Euroopan unionin
virallinen lehti

FI
L-sarja

2025/2205

5.11.2025

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI (EU) 2025/2205,

annettu 22 päivänä lokakuuta 2025,

ajokorteista, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1724 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2022/2561 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY ja komission asetuksen (EU) N:o 383/2012 kumoamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ([1]),

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä ([2]),

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Maltassa vuonna 2017 pidetyssä epävirallisessa liikenneneuvostossa todettiin, että liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten jatkuva suuri määrä on merkittävä yhteiskunnallinen ongelma, ja asetettiin tavoitteeksi puolittaa vakavien loukkaantumisten määrä unionissa vuoteen 2030 mennessä. Unionin jäsenvaltioiden liikenneministerien 29 päivänä maaliskuuta 2017 liikenneturvallisuudesta antamassa Vallettan julistuksessa komissiota kehotettiin laatimaan unionille vuonna 2020 alkanutta vuosikymmentä varten vahvempi liikenneturvallisuuspolitiikka ja oikeudellinen kehys, johon sisältyy kunnianhimoinen pitkän aikavälin tavoite vähentää kuolonuhrien määrä lähelle nollaa vuoteen 2050 mennessä ja jolla parannetaan tienkäyttäjien suojelua, erityisesti suojattomien tienkäyttäjien osalta, jollaisia liikenneonnettomuuksien uhrit useimmiten ovat. Viranomaisten aiemmin toteuttamien toimien ansiosta tieliikennekuolemien määrä vähentyi 51 400:sta vuonna 2001 19 800:een vuonna 2021. Nämä luvut jäivät kuitenkin unionin tavoitteesta vähentää tieliikennekuolemia 75 prosentilla vuosina 2001–2020; jakson ensimmäisen vuosikymmenen aikana edistyttiin kohti tieliikennekuolemien puolittamista, mutta tämä kehitys pysähtyi myöhemmin. Unioni on sitoutunut siihen, että tieliikenneonnettomuuksien uhrit saadaan vähennettyä mahdollisimman lähelle nollaa vuoteen 2050 mennessä. Komission 9 päivänä joulukuuta 2020 Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle osoittamassa tiedonannossa ”Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle”, jäljempänä ’kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia’, esitetään tähän tavoitteeseen liittyvä ns. nollavisiostrategia.

(2) Ajokortteja koskevat säännöt ovat välttämättömiä yhteisessä liikennepolitiikassa, ne auttavat liikenneturvallisuuden parantamisessa ja helpottavat sellaisten henkilöiden vapaata liikkuvuutta, jotka asettautuvat muuhun kuin ajokortin myöntävään jäsenvaltioon. Henkilökohtaisten kulkuneuvojen suuren merkityksen vuoksi vastaanottavan jäsenvaltion tunnustama ajokortti edistää ja helpottaa henkilöiden vapaata liikkuvuutta ja sijoittautumisvapautta. Samoin tällaisen asiakirjan tai ajo-oikeuden laiton hankkiminen tai laillisesti saadun ajokortin menettäminen lainvastaisella toiminnalla vaikuttaa paitsi siihen jäsenvaltioon, jossa tällaisia rikkomuksia tehtiin, myös liikenneturvallisuuteen koko unionissa.

([1]) EUVL C 293, 18.8.2023, s. 133.
([2]) Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 28. helmikuuta 2024 (EUVL C, C/2025/1355, 17.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/1355/oj), ja neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta, vahvistettu 29. syyskuuta 2025 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä). Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 21. lokakuuta 2025 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

(3) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2006/126/EY ([3]) perustettu kehys olisi saatettava ajan tasalle, jotta se soveltuisi uuteen kestävään, inklusiiviseen, älykkääseen ja häiriönsietokykyiseen aikakauteen. Siinä olisi otettava huomioon tarve vähentää liikenteen päästöjä ja energiankulutusta, muun muassa vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen laajemman käyttöönoton avulla, digitalisaatio, väestönkehityksen suunta ja teknologian kehitys unionin talouden kilpailukyvyn vahvistamiseksi. Erityisesti joidenkin vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen osalta ajokorttiluokkien soveltamisalassa olisi otettava huomioon niiden suurempi massa tavanomaisiin ajoneuvoihin verrattuna. On tärkeää yksinkertaistaa ja digitalisoida hallinnollisia menettelyjä, jotta voidaan poistaa jäljellä olevat esteet, kuten hallinnollinen rasite, niiden henkilöiden vapaan liikkuvuuden tieltä, jotka ovat muuhun kuin ajokortin myöntäneeseen jäsenvaltioon asumaan muuttavia kuljettajia. Yhdenmukaistettua unionin ajokorttia koskevan kehyksen olisi katettava sekä fyysiset ajokortit että digitaaliset ajokortit, jäljempänä mobiiliajokortit, kaikissa luokissa, ja siinä olisi säädettävä niiden vastavuoroisesta tunnustamisesta, jos ne on myönnetty asianmukaisesti tämän direktiivin mukaisesti.

(4) Euroopan yhteisö otti käyttöön ensimmäisen ”yhteisön mallin” mukaisen fyysisen ajokortin 4 päivänä joulukuuta 1980. Sen jälkeen yhteisön mallia koskevista säännöistä on tullut maailman edistyneimpien ajokorttirakenteiden perusta, ja niitä sovelletaan yli 250 miljoonaan kuljettajaan. Tämän direktiivin olisi sen vuoksi perustuttava saatuihin kokemuksiin ja omaksuttuihin käytäntöihin, ja siinä olisi vahvistettava yhdenmukaiset säännöt fyysisiä ajokortteja koskeville unionin vaatimuksille. Unionissa myönnettyjen fyysisten ajokorttien olisi erityisesti tarjottava korkeatasoinen suoja petoksilta ja väärennöksiltä, mikä toteutetaan väärentämiseltä estävillä ominaisuuksilla ja mahdollisuudella sisällyttää ajokortteihin mikrosiruja ja QR-koodeja.

(5) Kaikessa tämän direktiivin täytäntöönpanoa varten suoritettavassa henkilötietojen käsittelyssä olisi noudatettava unionin tietosuojakehystä, erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2002/58/EY ([4]), Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/679 ([5]) ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2016/680 ([6]).

(6) Tässä direktiivissä vahvistetaan oikeusperusta pakollisia henkilötietoja sisältävän tietojoukon tallentamiselle fyysisiin ajokortteihin ja niiden mikrosiruihin tai QR-koodeihin sekä mobiiliajokortteihin henkilön ajo-oikeuden osoittamiseksi ja todentamiseksi sekä henkilön tunnistamiseksi, jotta liikenneturvallisuuden korkea taso voidaan taata kaikkialla unionissa. Tällaiset tiedot olisi rajattava siihen, mikä on tarpeen henkilön ajo-oikeuden osoittamiseksi, kyseisen henkilön tunnistamiseksi sekä kyseisen henkilön ajo-oikeuden ja henkilöllisyyden varmistamiseksi. Kyseisten tietojen säilyttämisessä ja muussa käsittelyssä on noudatettava erityisesti asetuksen (EU) 2016/679 6 artiklan 1 kohdan e alakohtaa ja biometristen tietojen osalta sen 9 artiklan 2 kohdan g alakohtaa. Tässä direktiivissä säädetään myös täydentävistä suojatoimista, joilla taataan todentamisprosessin aikana luovutettujen ja todentajan säilyttämien henkilötietojen suoja. Todentajan olisi erityisesti voitava säilyttää tällaisia tietoja ainoastaan, jos se on unionin oikeuden tai kansallisen lainsäädännön mukaisesti sallittua; esimerkiksi poliiseille voitaisiin antaa lupa sisällyttää ajokorttitietoja poliisin tekemiin ilmoituksiin tai vuokrausyritykselle voitaisiin antaa lupa täyttää ajokorttitiedot ajoneuvon vuokrasopimukseen.

(7) Jotta voidaan varmistaa oikeudellinen selkeys ja taata saumaton siirtyminen tämän direktiivin ja direktiivin 2006/126/EY välillä, jäsenvaltioiden olisi voitava tallentaa mikrosirulle muitakin henkilötietoja, jos tästä säädetään kansallisessa lainsäädännössä, joka on asetuksen (EU) 2016/679 mukainen. Tämä direktiivi ei kuitenkaan anna itsessään oikeusperustaa tällaisten lisätietojen sisällyttämiselle.

([3]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY, annettu 20 päivänä joulukuuta 2006, ajokorteista (EUVL L 403, 30.12.2006, s. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

([4]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/58/EY, annettu 12 päivänä heinäkuuta 2002, henkilötietojen käsittelystä ja yksityisyyden suojasta sähköisen viestinnän alalla (EYVL L 201, 31.7.2002, s. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj)

([5]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1, http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/680, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta toimivaltaisten viranomaisten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä rikosten ennalta estämistä, tutkimista, paljastamista tai rikoksiin liittyviä syytetoimia tai rikosoikeudellisten seuraamusten täytäntöönpanoa varten sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja neuvoston puitepäätöksen 2008/977/YOS kumoamisesta (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 89, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/680/oj).

(8) Sitä vastoin tällä direktiivillä käyttöön otettavan QR-koodin avulla olisi voitava todentaa fyysiseen ajokorttiin merkittyjen tietojen aitous. Sen avulla ei olisi kuitenkaan oltava mahdollista tallentaa muita kuin fyysiseen ajokorttiin merkittyjä tietoja.

(9) Tämä direktiivi ei anna oikeusperustaa kansallisen tason tietokantojen perustamiselle tai ylläpitämiselle biometristen tietojen tallentamista varten jäsenvaltioissa, koska asia kuuluu kansallisen lainsäädännön piiriin, ja kyseisen lainsäädännön on oltava tietosuojaa koskevan unionin oikeuden mukainen. Tämä direktiivi ei myöskään anna oikeusperustaa biometristen tietojen keskitetyn tietokannan perustamiselle tai ylläpitämiselle unionin tasolla.

(10) Digitalisaatio on yksi unionin painopisteistä. Tieliikenteessä se auttaa poistamaan jäljellä olevat henkilöiden vapaan liikkuvuuden hallinnolliset esteet, jotka liittyvät esimerkiksi fyysisten ajokorttien myöntämiseen tarvittavaan aikaan. Sen vuoksi olisi vahvistettava erillinen unionin standardi unionissa myönnettyjä mobiiliajokortteja varten. Digitalisaation helpottamiseksi ajokortit olisi lähtökohtaisesti myönnettävä hakijoille mobiiliajokortteina siitä päivämäärästä alkaen, joka on 54 kuukauden kuluttua ensimmäisen mobiiliajokorttien käyttöönoton edellyttämän täytäntöönpanosäädöksen hyväksymispäivästä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta hakijan oikeutta saada ajokortti joko fyysisessä muodossa tai samanaikaisesti sekä fyysisessä että digitaalisessa muodossa samalla hakemuksella. Jäsenvaltiot voivat myöntää mobiiliajokortteja ennen kuin digitaalisesta muodosta tulee oletusarvoinen.

