritanud mõne teise kategooria teooriaeksami, võidakse vabastada eksami sooritamisest punktide 2, 3 ja 4 ühiste sätete osas.

Liikmesriigid võivad vabastada taotlejad punkti 2 alapunktis e osutatud esmaabialaste põhiteadmistega seotud küsimustele vastamisest, kui taotleja on enne oskuste ja käitumise eksamit läbinud sertifitseeritud esmaabi praktilise koolituse, mis hõlmab kunstlikku hingamist ja südamemassaaži abil elustamist.

2. Teooriaeksami sisu kõigi sõidukikategooriate puhul

Küsimused esitatakse iga teema kohta, mis on loetletud järgmistes punktides, kusjuures küsimuste sisu ja vorm jäetakse iga liikmesriigi otsustada:

a) liikluseeskirjad, eelkõige liiklusmärgid, teemärgised, märguanded, sõidueesõigus ja lubatud sõidukiirus;

b) juht:

i) kohustus olla tähelepanelik ja arvestada teiste liiklejatega (sh mikromobiilsusvahendite kasutajatega);

ii) üldine taju (sh ohutaju), hindamine ja otsustamine, eelkõige reageerimisaeg, ning alkoholi, narkootikumide või ravimite, vaimse seisundi või väsimuse mõjust tulenevad muutused juhi käitumises;

iii) mõjud tähelepanu hajumise riskile mobiiltelefoni või muude elektrooniliste seadmete kasutamise tõttu sõiduki juhtimise ajal ja selle tagajärjed ohutusele;

c) tee:

i) olulisimad ohutu pikivahe hoidmise, pidurdusteekonna ja teelpüsimise põhimõtted erinevate ilmastiku- ja teeolude puhul, eelkõige lumega ja libedates oludes;

ii) liikluse riskitegurid, mis on seotud erinevate teeoludega (sh ohtude tajumine ja eeldamine), eelkõige nende muutumisega ilmastiku muutudes ning päeva ja öö vaheldudes;

iii) erinevate teeliikide omadused ning seonduvad seadusjärgsed nõuded;

iv) sõiduki juhtimise kohandamine marsruudiga, eelkõige selleks, et tagada ohutu juhtimine maanteetunnelites ning üles- ja allamäge sõites;

v) pimenurkade tuvastamine;

d) teised liiklejad:

i) spetsiifilised riskitegurid, mis on seotud teiste liiklejate kogenematusega, eelkõige liikluses mootorsõiduki kasutajatest kaitsetumate vähekaitstud liiklejate puhul, kes on vahetus kokkupuutes kokkupõrkejõuga. Sellesse kategooriasse kuuluvad lapsed, jalakäijad, jalgratturid, kaherattaliste mootorsõidukite kasutajad, isiklike liikumisvahendite kasutajad ning puuetega või piiratud liikumisvõime või suunatajuga inimesed;

ii) riskid, mis on seotud eri tüüpi ja erineva massi ja mõõtmetega ning juhtide erineva vaateväljaga sõidukite (sh täiustatud sõiduabisüsteemiga ja automaatse juhtimissüsteemiga sõidukite) liikumise, koostoime ja juhtimisega;

iii) korrektne ja õigeaegne suunatule kasutamine;

e) üldeeskirjad ja muud küsimused:

i) eeskirjad sõiduki kasutamiseks nõutavate dokumentide kohta,

ii) üldeeskirjad, mis määravad kindlaks, kuidas juht peab käituma liiklusõnnetuse korral (hoiatusseadiste paigaldamine ja õnnetusest teatamine), sealhulgas eeskirjad selle kohta, kuidas käituda, kui läheneb alarmsõiduk ja mida teha kokkupõrkekohas, ning meetmed, mida juht saab võtta, et vajaduse korral abistada liiklusõnnetuses kannatanuid, sealhulgas põhiteadmised esmaabi, eelkõige elustamise kohta;

iii) sõiduki, veose ja sõitjatega seotud ohutustegurid;

iv) alternatiivkütusel töötavate sõidukite alased ohutusteadmised;

f) sõidukist väljumisel vajalikud ettevaatusabinõud, sealhulgas selle tagamine, et sõiduki ust on ohutu avada ja see tegevus ei tekita ohtu teistele liiklejatele, nagu jalakäijad, jalgratturid ja mikromobiilsusseadmete kasutajad;

g) liiklusohutusega seotud mehhaanilised aspektid; taotlejad peavad suutma kindlaks teha kõige levinumad rikked, eelkõige rooliseadme, vedrustus- ja pidurisüsteemi, rehvide, tulede ja suunatulede, helkurite, tahavaatepeeglite, tuuleklaasi ja klaasipuhastite, heitgaasisüsteemi, turvavööde ja helisignaalseadme rikked;

h) sõiduki turvavarustus, eelkõige turvavööde, peatugede, laste turvavarustuse kasutamine;

i) elektrisõidukite laadimine;

j) sõidukite kasutamisega seotud keskkonnanormid ja -aspektid (sh elektrisõidukite puhul): helisignaalseadmete sobiv kasutamine, mõõdukas kütuse-või energiakulu, heite piiramine (kasvuhoonegaaside heide, õhusaasteained, müra ning rehvide, pidurite ja teekatte kulumisel eralduvad mikroosakesed jne);

k) sõiduabisüsteemide ja automaatsete juhtimissüsteemide eelised, piirangud ja riskid. Olulised on nende erinevused ja ohutu kasutamine, samuti juhi koostoime süsteemiga, juhi kohustused ja asjaolu, et süsteemid võivad mõjutada juhi teadlikkust ja käitumist. See hõlmab muu hulgas süsteemide kasutusvaldkondi, seda, kas süsteemidel on võimalik esitada üleandmistaotlusi ja juhi ülejäänud kohustusi ajal, kui süsteem on aktiveeritud.

3. Erisätted A1-, A2- ja A-kategooria kohta

Järgmiste üldteadmiste kohustuslik kontroll:

a) kaitsevarustuse, näiteks kinnaste, saabaste, rõivaste ja kiivri kasutamine;

b) mootorratturite nähtavus teistele liiklejatele;

c) punkti 2 alapunktis c esitatud erinevate teeoludega seotud riskitegurid eritähelepanuga libedatele teeosadele, nagu kanalisatsioonikaevude kaaned, teemärgised (nt jooned ja nooled) ja trammirööpad;

d) punkti 2 alapunktis g esitatud liiklusohutusega seotud mehhaanilised aspektid, pöörates eritähelepanu hädaseiskamislülitile, õlitasemele ja ketile.

4. Erisätted C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1-, D1E-kategooria kohta

1) Järgmiste üldteadmiste kohustuslik kontroll:

a) määrusega (EÜ) nr 561/2006 kindlaks määratud normid sõidu- ja puhkeaja kohta; määruses (EL) nr 165/2014 määratletud sõidumeeriku kasutamine;

b) asjaomast transpordiliiki – kauba- või sõitjatevedu – käsitlevad normid;

c) riigisiseseks ja rahvusvaheliseks kauba- ja reisijateveoks nõutavad sõiduki- ja veodokumendid;

d) kuidas käituda liiklusõnnetuse korral; teadmised pärast liiklusõnnetust või samalaadset juhtumit võetavate meetmete, sealhulgas erakorraliste meetmete kohta, nagu sõitjate evakueerimine, ning põhiteadmised esmaabi kohta;

e) rattavahetuse käigus võetavad ettevaatusabinõud;

f) eeskirjad veoki massi ja mõõtmete kohta; eeskirjad kiiruspiirikute kohta;

g) aeglustite eesmärk ja kasutamine;

h) sõiduki omadustest tingitud takistused vaateväljas, eelkõige seoses vähekaitstud liiklejate tuvastamisega sõiduki ees ja külgedel;

i) (vabatahtlik) teekaardi lugemine, marsruudi kavandamine, sealhulgas elektrooniliste navigatsioonisüsteemide kasutamine;

j) sõidukile veose pealelaadimise ohutus: veose kontrollimine (paigutamine ja kinnitamine), eri liiki veostega (nt vedelikud, väljaulatuvad veosed jms) seotud probleemid, kauba peale- ja mahalaadimine ning laadimisseadmete kasutamine (üksnes C-, CE-, C1-, C1E-kategooria);

k) juhi vastutus reisijateveol; reisijate, eelkõige puuetega või piiratud liikumisvõimega inimeste mugavus ja turvalisus; laste vedu; enne teeleasumist vajalik kontroll; teooriaeksam peaks hõlmama kõiki bussiliike (nt avalikus teenistuses olevad linnaliini- ja kaugsõidubussid ning erimõõtmetega bussid) (üksnes D-, DE-, D1-, D1E-kategooria);

l) liikmesriigid võivad vabastada määruse (EL) nr 165/2014 kohaldamisalast välja jääva C1- või C1E-kategooria sõiduki juhiloa taotlejad kohustusest tõendada oma teadmisi punkti 4 alapunkti 1 alapunktides a–c loetletud valdkondades.

2) Kohustuslik üldteadmiste kontroll C-, CE-, D- ja DE-kategooriat käsitlevate lisasätete kohta:

a) järgmiste seadmete ja süsteemide ehitus- ja tööpõhimõtted: sisepõlemismootorid, vedelikud (nt mootoriõli, jahutusvedelik, pesuvedelik), toitesüsteem, elektrisüsteem, süüteseade, käiguvahetussüsteem (sidur, käigukast jne);

b) määrdeained ja antifriisid;

c) rehvide konstruktsiooni põhimõtted, paigaldamine, õige kasutus ja hooldus;

d) piduriseadmete ja kiirusregulaatorite tüübid, tööpõhimõtted, põhiosad, ühendamine, kasutus ja igapäevane hooldus ning mitteblokeeruvate pidurite kasutamine;

e) haakesüsteemide, sealhulgas erinevate haagise ja veoki haakeseadete tüübid, tööpõhimõtted, põhiosad, ühendamine, kasutus ja igapäevane hooldus, võttes arvesse liigendsõidukite sadulseadet (poolhaagiste puhul) ja veotiisli haakeseadet täishaagise puhul (jäik veok), samuti standardset töökorda ja protokolle haagiste veokite külge- ja lahtihaakimiseks nende haakemehhanismide kasutamisel (üksnes CE-, DE-kategooria);

f) rikete põhjuste kindlakstegemise meetodid;

g) sõidukite ennetav hooldus ja vajalik jooksev remont;

h) juhi vastutus kaupade vastuvõtmise, veo ja üleandmise eest vastavalt kokkulepitud tingimustele (üksnes C- ja CE-kategooria puhul).

B. jaotis

OSKUSTE JA KÄITUMISE EKSAM

5. Sõiduk ja selle varustus

1) Sõiduki käigukast

a) Käsikäigukastiga sõiduki juhtimiseks sooritatakse oskuste ja käitumise eksam käsikäigukastiga sõidukil.

Käsikäigukastiga sõiduk on sõiduk, millel on siduripedaal (või A-, A2- ja A1-kategooria korral sidurilink), mida juht kasutab sõiduki käivitamiseks või seiskamiseks ning käikude vahetamiseks.

b) Punkti 5 alapunkti 1 alapunktis a sätestatud kriteeriumidele mittevastavaid sõidukeid käsitatakse automaatkäigukastiga sõidukina.

Kui juhiloa taotleja teeb oskuste ja käitumise eksami automaatkäigukastiga sõidukil, märgitakse see ära igal sellise eksami põhjal väljastatud juhiloal asjaomase liidu koodiga, mis on sätestatud I lisa E osas, ilma et see piiraks punkti 5 alapunkti 1 alapunkti c kohaldamist. Sellise märkega lubasid võib kasutada üksnes automaatkäigukastiga sõiduki juhtimiseks.

Teises lõigus kirjeldatud liidu koodi ei märgita A1-, A2-, A-, B1-, B- või BE-kategooria juhiloale või eemaldatakse sellelt, kui juhiloa taotleja või omanik sooritab oskuste ja käitumise erieksami või läbib erikoolituse, mis võib toimuda enne või pärast automaatkäigukastiga sõidukil tehtavat oskuste ja käitumise eksamit.

Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, et:

i) kiita selline erikoolitus heaks ja teha selle üle järelevalvet, sealhulgas osana üldisest sõidukijuhi koolitusest, või

ii) korraldada oskuste ja käitumise erieksam.

Käesoleva punktiga hõlmatud koolituseks või eksamiks kasutatavatel sõidukitel peab olema käsikäigukast ja need peavad kuuluma kategooriasse, mille jaoks luba taotletakse.

Koolitus peab hõlmama kõiki käesoleva lisa punktis 6 või 7 loetletud aspekte, pöörates erilist tähelepanu käigukasti kasutamisele. Iga koolitusel osaleja läbib koolituse praktilised osad ning tõendab oma oskusi ja käitumist avalikel teedel. Koolitus kestab vähemalt seitse tundi.

Oskuste ja käitumise eksami kestus ning selle käigus läbitud vahemaa peavad olema piisavad, et hinnata käesoleva lisa punktis 6 või 7 sätestatud oskusi ja käitumist, pöörates erilist tähelepanu käigukasti kasutamisele.

c) Erisätted BE-, C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-kategooria sõidukite kohta

Liikmesriigid võivad otsustada, et punkti 5 alapunkt 1 alapunktis b osutatud automaatkäigukastiga sõidukite piiranguid ei kanta BE-, C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- või D1E-kategooria sõiduki juhiloale, kui taotlejal on juba punktis b osutatud piiranguta juhiluba vähemalt ühes järgmises kategoorias: B-, BE-, C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- või D1E-kategooria, ning ta on oskuste ja käitumise eksamil sooritanud punkti 8 alapunktis 4 kirjeldatud toimingud.