(11) Digitaalisen vuosikymmenen digitaalisia oikeuksia ja periaatteita koskevassa vuoden 2023 eurooppalaisessa julistuksessa esitetyn digitalisaatiota koskevan ketään ei jätetä jälkeen -tavoitteen mukaisesti on välttämätöntä, että kansalaisilla on edelleen oikeus pyytää digitaalisessa muodossa olevan ajokortin lisäksi fyysisessä muodossa olevaa ajokorttia. Sen vuoksi jäsenvaltioiden olisi annettava hakijalle tämän pyynnöstä fyysisessä muodossa oleva ajokortti ilman aiheetonta viivytystä ja yleensä kolmen viikon kuluessa, jos hakijalla on jo kyseisen jäsenvaltion digitaalisessa muodossa oleva ajokortti, joka todistaa hänen ajo-oikeutensa. Lisäksi kiireellisissä tilanteissa, joissa fyysisen ajokortin myöhäinen vastaanottaminen aiheuttaisi hakijalle kohtuutonta haittaa, jäsenvaltioita kannustetaan säätämään mahdollisuudesta käyttää kiireellistä menettelyä, jonka avulla fyysinen ajokortti myönnettäisiin muutamassa päivässä vastineeksi asiaankuuluvien hallinnollisten maksujen oikeasuhteisesta korotuksesta.

(12) Mobiiliajokortissa olisi oltava fyysiseen ajokorttiin merkittyjen tietojen lisäksi myös tietoja, joiden avulla voidaan todentaa kyseisten tietojen aitous. Olisi kuitenkin varmistettava, että saataville asetettavien henkilötietojen määrä rajoitetaan myös todentamisen tapauksessa tietoihin, jotka merkittäisiin fyysiseen ajokorttiin ja jotka ovat ehdottoman välttämättömiä tällaisten tietojen aitouden todentamiseksi. Todentamiseen tarvittavia tietoja ei myöskään olisi säilytettävä sen jälkeen, kun todentaminen on suoritettu, ellei se ole sallittua unionin oikeuden tai kansallisen lainsäädännön perusteella. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että samalle henkilölle myönnetyt fyysiset ja mobiiliajokortit vastaavat toisiaan niiden oikeuksien ja edellytysten osalta, joiden mukaisesti kyseinen henkilö saa kuljettaa ajoneuvoa, sekä tässä direktiivissä säädetyn ajokorttien hallinnollisen voimassaoloajan osalta.

(13) Jäsenvaltioilla on toimivalta vahvistaa ajokortin myöntämisen maksullisuutta koskevat omat kansalliset sääntönsä. Jäsenvaltioiden olisi kuitenkin huolehdittava asianmukaisesti siitä, että ne eivät vaikuta ajokorttimuotoja koskevaan kansalaisten valinnanvapauteen määräämällä kohtuuttomia hallinnollisia maksuja, jotka suosivat perusteettomasti yhtä muotoa toiseen nähden.

(14) Jäsenvaltioiden olisi tehtävä yhteistyötä mobiiliajokorttien maailmanlaajuisen käytön ja vastavuoroisen tunnustamisen edistämiseksi. Tämä saattaa edellyttää muutoksia 24 päivänä huhtikuuta 1926 tehtyyn kansainväliseen moottoriliikennettä koskevaan yleissopimukseen, 19 päivänä syyskuuta 1949 tehtyyn Geneven tieliikennesopimukseen ja 8 päivänä marraskuuta 1968 tehtyyn Wienin tieliikennesopimukseen. Komissiolla on parhaat edellytykset avustaa jäsenvaltioita tältä osin erityisesti unionin mobiiliajokorttien laajan tunnustamisen mahdollistavien yhteentoimivuutta koskevien edellytysten osalta. Komission olisi kyseisessä prosessissa otettava ensimmäiseksi huomioon asiaa koskeva kehitys kolmansissa maissa, kun se hyväksyy mobiiliajokortteja koskevia täytäntöönpanosäädöksiä.

(15) Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa esitetään visio, jonka mukaan unionin on parannettava merkittävästi liikkuvuuden ja liikenteen kestävyyttä. Tieliikenteestä aiheutuviin päästöihin kuuluvat kasvihuonekaasupäästöt, ilman epäpuhtaudet, melu ja renkaiden ja tien kulumisesta aiheutuvat mikromuovit. Ajotapa vaikuttaa tällaisten päästöjen määriin, joilla on mahdollisesti kielteisiä vaikutuksia ympäristöön ja ihmisten terveyteen. Sen vuoksi ajokokeilla olisi taattava, että ajokoulutus antaa kuljettajille valmiudet vähentää päästöjä, muun muassa taloudellisella ajotavalla, ja ajaa päästöttömiä tai vähäpäästöisiä ajoneuvoja.

(16) Jotta kansalaiset ja asukkaat voisivat hyötyä suoraan sisämarkkinoiden eduista ilman tarpeetonta hallinnollista lisärasitetta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2018/1724 ([7]) säädetään mahdollisuudesta käyttää sisämarkkinoiden toiminnan kannalta olennaisia sähköisiä menettelyjä, myös rajatylittävien käyttäjien osalta. Ajokortin hankkimista ja uusimista koskevat tiedot sisältyvät jo kyseisen asetuksen liitteeseen I. Kyseisen asetuksen liitettä II olisi muutettava sen varmistamiseksi, että ajokortteja koskevaan hallinnolliseen menettelyyn osallistuvat käyttäjät voivat hyödyntää täysin sähköisiä menettelyjä.

(17) Ajokortit olisi luokiteltava niiden ajoneuvotyyppien mukaan, joiden ajo-oikeutta ne osoittavat. Tällainen luokittelu olisi tehtävä selkeällä ja johdonmukaisella tavalla siten, että kyseisten ajoneuvojen tekniset ominaisuudet ja niiden kuljettamiseen tarvittavat taidot otetaan kaikilta osin huomioon.

(18) Noudattaen vammaisten henkilöiden oikeuksista 13 päivänä joulukuuta 2006 tehtyä Yhdistyneiden kansakuntien yleissopimusta, jonka sopimuspuoli unioni on ollut 21 päivästä tammikuuta 2011 alkaen, olisi annettava erityissäännöksiä, joilla helpotetaan vammaisten henkilöiden mahdollisuuksia ajaa ajoneuvoja. Lisäksi jäsenvaltioita kannustetaan ottamaan huomioon vammaisten henkilöiden erityistarpeet ja helpottamaan heidän mahdollisuuksiaan hankkia ja pitää hallussaan ajokortti, alentamatta tässä direktiivissä säädettyjä ajokykyä ja ajotaitoja koskevia vähimmäisvaatimuksia. Näin ollen jäsenvaltioiden olisi komission etukäteisluvalla voitava jättää tietyntyyppiset moottorikäyttöiset ajoneuvot tämän direktiivin mukaisten ajokorttiluokkia koskevien sääntöjen soveltamisalan ulkopuolelle.

(19) Jäsenvaltioiden olisi edelleen voitava jättää tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle ajoneuvotyypit, joita käytetään asevoimissa ja väestönsuojeluelimissä tai niiden valvonnassa, ottaen huomioon asevoimien ja väestönsuojeluelinten toteuttamien toimien ja käyttämien ajoneuvojen erityisluonne.

(20) Eri ajokorttiluokkien hakijoiden alaikärajat olisi vahvistettava unionin tasolla. Jäsenvaltioiden olisi kuitenkin voitava asettaa korkeampi ikäraja tiettyihin luokkiin kuuluvien ajoneuvojen kuljettamista varten, jotta liikenneturvallisuutta voidaan edelleen parantaa. Jäsenvaltioiden olisi poikkeuksellisesti voitava asettaa tiettyjen luokkien osalta alempia alaikärajoja kansallisten olosuhteiden huomioon ottamiseksi, erityisesti palokunnan käytössä olevien ajoneuvojen, väestönsuojeluun tarkoitettujen ajoneuvojen ja pelastusajoneuvojen sekä yleisen turvallisuuden ja järjestyksen ylläpitämiseen käytettävien ajoneuvojen kuljettamisen osalta.

(21) Hälytysajoneuvoilla, toisin sanoen ajoneuvoilla, joita käytetään yleisen turvallisuuden ja järjestyksen ylläpitämiseen, myös välittömän avun tarjoamiseen luonnonkatastrofeissa tai ihmisen aiheuttamissa hätätilanteissa, kuten poliisiajoneuvot, ambulanssit, väestönsuojeluun tarkoitetut ajoneuvot ja pelastusajoneuvot tai palokunnan käytössä olevat ajoneuvot, voi olla erityisiä ominaisuuksia, kuten raskaan kaluston aiheuttama lisäpaino, ja niihin saattaa olla tarpeen soveltaa tiettyjä poikkeuksia B-luokan ajokorttia koskevista yleisistä säännöistä, jotta kriisitilanteisiin ja pelastustarpeisiin voidaan reagoida tehokkaasti. Jotta vältettäisiin mahdolliset esteet, jotka liittyvät tällaisten ajoneuvojen rajatylittävään liikkumiseen silloin, kun niitä käytetään rajatylittäviin toimiin unionin eri alueilla, jäsenvaltioiden olisi lisäksi voitava sallia väliaikaisesti tai toistaiseksi se, että niiden alueella kuljetetaan kyseisiä hälytysajoneuvoja B-luokan ajokortilla. Tältä osin jäsenvaltioita kannustetaan tunnustamaan vastavuoroisesti kansalliset toimenpiteet, jotta rajatylittävien hätätoimien toteuttaminen ei esty tai kärsi.

(22) Jotta voidaan ottaa huomioon jäsenvaltioiden nuorten asukkaiden liikkumistarpeet, kuten tarve ajaa pitkiä matkoja harvaan asutuilla alueilla, joilla ei ole riittäviä vaihtoehtoisia henkilökohtaisen liikkumisen keinoja, jäsenvaltioiden olisi komission antaman etukäteisluvan jälkeen voitava laskea sellaisten ajokorttien myöntämisen alaikärajaa 15 vuoteen, jotka rajoittuvat B1-luokkaan kuuluvien tietyntyyppisten ajoneuvojen kuljettamiseen niiden omalla alueella. On tärkeää, että tällainen alaikärajan laskeminen ei vaikuta kielteisesti liikenneturvallisuuteen. Sen vuoksi komission olisi, ennen kuin se antaa suostumuksensa siihen, arvioitava asianmukaisesti tällaisen alaikärajan laskemisen vaikutusta liikenneturvallisuuteen ottaen huomioon jäsenvaltioiden asiantuntijoiden mahdollisesti toimittamat asiaankuuluvat tiedot.

(23) Liikenneturvallisuutta voidaan parantaa yhdistämällä kunkin luokan ajokorttien asianmukainen alaikäraja, jolla helpotetaan sekä nuorten kuljettajien itsenäistä liikkumista että heidän oikea-aikaista pääsyään ammattiajon piiriin, ja aloittelevia kuljettajia koskevat tiukemmat ehdot muun muassa ajamiseen yhdistetyn alkoholin käytön osalta. Alaikärajoja ei olisi laskettava liikenneturvallisuuden kustannuksella.

([7]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1724, annettu 2 päivänä lokakuuta 2018, tietoja, menettelyjä sekä neuvonta- ja ongelmanratkaisupalveluja saataville tarjoavan yhteisen digitaalisen palveluväylän perustamisesta ja asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta (EUVL L 295, 21.11.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj).

(24) Olisi luotava ajokorttien vaiheittaisen myöntämisen järjestelmä, jolla tarkoitetaan sitä, että oikeus tietyn luokan ajokortin hallussapitoon vahvistetaan ennakkoedellytykseksi sille, että hakija voi saada oikeuden tiettyjen muiden luokkien ajokorttien hallussapitoon, sekä ajokorttiluokkien välisten vastaavuuksien järjestelmä, mukaan lukien tarvittaessa tällaisen oikeuden saamiseksi vaadittava vähimmäiskokemus. Tällaisen järjestelmän olisi oltava kaikkia jäsenvaltioita sitova, sanotun kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioiden mahdollisuutta soveltaa tiettyjä vastaavuuksia keskenään omilla alueillaan. Jäsenvaltioiden olisi myös voitava vahvistaa tiettyjä, niiden omaan alueeseen rajoittuvia vastaavuuksia.

(25) Vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen suurempi osuus on avain vihreään siirtymään. Tässä direktiivissä olisi otettava huomioon B- ja BE-luokkien ajokorteilla ajettavien uusien ajoneuvomallien mahdollisesti korkeampi massa. Sen vuoksi B- tai BE-luokan ajokortin haltijoiden olisi voitava kuljettaa joko kokonaan tai osittain vaihtoehtoisella polttoaineella toimivia, niin henkilöiden kuin tavaroiden kuljettamiseen tarkoitettuja moottoriajoneuvoja, joiden massa on enemmän kuin 3 500 kg:n suurin sallittu massa, edellyttäen, että heillä on ajokokemusta kyseisestä luokasta.

(26) Oikeudella ajokorttiin taataan vapaa liikkuvuus ja helpotetaan osallistumista taloudelliseen ja sosiaaliseen elämään, mikä on erityisen tärkeää maaseudulla ja vähemmän kaupungistuneilla alueilla, joilla on rajallinen joukkoliikenneverkko. Ikääntyneille, liikuntarajoitteisille tai vammaisille henkilöille yksilöliikenne on tärkeä tekijä heidän liikkuvuutensa tukemisessa. Kuljettajan turvallista ajokykyä olisi arvioitava erityisten perusteiden mukaisesti ottaen huomioon erityisesti kuljettajan terveydentila tarkastusten ja tapauksen mukaan testien objektiivisten tulosten perusteella. Ajokorttien lopullista peruuttamista, pois ottamista, peruuttamista määräaikaisesti tai rajoittamista koskevat päätökset olisi tehtävä yksilöllisesti, eikä niiden olisi johdettava syrjintään, etenkään iän perusteella.

(27) Liikenneturvallisuuden vuoksi on tarpeen saattaa ajan tasalle yhdenmukaistetut vähimmäisvaatimukset, jotka hakijan on täytettävä ennen kuin ajokortti voidaan myöntää. Tähän olisi kuuluttava moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen liittyvät tiedot, ajotaito ja ajotapa, ajokoe sekä tällaisten ajoneuvojen kuljettamiseen vaadittavaa fyysistä ja henkistä suorituskykyä koskevat vähimmäisvaatimukset.

(28) Ottaen huomioon kehittyneiden kuljettajaa avustavien järjestelmien ja automatisoitujen ajojärjestelmien kasvava saatavuus ja käyttö, teoriakokeisiin on tarpeen sisällyttää kyseisiä järjestelmiä koskevat vaatimukset, jotta voidaan varmistaa kuljettajien yleinen tietämys tällaisiin järjestelmiin liittyvistä eduista, rajoituksista ja riskeistä. Tähän tietovaatimukseen olisi sisällyttävä erityisesti automatisoitujen ajojärjestelmien käyttöala, automatisoitujen ajojärjestelmien esittämien hallintaanottopyyntöjen olemassaolo ja kuljettajalle jäävät velvollisuudet silloin, kun automatisoidut ajojärjestelmät on aktivoitu.

(29) Ajokortin myöntämisen yhteydessä ja määräajoin sen jälkeen olisi toimitettava todisteet fyysisen ja henkisen suorituskyvyn vähimmäisvaatimusten täyttymisestä. Tällaisella kansallisten sääntöjen mukaisesti tehtävällä vähimmäisvaatimusten täyttymistä koskevalla säännöllisellä seurannalla edistetään henkilöiden vapaata liikkuvuutta, vältetään kilpailun vääristymistä ja otetaan paremmin huomioon kuljettajien vastuu. Vähimmäisvaatimusten täyttymistä koskevissa kansallisissa säännöissä olisi määrättävä terveystarkastuksesta ajokortin myöntämisen ja uusimisen yhteydessä. Kyseisen tarkastuksen voisivat suorittaa yleislääkärit tai muut toimivaltaiset lääketieteen asiantuntijat tai terveysalan ammattilaiset, siten kuin kunkin jäsenvaltion lainsäädännössä säädetään.

(30) Riittävä näkökyky on olennainen edellytys fyysisen ajokyvyn varmistamisessa. Kaikille ajokorttia hakeville henkilöille olisi sen vuoksi tehtävä asianmukainen arviointi sen varmistamiseksi, että heillä on riittävä näöntarkkuus, mukaan lukien tarvittaessa kansallisen lainsäädännön mukaisesti hyväksytyn toimivaltaisen näönhuollon ammattilaisen suorittama näkökentän tarkempi tutkiminen. Jäsenvaltioiden olisi voitava mennä tätä vaatimusta pidemmälle edellyttämällä samaa menettelyä ajokorttien uusimisen yhteydessä. Näöntarkkuuden ilmoittava desimaaliluku tarjoaa kansainvälisesti tunnustetun vertailustandardin näkökyvyn määrittämisessä.

(31) Tiettyihin luokkiin kuuluvien ajokorttien myöntämistä tai uusimista varten jäsenvaltioiden olisi voitava terveystarkastuksen sijaan vaatia hakijaa tai ajokortin haltijaa toimittamaan joko kirjallisena tai sähköisessä muodossa oleva itsearviointi, joka voisi olla muotoilultaan riskiperusteinen. Olisi kuitenkin varsin toivottavaa, että jäsenvaltiot sisällyttävät terveystarkastukset ainakin ajokorttien ensimmäiseen myöntämismenettelyyn, jotta voidaan arvioida tässä direktiivissä ja kansallisessa lainsäädännössä säädettyjen edellytysten täyttymistä.

(32) Kun ajokortti on myönnetty, jäsenvaltioiden olisi sen uusimisen yhteydessä vaadittavan terveystarkastuksen tai itsearvioinnin sijaan voitava perustaa järjestelmä, jolla varmistetaan, että ajokortin haltijan fyysisen tai henkisen terveydentilan muutoksiin reagoidaan. Koska kansallisten terveydenhuoltojärjestelmien ja -käytäntöjen organisoinnissa on eroja siltä osin, miten tehokkaasti ne on koordinoitu myöntämisestä ja uusimisesta vastaavien lupaviranomaisten kanssa, tällainen järjestelmä voitaisiin toteuttaa monin eri tavoin; pääperiaatteena on, että lääketieteen asiantuntijoiden tai lupaviranomaisten olisi yhdistettävä ajokortin haltijoiden terveydentilaa koskevat seikat heidän ajokykyynsä ja -lupaansa. Kyseinen lääketieteen asiantuntijoiden tai lupaviranomaisten lausunto voisi perustua myös arvioon ajokortin haltijan ilmoituksista, jotka perustuvat kaikille ajokortin haltijoille asetettuun yleiseen velvollisuuteen ilmoittaa ajamiseen vaikuttavasta terveydentilastaan ja jotka johtavat erikoislääkärille lähettämiseen, lääkärin määräämään ajokieltoon tai viime kädessä ajokortin pois ottamiseen, määräaikaisen peruuttamiseen tai rajoittamiseen.

(33) Jäsenvaltioiden olisi myös voitava vapaasti yhdistää tällaisia toimenpiteitä niiden tehostamiseksi ja soveltaa tässä direktiivissä säädettyjä vähimmäisvaatimuksia tiukempia ajokykyä koskevia vaatimuksia.

(34) Lääketieteellisen teknologian viimeaikainen kehitys on parantanut liikenneturvallisuutta, sillä sen avulla voidaan puuttua tietyistä terveydentilaa koskevista seikoista aiheutuviin ajamisen riskeihin. Innovaatiot, kuten jatkuvatoimiset glukoosin seurantajärjestelmät, antavat diabetesta sairastaville henkilöille mahdollisuuden seurata terveydentilaansa tehokkaasti ja reaaliaikaisesti, mikä vähentää ajamiseen liittyviä riskejä. Kyseiset teknologiat kehittyvät nopeasti, mikä takaa terveysongelmien paremman valvonnan ja parantaa edelleen liikenneturvallisuutta.

(35) Ottaen huomioon tutkimukset, joita tehdään eri sairauksista, joihin liittyy liiallisen uneliaisuuden ja väsymyksen riski, komission olisi alettava tarkastella uudelleen obstruktiivista uniapneaoireyhtymää koskevia tämän direktiivin säännöksiä heti kun riittävä määrä tutkimuksia on saatu päätökseen ja tiedeyhteisön saataville. Ottaen huomioon tieteen kehitys näkövamman hoidossa komission olisi alettava tarkastella uudelleen myös kyseistä terveydentilan seikkaa koskevia tämän direktiivin säännöksiä.

(36) Jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset oikeudet kaikkialla unionissa liikenneturvallisuusnäkökohtiin vaikuttamatta, AM-, A1-, A2-, A-, B1-, B- ja BE-luokan ajokorttien hallinnollisen voimassaoloajan olisi oltava 15 vuotta, kun taas C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-luokan ajokorttien hallinnollisen voimassaoloajan olisi oltava viisi vuotta. Jäsenvaltioiden olisi kuitenkin voitava soveltaa 15 vuoden sijasta 10 vuoden voimassaoloaikaa, jos ajokorttia käytetään myös henkilöllisyystodistuksena. Ottaen huomioon jo voimassa oleva kehys, joka antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden lisätä uusimistiheyttä ikääntymisen myötä, yleistä voimassaoloaikaa voitaisiin lyhentää sellaisten objektiivisten seikkojen perusteella, joilla on yleinen yhteys kuljettajien keskimääräiseen fyysiseen ja henkiseen tilaan, kuten ikä, ja jäsenvaltioiden olisi voitava tässä direktiivissä määritellyissä poikkeustapauksissa määritellä lyhyempiä voimassaoloaikoja kuin ne, jotka vahvistetaan tässä direktiivissä.