2) Oskuste ja käitumise eksamil kasutatavad sõidukid peavad vastama käesolevas punktis esitatud miinimumnõuetele. Liikmesriigid võivad ette näha rangemad nõuded või lisada muid nõudeid. Liikmesriigid võivad oskuste ja käitumise eksamil kasutatavate A1-, A2- ja A-kategooria sõidukite suhtes kohaldada nõutavast miinimumtöömahust kuni 5 cm^3 võrra väiksemat töömahtu.

a) A1-kategooria

Ilma külghaagiseta A1-kategooria mootorratas võimsusega kuni 11 kW, mille võimsuse ja massi suhe ei ületa 0,1 kW/kg ning mille suurim kiirus on vähemalt 80 km/h.

Sisepõlemismootoriga mootorratta mootori töömaht on vähemalt 120 cm^3.

Elektrimootoriga mootorratta võimsuse ja massi suhe on vähemalt 0,08 kW/kg.

b) A2-kategooria

Ilma külghaagiseta mootorratas, mille võimsus on 20–35 kW ning võimsuse ja massi suhe kuni 0,2 kW/kg.

Sisepõlemismootoriga mootorratta mootori töömaht on vähemalt 250 cm^3.

Elektrimootoriga mootorratta võimsuse ja massi suhe on vähemalt 0,15 kW/kg.

c) A-kategooria

Ilma külghaagiseta mootorratas, mille tühimass on üle 180 kg ja võimsus vähemalt 50 kW. Liikmesriik võib lubada nõutavast miinimummassist kuni 5 kg võrra väiksemat massi.

Sisepõlemismootoriga mootorratta mootori töömaht on vähemalt 600 cm^3.

Elektrimootoriga mootorratta võimsuse ja massi suhe on vähemalt 0,25 kW/kg.

d) B-kategooria

Neljarattaline B-kategooria sõiduk, mille suurim kiirus on vähemalt 100 km/h;

e) BE-kategooria

B-kategooria eksamisõiduk koos vähemalt 1 000 kg lubatud täismassiga haagisega, mille suurim kiirus on vähemalt 100 km/h ja mis ei kuulu B-kategooriasse; haagise veoseruum on kinnine furgoon, mis on vähemalt sama lai ja kõrge kui mootorsõiduk; kinnine furgoon võib olla ka mootorsõidukist veidi kitsam, tingimusel et tahasuunas vaade on võimalik ainult mootorsõiduki välimiste tahavaatepeeglite kaudu; haagise tegelik kogumass peab olema vähemalt 800 kg.

f) B1-kategooria

Neljarattaline mootorsõiduk, mille suurim kiirus on vähemalt 60 km/h kui juhiluba annab õiguse juhtida artikli 9 lõike 4 esimese lõigu punktis c osutatud sõidukeid, peab oskuste ja käitumise eksamil kasutatav sõiduk vastama kõnealuses punktis sätestatud tingimustele.

g) C-kategooria

C-kategooria sõiduk, mille lubatud täismass on vähemalt 12 000 kg, pikkus vähemalt 8 m, laius vähemalt 2,40 m ning suurim kiirus vähemalt 80 km/h; sellel on mitteblokeeruvad pidurid ja määruses (EL) nr 165/2014 määratletud sõidumeerik; veoseruum on kinnine furgoon, mis on vähemalt sama lai ja kõrge kui juhikabiin; sõiduki tegelik kogumass peab olema vähemalt 10 000 kg.

h) CE-kategooria

Kas liigendsõiduk või C-kategooria eksamisõiduk koos vähemalt 7,5 m pikkuse haagisega; nii liigendsõiduki kui ka autorongi lubatud täismass peab olema vähemalt 20 000 kg, pikkus vähemalt 14 m ja laius vähemalt 2,40 m, suurim kiirus vähemalt 80 km/h; sellel on mitteblokeeruvad pidurid ja määruses (EL) nr 165/2014 määratletud sõidumeerik; veoseruum on kinnine furgoon, mis on vähemalt sama lai ja kõrge kui juhikabiin; nii liigendsõiduki kui ka autorongi tegelik kogumass peab olema vähemalt 15 000 kg; hea tavana on soovitatav, et sõiduk oleks varustatud sadulhaakeseadisega ja sõidukil oleks vähemalt kaheksa edasikäiguga käigukast.

i) C1-kategooria

C1-kategooria sõiduk, mille lubatud täismass on vähemalt 4 000 kg, pikkus vähemalt 5 m ning suurim kiirus vähemalt 80 km/h; sellel on mitteblokeeruvad pidurid ja määruses (EL) nr 165/2014 määratletud sõidumeerik; veoseruum on kinnine furgoon, mis on vähemalt sama lai ja kõrge kui juhikabiin; kui eksamineeritava sõidumeeriku kasutamise oskust ei kontrollita, ei pea sõidukil sõidumeerikut olema.

j) C1E-kategooria

C1-kategooria eksamisõiduk koos vähemalt 1 250 kg lubatud täismassiga haagisega; sellise autorongi kogupikkus peab olema vähemalt 8 m ja suurim kiirus vähemalt 80 km/h; haagise veoseruum on kinnine furgoon, mis on vähemalt sama lai ja kõrge kui mootorsõiduk; kinnine furgoon võib olla ka veokist veidi kitsam, tingimusel et tahasuunas vaade on võimalik ainult mootorsõiduki välimiste tahavaatepeeglite kaudu; haagise tegelik kogumass peab olema vähemalt 800 kg.

k) D-kategooria

D-kategooria sõiduk, mille pikkus on vähemalt 10 m, laius vähemalt 2,40 m ning suurim kiirus vähemalt 80 km/h; sellel on mitteblokeeruvad pidurid ja määruses (EL) nr 165/2014 määratletud sõidumeerik.

l) DE-kategooria

D-kategooria eksamisõiduk ja vähemalt 1 250 kg lubatud täismassiga haagis laiusega vähemalt 2,40 m ja suurima kiirusega vähemalt 80 km/h; haagise veoseruum on kinnine furgoon, mis on vähemalt 2 m lai ja 2 m kõrge; haagise tegelik kogumass peab olema vähemalt 800 kg.

m) D1-kategooria

D1-kategooria sõiduk, mille lubatud täismass on vähemalt 4 000 kg, pikkus vähemalt 5 m ning suurim kiirus vähemalt 80 km/h; sellel on mitteblokeeruvad pidurid ja määruses (EL) nr 165/2014 määratletud sõidumeerik.

n) D1E-kategooria

D1-kategooria eksamisõiduk koos vähemalt 1 250 kg lubatud täismassiga haagise ja suurima kiirusega vähemalt 80 km/h; haagise veoseruum on kinnine furgoon, mis on vähemalt 2 m lai ja 2 m kõrge; haagise tegelik kogumass peab olema vähemalt 800 kg.

6. A1-, A2- ja A-kategooria puhul kontrollitavad oskused ja käitumine

1) Sõiduki ettevalmistamine ja kontrollimine liiklusohutuse seisukohast

Taotleja peab näitama, et ta suudab valmistuda ohutuks sõiduks, täites järgmised nõuded:

a) kaitsevarustuse, nagu kinnaste, saabaste, rõivaste ja kiivri kohandamine;

b) rehvide, piduri, juhtraua, hädaseiskamislüliti (olemasolu korral), keti, õlitaseme, tulede, helkurite, suunatulede ja helisignaalseadme pisteline kontrollimine.

2) Liiklusohutusega seotud erimanöövrite kontrollimine:

a) mootorratta tugihargile asetamine ja tugihargilt võtmine ning selle liigutamine mootori abita sõiduki kõrval kõndides;

b) mootorratta parkimine tugihargil;

c) vähemalt kaks manöövrit väikesel kiirusel, sealhulgas slaalomisõit; see peab võimaldama hinnata gaasihoova ja piduri käsitsemist ning tasakaalu, vaatesuunda ning asendit mootorrattal ja jalgade asendit jalatugedel. Kui eksam sooritatakse käsikäigukastiga mootorrattaga, tuleb hinnata ka siduri käsitsemist;

d) vähemalt kaks manöövrit suuremal kiirusel, millest vähemalt üks manööver toimub kiirusel vähemalt 30 km/h ja üks manööver takistusest möödasõidul kiirusel vähemalt 50 km/h; see peab võimaldama hinnata asendit mootorrattal, vaatesuunda, tasakaalu ja juhtimistehnikat. Kui eksam sooritatakse käsikäigukastiga mootorrattaga, peab üks manööver toimuma teise või kolmanda käiguga; see võimaldab hinnata käiguvahetustehnikat;

e) pidurdamine: sooritatakse vähemalt kaks pidurdusharjutust, sealhulgas hädapidurdus kiirusel vähemalt 50 km/h; see peab võimaldama hinnata esi- ja tagapiduri käsitsemise oskust, vaatesuunda ja asendit mootorrattal;

f) võimaluse korral tagasipöörde tegemine.

3) Käitumine liikluses

Taotlejad peavad sooritama tavaliikluses täiesti ohutult ja kõiki vajalikke ettevaatusabinõusid rakendades kõik järgmised toimingud:

a) sõidu alustamine: pärast parkimist, pärast peatumist liikluses; väljasõit juurdepääsuteelt;

b) sõit sirgel teel; vastassuunas sõitvatest sõidukitest möödumine, sealhulgas piiratud alal;

c) kurvis sõitmine;

d) ristmik: ristmikele lähenemine ja nende ületamine;

e) suuna muutmine, sealhulgas suunatulede asjakohane kasutamine; vasak- ja parempöörded; sõiduraja vahetamine;

f) kiirteele või samalaadsele teele sõit ja sealt mahasõit, kui võimalik: kiirendusrajalt kiirteele sõitmine; aeglustusrajale lahkumine;

g) möödasõit: möödasõit teistest liiklejatest, sealhulgas vähekaitstud liiklejatest, kui võimalik; takistuste, näiteks pargitud autode kõrval sõitmine; teiste liiklejate möödumine ja teiste sõidukite pimealadega arvestamine, kui see on asjakohane;

h) erilised teeosad, kui võimalik: ringristmikud; raudteeületuskohad, trammi-/bussipeatused, jalakäijate ülekäigud, jalgrattarajad, nõuetekohase tähelepanu pööramine; pikkadel tõusudel üles-/allamäge sõitmine; tunnelid;

i) ohuolukordadele reageerimine ja nende ennetamine; erandina kohustusest teha toiminguid tavapärastes liiklusolukordades tehakse toiminguid üksnes juhul, kui ohuolukord tekib juhuslikult; teise võimalusena võib nende oskuste kontrollimiseks kasutada simulaatoreid;

j) vajalike ettevaatusabinõude rakendamine sõidukilt maha tulemisel.

7. B-, B1- ja BE-kategooria puhul kontrollitavad oskused ja käitumine

1) Sõiduki ettevalmistamine ja kontrollimine liiklusohutuse seisukohast

Taotleja peab näitama, et ta suudab valmistuda ohutuks sõiduks, täites järgmised nõuded:

a) juhiistme kohandamine õige istumisasendi saavutamiseks;

b) tahavaatepeeglite, turvavööde ning olemasolu korral peatugede kohandamine;

c) kontrollimine, et uksed oleksid suletud;

d) rehvide, rooliseadme, piduri, vedelike (nt mootoriõli, jahutusvedeliku, pesuvedeliku), tulede, helkurite, suunatulede ja helisignaalseadme pisteline kontrollimine;

e) sõidukile veose pealelaadimisega seotud ohutustegurite kontrollimine: sõidukikere, katted, laadimisluugid, kabiinilukustus, pealelaadimisviis, veose kinnitamine (üksnes BE-kategooria puhul);

f) haakeseadme ning piduri ja elektriühenduste kontrollimine (üksnes BE-kategooria puhul).

2) B- ja B1-kategooria: liiklusohutusega seotud erimanöövrite kontroll

Kontrollitavad manöövrid valitakse järgmiste hulgast (vähemalt kaks manöövrit järgmisest neljast punktist, sealhulgas üks tagasikäigul):

a) tagurdamine otse või pöördega paremale või vasakule ümber nurga, jäädes õigele sõidurajale;

b) tagasipööramine edasi- ja tagasikäiku kasutades;

c) sõiduki parkimine ja parkimiskohalt lahkumine (parkimine rööpselt, kaldu või esi- või tagaotsaga risti kaldeta teel, tõusul või langusel);

d) täpne pidurdamine kuni seiskumiseni; hädaseiskamise sooritamine ei ole kohustuslik.

3) BE-kategooria: liiklusohutusega seotud erimanöövrite kontroll:

a) haagise külge- ja lahtihaakimine või lahtihaakimine ja uuesti sõiduki külge haakimine; manöövri puhul peab vedav sõiduk olema pargitud haagise kõrvale (s.o mitte sellega ühele joonele);

b) tagurdamine kurvi mööda, mille trajektoor jääb liikmesriigi otsustada;

c) ohutu parkimine veose peale-/mahalaadimiseks.