(37) Kokeneille kuljettajille suunnatut kertauskurssit voivat parantaa liikenneturvallisuutta lisäämällä tietoisuutta ja velvoittamalla kuljettajia hankkimaan lisäkokemusta uusista teknologioista, kuten kehittyneistä kuljettajaa avustavista järjestelmistä ja automatisoiduista ajojärjestelmistä. Tässä yhteydessä ja myös ajokortin myöntämistä edeltävän ajokoulutuksen yhteydessä simulaattoreiden käyttö voisi olla hyödyllistä tärkeiden ajotaitojen parantamiseksi, esimerkiksi reagoinnissa epäsuotuisiin olosuhteisiin ja hätätilanteisiin.

(38) Tieliikenteeseen liittyvän asteittaisen digitalisaation ja automaation, kiristyvien päästövähennysvaatimusten sekä moottorikäyttöisten ajoneuvojen jatkuvan teknologisen kehityksen vuoksi on tarpeen pitää kaikki kuljettajat ajan tasalla uusista teknologioista, liikenneturvallisuudesta ja kestävyydestä. Se, että jäsenvaltioissa edistetään kuljettajien elinikäistä koulutusta esimerkiksi tarjoamalla mahdollisuutta osallistua turvallista ajamista koskeville kursseille, joista annetaan palautetta, voi edistää osallistavampaa liikkuvuutta. Tällainen elinikäinen koulutus voi olla keskeisessä asemassa, kun pyritään pitämään kokeneiden kuljettajien taidot ajan tasalla liikenneturvallisuuden, uuden teknologian ja ajoneuvojen massan muutosten osalta, mikä parantaa polttoainetehokkuutta ja nopeudenhallintaa sekä vähentää päästöjä.

(39) Jotta jäsenvaltiot ja asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa koko unioni voisivat reagoida kriiseihin, joiden vuoksi kansalliset viranomaiset eivät voi uusia ajokortteja, joiden voimassaoloaika muutoin päättyisi, tällaisten ajokorttien hallinnollista voimassaoloaikaa olisi voitava jatkaa. Voimassaoloaikaa olisi voitava jatkaa vain niin pitkään kuin on ehdottoman välttämätöntä.

(40) Yhden ajokortin periaatteen olisi estettävä se, että henkilöllä on useampi kuin yksi ajokortti. Periaatetta olisi myös laajennettava siten, että siinä otetaan huomioon mobiiliajokorttien tekniset erityispiirteet, koska haltija saattaa pyytää fyysisen ajokortin myöntämistä mobiiliajokortin sijasta tai yhdessä sen kanssa ja näyttää mobiiliajokortin useammalla elektronisella laitteella.

(41) Liikenneturvallisuuden vuoksi jäsenvaltioiden olisi voitava soveltaa ajokorttien lopullista peruuttamista, pois ottamista, määräaikaista peruuttamista tai uusimista koskevia kansallisia säännöksiä kaikkiin ajokortin haltijoihin, joiden vakinainen asuinpaikka on niiden alueella.

(42) Kuljettajilla, joilla on asuinjäsenvaltionsa myöntämä ajokortti sen seurauksena, että ajokortti on vaihdettu kolmannen maan myöntämää ajokorttia vastaan, olisi oltava oikeus ajaa kaikkialla unionissa ikään kuin he olisivat alun perin saaneet ajokorttinsa unionissa. Tämä edistää henkilöiden vapaata liikkuvuutta unionissa.

(43) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa sellaisten kolmansien maiden yksilöimiseksi, joissa varmistetaan unionin tasoa vastaava liikenneturvallisuus, ja sen mahdollistamiseksi, että kyseisten kolmansien maiden myöntämien ajokorttien haltijat voivat asiaankuuluvia edellytyksiä, joiden olisi oltava yksityiskohtaisia ja kaikkien asianomaisten ajokorttiluokkien osalta tarkasti määriteltyjä, noudattaen vaihtaa ajokorttinsa vastaavin ehdoin kuin ne, joita sovellettaisiin, jos ne olisivat jonkin jäsenvaltion myöntämiä. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 ([8]) mukaisesti.

(44) Jos ajokortin on myöntänyt kolmas maa, jota ei ole yksilöity täytäntöönpanosäädöksessä sellaiseksi kolmanneksi maaksi, jossa on unionin tasoa vastaava liikenneturvallisuuden taso, tai kolmas maa, jonka osalta tällaisessa täytäntöönpanosäädöksessä ei nimenomaisesti sallita tai kielletä tällaisen ajokortin vaihtoa, jäsenvaltioiden olisi voitava vaihtaa ajokortit kansallisten sääntöjensä mukaisesti edellyttäen, että ne käyttävät tällä tavoin myönnetyssä ajokortissa asiaankuuluvia unionin koodeja. Jos tällaisen ajokortin haltija muuttaa asuinpaikkansa uuteen jäsenvaltioon, tätä jäsenvaltiota ei pitäisi vaatia soveltamaan vastavuoroisen tunnustamisen periaatetta tällaiseen ajokorttiin.

(45) Kolmansien maiden myöntämien ajokorttien vaihtamista koskevaa uutta kehystä olisi pidettävä myös välineenä, jolla puututaan ammattikuljettajapulaan, koska säännöillä pyritään helpottamaan eri luokkiin kuuluvien ajokorttien haltijoiden vapaata liikkuvuutta. Koska jäsenvaltion alueelle sijoittautuneen yrityksen palveluksessa tai työsuhteessa sen kanssa olevien maantiekuljetuksia unionissa suorittavien kolmansien maiden kansalaisten ajamiseen voidaan soveltaa pätevyyttä koskevaa lisävaatimusta, josta on osoituksena ammattipätevyystodistus (CAP-todistus), komission olisi arvioitava, miten uuden kehyksen odotettuja myönteisiä vaikutuksia voitaisiin saada myös muiden ajoasiakirjojen yhteydessä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta yleistä tavoitetta parantaa liikenneturvallisuutta unionissa.

(46) ”Ajokorttiturismi” eli asuinpaikan vaihtaminen uuden ajokortin saamiseksi, muun muassa jotta toisessa jäsenvaltiossa määrätyn ajokortin tai sen kelpoisuuden tunnustamisen lopullisen peruuttamisen, pois ottamisen, määräaikaisen peruuttamisen tai rajoittamisen vaikutukset voidaan kiertää, on laajalle levinnyt ilmiö, jolla on kielteinen vaikutus liikenneturvallisuuteen. Kuljettajien ei tulisi vain asuinpaikkaa vaihtamalla vapautua vaatimuksista, jotka koskevat ajokortin, sen kelpoisuuden tunnustamisen tai ajo-oikeuden takaisinsaantia. Samalla olisi selvennettävä, että kansalaisen toiminnan tai fyysiseen tai henkiseen ajokykyyn liittyvien puutteiden olisi johdettava toistaiseksi voimassa olevaan ajokieltoon vain, kun se on asianmukaisesti perusteltua. Olisi vahvistettava edellytykset, joiden täyttyessä muut jäsenvaltiot kuin ne, jotka ovat määränneet ajokortin lopullisen peruuttamisen, pois ottamisen, määräaikaisen peruuttamisen tai rajoittamisen, voivat kuitenkin myöntää ajokortin kyseiselle henkilölle, jos sen katsotaan olevan asianmukaista tietoon perustuvan päätöksen perusteella ja jos näin myönnetty ajokortti on voimassa vain niiden jäsenvaltioiden alueella, jotka eivät ole määränneet toistaiseksi voimassa olevaa kieltoa.

([8]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

(47) Liikenneturvallisuuden parantamiseksi olisi otettava käyttöön unioninlaajuinen avustetun ajamisen järjestelmä, joka koskee tiettyjä ajokorttiluokkia. Tällaisen järjestelmän säännöissä olisi annettava hakijoille mahdollisuus saada asianomaisten luokkien ajokortti ennen vaaditun alaikärajan saavuttamista. Kyseisten ajokorttien käytön edellytyksenä olisi kuitenkin oltava kokeneen kuljettajan, esimerkiksi perheenjäsenen, mukanaolo ajossa. Tällaisissa tilanteissa jäsenvaltioiden olisi voitava liikenneturvallisuuteen liittyvistä syistä määritellä alueellaan tiukempia ehtoja ja sääntöjä, jotka koskevat niiden myöntämiä ajokortteja.

(48) Avustetun ajamisen järjestelmä voisi auttaa tekemään kuorma-autonkuljettajan ammatissa aloittamisesta nuoremmille sukupolville helpompaa ja houkuttelevampaa, jotta heidän ammatillisia mahdollisuuksiaan voidaan laajentaa ja auttaa puuttumaan kuljettajapulaan unionissa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta liikenneturvallisuuden parantamista koskevaa yleistä tavoitetta. Sen vuoksi jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus soveltaa kyseistä järjestelmää C1-, C1E- ja C-luokan ajokortteihin B-luokan ajokorttien lisäksi, ja näin myönnetyt ajokortit olisi tunnustettava vastavuoroisesti niiden jäsenvaltioiden kesken, jotka soveltavat järjestelmään tätä laajempaa soveltamisalaa.

(49) Avustetun ajamisen järjestelmä ei saisi rajoittaa jäsenvaltioiden nykyisiä vaihtoehtoja alentaa B-luokan vähimmäisikää eikä soveltaa siihen liittyviä ehtoja kansallisesti.

(50) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2022/2561 ([9]) vahvistettuja edellytyksiä ja vaatimuksia, jotka koskevat D- tai DE-luokan linja-auton kuljettamista tietystä iästä lähtien ammattipätevyyden saavuttamisen jälkeen, olisi yksinkertaistettava liikenneturvallisuutta vaarantamatta.

(51) Jäsenvaltioita kannustetaan tehostamaan kumppanuuksia oppi- ja koulutuslaitosten, mukaan lukien yliopistot ja ammattikoulut, sekä kuljetus- ja logistiikkayritysten välillä, jotta voidaan puuttua ammattikuljettajapulaan unionissa. Oppisopimuskoulutuksen, harjoittelun ja vastaavan koulutustarjonnan kehittämisen ja tukemisen näiden kumppanuuksien puitteissa olisi tarjottava tuleville ammattikuljettajille mahdollisuus tutustua paremmin ammatin hyötyihin ja haasteisiin, parantaa heidän toiminnallisia ja organisatorisia taitojaan ja hankkia kokemusta käyttämällä kehittyneitä teknologioita ja tekniikoita. Komissiota kannustetaan tukemaan ammattikoulujen ja logistiikka- ja kuljetusyritysten välisiä julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksia ammattikuljettajien saatavuuden ja taitojen parantamiseksi Erasmus+ -ohjelman kaltaisten unionin ohjelmien avulla.

(52) Kun jäsenvaltiot kartoittavat tulonlähteitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi, niille suositellaan, että ne käyttävät Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/413 ([10]) soveltamisalaan kuuluvista liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikennerikkomuksista määrättävistä taloudellisista seuraamuksista saadut tulot liikenneturvallisuuden parantamiseen ja liikenneturvallisuuteen liittyvien toimenpiteiden avoimuuden varmistamiseen.

(53) Olisi varmistettava, että kuljettajat, jotka saavat ajokortin ensimmäistä kertaa, eivät vaaranna liikenneturvallisuutta. Kyseisille uusille kuljettajille olisi vahvistettava vähintään kahden vuoden koeaika, jonka aikana heihin olisi sovellettava tiukempia sääntöjä tai seuraamuksia alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisesta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioiden toimivaltaa säännellä kuljettajien käyttäytymistä. Tällaisiin tiukempiin sääntöihin voisi sisältyä uusille kuljettajille suunnattua erityistä koulutusta tai ne voisivat koostua tällaisesta koulutuksesta, jonka puitteissa kuljettajat saavat lisää opetusta riskitietoisuudesta ja pohtivat omaa käyttäytymistään. Lisäksi olisi otettava käyttöön erityisiä toimenpiteitä huumausaineen vaikutuksen alaisena ajamisen vähentämiseksi ja vaadittujen turvallisuusjärjestelmien asianmukaisen käytön edistämiseksi uusien kuljettajien parissa. Tällaisiin toimenpiteisiin voisi sisältyä tiukempia sääntöjä tai seuraamuksia. Jos seuraamuksia käytetään, niiden olisi oltava tehokkaita, oikeasuhteisia, varoittavia ja syrjimättömiä, ja niihin voisi sisältyä ajokieltoja sekä uusille kuljettajille annettavaa riskitietoisuutta koskevaa erityiskoulutusta. Tällaiset erityiset toimenpiteet voisivat olla myös erityisesti kohdennettuja täytäntöönpano- ja kampanjointitoimia. Jäsenvaltioiden olisi liikenneturvallisuuden parantamiseksi voitava vapaasti soveltaa alueellaan uusiin kuljettajiin lisäsääntöjä, kuten uutta ajokorttiluokkaa koskeva toinen koeaika, jotta voidaan ottaa huomioon uuteen luokkaan liittyvät erilaiset riskit ja vaadittavat taidot.

([9]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/2561, annettu 14 päivänä joulukuuta 2022, maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta (EUVL L 330, 23.12.2022, s. 46, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2561/oj).

([10]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/413, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2015, liikenneturvallisuuteen liittyviä liikennerikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta (EUVL L 68, 13.3.2015, s. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj).

(54) Alkoholin vaikutuksen alaisena ajamiseen yleisesti sovelletut nollatoleranssijärjestelmät ja niiden kohdennettu täytäntöönpano ovat osoittautuneet tehokkaaksi keinoksi parantaa liikenneturvallisuutta. Alkoholin nollarajaa pidetään yleisesti tehokkaimpana keinona vähentää liikennekuolemia ja loukkaantumisia, eikä siinä oteta huomioon tahatonta altistumista tai altistumista, jolla ei ole vaikutusta ajokykyyn. Myös huumausaineiden vaikutuksen alaisena ajamista koskevaa nollatoleranssipolitiikkaa ollaan ottamassa käyttöön. Jäsenvaltioita kannustetaan säilyttämään ja ottamaan käyttöön kansallisessa lainsäädännössään tällaisia yleisesti sovellettavia nollatoleranssijärjestelmiä, joille koeaikajärjestelmän olisi oltava täydentävä toimenpide, jonka kohteena on uusien kuljettajien, pääasiassa nuorten, yliedustus rattijuopumukseen ja huumeiden käyttöön liittyvissä liikenneonnettomuuksissa.

(55) Jäsenvaltioita kannustetaan sisällyttämään perusasteen ja toisen asteen koulujen opetussuunnitelmiin ikätasolle sopivaa liikenneturvallisuussääntöjä ja liikenneriskitietoisuutta koskevaa koulutusta, jossa huomioidaan myös sähköpyörien ja sähköpotkulautojen kaltaisten uusien henkilökohtaisten liikkumisen apuvälineiden lisääntyvä suosio. Perusliikenneturvallisuussääntöjen oppiminen nuorella iällä voi auttaa ehkäisemään tieliikenneonnettomuuksia lisäämällä tietoisuutta ja kehittämällä vastuullista käyttäytymistä, mikä auttaa kansalaisia tekemään nuoresta iästä alkaen turvallisia päätöksiä sovellettavien sääntöjen ja riskien vankan tuntemuksen perusteella. Komissiota kannustetaan mahdollistamaan ja tukemaan parhaiden käytäntöjen vaihtoa jäsenvaltioiden ja niiden viranomaisten välillä, myös taloudellisella tuella.

(56) Jotta voidaan parantaa ajokokeen vastaanottajien tietoja ja taitoja, olisi määritettävä ajokokeen vastaanottajaksi pääsyn vähimmäisvaatimukset ja koulutusta koskevat vaatimukset, myös vaarojen havaitsemista koskevan testauksen osalta, ja näin varmistaa ajokokelaiden suorituksen arvioiminen puolueettomammin sekä yhdenmukaistaa ajokokeita entistä enemmän. Komissiolle olisi lisäksi siirrettävä valta antaa delegoituja säädöksiä näiden vähimmäisvaatimusten muuttamiseksi, jotta ne voidaan mukauttaa alan tekniseen, operatiiviseen tai tieteelliseen kehitykseen, mukaan lukien uudenlaiset kuljettajaa avustavat järjestelmät ja automatisoidut ajojärjestelmät, jos se on tarpeen.

(57) Vakinaisen asuinpaikan käsite olisi määritettävä siten, että voidaan ratkaista ongelmat, joita syntyy, kun vakinaista asuinpaikkaa ei ole mahdollista määrittää ammatillisten tai henkilökohtaisten siteiden perusteella. Sääntö, jonka mukaan ajokortin voi myöntää ainoastaan vakinainen asuinjäsenvaltio, voi tietyissä tapauksissa muodostaa kohtuuttoman kieliesteen. Näin ollen tapauksissa, joissa jäsenvaltiossa, jossa hakija asuu vakinaisesti, ei ole mahdollisuutta suorittaa kokeita sen jäsenvaltion virallisella kielellä, jonka kansalainen hän on, hakijan olisi voitava suorittaa teoriakoe tai käytännön koe, tai molemmat, siinä jäsenvaltiossa, jonka kansalainen hän on. Tämä poikkeus ei saisi estää jäsenvaltioita ryhtymästä toimiin sellaisia väärinkäytöksiä tai petoksia vastaan, joita saattaa kehittyä uuden joustomahdollisuuden seurauksena. Diplomaateille ja heidän perheilleen olisi vahvistettava erityissäännöt, jos diplomaatin ammatilliset velvoitteet edellyttävät, että he asuvat pitkään ulkomailla.

(58) Jäsenvaltioiden olisi avustettava toisiaan tämän direktiivin täytäntöönpanossa. Niiden olisi mahdollisuuksien mukaan käytettävä direktiivin 2006/126/EY 15 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua EU:n ajokorttiverkostoa tällaisen avun antamiseen. EU:n ajokorttiverkoston tarkoituksena on taata jäsenvaltioiden antamien asiakirjojen ja oikeuksien tunnustaminen, torjua asiakirjapetoksia ja ajamista ilman ajo-oikeutta, estää useamman ajokortin myöntäminen samalle henkilölle ja helpottaa ajokieltojen täytäntöönpanoa. Jäsenvaltioille olisi annettava mahdollisuus varmistaa järjestelmällisesti, että syyt, jotka ovat aiemmin johtaneet lopulliseen peruuttamiseen, pois ottamiseen, määräaikaiseen peruuttamiseen tai rajoittamiseen, ovat lakanneet. EU:n ajokorttiverkoston käyttö muiden unionin säädösten täytäntöönpanossa olisi sallittava vain siinä määrin kuin tällaisista käyttötarkoituksista säädetään nimenomaisesti tässä direktiivissä.

(59) Jotta tämän direktiivin täytäntöönpanosta voidaan laatia tarkoituksenmukaisia kertomuksia, komission olisi saatava vuosittain tietoja myönnettyjen, uusittujen, korvattujen, peruutettujen ja vaihdettujen fyysisten ja mobiiliajokorttien määrästä kunkin luokan osalta. Komission olisi myös saatava tilastoja vakavista tieliikenneonnettomuuksista, joissa on osallisena avustetun ajamisen järjestelmään osallistuvia 17-vuotiaita kuljettajia, osana ammattikuljettajien tieliikenneonnettomuuksia koskevaa laajempaa tiedonkeruuta. Ottaen huomioon kyseisten kertomusten laatiminen, jäsenvaltioiden keskinäinen avunanto tämän direktiivin täytäntöönpanossa ja jäsenvaltioiden yhteiset pyrkimykset liikenneturvallisuuden parantamiseksi yleisesti, jäsenvaltioita kannustetaan vaihtamaan säännöllisesti keskenään ja komission kanssa tietoja parhaista käytännöistään, jotka koskevat kuljettajiin liittyviä liikenneturvallisuustoimenpiteitä, kuten riskitietoisuuskoulutusta, uusia kuljettajia koskevia järjestelmiä, loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien huomioimista, elinikäistä koulutusta tai kuljettajan ajokyvyn seurantaa. Tämä vaihto voi olla osa hankkeiden, kuten Euroopan tieliikenneturvallisuuden seurantakeskus ja EU:n liikenneturvallisuutta koskeva vaihto, puitteissa tehtävää työtä tai säännöllisiä asiantuntijaryhmän kokouksia. Erot jäsenvaltioiden menetelmissä, käytännöissä ja kansallisissa ominaisuuksissa tarjoavat arvokkaan tilaisuuden vastavuoroiselle oppimiselle ja parhaiden käytäntöjen vaihdolle.

(60) Vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen tekninen kehitys ja innovaatiot, jotka vaikuttavat ajoneuvojen massaan, vaikuttavat edelleen ajokortteja koskevaan sääntelykehykseen. Koska kyseinen kehys on teknisesti monimutkainen, sitä olisi kehitettävä tavalla, jolla varmistetaan oikeusvarmuus ja noudatetaan teknologia-neutraaliuden periaatetta varmistamalla, että säännöillä ei perusteettomasti suosita tai aseteta epäedulliseen asemaan tiettyjä teknologioita, vaan että ne tarjoavat oikeudenmukaisen ja tulevaisuuden vaatimukset huomioon ottavan kehyksen. Sen vuoksi komission olisi seurattava vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen teknistä kehitystä ja arvioitava sen vaikutusta ajokorttiluokkien vaiheistukseen ja vastaavuuksiin, jotta varmistetaan selkeä, tasapainoinen ja ajantasainen sääntelykehys, jolla turvataan liikenneturvallisuus innovointia tukahduttamatta.