4) Käitumine liikluses

Taotlejad peavad sooritama tavaliikluses täiesti ohutult ja kõiki vajalikke ettevaatusabinõusid kasutades kõik järgmised toimingud:

a) sõidu alustamine: pärast parkimist, pärast peatumist liikluses; juurdepääsuteelt väljasõit;

b) sõit sirgel teel; vastassuunas sõitvatest sõidukitest möödumine, sealhulgas piiratud alal;

c) kurvis sõitmine;

d) ristmik: ristmikele lähenemine ja nende ületamine;

e) suuna muutmine, kasutades asjakohaselt suunatulesid: vasak- ja parempöörded; sõiduraja vahetamine;

f) kiirteele ja samalaadsele teele sõit ja sealt mahasõit, kui võimalik: kiirendusrajalt kiirteele sõitmine; aeglustusrajale lahkumine;

g) möödasõit: möödasõit teistest liiklejatest, sealhulgas vähekaitstud liiklejatest, pimealadega arvestamine, kui võimalik; takistuste, näiteks pargitud autode kõrval sõitmine; teistel liiklejatel mööda sõita laskmine (kui see on asjakohane);

h) võimaluse korral iseseisev sõitmine vastavalt liiklusmärkidele;

i) erilised teeosad, kui võimalik: ringristmikud; raudteeületuskohad, trammi-/bussipeatused, jalakäijate ülekäigud, jalgrattarajad, nõuetekohase tähelepanu pööramine; pikkadel tõusudel üles- ja allamäge sõitmine; tunnelid;

j) vajalike ettevaatusabinõude rakendamine sõidukisse sisenemisel ja sellest väljumisel, sealhulgas selle tagamine, et sõiduki ust on ohutu avada ja sellega ei tekitata ohtu teistele liiklejatele, nagu jalakäijad, jalgratturid ja mikromobiilsuse kasutajad, pöörates erilist tähelepanu sellele, et uks avataks sellest kaugemale jääva käega;

k) ohuolukordadele reageerimine ja nende ennetamine. erandina kohustusest teha toiminguid tavapärastes liiklusolukordades tehakse toiminguid üksnes juhul, kui ohuolukord tekib juhuslikult; teise võimalusena võib nende oskuste kontrollimiseks kasutada simulaatoreid.

8. C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-kategooria puhul kontrollitavad oskused ja käitumine

1) Sõiduki ettevalmistamine ja kontrollimine liiklusohutuse seisukohast

Taotleja peab näitama, et ta suudab valmistuda ohutuks sõiduks, täites järgmised nõuded:

a) juhiistme kohandamine õige istumisasendi saavutamiseks;

b) tahavaatepeeglite, turvavööde ning olemasolu korral peatugede kohandamine;

c) rehvide, rooliseadme, piduri, tulede, helkurite, suunatulede ja helisignaalseadme pisteline kontroll;

d) võimendiga piduri- ja roolisüsteemi kontroll; rataste, rattamutrite, poritiibade, tuuleklaasi, akende ja klaasipuhastite, vedelike (nt mootoriõli, jahutusvedelik, pesuvedelik) seisukorra kontrollimine; näidikupaneeli, sealhulgas määruses (EL) nr 165/2014 määratletud sõidumeeriku kontroll ja kasutamine. Viimast nõuet ei kohaldata käesoleva määruse kohaldamisalasse mittekuuluva C1- või C1E-kategooria sõiduki juhiloa taotlejate suhtes;

e) õhusurve, õhupaakide ja vedrustuse kontroll;

f) sõidukile veose pealelaadimisega seotud ohutustegurid: sõidukikere, katted, laadimisluugid, laadimismehhanism (kui on), kabiinilukustus (kui on), pealelaadimisviis, veose kinnitamine (üksnes C-, CE-, C1-, C1E-kategooria puhul);

g) haakeseadme ning pidurite ja elektriühenduste kontroll (üksnes CE-, C1E-, DE- ja D1E-kategooria puhul);

h) oskus rakendada spetsiaalseid sõidukiohutuse abinõusid; kere, teenindususte, avariiväljapääsude, esmaabivahendite, tulekustutite ja muu turvavarustuse kontroll (üksnes D-, DE-, D1-, D1E-kategooria puhul);

i) (vabatahtlik) teekaardi lugemine, marsruudi kavandamine, sealhulgas elektrooniliste navigatsioonisüsteemide kasutamine.

2) Haagiseta veduki juhtimine (üksnes C1E-, CE-, D1E- ja DE-kategooria puhul).

Kui juhil ei ole veel õigust juhtida C1-, C-, D1- ja D-kategooria sõidukeid, peab enne ühendatud haagisega liiklemist olema tagatud veduki juhtimise pädevus.

3) Liiklusohutusega seotud erimanöövrite kontrollimine:

a) haagise külge- ja lahtihaakimine või lahtihaakimine ja uuesti sõiduki külge haakimine; manöövri puhul peab veduk olema pargitud haagise kõrvale (s.o mitte ühele joonele) (üksnes CE-, C1E-, DE-, D1E-kategooria puhul);

b) tagurdamine kurvi mööda, mille trajektoor jääb liikmesriigi otsustada;

c) võimaluse korral tagasipöörde tegemine;

d) ohutu parkimine laadimisrambi/-platvormi või samalaadse rajatise ääres veose maha-/pealelaadimiseks (üksnes C-, CE-, C1-, C1E-kategooria puhul);

e) bussi parkimine sõitjate ohutuks peale- või mahaminekuks (üksnes D-, DE-, D1-, D1E-puhul).

4) Käitumine liikluses

Taotlejad peavad sooritama tavaliikluses täiesti ohutult ja kõiki vajalikke ettevaatusabinõusid rakendades kõik järgmised toimingud:

a) sõidu alustamine: pärast parkimist, pärast peatumist liikluses; juurdepääsuteelt väljasõit;

b) sõit sirgel teel; vastassuunas sõitvatest sõidukitest möödumine, sealhulgas piiratud alal;

c) kurvis sõitmine;

d) ristmik: ristmikele lähenemine ja nende ületamine;

e) suunamuutmine: vasak- ja parempöörded; sõiduraja vahetamine;

f) kiirteele või samalaadsele teele sõit ja sealt mahasõit, kui võimalik: kiirendusrajalt kiirteele sõitmine; aeglustusrajale lahkumine;

g) möödasõit: möödasõit teistest liiklejatest, sealhulgas vähekaitstud liiklejatest, pimealadega arvestamine (kui võimalik); takistuste, näiteks pargitud autode kõrval sõitmine; teistel liiklejatel mööda sõita laskmine (kui see on asjakohane);

h) erilised teeosad, kui võimalik: ringristmikud; raudteeületuskohad, trammi-/bussipeatused, jalakäijate ülekäigud, jalgrattarajad, nõuetekohase tähelepanu pööramine; pikkadel tõusudel üles-/allamäge sõitmine; tunnelid;

i) ohuolukordadele reageerimine ja nende ennetamine; erandina kohustusest teha toiminguid tavapärastes liiklusolukordades tehakse toiminguid üksnes juhul, kui ohuolukord tekib juhuslikult; teise võimalusena võib nende oskuste kontrollimiseks kasutada simulaatoreid;

j) sõidukisse sisenemine ja sealt väljumine, sealhulgas selle tagamine, et sõiduki ust on ohutu avada ja see tegevus ei tekita ohtu teistele liiklejatele, nagu jalakäijad, jalgratturid ja mikromobiilsuse kasutajad.

5) Ohutu ja energiasäästlik sõidustiil

Sõitmine viisil, mis tagab ohutuse ning vähendab kiirendamise, aeglustamise, üles- ja allamäge sõitmise ajal kütuse- või energiakulu (säästlik sõidustiil);

9. Oskuste ja käitumise eksami hindamine

1) Iga punktides 6, 7 ja 8 nimetatud juhtimisolukorra puhul peab hinnangus kajastuma see, kui lihtne oli taotleja jaoks sõiduki juhtseadmete käsitsemine ning kui hästi ta oskas sõita liikluses täiesti ohutult. Eksamineerija peab end kogu eksami vältel tundma turvaliselt. Selliste vigade või ohtlike käitumisviiside puhul, mis ohustavad vahetult eksamisõidukit, selles sõitjaid või teisi liiklejaid, loetakse eksam mittesooritatuks, olenemata sellest, kas eksamineerija või saatja peab sekkuma või mitte. Siiski on eksamineerijal õigus otsustada, kas oskuste ja käitumise eksam lõpuni teha või mitte.

Eksamineerijal peab olema väljaõpe, mis võimaldab neil õigesti hinnata taotlejate oskust sõidukit ohutult juhtida. Eksamineerijate töö järelevalve ja kontrollimisega tegeleb IV lisa punkti 4 alapunkti 1 alapunkti e nõuetele vastav liikmesriigi volitatud asutus, et tagada vigade õige ja järjekindel hindamine vastavalt käesolevas lisas esitatud nõuetele.

2) Hindamise käigus pööravad eksamineerijad erilist tähelepanu sellele, kas taotleja käitub juhtimisel kaalutletult ja teisi arvestavalt. Selles peaks kajastuma üldine juhtimisstiil ja eksamineerija peab seda taotleja sõitmise hindamisel arvesse võtma. See hõlmab oludele vastavat ja kindlat (st ohutut) sõitmist, võttes arvesse tee- ja ilmastikutingimusi, muud liiklust ja teiste liiklejate, eelkõige vähekaitstud liiklejate huve, ning taotleja valmisolekut reageerida.

3) Lisaks hindab eksamineerija, kas taotleja:

a) omab kontrolli sõiduki üle, võttes arvesse järgmist: turvavöö, tahavaatepeeglite, peatugede, istmete õige kasutus; iste; tulede ja muude seadmete õige kasutus; asjakohasel juhul siduri, käigukasti, kiirendus- ja pidurdussüsteemide (sealhulgas võimaliku kolmanda pidurisüsteemi), rooliseadme õige kasutus; sõiduki valitsemine mitmesugustes olukordades, eri kiirustel; kindel teelpüsimine; sõiduki mass ja mõõtmed ning omadused; veose mass ja liik (üksnes BE-, C, CE-, C1-, C1E-, DE- ja D1E-kategooria puhul); reisijate mugavus (üksnes D-, DE-, D1-, D1E-kategooria puhul) (järsust kiirendamisest hoidumine, sujuv sõit ja järsust pidurdamisest hoidumine);

b) kasutab säästvat, ohutut ja energiasäästlikku sõidustiili, võttes arvesse pöördeid minutis, käikude vahetamist, pidurdamist ja kiirendamist (üksnes B-, BE-, C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1-, D1E-kategooria puhul);

c) täidab vaatluseeskirju: kõigi suundade jälgimine; peeglite õige kasutamine; kaugel, keskmisel kaugusel ja lähedal asuva märkamine;

d) järgib sõidueesõigust ja annab teed: peab kinni sõidueesõigusest erinevat liiki ristmikel; teeandmine muudel puhkudel (nt suunamuutmisel, sõiduraja vahetamisel, erimanöövritel);

e) hoiab õiget asendit teel: sõiduki liigi ja omadustega sobiv asend teel, sõidurajal, ringristmikel, kurvis; ennetav ümberpaigutumine;

f) hoiab vahet: hoiab piisavat piki- ja külgvahet; hoiab piisavat vahet teiste, eelkõige vähekaitstud liiklejatega;

g) järgib kiirusepiiranguid ja -soovitusi: ei ületa suurimat lubatud sõidukiirust; kohandab kiirust vastavalt ilmastiku- ja liiklusoludele ning sobival juhul kuni riigisisese piirkiiruseni; sõidab sellise kiirusega, mis võimaldab peatuda nähtaval vabal teelõigul; kohandab kiirust vastavalt samalaadsete liiklejate üldisele kiirusele;

h) järgib valgusfoore, liiklus- ja muid märke: õige käitumine valgusfoori ees; liikluse reguleerijate antud märguannete järgimine; liiklusmärkide (keelu- ja kohustusmärkide) õige järgimine; teemärgiste õige järgimine;

i) järgib märguandmisreegleid: õige ja õigeaegne märguandmine vajaduse korral; õige suunanäitamine; sobiv tegutsemine kõigi teiste liiklejate märguannete puhul;

j) oskab pidurdada ja peatuda: õigeaegne aeglustamine, pidurdamine või peatumine vastavalt asjaoludele; ettenägelikkus; mitmesuguste pidurisüsteemide kasutamine (üksnes C-, CE, D-, DE-kategooria puhul); teiste kiiruse vähendamise süsteemide kasutamine peale pidurite (üksnes C-, CE-, D- ja DE-kategooria puhul).

10. Eksami kestus

Eksami kestus ja läbitav vahemaa peavad olema piisavad, et hinnata käesoleva lisa B jaotises sätestatud oskusi ja käitumist. Teelsõitmiseks kulunud aeg ei tohi A-, A1-, A2-, B-, B1- ja BE-kategooria puhul olla mingil juhul alla 25 minuti ning muude kategooriate puhul alla 45 minuti. Siia hulka ei kuulu taotleja vastuvõtmine, sõiduki ettevalmistamine ja tehniline kontrollimine liiklusohutuse seisukohalt, erimanöövrid, punkti 8 alapunktis 2 osutatud pädevuse tagamine ega praktilise eksami tulemuse teatavakstegemine.

11. Eksami toimumise koht

See osa eksamist, mille käigus hinnatakse erimanöövreid, võib toimuda spetsiaalsel eksamiplatsil. Võimaluse korral peaks see osa eksamist, mille käigus hinnatakse liikluskäitumist, toimuma asulavälistel teedel, kiirteedel (või samalaadsetel teedel) ja mitmesugustel linnatänavatel (elamurajoonides, 30 ja 50 km/h kiirusepiiranguga aladel, linnasisestel kiirteedel), kus esineb eri tüüpi probleeme, millega juhid tõenäoliselt kokku puutuvad. Samuti on soovitatav, et eksam toimuks mitmesuguse liiklustiheduse tingimustes. Teelsõidu aega tuleks kasutada optimaalselt, et hinnata taotlejat kõikidel erinevatel liiklusaladel, kuhu võidakse sattuda, pöörates erilist tähelepanu ühelt alalt teisele üleminekule.

II osa

MOOTORI JÕUL LIIKUVA SÕIDUKI JUHTIMISEKS VAJALIKUD TEADMISED, OSKUSED JA KÄITUMINE

Kõikide mootori jõul liikuvate sõidukite juhtidel peavad alati olema I osa punktides 1–9 kirjeldatud teadmised, oskused ja käitumisviis, et nad suudaksid:

a) ära tunda liiklusohtlikud olukorrad ja olla nendeks valmis ning hinnata nende tõsidust;

b) valitseda piisavalt oma sõidukit, et mitte tekitada ohtlikke olukordi, ja reageerida selliste olukordade tekkimisel sobivalt;

c) järgida liikluseeskirju, eelkõige neid, mis on mõeldud liiklusõnnetuste ärahoidmiseks ja sujuva liiklusvoo tagamiseks;

d) avastada oma sõidukil olulisemad tehnilised rikked, eelkõige need, mis seavad ohtu turvalisuse, ning lasta need sobivalt parandada;

e) võtta arvesse kõiki sõiduki juhtimist mõjutavaid tegureid (nt alkohol, väsimus, halb nägemine, elektrooniliste seadmete kasutamine jms), et kasutada täiel määral ohutuks sõiduks vajalikke võimeid;

f) aidata tagada kõigi liiklejate, eelkõige vähekaitstud liiklejate ohutust, osutades neile kohast tähelepanu;

g) omada piisavaid teadmisi jalgratturite, jalakäijate ja mikromobiilsuse kasutajatega seotud riskiteguritest;

h) omada piisavaid teadmisi alternatiivkütusel töötavate sõidukite kasutamise ohutusest;

i) omada piisavaid teadmisi sõiduabi- ja muude automaatsõidusüsteemide kasutamise kohta.

Liikmesriigid võivad rakendada sobivaid meetmeid, millega tagada, et juhid, kes on minetanud I osa punktides 1–9 kirjeldatud teadmised, oskused ja käitumise, võivad mootori jõul liikuva sõiduki juhtimiseks vajalikud teadmised ja oskused ning käitumise uuesti omandada ja neid säilitada.

III LISA

MOOTORI JÕUL LIIKUVA SÕIDUKI JUHTIMISEKS VAJALIKU SOBIVUSE MIINIMUMNÕUDED

MÕISTED

1. Käesoleva lisa kohaldamisel liigitatakse juhid kahte rühma:

1. rühm: A-, A1-, A2-, AM-, B-, B1- ja BE-kategooria sõiduki juhid;

2. rühm: C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-kategooria sõiduki juhid.

Riigisisese õigusega võib ette näha, et käesoleva lisa nõudeid 2. rühma juhtide kohta võib kohaldada ka B-kategooria sõidukite juhtide suhtes, kes kasutavad oma juhiluba kutsetöös (takso- ja kiirabiautojuhid jt).

2. Esmast juhiluba või juhiloa uuendamist taotlevad isikud liigitatakse sellesse rühma, millesse nad hakkavad kuuluma, kui juhiluba on väljastatud või uuendatud.

1. jaotis

NÄGEMISVÕIME

3. Kõik juhiloa taotlejad läbivad asjakohase kontrolli, millega tehakse kindlaks, kas neil on mootori jõul liikuvate sõidukite juhtimiseks vajalik küllaldane nägemisteravus, ning hinnatakse vajadust teha täiendav vaatevälja kontroll. Kui on põhjust kahelda, et juhiloa taotleja nägemine ei ole küllaldane, peaks seda kontrollima riigisisese õiguse alusel volitatud pädev spetsialist. Sellel läbivaatusel pööratakse eelkõige tähelepanu järgmisele: nägemisteravus, vaateväli, nägemine hämaras, pimestamisega kohanemine ja kontrastitundlikkus, diploopia ja muud nägemisfunktsioonid, mis võivad turvalist sõidukijuhtimist mõjutada.

1. rühma juhtide puhul võib juhiloa andmist kaaluda erandjuhtudel ka siis, kui vaatevälja või nägemisteravuse normi ei ole võimalik täita, kuid ei ole põhjust arvata, et juhiloa väljastamine taotlejale kahjustaks liiklusohutust; sellisel juhul kontrollib juhi nägemist riigisisese õiguse alusel volitatud pädev spetsialist, kes tõendab, et ei esine muud nägemisfunktsiooni häiret, sealhulgas pimestamise, kontrastitundlikkuse ja hämaras nägemise probleeme. Juht või juhiloa taotleja peaks edukalt läbima ka pädeva asutuse korraldatava praktilise katse.

1. rühm

1) Juhiloa väljastamise või uuendamise taotlejate binokulaarne nägemisteravus (kasutades mõlemat silma korraga ja vajaduse korral korrektiivklaaside/läätsedega) peab olema vähemalt 0,5.

Lisaks peaks horisontaalvaateväli olema vähemalt 120°, vaatevälja laiendus peaks olema vähemalt 50° paremale ja vasakule ning 20° üles ja alla. Vaatevälja keskse osa 20° raadiuses ei tohiks esineda ühtki silmadefekti.

Kui diagnoositakse progresseeruv silmahaigus, võib juhiloa väljastada või seda uuendada, kui taotleja nägemist kontrollib korrapäraselt riigisisese õiguse alusel volitatud pädev spetsialist.

2) Ühest silmast täielikult nägemise kaotanud või ainult üht silma kasutavate (nt diploopia korral) juhiloa väljastamise või uuendamise taotlejate nägemisteravus peab, vajaduse korral korrektiivklaase kasutades, olema vähemalt 0,5. Riigisisese õiguse alusel volitatud pädev spetsialist peab kinnitama, et selline monokulaarne nägemine on kestnud küllalt kaua, mistõttu asjaomane isik on sellega kohanenud, ja ühe silma vaateväli vastab punkti 3 alapunktis 1 sätestatud nõuetele.

3) Hiljutisele diploopia väljakujunemisele või ühest silmast nägemise kaotusele peaks järgnema sobiv kohanemisperiood (nt kuus kuud), mille vältel sõiduki juhtimine on keelatud. Pärast seda ajavahemikku lubatakse sõidukit juhtida üksnes pärast nägemis- ja sõidueksperdite pooldavat arvamust ning juhtimise suhtes võib kohaldada teatavaid nõudeid või piiranguid.

2. rühm

4) Juhiloa või selle uuendamise taotlejate nägemisteravus (vajaduse korral korrigeerivate klaaside/läätsedega) peab olema paremini nägeva silmaga vähemalt 0,8 ja halvemini nägeva silmaga vähemalt 0,1. Kui väärtuste 0,8 ja 0,1 saavutamiseks kasutatakse korrigeerivaid klaase/läätsi, tuleb minimaalne nägemisteravus (0,8 ja 0,1) saavutada kas prillide abil, mille optiline tugevus ei ületa pluss või miinus kaheksat dioptrit, või kontaktläätsede abil. Asjaomane isik peab nägemisteravuse korrigeerimist hästi taluma.

Lisaks peaks horisontaalvaateväli olema mõlemat silma kasutades vähemalt 160°, vaatevälja laiendus vähemalt 70° paremale ja vasakule ning 30° üles ja alla. Vaatevälja keskse osa 30° raadiuses ei tohi esineda ühtki silmadefekti.

Juhiluba ei väljastata ega uuendata juhiloa taotlejatele ega juhtidele, kellel on diagnoositud kahjustatud kontrastitundlikkus või diploopia.

Nägemise olulisele kaotusele ühes silmas peaks järgnema sobiv kohanemisperiood (nt kuus kuud), mille vältel on isikul sõiduki juhtimine keelatud. Pärast seda ajavahemikku lubatakse sõidukit juhtida üksnes pärast nägemis- ja sõidueksperti pooldavat arvamust ning juhtimise suhtes võib kohaldada teatavaid nõudeid või piiranguid.

2. jaotis

KUULMINE

4. Kuulmishäiretega juhiloa taotlejate või juhtide puhul, kes kuuluvad 2. rühma, võib juhiloa väljastada või seda uuendada pädeva meditsiiniasutuse arvamuse alusel, mis tugineb tervisekontrollile, milles võetakse eelkõige arvesse nõrgenenud kuulmise kompenseerimise võimalust.

3. jaotis

KEHAPUUDEGA INIMESED

5. Juhiluba ei väljastata ega uuendata selliste juhiloa taotlejate ega juhtide puhul, kellel on liikumissüsteemi vaevused või kahjustused, mis muudavad mootori jõul liikuva sõiduki juhtimise ohtlikuks.

1. rühm

1) Teatavate piirangutega juhiloa võib väljastada kehapuudega taotlejatele või juhtidele pädeva meditsiiniasutuse arvamuse alusel. Arvamus peab põhinema kõnealuse vaevuse või kahjustuse meditsiinilisel hindamisel ja vajaduse korral praktilisel katsel. Selles tuleb ka märkida, missuguseid muudatusi tuleb sõidukile teha ja kas juht vajab ortopeedilist seadist, kui oskuste ja käitumise eksam näitab, et sõidukijuhtimine sellise seadme abil ei oleks ohtlik.

2) Juhiloa võib väljastada või seda uuendada, kui juhiloa taotlejal või juhil on progresseeruv vaevus, tingimusel et seda isikut kontrollitakse korrapäraselt, veendumaks et ta on jätkuvalt võimeline juhtima sõidukit täiesti ohutult.

Kui kehapuue on püsiv, võib juhiloa väljastada ja seda uuendada ilma kohustusliku korrapärase tervisekontrollita.

2. rühm

3) Pädev meditsiiniasutus peab nõuetekohaselt arvesse võtma kõnealuse rühma määratlusega hõlmatud sõidukite juhtimisega seotud lisariske ja -ohte.

4. jaotis

SÜDAME-VERESOONKONNA HAIGUSED

6. Südame ja veresoonkonna seisundid ja haigused võivad kaasa tuua ajutegevuse äkilise nõrgenemise, mis kujutab ohtu liiklusohutusele. Selline tervislik seisund annab aluse sõidukijuhtimise ajutiseks või alaliseks piiramiseks.

1) Järgmiste südame-veresoonkonnahaiguste puhul võib nimetatud rühmade juhiloa taotlejatele või juhtidele juhiloa väljastada või seda uuendada alles pärast seda, kui haigust on tulemuslikult ravitud ja on saadud pädeva meditsiiniasutuse luba ning asjakohasel juhul läbitud pädeva meditsiiniasutuse korrapärane meditsiiniline hindamine:

a) bradüarütmiad (siinussõlme nõrkus ja ülejuhtehäired) ning tahhüarütmiad (supraventrikulaarsed ja ventrikulaarsed arütmiad) koos arütmiast tingitud hiljutiste sünkoobi või sünkoobihoogudega (1. ja 2. rühm);

b) bradüarütmiad: siinussõlme nõrkus ja ülejuhtehäired koos teise astme Mobitz 2 tüüpi atrioventrikulaarblokaadiga, kolmanda astme atrioventrikulaarblokaad või vahelduv Hisi kimbu sääre blokaad (ainult 2. rühm);

c) tahhüarütmiad (supraventrikulaarsed ja ventrikulaarsed arütmiad), millega kaasneb:

i) südamerike, eeskätt püsiv ventrikulaarne tahhükardia (1. ja 2. rühm) või

ii) polümorfne ebapüsiv ventrikulaarne tahhükardia või koos kardioverter-defibrillaatori näidustusega (ainult 2. rühm);

d) sümptomaatiline stenokardia (1. ja 2. rühm);

e) alalise südamerütmuri paigaldamine või asendamine (ainult 2. rühm);

f) kardioverter-defibrillaatori paigaldamine või asendamine või asjakohane või mitte asjakohane defibrillaatorišokk (ainult 1. rühm);

g) sünkoop (mööduv teadvuse ja kehahoiaku kaotus, mis tekib kiiresti, kestab lühikest aega ja möödub iseenesest; on põhjustatud aju üldisest hüpoperfusioonist, on eeldatavasti refleksiivne ja tekib teadmata põhjusel; puuduvad tõendid, et seda põhjustaks südamehaigus) (1. ja 2. rühm);

h) äge koronaarsündroom (1. ja 2. rühm);

i) stabiilne stenokardia, kui kerge kehalise koormuse korral sümptomeid ei teki (1. ja 2. rühm);

j) perkutaanne koronaarinterventsioon (PKI) (1. ja 2. rühm);

k) aortokoronaarne šunteerimine (1. ja 2. rühm);

l) insult või transitoorne isheemiline atakk (TIA) (1. ja 2. rühm);

m) unearteri suur stenoos (2. rühm);

n) aordi suurim läbimõõt üle 5,5 cm (ainult 2. rühm);

o) südamepuudulikkus:

i) New York Heart Association (NYHA) I, II ja III funktsionaalne klass (ainult 1. rühm);

ii) NYHA I ja II funktsionaalne klass, tingimusel et vasaku vatsakese väljutusfraktsioon on vähemalt 35 % (ainult 2. rühm);

p) südame siirdamine (1. ja 2. rühm);

q) südame abiseade (ainult 1. rühm);

r) südameklapi kirurgiline ravi (1. ja 2. rühm);

s) pahaloomuline hüpertensioon (süstoolse vererõhu tõus ≥ 180 mmHg või diastoolse vererõhu tõus ≥ 110 mmHg koos eeldatava või progresseeruva organikahjustusega) (1. ja 2. rühm);

t) III astme hüpertensioon (diastoolne vererõhk ≥ 110 mmHg ja/või süstoolne vererõhk ≥ 180 mmHg) (ainult 2. rühm);

u) kaasasündinud südamerike (1. ja 2. rühm);

v) hüpertroofiline kardiomüopaatia, kui esineb ilma sünkoobita (ainult 1. rühm);

w) pika QT sündroom sünkoobiga, torsade des pointes või QTc > 500 ms) (ainult 1. rühm).