(61) Jotta tämän direktiivin tavoitteet voidaan saavuttaa ja erityisesti mukauttaa sen liitteitä tekniseen, operatiiviseen tai tieteelliseen kehitykseen, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan tämän direktiivin liitteiden osia, jotka koskevat fyysisten ajokorttien eritelmiä; muutetaan tämän direktiivin liitteiden osaa, jossa vahvistetaan mobiiliajokortteja koskevat eritelmät; muutetaan tämän direktiivin liitteiden osaa, joka liittyy sovellettavia kansallisia ja unionin koodeja koskeviin sääntöihin; muutetaan tämän direktiivin liitteitä, joissa täsmennetään tietyt ajokorttien myöntämistä, voimassaoloa ja uusimista koskevat vähimmäisvaatimukset, ja muutetaan liitettä, jossa vahvistetaan ajokokeen vastaanottajia koskevat vähimmäisvaatimukset. Tällainen valtuutus olisi annettava viideksi vuodeksi, koska kyseisten liitteiden soveltamisalaan kuuluvissa asioissa tapahtuu usein teknistä, operatiivista ja tieteellistä kehitystä. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa ([11]) vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

(62) Komission olisi perustettava ajokortteja ja niihin liittyviä asioita käsittelevä erityinen asiantuntijaryhmä, jotta se voi tarvittaessa hyödyntää asiaankuuluvaa asiantuntemusta käyttäessään toimivaltaansa antaa delegoituja säädöksiä. Asiantuntijaryhmä voi myös helpottaa ja edistää jäsenvaltioiden sidosryhmien ja asiantuntijoiden välistä unionin tason tietojenvaihtoa kaikista ajokortteihin, lupamenettelyihin, liikenneturvallisuuden parantamiseen ja kansalaisten tai yritysten toimintaa rajoittavien hallinnollisten esteiden poistamiseen liittyvistä asioista. Asiantuntijaryhmän olisi erityisesti helpotettava parhaiden käytäntöjen vaihtoa ajokortin hakijoiden ikä- ja terveysvaatimuksista, vaiheittaisten lupajärjestelmien ja elinikäisen oppimisen eduista, uusien teknologioiden, kuten mobiiliajokortin ja automatisoitujen ajojärjestelmien tai kuljettajaa avustavien järjestelmien vaikutuksista, sellaisten ajokorttien haltijoiden, joita ei tunnusteta vastavuoroisesti (kuten liikkuvien työkoneiden ajokortit), vapaan liikkuvuuden esteiden poistamisen helpottamisesta sekä uusien kuljettajien koulutusta ja testausta koskevista säännöistä.

(63) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa yksityiskohtaiset säännökset, jotka koskevat yhteentoimivuusominaisuuksia ja turvatoimenpiteitä, joita fyysisiin ajokortteihin sisällytettävien QR-koodien on noudatettava, ja säännökset, jotka koskevat mobiiliajokorttien ulkoasua, yhteentoimivuutta, testatusta, tietojen ja merkintöjen päivittämistä koskevia standardeja ja turvallisuutta sekä henkilötietojen käsittelyä ja suojaa koskevia organisatorisia toimenpiteitä sekä mobiiliajokorttien vaihtamista koskevia teknisiä ja turvallisuusstandardeja sekä luotettavia luetteloita mobiiliajokorttien todentamista varten luotettavista mobiiliajokorttien myöntäjistä, mukaan lukien aitouden todentamiseen liittyvät ominaisuudet ja rajapinta kansallisiin järjestelmiin ottaen mahdollisuuksien mukaan huomioon myös yleiset puitteet ja tekniset eritelmät, jotka ovat tarpeen, jotta kolmansien maiden viranomaiset voivat tunnustaa kyseiset ajokortit, sekä EU:n ajokorttiverkoston toimintaa koskevat yhteiset säännöt, mukaan lukien yksityiskohtaiset toiminnalliset, käyttöliittymää koskevat ja tekniset vaatimukset, jotta voidaan varmistaa EU:n ajokorttiverkostoon liitettyjen kansallisten järjestelmien yhteentoimivuus, EU:n ajokorttiverkoston kautta vaihdettujen henkilötietojen suoja sekä kaikkien unionin ja kansallisessa lainsäädännössä säädettyjen verkoston toimintojen asianmukainen toiminta. Tätä valtaa olisi käytettävä asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti.

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

(64) Komission olisi hyväksyttävä välittömästi sovellettavia täytäntöönpanosäädöksiä, kun tämä on tarpeen asianmukaisesti perustelluissa kriisiin liittyvissä erittäin kiireellisissä tapauksissa, jotka liittyvät ajokorttien hallinnollisen voimassaoloajan pidentämiseen koko unionissa.

(65) Johdonmukaisuuden vuoksi asetus (EU) 2018/1724 ja direktiivi (EU) 2022/2561, jossa käsitellään tiettyjä tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvia kysymyksiä, olisi muutettava.

(66) Direktiivi 2006/126/EY ja komission asetus (EU) N:o 383/2012 ([12]) olisi kumottava.

(67) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitetta, joka on tieliikenneonnettomuuksien uhrien lukumäärän merkittävä vähentäminen unionissa ja kansalaisten vapaan liikkuvuuden helpottaminen säätämällä ajo-oikeutta ja ajokorttien myöntämistä ja uusimista ja niiden vastavuoroista tunnustamista koskevat yhtenäiset säännöt, koska ajokorttien myöntämistä, uusimista, korvaamista ja vaihtoa koskevat kansalliset säännöt johtaisivat niin moninaisiin vaatimuksiin, ettei yhdenmukaistetuilla säännöillä aikaan saatavaa liikenneturvallisuuden ja kansalaisten vapaan liikkuvuuden tasoa voitaisi saavuttaa, vaan ne voidaan tieliikenteen rajatylittävän ja unionin laajuisen luonteen ja vähimmäisvaatimusten vahvistamisen tarpeen vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

(68) Euroopan tietosuojavaltuutettua on kuultu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1725 ([13]) 42 artiklan 1 kohdan mukaisesti, ja hän on antanut lausunnon 25 päivänä huhtikuuta 2023 ([14]).

(69) Jäsenvaltiot ovat selittävistä asiakirjoista 28 päivänä syyskuuta 2011 annetun jäsenvaltioiden ja komission yhteisen poliittisen lausuman ([15]) mukaisesti sitoutuneet perustelluissa tapauksissa liittämään ilmoitukseen toimenpiteistä, jotka koskevat direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä, yhden tai useamman asiakirjan, joista käy ilmi direktiivin osien ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiseen tarkoitettujen välineiden vastaavien osien suhde. Tämän direktiivin osalta lainsäätäjä pitää tällaisten asiakirjojen toimittamista perusteltuna,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Kohde ja soveltamisala

1. Tässä direktiivissä vahvistetaan yhteiset säännöt, jotka koskevat seuraavia:

a) ajokorttimallit, ajokortteihin sovellettavat standardit ja ajokorttiluokat;

b) ajokorttien myöntäminen, voimassaolo, uusiminen ja vastavuoroinen tunnustaminen;

c) tietyt ajokorttien vaihtamiseen, korvaamiseen, lopulliseen peruuttamiseen, pois ottamiseen, määräaikaiseen peruuttamiseen ja rajoittamiseen liittyvät näkökohdat;

d) tietyt uusiin kuljettajiin sovellettavat näkökohdat, erityisesti avustetun ajamisen järjestelmän ja koeajan osalta.

([12]) Komission asetus (EU) N:o 383/2012, annettu 4 päivänä toukokuuta 2012, tallennusvälineen (mikrosiru) sisältäviä ajokortteja koskevista teknisistä vaatimuksista (EUVL L 120, 5.5.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/383/oj).

([13]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1725, annettu 23 päivänä lokakuuta 2018, luonnollisten henkilöiden suojelusta unionin toimielinten, elinten ja laitosten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta sekä asetuksen (EY) N:o 45/2001 ja päätöksen N:o 1247/2002/EY kumoamisesta (EUVL L 295, 21.11.2018, s. 39, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).

([14]) EUVL C 199, 7.6.2023, s. 13.

([15]) EUVL C 369, 17.12.2011, s. 14.

2. Tätä direktiiviä ei sovelleta

a) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2025/14 ([16]) 3 artiklan 1 alakohdan määritelmän mukaisiin liikkuviin työkoneisiin; eikä

b) pyörillä tai kiskoilla liikkuviin, vähintään kaksiakselisiin moottorikäyttöisiin ajoneuvoihin, joiden pääasiallinen tarkoitus perustuu niiden vetovoimaan ja jotka on tarkoitettu erityisesti vetämään, työntämään, kuljettamaan tai käyttämään tiettyjä työkaluja, koneita tai perävaunuja, joita käytetään maa- tai metsätaloustöissä ja joita vain toissijaisesti käytetään matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen tiellä taikka matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen käytettyjen ajoneuvojen vetämiseen tiellä.

2 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan

1) ’ajokortilla’ fyysisessä tai digitaalisessa muodossa tai molemmissa muodoissa olevaa asiakirjaa, jolla todistetaan oikeus kuljettaa moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ja jossa mainitaan, millä edellytyksillä ajokortin haltija saa kuljettaa ajoneuvoja;

2) ’fyysisellä ajokortilla’ fyysisessä muodossa olevaa ajokorttia;

3) ’mobiiliajokortilla’ digitaalisessa muodossa olevaa ajokorttia;

4) ’moottorikäyttöisellä ajoneuvolla’ kaikkia omalla käyttövoimalla liikkuvia maantieajoneuvoja, lukuun ottamatta kiskoilla kulkevia ajoneuvoja;

5) ’kaksipyöräisellä ajoneuvolla’ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 168/2013 ([17]) 4 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettua ajoneuvoa;

6) ’kolmipyöräisellä ajoneuvolla’ asetuksen (EU) N:o 168/2013 4 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettua ajoneuvoa;

7) ’kevyellä nelipyörällä’ asetuksen (EU) N:o 168/2013 4 artiklan 2 kohdan f alakohdassa tarkoitettua ajoneuvoa;

8) ’moottoripyörällä’ asetuksen (EU) N:o 168/2013 4 artiklan 2 kohdan c ja d alakohdassa tarkoitettua sivuvaunullista tai sivuvaunutonta kaksipyöräistä ajoneuvoa;

9) ’moottorikäyttöisellä kolmipyörällä’ asetuksen (EU) N:o 168/2013 4 artiklan 2 kohdan e alakohdassa kohdassa tarkoitettua ajoneuvoa, jossa on kolme symmetrisesti sijoitettua pyörää;

10) ’moottoriajoneuvolla’ kaikkia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja, joita käytetään tavanomaisesti matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen tiellä taikka matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen käytettävien ajoneuvojen vetämiseen tiellä, myös johdinautoja;

11) ’johdinautolla’ ajoneuvoa, joka voidaan kytkeä sähköjohtimeen ja joka ei kulje kiskoilla;

12) ’raskaalla nelipyörällä’ asetuksen (EU) N:o 168/2013 4 artiklan 2 kohdan g alakohdassa tarkoitettua ajoneuvoa;

13) ’matkailuautolla’ asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklassa ja liitteessä I olevassa 5.1 kohdassa tarkoitettua erikoiskäyttöön tarkoitettua M-luokan ajoneuvoa;

14) ’kriisillä’ unionissa tai sen ulkopuolella sattuvaa poikkeuksellista, odottamatonta ja äkillistä luonnon tai ihmisen aiheuttamaa tapahtumaa, joka on luonteeltaan ja laajuudeltaan epätavallinen ja jolla on merkittäviä suoria tai välillisiä vaikutuksia tieliikenteen alaan ja joka myös estää tai merkittävästi rajoittaa ajokorttien haltijoiden tai asianomaisten kansallisten viranomaisten mahdollisuuksia suorittaa ajokorttien uusimiseen tarvittavia menettelyjä.