2) Märgitud rühmade taotlejatele või juhtidele juhiluba ei väljastata ega uuendata järgmiste südame ja veresoonkonna seisundite korral:

a) implanteeritud kardioverter-defibrillaator (ainult 2. rühm);

b) perifeersete veresoonte haigus – rindkere ja kõhuõõne aordianeurüsm, kui aordi suurim läbimõõt on selline, et tekib aordiruptuuri eelsoodumus ja seega ootamatu võimetuks tegeva juhtumi risk (1. või 2. rühm);

c) südamepuudulikkus:

i) NYHA IV funktsionaalne klass (ainult 1. rühm);

ii) NYHA III ja IV funktsionaalne klass (ainult 2. rühm);

d) südame abiseadmed (ainult 2. rühm);

e) klapirikked kas aordiklapi regurgitatsiooni, aordi stenoosi, mitraalklapi regurgitatsiooni või mitraalklapi stenoosiga, kui funktsionaalne võimekus on hinnanguliselt NYHA IV funktsionaalne klass või kui on esinenud sünkoobi episoode (1. rühm);

f) NYHA III või IV funktsionaalse klassi klapirikked või väljutusfraktsioon (EF) alla 35 %, mitraalklapi stenoos ja raske pulmonaalhüpertensioon või ehhokardiograafiaga diagnoositud raske aordistenoosi või sünkoopi põhjustava aordistenoosiga; välja arvatud täielikult asümptomaatilise raske aordistenoosi korral, kui koormustesti tulemused vastavad nõuetele (ainult 2. rühm);

g) struktuursed ja elektrilised kardiomüopaatiad – hüpertroofiline kardiomüopaatia koos eelneva sünkoobiga või kui koos esinevad kaks või enam järgmistest seisunditest: vasaku vatsakese seina paksus > 3 cm, ebapüsiv ventrikulaarne tahhükardia, äkksurma perekondlik eelsoodumus (on esinenud esimese astme sugulasel), kehalise koormuse korral vererõhk ei tõuse (ainult 2. rühm);

h) pika QT sündroom sünkoobiga, torsade des pointes ja QTc > 500 ms) (ainult 2. rühm);

i) Brugada sündroom sünkoobiga või ennetatud kardiaalse äkksurmaga (1. ja 2. rühm).

Juhiluba võib väljastada või uuendada erandjuhtudel, kui see on pädeva meditsiiniasutuse meditsiinilise arvamusega nõuetekohaselt põhjendatud ja isik läbib pädeva meditsiiniasutuse korrapärase meditsiinilise hindamise, mis tagab, et arvestades isiku terviseseisundit, on ta siiski võimeline sõidukit ohutult juhtima.

3) Muud kardiomüopaatiad

Juhiloa taotlejate või sõidukijuhtide puhul tuleb hinnata ootamatute võimetuks tegevate juhtumite riski tuntud kardiomüopaatiate korral (nt arütmogeenne parema vatsakese kardiomüopaatia, dilatatiivne kardiomüopaatia, katehhoolaminergiline polümorfne ventrikulaarne tahhükardia ja lühikese QT sündroom) või võimalike uute kardiomüopaatiate korral. Nõutav on põhjalik eriarsti hinnang. Võetakse arvesse konkreetse kardiomüopaatia prognostilisi tunnuseid.

4) Liikmesriigid võivad piirata juhilubade väljastamist või uuendamist ka muude südame-veresoonkonnahaigustega taotlejatele või juhtidele.

5. jaotis

MELLIITDIABEET

7. Järgmistes punktides kasutatakse järgmisi mõisteid:

„raske hüpoglükeemia“ – olukord, kus on vaja teise isiku abi;

„korduv raske hüpoglükeemia“ – teine raske hüpoglükeemia episood 12 kuu jooksul.

1. rühm

1) Juhiloa taotlejatele või juhtidele, kellel on melliitdiabeet, võib juhiluba väljastada ja uuendada. Kui saadakse medikamentoosset ravi, millega kaasneb kerge hüpoglükeemia risk, läbitakse vastavalt vajadusele korrapäraseid pädeva meditsiiniasutuse arstlikke kontrolle. Kui saadakse medikamentoosset ravi, millega kaasneb sõidukijuhtimise võimet mõjutada võiv suur hüpoglükeemia risk, peab pädev volitatud tervishoiutöötaja andma selliste juhiloa taotlejate või juhtide kohta meditsiinilise arvamuse ja nad peavad vastavalt vajadusele läbima korrapäraseid arstlikke kontrolle, mille intervall ei tohi ületada kümmet aastat.

2) Taotlejad või juhid, kes saavad diabeedi medikamentoosset ravi, millega kaasneb hüpoglükeemia risk, peavad tõendama, et nad on teadlikud hüpoglükeemiast põhjustatud riskist ja et nad kontrollivad oma terviseseisundit piisavalt.

Juhiluba ei väljastata ega uuendata juhiloa taotlejatele ega sõidukijuhtidele, kelle teadmised hüpoglükeemiast ei ole piisavad.

Juhiluba ei väljastata ega uuendata juhiloa taotlejatele ega sõidukijuhtidele, kellel esineb korduv raske hüpoglükeemia, välja arvatud juhul, kui seda toetab pädeva meditsiiniasutuse meditsiiniline arvamus ja korrapärane meditsiiniline hindamine. Ärkveloleku ajal korduva raske hüpoglükeemia esinemise korral ei väljastata ega uuendata juhiluba kuni kolme kuu jooksul pärast viimast haigusjuhtu.

Juhiluba võib väljastada või uuendada erandjuhtudel, kui see on pädeva meditsiiniasutuse meditsiinilise arvamusega nõuetekohaselt põhjendatud ja isik läbib korrapäraselt pädeva meditsiiniasutuse meditsiinilise hindamise, mis tagab, et arvestades isiku terviseseisundit, on ta siiski võimeline juhtima sõidukit ohutult.

2. rühm

3) Melliitdiabeediga juhiloa taotlejatele või juhtidele võib kaaluda 2. rühma juhilubade väljaandmist või uuendamist. Kui nad saavad medikamentoosset ravi, millega kaasneb hüpoglükeemia risk (st insuliinravi ja mõned tabletid), tuleks kohaldada järgmisi kriteeriume:

a) eelnenud 12 kuu jooksul ei ole esinenud ühtki raske hüpoglükeemia juhtu;

b) juht on hüpoglükeemiast täiesti teadlik;

c) juht peab suutma oma veresuhkru taset piisava kontrolli all hoida, seda korrapäraselt kontrollides ja kasutades vähemalt kaks korda päevas ja sõidu seisukohast olulistel aegadel vastavaid tehnilisi abivahendeid;

d) juht peab olema teadlik hüpoglükeemiast põhjustatud riskidest;

e) puuduvad teised diabeediga seotud takistavad komplikatsioonid.

Lisaks väljastatakse kõnealustel juhtudel juhiload või neid uuendatakse tingimusel, et selleks on pädeva meditsiiniasutuse positiivne arvamus ja isik läbib korrapäraselt pädevas meditsiiniasutuses arstlikke kontrolle, mille intervall on maksimaalselt kolm aastat.

4) Ärkveloleku ajal aset leidnud raskest hüpoglükeemiajuhust (isegi kui see ei ole seotud juhtimisega) tuleb teada anda ning selle alusel hinnatakse ümber juhiloa omamine.

6. jaotis

NEUROLOOGILISED HAIGUSED JA OBSTRUKTIIVSE UNEAPNOE SÜNDROOM

8. Neuroloogiliste haiguste ja obstruktiivse uneapnoe sündroomiga taotlejate suhtes kohaldatakse järgmisi norme.

7. jaotis

NEUROLOOGILISED HAIGUSED

1) Juhiluba ei väljastata ega uuendata tõsist neuroloogilist haigust põdevatele juhiloa taotlejatele ega juhtidele, kui lisaks taotlusele ei esitata pädeva volitatud tervishoiutöötaja positiivset meditsiinilist arvamust.

Arenguhäirete, haiguste, meditsiinilise või kirurgilise sekkumisega seotud neuroloogilisi häireid, mis mõjutavad kesk- või perifeerset närvisüsteemi ja põhjustavad kognitiivseid, käitumuslikke, sensoorseid või motoorseid probleeme, ning mõjutavad toimivust/funktsiooni, tasakaalu või koordinatsiooni, tuleb arvesse võtta vastavalt sellele, kuidas need mõjutavad juhtimist. Arvesse tuleb võtta kahjustuste progresseerumise ja ravile allumisega seotud riske. Seisundi halvenemise ohu korral võib juhiloa väljastamise või uuendamise tingimuseks olla korrapärane hindamine.

8. jaotis

OBSTRUKTIIVSE UNEAPNOE SÜNDROOM

2) Järgmistes punktides kasutatakse järgmisi mõisteid:

„keskmine obstruktiivse uneapnoe sündroom“ – apnoe ja hüpopnoe arv tunnis (apnoe-hüpopnoe indeks) on vahemikus 15–29;

„raske obstruktiivse uneapnoe sündroom“ – apnoe-hüpopnoe indeks on 30 või enam, mõlemaid seostatakse ülemäärase päevase unisusega.

3) Keskmise või raske obstruktiivse uneapnoe sündroomi kahtlusega juhiloa taotlejad või juhid saadetakse enne juhiloa väljastamist või uuendamist meditsiinilise nõuande saamiseks pädeva volitatud tervishoiutöötaja juurde. Neil võidakse soovitada kuni diagnoosi kinnitamiseni sõidukit mitte juhtida.

4) Juhiloa võib väljastada neile keskmise või raske obstruktiivse uneapnoe sündroomiga juhiloa taotlejatele või sõidukijuhtidele, kes suudavad oma terviseprobleemi piisava kontrolli all hoida, soostuvad sobiva raviga ja kelle unisus (kui seda esineb) on vähenenud, mida kinnitab pädeva volitatud tervishoiutöötaja meditsiiniline arvamus.

5) Ravi saavad keskmise või raske obstruktiivse uneapnoe sündroomiga juhiloa taotlejad või sõidukijuhid peavad läbima korrapärase arstliku kontrolli intervalliga 1. rühma puhul kuni kolm aastat ja 2. rühma puhul kuni üks aasta, et teha kindlaks ravile allumise määr, ravi jätkamise vajadus ja pidev valvsus.

9. jaotis

EPILEPSIA

9. Mootori jõul liikuva sõiduki juhi epilepsiahood või muud äkilised teadvusehäired kujutavad suurt ohtu liiklusohutusele.

Järgmistes punktides kasutatakse järgmisi mõisteid:

„epilepsia“ – terviseseisund, mille korral asjaomasel isikul on olnud kaks või enam epilepsiahoogu, mille vahe on alla viie aasta;

„provotseeritud epilepsiahoog“ – epilepsiahoog, millel on äratuntav põhjuslik tegur, mida saab vältida.

Isikul, kellel esineb esmane või ühekordne haigushoog või teadvusekaotus, soovitatakse sõidukijuhtimisest hoiduda. Vaja on eriarsti aruannet, kus on kirjas juhtimiskeelu ja nõutava järelkontrolli aeg.

Äärmiselt tähtis on tuvastada isikuomane epilepsiasündroom ja haigushoo tüüp, et saaks täpselt hinnata isiku sõiduohutust, sh uute haigushoogude riski, ja määrata talle sobiv ravi. Seda teeb neuroloog.

1. rühm

1) Epilepsiat põdevate 1. rühma juhtide juhtimisvõimet tuleb jälgida kuni ajani, mil juhil ei ole vähemalt viie aasta jooksul olnud ühtki haigushoogu.

Kui juhiloa taotlejal või juhil on epilepsia, ei loeta tingimusteta juhiloa andmise kriteeriume täidetuks seni, kuni tal ei ole vähemalt viie aasta jooksul olnud ühtki haigushoogu.

2) Esilekutsutud epilepsiahoog: taotleja, kellel sellise seisundi on esile kutsunud tuvastatav faktor, mis tõenäoliselt ei kordu roolis olles, võib juhtumipõhiselt tunnistada juhtimisvõimeliseks neuroloogi arvamuse alusel. Kui see on asjakohane, toimub hindamine kooskõlas teiste asjakohaste jaotistega (nt alkoholisõltuvuse või muu komorbiidse seisundi puhul).

3) Esmane või ühekordne haigushoog: juhiloa taotleja või juht, kellel oli esmane esilekutsumata haigushoog, võib juhtimisvõimeliseks tunnistada pärast kuuekuulist haigushoogudeta ajavahemikku asjakohase arstliku läbivaatuse alusel. Riiklikud ametiasutused võivad juhiloa taotlejatele või juhtidele, kellel on tõendatud head prognostilised näitajad, anda juhtimisõiguse varem.

4) Muu teadvusekaotus: teadvusekaotust hinnatakse vastavalt sellele, kas see võib korduda sõidukit juhtides.

5) Epilepsia: juhiloa taotlejad või sõidukijuhid võib tunnistada juhtimiseks sobivateks, kui neil ei ole üheaastase ajavahemiku jooksul esinenud uusi haigushooge.

6) Ainult magades esinevad haigushood: juhiloa taotleja või sõidukijuhi, kellel on haigushoogusid esinenud ainult magades, võib tunnistada juhtimiseks sobivaks, kui haigustüüp tuvastati sellise ajavahemiku jooksul, mis ei ole lühem kui epilepsia puhul nõutav haigushoogudeta ajavahemik. Kui atakk või haigushoog esineb ärkveloleku ajal, on enne juhiloa väljastamist nõutav üheaastane ajavahemik, mille jooksul uusi haigushooge ei esine.

7) Haigushood, mis ei põhjusta teadvusetust ega mõjuta tegutsemisvõimet: juhiloa taotleja või sõidukijuhi, kellel on esinenud ainult selliseid haigushooge, mis ei põhjusta teadvusetust ega mingeid funktsioonihäireid, võib tunnistada juhtimiseks sobivaks, kui haigustüüp tuvastati sellise ajavahemiku jooksul, mis ei ole lühem kui epilepsia puhul nõutav haigushoogudeta ajavahemik. Kui esineb mingeid atakke või haigushooge, on enne juhiloa väljastamist nõutav üheaastane ajavahemik, mille jooksul uusi haigushooge ei esine.

8) Haigushood, mis on põhjustatud epilepsiavastase ravi muutmisest või vähendamisest, mis on arsti ette kirjutatud: patsiendil võidakse soovitada mitte juhtida sõidukit alates ravi vähendamise algusest kuni ajani, kui on möödunud kuus kuud ravi lõpetamisest. Ravimite arsti poolt ette kirjutatud vahetamise või ärajätmise korral esinevate haigushoogude puhul tuleb juhtimisest loobuda kolmeks kuuks, kui taastatakse varasem tulemuslik ravi.

9) Pärast kuratiivset epilepsia kirurgilist ravi: sõidukijuhid või juhiloa taotlejad võib tunnistada juhtimiseks sobivateks, kui neil ei ole üheaastase ajavahemiku jooksul esinenud uusi haigushooge.

2. rühm

10) Juhiloa taotleja või juht ei tohi nõutava haigushoogudeta ajavahemiku jooksul saada epilepsiavastast ravi. Teha tuleb sobiv meditsiiniline järelkontroll. Ekstensiivse kirurgilise uuringu käigus ei tohi olla tuvastatud epilepsiaga seotud ajupatoloogiat ja elektroentsefalogrammil (EEG) peavad puuduma epilepsiataolised ilmingud. EEG ja sobiv neuroloogiline hindamine tuleb teha pärast akuutset episoodi.

11) Tuvastatava põhjusliku teguri poolt esile kutsutud epilepsiahoo korral tuleb esitada kinnitav neuroloogiline epikriis, mis tõendab vähemalt üheaastast epilepsiahoovaba perioodi ja sisaldab elektroentsefalograafilist hinnangut. Arvesse võetakse teisi jaotisi. Strukturaalsete ajukahjustuste korral, mille puhul on epileptiliste haigushoogude tekkimise risk suurem, hinnatakse kahjustuste ulatust neuroloogilise epikriisi põhjal.

12) Esmane või ühekordne haigushoog: juhiloa taotleja või juht, kellel esines esmane esilekutsumata haigushoog, võib pärast asjakohast neuroloogilist analüüsi tunnistada juhtimiseks sobivaks, kui tal ei ole viis aastat esinenud haigushooge ilma epilepsiavastaseid ravimeid kasutamata. Riiklikud meditsiiniasutused võivad juhiloa taotlejale või juhile, kellel on tõendatud head prognostilised näitajad, anda juhtimisõiguse varem.

13) Muu teadvusekaotus: teadvusekaotust hinnatakse vastavalt sellele, kas see võib korduda sõidukit juhtides.

14) Epilepsia: kümme aastat ilma uute haigushoogudeta peab olema saavutatud ilma epilepsiavastaste ravimite abita. Riiklikud ametiasutused võivad juhiloa taotlejatele või juhtidele, kellel on tõendatud head prognostilised näitajad, anda juhtimisõiguse varem. Sama kehtib ka juveniilse epilepsia korral.

Teatavad tervisehäired (nt arteriovenoosne väärarend või ajusisene hemorraagia) põhjustavad haigushoogude riski, isegi kui haigushooge ei ole veel esinenud. Sellisel juhul viib hindamise läbi pädev meditsiiniasutus.

10. jaotis

VAIMSE TERVISE HÄIRED

10. Vaimse tervise häirega või intellektipuudega juhiloa taotlejate või sõidukijuhtide suhtes kohaldatakse järgmisi norme.

1. rühm

1) Juhiluba ei väljastata ega uuendata juhiloa taotlejatele või sõidukijuhtidele, kes kannatavad järgmiste terviseprobleemide all:

a) tõsine vaimse tervise häire või kognitiivne või käitumuslik häire, olenemata sellest, kas see on kaasa sündinud või põhjustatud haigusest, traumast või neurokirurgilisest operatsioonist;

b) isiksusehäired, mis põhjustavad tõsiseid hindamisvõime, käitumise või kohanemisvõime kõrvalekaldeid,

välja arvatud juhul, kui taotlusele on lisatud pädeva volitatud tervishoiutöötaja meditsiiniline arvamus ja vajaduse korral käib isik korrapäraselt arstlikus kontrollis. Tuleks arvestada terviseprobleemi eelnevat vaibeperioodi.

2. rühm

2) Pädev meditsiiniasutus peab nõuetekohaselt arvesse võtma kõnealuse rühma määratlusega hõlmatud isikute sõidukijuhtimisega seotud lisariske ja -ohte. Pädev meditsiiniasutus võib kehtestada ajutisi nõudeid või kehtestada juhtimispiiranguid.

11. jaotis

ALKOHOL

11. Alkoholi tarbimine kujutab suurt ohtu liiklusohutusele. Selle probleemi ulatuse tõttu peavad meditsiiniasutused olema eriti valvsad.

1. rühm

1) Juhiluba ei väljastata ega uuendata juhiloa taotlejatele või sõidukijuhtidele, kes on alkoholisõltlased või ei suuda joobeseisundis juhtimisest hoiduda.

Juhiluba võib väljastada või uuendada pädeva volitatud tervishoiutöötaja positiivse meditsiinilise arvamuse ja korrapäraste arstlike kontrollide alusel, kui on tõendatud juhiloa taotleja või sõidukijuhi karskus teatava ajavahemiku jooksul.

2) Juhiluba võib väljastada või uuendada juhiloa taotlejatele või sõidukijuhtidele, kes on alkoholisõltlased või ei suuda joobeseisundis juhtimisest hoiduda, kui kohaldatakse sobivaid tehnoloogilisi piiranguid (näiteks kohustuslik alkoluku kasutamine), ning tingimusel, et korrapäraselt kontrollitakse vajadust täiendavalt tegeleda sõidukijuhi sõltuvusega või suutmatusega hoiduda joobeseisundis juhtimisest. Tõendatud karskuse korral teatava ajavahemiku jooksul, mis võib hõlmata osalemist seiret ja meditsiinilist järelevalvet sisaldavates rehabilitatsioonikavades, võib juhiluba väljastada või uuendada ilma nimetatud tehnoloogiliste piiranguteta pädeva volitatud tervishoiutöötaja meditsiinilise arvamuse alusel, kui juht käib teatava ajavahemiku jooksul korrapäraselt arstlikus kontrollis. Korrapäraseid arstlikke kontrolle võib teha sellise tehnoloogia kasutamise ajal või pärast seda või nii kasutamise ajal kui ka pärast seda.

2. rühm

3) Pädev meditsiiniasutus peab nõuetekohaselt arvestama kõnealuse rühma määratlusega hõlmatud isikute sõidukijuhtimisega seotud lisariske ja -ohte.

4) Pädev meditsiiniasutus võib kehtestada ajutisi nõudeid ja vajadusel juhtimispiiranguid.

12. jaotis

NARKOOTIKUMID JA RAVIMID

12. Narkootikumide ja ravimite suhtes kohaldatakse järgmisi norme.

Ainete kuritarvitamine

1) Ühegi kategooria juhiluba ei väljastata ega uuendata neile juhiloa taotlejatele või sõidukijuhtidele, kes on sõltuvad psühhotroopsetest ainetest või narkootikumidest või kes ei ole neist ainetest küll sõltuvad, aga ei soovi või ei suuda joobeseisundis juhtimisest hoiduda.

Korrapärane kasutus

1. rühm

2) Juhiluba ei väljastata ega uuendata neile juhiloa taotlejatele ja sõidukijuhtidele, kes kasutavad korrapäraselt mis tahes psühhotroopseid aineid või narkootikume, mis võivad kahjustada nende võimet sõita ohutult, kui kasutatud kogus on selline, et see mõjub halvasti sõiduki juhtimisele. See kehtib kõikide vaimset või kehalist sõidukijuhtimisvõimet mõjutavate ravimite või ravimikombinatsioonide suhtes.

Pädev meditsiiniasutus võib kehtestada ajutisi nõudeid ja vajadusel juhtimispiiranguid.

2. rühm

3) Pädev meditsiiniasutus peab nõuetekohaselt arvestama kõnealuse rühma määratlusega hõlmatud isikute sõidukijuhtimisega seotud lisariske ja -ohte ning võib kehtestada teatavaid nõudeid või juhtimispiiranguid.

13. jaotis

NEERUHAIGUSED

13. Neeruhaigustega taotlejate suhtes kohaldatakse järgmisi norme.

1. rühm

1) Juhiluba võib väljastada või seda uuendada oluliselt kehalisi võimeid piirava tõsise neerupuudulikkusega juhiloa taotlejatele või juhtidele pädeva volitatud tervishoiutöötaja meditsiinilise arvamuse alusel, kui isik käib korrapäraselt arstlikus kontrollis.

2. rühm

2) Juhiluba ei väljastata ega uuendata tõsise ja pöördumatu neerupuudulikkusega taotlejatele ja juhtidele, välja arvatud nõuetekohaselt põhjendatud erandjuhtudel, kui seda toetab pädeva volitatud tervishoiutöötaja meditsiiniline arvamus ja isik käib korrapäraselt arstlikus kontrollis.

14. jaotis

MUUD SÄTTED

1. rühm

1) Pädeva volitatud tervishoiutöötaja meditsiinilise arvamuse alusel ja vajaduse korral korrapäraselt arstlikus kontrollis käimise korral võib juhiloa väljastada või seda uuendada nende taotlejate või juhtide puhul, kellele on tehtud organi siirdamine või kellel on sõiduki juhtimise võimet mõjutav tehisimplantaat.

2. rühm

2) Pädev meditsiiniasutus peab nõuetekohaselt arvesse võtma kõnealuse rühma määratlusega hõlmatud isikute sõidukijuhtimisega seotud lisariske ja -ohte.

Üldreeglina ei väljastata ega uuendata juhiluba neile juhiloa taotlejatele ega sõidukijuhtidele, kes kannatavad mingi muu käesolevas lisas nimetamata häire all, mis võib olla liiklusohutust mõjutav talitluslik häire või seda põhjustada, välja arvatud juhul, kui taotlusele on lisatud toetav pädeva volitatud tervishoiutöötaja meditsiiniline arvamus ja vajaduse korral käib isik korrapäraselt arstlikus kontrollis.

IV LISA

EKSAMINEERIJATELE ESITATAVAD MIINIMUMNÕUDED

1. Eksamineerija pädevusnõuded

1) Isikul, kellel on õigus viia läbi eksamineeritava juhtimisoskuste praktilist hindamist mootori jõul liikuvas sõidukis, on punktides 2–8 loetletud valdkondadega seotud teadmised, oskused ja arusaamine.

2) Eksamineerijal on olemas pädevus hinnata selle kategooria sõidukite juhiloa taotleja oskusi, mille saamiseks sõidueksam läbi viiakse.

3) Eksamineerija peab seoses sõidukijuhtimisega teadma ja mõistma:

   a) sõidukijuhi käitumise alast teooriat;

   b) ohutaju ja õnnetuste vältimine; see hõlmab kergliiklejate ja kaherattaliste mootorsõidukite kasutajate vähese kaitstuse mõistmist ja sellele tähelepanu pööramist;

   c) õppekava, millel põhinevad sõidueksami nõuded;

   d) sõidueksami nõudeid;

   e) asjakohast teede- ja liiklusalast õigust, kaasa arvatud asjakohast liidu ja riigisisest õigust ning tõlgendusjuhiseid;

   f) hindamisteooriat ja -meetodeid;

   g) kaitslikku sõidustiili.

4) Hindamisega seotud oskused:

   Eksamineerijal on võime:

   a) kogu eksami sooritamise ajal täpselt vaadelda, kontrollida ja hinnata eksamineeritava oskusi, eelkõige:

      i) ohtlike olukordade täielik ja täpne äratundmine;

      ii) ohtlike olukordade põhjuse ja eeldatava mõju õige määratlemine;

      iii) pädevuse saavutamine ja vigade äratundmine;

      iv) hindamise ühtlus ja kooskõla;

   b) võtta kiiresti vastu teavet ja keskenduda olulisematele punktidele;

   c) ette näha, tunda ära võimalikke probleeme ja töötada välja nende lahendamise strateegiaid;

   d) anda kiirelt ja konstruktiivselt tagasisidet.