([16]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2025/14, annettu 19 päivänä joulukuuta 2024, tieliikenteessä käytettävien liikkuvien työkoneiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta ja asetuksen (EU) 2019/1020 muuttamisesta (EUVL L, 2025/14, 8.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/14/oj).

([17]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 168/2013, annettu 15 päivänä tammikuuta 2013, kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (EUVL L 60, 2.3.2013, s. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

3 artikla

Ajokortteja koskevat unionin standardieritelmät ja vastavuoroinen tunnustaminen

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden kansalliset ajokortit myönnetään tämän direktiivin mukaisesti ja että ne ovat liitteessä I vahvistettujen unionin standardieritelmien ja muiden kriteerien mukaisia seuraavien artiklojen nojalla:

a) 4 artikla fyysisten ajokorttien osalta;

b) 5 artikla mobiiliajokorttien osalta.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että samalle henkilölle myönnetyt fyysiset ja mobiiliajokortit vastaavat täysin toisiaan niiden oikeuksien ja edellytysten osalta, joiden mukaisesti kyseinen henkilö saa kuljettaa ajoneuvoa, sekä hallinnollisen voimassaoloaikansa osalta.

3. Jäsenvaltiot eivät saa edellyttää, että myönnettäessä, korvattaessa, uusittaessa tai vaihdettaessa fyysistä tai mobiiliajokorttia hakijalla on toisessa muodossa oleva ajokortti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta olemassa olevien ajokorttien käsittelyä 13 artiklan 3 ja 4 kohdan mukaisen vaihtamisen tai korvaamisen yhteydessä.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että siitä päivämäärästä alkaen, joka on 54 kuukauden kuluttua ensimmäisen 5 artiklan 7 kohdan mukaisen täytäntöönpanosäädöksen hyväksymispäivästä, ajokortit myönnetään lähtökohtaisesti mobiiliajokortteina, sanotun kuitenkaan rajoittamatta hakijan oikeutta saada ajokortti joko fyysisessä muodossa tai molemmissa muodoissa samanaikaisesti samalla hakemuksella. Kun ajokortti on myönnetty yhdessä muodossa, ajokortin haltijalla on edelleen oikeus pyytää ajokortin myöntämistä toisessa muodossa, myös silloin, kun hänen ajokorttinsa voimassaolo ei ole vielä päättynyt.

5. Jäsenvaltiot voivat myöntää mobiiliajokortteja ennen 4 kohdassa tarkoitettua päivämäärää.

6. Jäsenvaltioiden myöntämät ajokortit on tunnustettava vastavuoroisesti. Jäljempänä olevan 5 artiklan mukaisesti myönnetyt mobiiliajokortit on kuitenkin tunnustettava vastavuoroisesti vasta tämän artiklan 4 kohdassa vahvistetun päivämäärän jälkeen.

4 artikla

Fyysiset ajokortit

1. Jäsenvaltioiden on myönnettävä fyysiset ajokortit liitteessä I vahvistettuja unionin standardieritelmiä noudattaen.

2. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet ajokorttien väärentämismahdollisuuksien estämiseksi myös ennen 19 päivää tammikuuta 2013 myönnettyjen ajokorttien osalta. Niiden on ilmoitettava komissiolle toteutetuista toimista.

Fyysiset ajokortit on suojattava väärentämiseltä vähintään liitteessä I olevassa A2 osassa vahvistettujen unionin standardieritelmien avulla. Jäsenvaltiot voivat käyttää myös muita turvatekijöitä.

3. Kun voimassa olevan fyysisen ajokortin, jolla ei ole hallinnollista voimassaoloaikaa, haltija muuttaa vakinaisesti asumaan toiseen jäsenvaltioon kuin kortin myöntäneeseen jäsenvaltioon, se jäsenvaltio, johon ajokortin haltija muuttaa vakinaisesti asumaan, voi kahden vuoden kuluttua siitä, kun ajokortin haltija on muuttanut vakinaisesti asumaan sen alueelle, soveltaa ajokorttiin 10 artiklan 2 kohdan mukaisia hallinnollisia voimassaoloaikoja uusimalla ajokortin.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 19 päivänä tammikuuta 2033 kaikki myönnettävät tai käytössä olevat fyysiset ajokortit täyttävät kaikki tämän direktiivin vaatimukset.

5. Jäsenvaltiot voivat päättää sisällyttää fyysiseen ajokorttiin mikrosirun. Jos jäsenvaltio päättää sisällyttää fyysiseen ajokorttiin mikrosirun ja jos sen ajokortteihin liittyvässä kansallisessa lainsäädännössä niin säädetään, se voi päättää tallentaa mikrosirulle myös muita kuin liitteessä I olevassa D osassa mainittuja tietoja.

Jos jäsenvaltiot säätävät fyysiseen ajokorttiin sisällytettävästä mikrosirusta, niiden on vähintään sovellettava liitteessä I olevassa B–B4 osassa vahvistettuja asianomaisia teknisiä vaatimuksia. Jäsenvaltiot voivat ottaa käyttöön myös muita turvaominaisuuksia.

Jos jäsenvaltiot tekevät päätöksen sisällyttää mikrosiru myöntämiinsä fyysisiin ajokortteihin tai jos ne muuttavat myöhemmin kyseistä päätöstä, niiden on ilmoitettava tästä komissiolle kolmen kuukauden kuluessa asianomaisen päätöksen tekemisestä. Jäsenvaltioiden, jotka ovat jo sisällyttäneet mikrosirun fyysisiin ajokortteihinsa, on ilmoitettava tästä komissiolle viimeistään 26 päivänä helmikuuta 2026.

6. Jäsenvaltiot voivat päättää sisällyttää myöntämiinsä fyysisiin ajokortteihin mikrosirua varten varattuun tilaan mikrosirun sijasta tai sen lisäksi QR-koodin. QR-koodin avulla on voitava todentaa fyysiseen ajokorttiin merkittyjen tietojen aitous.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on ottaa QR-koodi käyttöön niiden ajokorteissa, ja tällaiseen toimenpiteeseen myöhemmin tehdyistä muutoksista kolmen kuukauden kuluessa niiden hyväksymisestä.

Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan yksityiskohtaiset säännökset yhteentoimivuuteen liittyvistä ominaisuuksista ja turvatoimenpiteistä, joita fyysisiin ajokortteihin sisällytettävien QR-koodien on noudatettava. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 26 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

7. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että todentaja ei säilytä henkilötietoja, joita tarvitaan fyysiseen ajokorttiin merkittyjen tietojen aitouden todentamiseen, ellei tällaiseen säilyttämiseen ole annettu lupaa unionin oikeudessa tai kansallisessa lainsäädännössä, ja että ajokortin myöntäneelle viranomaiselle ei ilmoiteta todentamisesta.

8. Siirretään komissiolle valta antaa 25 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan tarvittaessa liitteessä I olevaa A1 ja A2, B–B4 ja D osaa teknisen, operatiivisen tai tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi.

5 artikla

Mobiiliajokortit

1. Jäsenvaltioiden on myönnettävä mobiiliajokortit liitteessä I olevassa C osassa vahvistettuja unionin standardieritelmiä noudattaen.

2. Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että sen myöntämä mobiiliajokortti on ajokortin haltijoiden haettavissa sähköisesti ja maksutta.

Mobiiliajokortit on myönnettävä ajokortin haltijoiden käyttöön sähköisinä attribuuttitodistuksina eurooppalaisiin digitaalisen identiteetin lompakoihin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 910/2014 ([18]) mukaisesti.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että mobiiliajokortit eivät sisällä muita kuin liitteessä I olevassa D osassa tarkoitettuja tietoja ja että todentaja ei käsittele todentamisen yhteydessä muita kuin haltijan ajo-oikeuksien tarkastamiseen tarvittavia henkilötietoja.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että todentaja ei säilytä henkilötietoja, joita tarvitaan mobiiliajokortin haltijan ajo-oikeuksien tarkastamiseen, ellei tällaiseen säilyttämiseen ole annettu lupaa unionin oikeudessa tai kansallisessa lainsäädännössä.

5. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle luettelo mobiiliajokorttien myöntäjistä, ja niiden on pidettävä kyseinen luettelo ajan tasalla. Komissio asettaa kyseiset luettelot julkisesti saataville suojatusti ja sähköisesti allekirjoitetussa tai leimatussa muodossa, joka soveltuu automaattiseen käsittelyyn.

6. Siirretään komissiolle valta antaa 25 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan tarvittaessa liitteessä I olevaa C osaa teknisen, operatiivisen tai tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi.

([18]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 910/2014, annettu 23 päivänä heinäkuuta 2014, sähköisestä tunnistamisesta ja sähköisiin transaktioihin liittyvistä luottamuspalveluista sisämarkkinoilla ja direktiivin 1999/93/EY kumoamisesta (EUVL L 257, 28.8.2014, s. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj).