5) Eksamineerija sõiduoskused

   Asjaomase kategooria sõidukiga tehtava sõidu eksamineerijaks lubatud isik peab olema võimeline juhtima asjaomast mootori jõul liikuvat sõidukit püsivalt heal tasemel.

6) Teenusekvaliteet:

   a) määrab kindlaks ja teeb teatavaks, mis eksamineeritavat eksamil ootab;

   b) suhtleb arusaadavalt, valides adressaadile ja kontekstile vastava sisu, stiili ja keele, ning tegeleb eksamineeritavate järelepärimistega;

   c) annab arusaadavat tagasisidet eksami tulemuste kohta;

   d) kohtleb eksamineeritavaid lugupidavalt ja mittediskrimineerivalt.

7) Tehnilised ja füüsikalised teadmised sõiduki kohta, mis hõlmavad:

a) tehnilisi teadmisi sõiduki kohta, näiteks roolimise, rehvide, pidurite ja tulede kohta, eriti mootorrataste ja raskeveokite puhul;

b) teadmisi veose pealelaadimise ohutuse kohta;

c) teadmisi sõiduki füüsikaliste näitajate, näiteks kiiruse, hõõrdumise, dünaamika ja energia kohta.

8) Sõitmine kütuse- või energiasäästlikul ja keskkonnahoidlikul viisil.

2. Üldtingimused

1) B-kategooria eksamineerijad:

a) on olnud B-kategooria juhiloa omanikud vähemalt kolm aastat;

b) on vähemalt 23-aastased;

c) on edukalt läbinud punktis 3 ettenähtud alusõppe ning seejärel osalenud kvaliteedi tagamise ja jätkuõppes vastavalt punktile 4;

d) on läbinud kutsekoolituse, mille tulemusel on lõpetatud vähemalt UNESCO rahvusvahelise ühtse hariduse liigituse (ISCED) kohane 3. tase;

e) ei tööta samaaegselt eksamineerijana tegutsemisega ka sõiduõpetajana.

2) Teiste kategooriate eksamineerijad:

a) omavad vastava kategooria sõiduki juhiluba või sellele vastavaid teadmisi piisava kutsekvalifikatsiooni näol;

b) on edukalt läbinud punktis 3 ettenähtud alusõppe ning seejärel osalenud kvaliteedi tagamise ja jätkuõppes vastavalt punktile 4;

c) on olnud vähemalt kolm aastat B-kategooria eksamineerijad; seda nõuet võib mitte kohaldada, kui asjaomane eksamineerija tõendab järgmist:

i) vähemalt viieaastast vastava kategooria sõidukogemust või

ii) juhiloa saamiseks vajalikust tasemest kõrgema taseme teoreetilist ja praktilist sõiduoskust, mistõttu muutub see nõue tarbetuks;

d) on läbinud kutsekoolituse, mille tulemusel on lõpetatud vähemalt ISCEDi kohane 3. tase;

e) ei tööta samaaegselt eksamineerijana tegutsemisega ka sõiduõpetajana.

3) Kutsestandard

Eksamineerijad on praktilise hindamise ülesande täitmisel vabad otsestest või kaudsetest välisetest mõjutustest. Nad hoiduvad mis tahes tegevusest, mis ei sobi kokku nende kohustustega ning täidavad oma ülesandeid objektiivselt ja erapooletult.

4) Vastavused

a) Liikmesriigid võivad lubada eksamineerijal võtta vastu AM-, A1-, A2- ja A-kategooria sõidueksameid, kui ta on läbinud punktis 3 nõutud alusõppe ühes neist kategooriatest.

b) Liikmesriigid võivad lubada eksamineerijal võtta vastu C1-, C-, D1- ja D-kategooria sõidueksameid, kui ta on läbinud punktis 3 nõutud alusõppe ühes neist kategooriatest.

c) Liikmesriigid võivad lubada eksamineerijal võtta vastu BE-, C1E-, CE-, D1E- ja DE-kategooria sõidueksameid, kui ta on läbinud punktis 3 nõutud alusõppe ühes neist kategooriatest.

3. Alusõpe

1) Aluskoolitus

a) Enne kui isikul lubatakse sõidueksameid vastu võtta, peab ta olema edukalt läbinud koolitusprogrammi, mille liikmesriik võib punktis 1 sätestatud pädevuste omandamiseks kindlaks määrata.

b) Liikmesriigid määravad kindlaks, kas konkreetse koolitusprogrammi sisu on seotud ühe või mitme kategooria sõidueksami vastuvõtmisega.

2) Eksamid

a) Enne kui isikul lubatakse sõidueksameid vastu võtta, peab ta tõendama, et tal on punktis 1 loetletud valdkondades piisavad teadmised, arusaamine, oskused ja sobivus.

b) Liikmesriigid kehtestavad eksamineerimise korra, mille alusel saab pedagoogiliselt korrektselt hinnata isiku neid pädevusi, mis on kindlaks määratud punktis 1, eriti selle alapunktis 4. Eksamiprotsess peab vastama Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2019/882 ([1]) sätestatud ligipääsetavusnõuetele ning sisaldama nii teoreetilist kui ka praktilist osa. Asjakohasel juhul võib kasutada arvutipõhist hindamist. Eksami jooksul toimuvate testide ja hindamise olemuse ning kestuse üle otsustavad liikmesriigid.

c) Liikmesriigid määravad kindlaks, kas konkreetse eksami sisu on seotud ühe või mitme kategooria sõidueksami vastuvõtmisega.

4. Kvaliteedi tagamine ja jätkuõpe

1) Kvaliteedi tagamine

a) Liikmesriigid kehtestavad kvaliteedi tagamise korra, et eksamineerijatele esitatavad nõuded oleksid täidetud.

b) Kvaliteedi tagamise kord peaks hõlmama eksamineerijate töö järelevalvet, nende jätkuõpet ja uut akrediteerimist, nende pidevat kutsealast arengut ning nende poolt vastu võetud sõidueksamite tulemuste korrapärast kontrolli.

c) Liikmesriigid tagavad punkti 4 alapunkti 1 alapunktis b loetletud kvaliteedi tagamise korra abil, et igale eksamineerijale tehakse järelevalvet kord aastas. Peale selle peavad liikmesriigid ette nägema, et iga eksamineerija tegevust eksami vastuvõtmisel jälgitakse iga viie aasta tagant vähemalt poole päeva jooksul, et oleks võimalik jälgida mitut erinevat eksamit. Kui avastatakse probleeme, tuleb võtta parandusmeetmeid. Järelevalve tegijal peavad olema liikmesriigilt saadud vastavad volitused.

d) Liikmesriigid võivad sätestada, et juhul kui eksamineerijal on luba võtta vastu mitme kategooria sõidueksameid, on nõue teha järelevalvet mitme kategooria eksami üle täidetud, kui seda on tehtud ühe kategooria üle.

e) Sõidueksamite läbiviimise jälgimise ja järelevalvega tegeleb liikmesriigi volitatud asutus, et tagada korrektne ja järjekindel hindamine. Liikmesriigid tagavad, et kõnealuse asutuse töötajad, kellele on antud ülesanne jälgida ja teha järelevalvet, on oma ülesannete täitmisel erapooletud ja sõltumatud välisest sekkumisest või poliitilisest survest.

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/882 toodete ja teenuste ligipääsetavusnõuete kohta (ELT L 151, 7.6.2019, lk 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).

2) Jätkuõpe

a) Liikmesriigid sätestavad, et sõltumata sõidueksami eksamineerijate volitustega hõlmatud kategooriate arvust, peavad nad oma volituste säilitamiseks:

i) läbima iga kahe aasta jooksul vähemalt neljapäevase korrapärase koolituse, et:

— säilitada ja värskendada vajalikke teadmisi, eksamineerimis- ja suhtlusoskusi;

— saada uusi pädevusi, mis on nende kutsealase tegevuse seisukohalt oluliseks muutunud;

— tagada, et nad võtavad eksameid ka edaspidi vastu õiglaste ja ühtsete nõuete alusel;

ii) läbima iga viie aasta jooksul vähemalt viiepäevase korrapärase koolituse, et arendada ja säilitada vajalikke praktilisi sõiduoskusi.

b) Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et need eksamineerijad, kelle tegevuses on vastavalt kehtivale kvaliteedi tagamise süsteemile tuvastatud tõsiseid puudusi, läbivad kohe spetsiaalse koolituse.

c) Jätkuõpe võib toimuda teabetundide või õppetundide vormis kas tavapäraselt või arvutipõhiselt ning võib olla suunatud kas üksikisikutele või rühmadele. Jätkuõpe võib sisaldada uut nõuetega seotud akrediteerimist, nii nagu liikmesriigid seda sobivaks peavad.

d) Kui eksamineerijal on lubatud vastu võtta sõidueksameid mitmes kategoorias, võivad liikmesriigid sätestada, et eksamineerijatele esitatav nõue jätkuõppe läbimise kohta mitmes kategoorias on täidetud, kui jätkuõpe on läbitud ühes kategoorias, tingimusel et on täidetud punkti 4 alapunkti 2 alapunktis e sätestatud tingimus.

e) Kui eksamineerija ei ole viimase 24 kuu jooksul vastava kategooria eksamit vastu võtnud, peab ta läbima uue sobiva hindamise, enne kui tal lubatakse selle kategooria sõidueksameid vastu võtta. Uus hindamine võib toimuda punkti 4 alapunkti 2 alapunktis a esitatud nõude kohaselt.

5. Omandatud õigused

1) Liikmesriigid võivad isikutel, kes on saanud sõidueksamite vastuvõtmise loa vahetult enne 19. jaanuari 2013, lubada võtta sõidueksameid vastu ka edaspidi, hoolimata sellest, et nad ei ole antud luba saanud vastavalt punktis 2 sätestatud üldtingimustele ega ka punktis 3 sätestatud alusõppe menetluse kohaselt.

2) Selliste eksamineerijate suhtes kohaldatakse siiski punktis 4 sätestatud korrapärase järelevalve ja kvaliteedi tagamise korda.

V LISA

AUTORONGIDE, SEALHULGAS ALTERNATIIVKÜTUSEL TÖÖTAVATE SÕIDUKITE, AUTOELAMUTE JA ALARMSÕIDUKITE JUHTIDE KOOLITAMISE JA EKSAMITE MIINIMUMNÕUDED

Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, et:

a) kiita heaks artikli 10 lõike 1 punktis d ettenähtud koolitus ja teha selle üle järelevalvet või

b) korraldada artikli 10 lõike 1 punktis d ettenähtud oskuste ja käitumise eksam.

A jaotis

AUTORONGID

1. Juhikoolitus peab kestma vähemalt seitse tundi.

2. Juhikoolituse sisu

Juhikoolitus hõlmab II lisa punktides 2 ja 7 kirjeldatud teadmisi, oskusi ja käitumist. Eritähelepanu pööratakse sõiduki liikumise dünaamikale, ohutuskriteeriumidele, vedukile ja haagisele (haakeseadmele), nõuetekohasele veose pealelaadimisele ja ohutusseadmetele.

Eksami praktiline osa sisaldab järgmisi aspekte: kiirendamine, aeglustamine, tagurdamine, pidurdamine, peatumisteekond, sõidurea vahetamine, pidurdus- ja vältimismanööver, haagise lengerdamine, haagise külge- ja lahtihaakimine, parkimine.

Iga koolitusel osaleja peab läbima praktilise osa ning tõendama oma oskusi ja käitumist avalikel teedel.

Koolitusel kasutatavad autorongid kuuluvad sellesse autorongi kategooriasse, mille jaoks juhiluba taotletakse.

3. Oskuste ja käitumise eksami kestus ja sisu

Eksami kestus ja läbitav vahemaa peavad olema piisavad, et hinnata punktis 2 sätestatud oskusi ja käitumist.

B jaotis

AUTOELAMUD JA ALARMSÕIDUKID

1. Juhikoolitus peab kestma vähemalt seitse tundi ja seda võib korraldada avalikel teedel või õppesõiduväljakul.

2. Juhikoolituse sisu

Juhikoolitus hõlmab II lisa A jaotise punktis 2 ning C1-kategooria puhul II lisa B jaotise punktis 8 kirjeldatud teadmisi, oskusi ja käitumist. Eritähelepanu pööratakse sõiduki liikumise dünaamikale, ohutuskriteeriumidele, nõuetekohasele veose pealelaadimisele ja ohutusseadmetele.

Eksami praktiline osa sisaldab järgmisi aspekte: kiirendamine, aeglustamine, tagurdamine, pidurdamine, peatumisteekond, sõidurea vahetamine, haagise lengerdamine, haagise külge- ja lahtihaakimine, pidurdus- ja vältimismanööver, parkimine. Alarmsõidukite puhul tuleb erilist tähelepanu pöörata selle tagamisele, et juhil on vajalikud oskused selleks, et nõuetekohaselt toime tulla hädaolukorras juhtimisest tulenevate lisaraskustega.

Koolituseks kasutatavad sõidukid kuuluvad sellesse sõidukikategooriasse, mille jaoks juhiluba taotletakse.

3. Oskuste ja käitumise eksami kestus ja sisu

Eksami kestus ja läbitav vahemaa peavad olema piisavad, et hinnata punktis 2 sätestatud oskusi ja käitumist.

VI LISA

JUHIKOOLITUSE JA -EKSAMI MIINIMUMNÕUDED A-KATEGOORIA MOOTORRATASTE PUHUL (JUHTIMISÕIGUSE JÄRKJÄRGULINE OMANDAMINE)

1. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, et:
   a) kiita heaks artikli 10 lõike 1 punktis c ettenähtud koolitus ja teha selle üle järelevalvet või
   b) korraldada artikli 10 lõike 1 punktis c ettenähtud oskuste ja käitumise eksam.
2. Juhikoolitus peab kestma vähemalt seitse tundi.
3. Juhikoolituse sisu

   Juhikoolitus hõlmab kõiki II lisa punktis 6 kirjeldatud aspekte.

   Iga loataotleja läbib koolituse praktilised osad ning tõendab oma oskusi ja käitumist avalikel teedel.

   Koolituseks kasutatavad sõidukid kuuluvad nendesse sõidukikategooriatesse, mille jaoks eksamineeritav juhiluba taotleb.
4. Oskuste ja käitumise eksami kestus ja sisu

   Eksami kestus ja läbitav vahemaa peavad olema piisavad, et hinnata punktis 3 sätestatud oskusi ja käitumist.

VII LISA

VASTAVUSTABEL

Direktiiv 2006/126/EÜ	Määrus (EL) nr 383/2012	Käesolev direktiiv
—	—	Artikkel 1
—	—	Artikli 2 punktid 1, 2, 3, 13 ja 14
Artikli 1 lõige 1	—	Artikli 4 lõige 1
Artikli 1 lõiked 2, 3 ja 4	—	Artikli 4 lõiked 5 ja 6
—	—	Artikli 3 lõiked 1–5
Artikli 2 lõige 1	—	Artikli 3 lõige 6
Artikli 2 lõige 2	—	Artikli 4 lõige 3
Artikli 3 lõiked 1 ja 2	—	Artikli 4 lõige 2
Artikli 3 lõige 3	—	Artikli 4 lõige 4
—	—	Artikli 4 lõige 7
—	—	Artikli 5 lõiked 1–5 ja 7
Artikli 4 lõike 1 esimene lause	—	Artikli 6 lõige 1
Artikli 4 lõike 1 teine lause	—	Artikli 7 lõige 1
Artikli 4 lõike 1 kolmas lause	—	Artikli 2 punkt 4
Artikli 4 lõige 2	—	Artikli 6 lõike 1 punkt a
Artikli 4 lõike 2 esimene taane	—	Artikli 6 lõike 1 punkt a ja artikli 2 punktid 5, 6 ja 7
Artikli 4 lõike 2 teine taane	—	Artikli 7 lõike 1 punkt a
Artikli 4 lõige 3	—	Artikli 6 lõike 1 punkt b
Artikli 4 lõike 3 esimene taane	—	Artikli 2 punkt 8
Artikli 4 lõike 3 teine taane	—	Artikli 2 punkt 9
Artikli 4 lõike 3 punkti a esimene ja teine taane	—	Artikli 6 lõike 1 punkti b alapunkt i
Artikli 4 lõike 3 punkti a kolmas taane	—	Artikli 7 lõike 1 punkt a

Direktiiv 2006/126/EÜ	Määrus (EL) nr 383/2012	Käesolev direktiiv
Artikli 4 lõike 3 punkti b esimene taane	—	Artikli 6 lõike 1 punkti b alapunkt ii
Artikli 4 lõike 3 punkti b teine taane	—	Artikli 7 lõike 1 punkt b
Artikli 4 lõike 3 punkti c alapunkt i	—	Artikli 6 lõike 1 punkti b alapunkti iii esimene taane
Artikli 4 lõike 3 punkti c alapunkti i esimene taane	—	Artikli 7 lõike 1 punkti c alapunkt i
Artikli 4 lõike 3 punkti c alapunkt ii	—	Artikli 6 lõike 1 punkti b alapunkti iii teine taane
Artikli 4 lõike 3 punkti c alapunkti ii esimene taane	—	Artikli 7 lõike 1 punkti c alapunkt ii
Artikli 4 lõige 4	—	Artikli 6 lõike 1 punkt c
Artikli 4 lõike 4 esimene taane	—	Artikli 2 punktid 10 ja 11
Artikli 4 lõike 4 teine taane	—	Artikli 1 lõike 2 punkt b
Artikli 4 lõike 4 punkt a	—	Artikli 6 lõike 1 punkti c alapunkt i
Artikli 4 lõike 4 punkti a esimene taane	—	Artikli 6 lõike 1 punkti c alapunkti i esimene lõik ja artikli 2 punkt 12
Artikli 4 lõike 4 punkti a teine taane	—	Artikli 7 lõike 1 punkt a
Artikli 4 lõike 4 punkti a kolmas taane	—	Artikli 6 lõike 1 punkti c alapunkti i teine ja kolmas lõik
Artikli 4 lõike 4 punkt b, välja arvatud viimane lause	—	Artikli 6 lõike 1 punkti c alapunkt ii
Artikli 4 lõike 4 punkti b viimane lause	—	Artikli 7 lõike 1 punkt b
Artikli 4 lõike 4 punkt c, välja arvatud viimane taane	—	Artikli 6 lõike 1 punkti c alapunkt iii
Artikli 4 lõike 4 punkti c viimane taane	—	Artikli 7 lõike 1 punkt b
Artikli 4 lõike 4 punkt d	—	Artikli 6 lõike 1 punkti c alapunkt iv
Artikli 4 lõike 4 punkt e, välja arvatud viimane taane	—	Artikli 6 lõike 1 punkti c alapunkt v
Artikli 4 lõike 4 punkti e viimane taane	—	Artikli 7 lõike 1 punkt b
Artikli 4 lõike 4 punkt f	—	Artikli 6 lõike 1 punkti c alapunkt vi
Artikli 4 lõike 4 punkt g, välja arvatud viimane taane	—	Artikli 6 lõike 1 punkti c alapunkt vii
Artikli 4 lõike 4 punkti g viimane taane	—	Artikli 7 lõike 1 punkt d
Artikli 4 lõike 4 punkt h	—	Artikli 6 lõike 1 punkti c alapunkt viii

Direktiiv 2006/126/EÜ	Määrus (EL) nr 383/2012	Käesolev direktiiv
Artikli 4 lõike 4 punkt i, välja arvatud viimane taane	—	Artikli 6 lõike 1 punkti c alapunkt ix
Artikli 4 lõike 4 punkti i viimane taane	—	Artikli 7 lõike 1 punkt d
Artikli 4 lõike 4 punkt j	—	Artikli 6 lõike 1 punkti c alapunkt x
Artikli 4 lõike 4 punkt k, välja arvatud viimane taane	—	Artikli 6 lõike 1 punkti c alapunkt xi
Artikli 4 lõike 4 punkti k viimane taane	—	Artikli 7 lõike 1 punkt f
Artikli 4 lõige 5	—	Artikli 6 lõige 2
Artikli 4 lõike 6 esimese lõigu punkt a	—	Artikli 7 lõike 2 punkt a
Artikli 4 lõike 6 esimese lõigu punkt b	—	Artikli 7 lõike 2 punkt b
Artikli 4 lõike 6 esimese lõigu punkt c	—	Artikli 7 lõike 2 punkt c
Artikli 4 lõike 6 esimese lõigu punkt d	—	Artikli 7 lõike 2 punkt d
Artikli 4 lõike 6 teine lõik	—	Artikli 7 lõige 3
Artikli 4 lõike 6 kolmas ja neljas lõik	—	Artikli 7 lõige 4
Artikli 4 lõike 7 esimene lõik	—	Artikli 7 lõike 1 punktid e ja g
Artikli 4 lõike 7 teine lõik	—	Artikli 7 lõike 2 punktid e ja f
Artikkel 5	—	Artikkel 8
Artikli 6 lõige 1	—	Artikli 9 lõige 1
Artikli 6 lõike 2 punkt a	—	Artikli 9 lõike 2 punkt a
Artikli 6 lõike 2 punkt b	—	Artikli 9 lõike 2 punkt b
—	—	Artikli 9 lõike 2 punkt c
—	—	Artikli 9 lõike 2 punkt d
Artikli 6 lõike 2 punkt c	—	Artikli 9 lõike 2 punkt e
—	—	Artikli 9 lõike 2 punkt f
Artikli 6 lõike 2 punkt d	—	Artikli 9 lõike 2 punkt g

Direktiiv 2006/126/EÜ	Määrus (EL) nr 383/2012	Käesolev direktiiv
Artikli 6 lõike 2 punkt e	—	Artikli 9 lõike 2 punkt h
Artikli 6 lõike 2 punkt f	—	Artikli 9 lõike 2 punkt i
Artikli 6 lõige 3	—	Artikli 9 lõige 3
Artikli 6 lõike 4 punktid a ja b	—	Artikli 9 lõike 4 punktid a ja b
—	—	Artikli 9 lõike 4 esimese lõigu punktid c ja d ning teine, kolmas ja neljas lõik
Artikli 6 lõike 4 punkt c	—	Artikli 9 lõike 2 punkt j
—	—	Artikli 9 lõike 2 punkt k
Artikli 7 lõige 1	—	Artikli 10 lõige 1
Artikli 7 lõige 2	—	Artikli 10 lõike 2 esimene, teine ja kolmas lõik
Artikli 7 lõike 3 esimene lõik	—	Artikli 10 lõige 3
Artikli 7 lõike 3 teine lõik	—	—
Artikli 7 lõike 3 kolmas lõik	—	Artikli 10 lõike 2 neljas lõik
Artikli 7 lõike 3 neljas lõik	—	Artikli 10 lõike 2 neljas lõik
Artikli 7 lõike 3 viies lõik	—	Artikli 10 lõike 2 viies lõik
—	—	Artikli 10 lõike 2 kuues lõik
Artikli 7 lõike 3 kuues lõik	—	Artikli 10 lõike 2 seitsmes lõik
—	—	Artikli 10 lõike 2 kaheksas lõik
Artikli 7 lõige 4	—	Artikli 10 lõige 4
Artikli 7 lõige 5	—	Artikli 10 lõige 5
—	—	Artikkel 12
Artikkel 8	—	Artikli 4 lõige 8, artikli 5 lõige 6, artikli 8 lõige 2, artikli 10 lõige 6, artikli 19 lõige 2 ja artikkel 25

Direktiiv 2006/126/EÜ	Määrus (EL) nr 383/2012	Käesolev direktiiv
Artikkel 9	—	Artikkel 26
Artikkel 10	—	Artikkel 19
Artikli 11 lõiked 1, 2 ja 3	—	Artikli 13 lõiked 1, 2 ja 3
Artikli 11 lõige 4	—	Artikli 16 lõiked 1 ja 2
Artikli 11 lõige 5	—	Artikli 13 lõige 4
—	—	Artikkel 14
—	—	Artikli 15 lõiked 1, 3, 4 ja 6–10
Artikli 11 lõige 6	—	Artikli 15 lõiked 2 ja 5
—	—	Artikli 16 lõiked 3 ja 4
—	—	Artikkel 17
—	—	Artikkel 18
Artikkel 12	—	Artikli 20 lõige 1
—	—	Artikli 20 lõiked 2,3 ja 4
Artikkel 13	—	Artikkel 21
Artikkel 14	—	Artikkel 24
Artikli 15 lõige 1	—	Artikli 22 lõige 1
Artikli 15 lõiked 2 ja 3	—	Artikli 22 lõige 2
Artikli 15 lõige 4	—	Artikli 22 lõige 3
—	—	Artikli 22 lõiked 4, 5 ja 6
—	—	Artikkel 23
—	—	Artikkel 27
—	—	Artikkel 28
Artikkel 16	—	Artikkel 29
Artikkel 17	—	Artikkel 30

Direktiiv 2006/126/EÜ	Määrus (EL) nr 383/2012	Käesolev direktiiv
Artikkel 18	Artikkel8	Artikkel 31
Artikkel 19	—	Artikkel 32
I lisa	—	I lisa A1, A2, D ja E osa
—	Artikkel 1	—
—	Artikli 2 lõige 1	I lisa B osa punkt 1
—	Artikli 2 lõige 2	—
—	Artikli 2 lõige 3	—
—	Artikkel 3	I lisa B osa punkt 2
—	Artikkel 4	I lisa B osa punkt 3
—	Artikli 5 lõige 1	I lisa B osa punkt 4
—	Artikli 5 lõige 2	I lisa B osa punkt 5
—	Artikli 5 lõige 3	I lisa B osa punkt 6
—	Artikli 5 lõige 4	I lisa B osa punkt 7
—	Artikli 5 lõige 5	I lisa B osa punkt 8
—	Artikkel 6	—
—	Artikli 7 lõige 1	I lisa B osa punkt 9
—	Artikli 7 lõige 2	I lisa B osa punkt 10
—	I lisa	I lisa B1 osa
—	II lisa	I lisa B2 osa
—	III lisa	I lisa B3 osa
—	IV lisa	I lisa B4 osa
II lisa	—	II lisa
III lisa, välja arvatud punktid 3, 4 ja 5	—	III lisa
III lisa punktid 3, 4 ja 5	—	Artikkel 11

Direktiiv 2006/126/EÜ	Määrus (EL) nr 383/2012	Käesolev direktiiv
IV lisa	—	IV lisa
V lisa	—	V lisa A jaotis
—	—	V lisa B jaotis
VI lisa	—	VI lisa
VII lisa	—	—
VIII lisa	—	VII lisa