7. Komissio hyväksyy viimeistään 26 päivänä marraskuuta 2026 täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan mobiiliajokorttien ulkoasua, yhteentoimivuutta, testausta, tietojen ja merkintöjen päivittämistä koskevia standardeja ja turvallisuutta sekä henkilötietojen käsittelyä ja suojaa koskevia organisatorisia toimenpiteitä sekä mobiiliajokorttien vaihtamista koskevia teknisiä ja turvallisuusstandardeja sekä mobiiliajokorttien todentamista varten olevia luotettavien mobiiliajokorttien myöntäjien luotettuja luetteloita koskevat yksityiskohtaiset säännökset, mukaan lukien aitouden todentamiseen liittyvät ominaisuudet ja rajapinta kansallisiin järjestelmiin. Komissio ottaa mahdollisuuksien mukaan huomioon yleiset puitteet ja tekniset eritelmät, jotka ovat tarpeen, jotta kolmansien maiden viranomaiset voivat tunnustaa kyseiset ajokortit. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 26 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

6 artikla

Ajokorttiluokat

1. Ajokortti oikeuttaa sen haltijaa kuljettamaan seuraaviin luokkiin kuuluvia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja:

a) mopot:

AM-luokka:

— kaksi- tai kolmipyöräiset ajoneuvot, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 45 km/h ja suurin nettoteho enintään 4 kW, lukuun ottamatta ajoneuvoja, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 25 km/h;

— kevyet nelipyörät;

b) moottoripyörät ja moottorikäyttöiset kolmipyörät:

i) A1-luokka:

— moottoripyörät, joiden sylinteritilavuus on enintään 125 cm3, suurin nettoteho enintään 11 kW ja teho/painosuhde enintään 0,1 kW/kg;

— moottorikäyttöiset kolmipyörät, joiden suurin nettoteho on enintään 15 kW;

ii) A2-luokka:

— moottoripyörät, joiden suurin nettoteho on enintään 35 kW, joiden teho/painosuhde on enintään 0,2 kW/kg ja joita ei ole muunnettu ajoneuvosta, jonka nettoteho ylittää 70 kW;

iii) A-luokka:

— moottoripyörät;

— moottorikäyttöiset kolmipyörät, joiden suurin nettoteho ylittää 15 kW;

Edellä olevassa a alakohdassa ja tässä alakohdassa tarkoitettuihin luokkiin kuuluviin moottorikäyttöisiin ajoneuvoihin voidaan liittää perävaunu, jonka suurin sallittu massa on enintään puolet vetoajoneuvon kuormittamattomasta massasta. Jäsenvaltiot voivat soveltaa lisäedellytyksiä myöntämiinsä ajokortteihin liikenneturvallisuusnäkökohtien perusteella.

c) moottoriajoneuvot:

i) B1-luokka:

— raskaat nelipyörät.

B1-luokka on valinnainen; jäsenvaltioissa, joissa tätä ajokorttiluokkaa ei oteta käyttöön, on edellytettävä B-luokan ajokorttia tällaisten ajoneuvojen kuljettamiseksi. Kyseiset jäsenvaltiot voivat kieltäytyä vaihtamasta B1-luokan ajokorttia.

Jäsenvaltiot voivat myös päättää ottaa käyttöön omalla alueellaan tämän luokan ainoastaan 9 artiklan 4 kohdan ensimmäisen alakohdan c alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen osalta kyseisessä kohdassa säädetyin edellytyksin ja niillä lisävaatimuksilla, että kuljettaja on ajokortin myöntämishetkellä alle 21-vuotias ja että tämän luokan ajokortin voimassaolo päättyy kuljettajan täyttäessä 21 vuotta. Jos jäsenvaltio päättää tehdä niin, sen on merkittävä ajokorttiin liitteessä I olevassa E osassa esitetty unionin koodi 60.03.

ii) B-luokka:

— moottoriajoneuvot, joiden suurin sallittu massa on enintään 3 500 kg ja jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan matkustajaa.

— tähän luokkaan kuuluviin moottoriajoneuvoihin voidaan liittää asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklan 1 kohdan c alakohdan i alakohdassa tarkoitettu O1-luokan perävaunu.

Tähän luokkaan kuuluviin moottoriajoneuvoihin voidaan liittää asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklan 1 kohdan c alakohdan ii alakohdassa tarkoitettu O2-luokan perävaunu edellyttäen, että ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa on enintään 4 250 kg, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kyseisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevien sääntöjen soveltamista. Jos tällaisen ajoneuvoyhdistelmän massa on enemmän kuin 3 500 kg, jäsenvaltioiden on liitteen V mukaisesti edellytettävä, että tätä ajoneuvoyhdistelmää kuljetetaan ainoastaan sen jälkeen kun:

— asianomainen koulutus on saatettu päätökseen; tai

— on läpäisty ajotaitoa ja ajotapaa koskeva koe.

Jäsenvaltiot voivat myös edellyttää sekä tällaisen koulutuksen suorittamista että ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen läpäisemistä.

Edellyttäen, että tällainen koulutus on saatettu päätökseen tai tällainen testi on läpäisty tai molemmat on suoritettu liitteen V mukaisesti, ja sanotun kuitenkaan rajoittamatta kyseisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevien sääntöjen soveltamista, tähän luokkaan kuuluva moottoriajoneuvo voi olla

— matkailuauto, jonka suurin sallittu massa on enemmän kuin 3 500 kg mutta enintään 4 250 kg, myös liitettynä perävaunuun, jos ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa on enintään 5 000 kg;

— yleisen turvallisuuden ja järjestyksen ylläpidossa, myös välittömän avun tarjoamisessa luonnonkatastrofeissa tai ihmisen aiheuttamissa hätätilanteissa, käytettävä moottorikäyttöinen hälytysajoneuvo, kuten poliisiajoneuvo, ambulanssi, väestönsuojelussa käytettävä ajoneuvo ja pelastusajoneuvo tai palontorjunnassa käytettävä ajoneuvo, jonka suurin sallittu massa on enemmän kuin 3 500 kg mutta enintään 5 000 kg myös liitettynä perävaunuun, edellyttäen, että sillä on 9 artiklan 4 kohdan d alakohdassa säädetyin edellytyksin jäsenvaltion myöntämä lupa; tai

— vaihtoehtoisella polttoaineella toimiva moottoriajoneuvo, johon sovelletaan 9 artiklan 2 kohdan j alakohdassa tarkoitettua vastaavuutta, liitettynä perävaunuun, jota toinen luetelmakohta ei jo kata, jos ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa on enemmän kuin 4 250 kg mutta enintään 5 000 kg.

Jäsenvaltioiden on merkittävä ajokorttiin liitteessä I olevassa E osassa esitettyjen asianomaisten unionin koodien avulla, että sen haltija on oikeutettu kuljettamaan tällaisia ajoneuvojayhdistelmiä, matkailuautoja tai hälytysajoneuvoja.

iii) BE-luokka:

— ajoneuvoyhdistelmät, jotka koostuvat B-luokkaan kuuluvasta vetoajoneuvosta ja asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklan 1 kohdan c alakohdassa vahvistettua O1- tai O2-luokan massaa vastaavasta perävaunusta tai puoliperävaunusta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kyseisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevien sääntöjen soveltamista;

iv) C1-luokka:

— muut kuin D1- tai D-luokan moottoriajoneuvot, joiden suurin sallittu massa on enemmän kuin 3 500 kg mutta enintään 7 500 kg ja jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksaa matkustajaa;

— tähän luokkaan kuuluviin moottoriajoneuvoihin voidaan liittää asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklan 1 kohdan c alakohdan i alakohdassa tarkoitettu O1-luokan perävaunu;

v) C1E-luokka:

— ajoneuvoyhdistelmät, jotka koostuvat C1-luokkaan kuuluvasta vetoajoneuvosta ja perävaunusta tai puoliperävaunusta, jonka suurin sallittu massa on enemmän kuin 750 kg, jos näin muodostuvan ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa on enintään 12 000 kg, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kyseisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevien sääntöjen soveltamista;

— ajoneuvoyhdistelmät, jotka koostuvat vetoajoneuvosta, joka kuuluu B-luokkaan, ja perävaunusta tai puoliperävaunusta, jonka suurin sallittu massa on enemmän kuin 3 500 kg, jos näin muodostuvan ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa on enintään 12 000 kg, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kyseisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevien sääntöjen soveltamista.

vi) C-luokka:

— muut kuin D1- tai D-luokkaan kuuluvat moottoriajoneuvot, joiden suurin sallittu massa on enemmän kuin 3 500 kg ja jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan matkustajaa;

— tähän luokkaan kuuluviin moottoriajoneuvoihin voidaan liittää asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklan 1 kohdan c alakohdan i alakohdassa tarkoitettu O1-luokan perävaunu.

vii) CE-luokka:

— ajoneuvoyhdistelmät, jotka koostuvat vetoajoneuvosta, joka kuuluu C-luokkaan, ja perävaunusta tai puoliperävaunusta, jonka suurin sallittu massa on enemmän kuin 750 kg, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kyseisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevien sääntöjen soveltamista;

viii) D1-luokka:

— moottoriajoneuvot, jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enemmän kuin kahdeksan mutta enintään 16 matkustajaa ja joiden pituus on enintään kahdeksan metriä.

— tähän luokkaan kuuluviin moottoriajoneuvoihin voidaan liittää asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklan 1 kohdan c alakohdan i alakohdassa tarkoitettu O1-luokan perävaunu.

ix) D1E-luokka:

— ajoneuvoyhdistelmät, jotka koostuvat vetoajoneuvosta, joka kuuluu D1-luokkaan, ja perävaunusta, jonka suurin sallittu massa on enemmän kuin 750 kg, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kyseisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevien sääntöjen soveltamista.

x) D-luokka:

— moottoriajoneuvot, jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enemmän kuin kahdeksan matkustajaa;

— tähän luokkaan kuuluviin moottoriajoneuvoihin voidaan liittää asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklan 1 kohdan c alakohdan i alakohdassa tarkoitettu O1-luokan perävaunu.

xi) DE-luokka:

— ajoneuvoyhdistelmät, jotka koostuvat vetoajoneuvosta, joka kuuluu D-luokkaan, ja perävaunusta, jonka suurin sallittu massa on enemmän kuin 750 kg, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kyseisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevien sääntöjen soveltamista.

2. Jäsenvaltiot voivat jättää tämän artiklan soveltamisalan ulkopuolelle tietyntyyppiset moottorikäyttöiset ajoneuvot, mukaan lukien vammaisten henkilöiden erityisajoneuvot, edellyttäen, että komissio antaa siihen etukäteisluvan, joka perustuu arvioon ehdotetun ulkopuolelle jättämisen vaikutuksista liikenneturvallisuuteen.

Jäsenvaltiot voivat jättää tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle ajoneuvotyypit, joita käytetään asevoimissa tai väestönsuojeluelimissä tai niiden valvonnan alaisuudessa. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle.

7 artikla

Alaikärajat

1. Hakijan, jolle ajokortti voidaan myöntää, alaikäraja on

a) 16 vuotta AM-, A1- ja B1-luokkien osalta;

b) 18 vuotta A2-, B-, BE-, C1- ja C1E-luokkien osalta;

c) A-luokassa:

i) 20 vuotta moottoripyörien osalta. Tämän luokan moottoripyörien kuljettamiseen vaaditaan kuitenkin vähintään kahden vuoden kokemus A2-luokan ajokorttia edellyttävien moottoripyörien kuljettamisesta. Tällaista kahden vuoden kokemusta ei kuitenkaan tarvitse edellyttää, jos hakija on vähintään 24-vuotias;

ii) 21 vuotta moottorikäyttöisten kolmipyörien, joiden teho ylittää 15 kW, osalta;

d) 21 vuotta C-, CE-, D1- ja D1E-luokkien osalta;

e) 18 vuotta C- ja CE-luokkien osalta edellyttäen, että kuljettajalla on direktiivin (EU) 2022/2561 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu ammattipätevyystodistus (CAP-todistus);

f) 24 vuotta D- ja DE-luokkien osalta;

g) 21 vuotta D- ja DE-luokkien osalta edellyttäen, että kuljettajalla on direktiivin (EU) 2022/2561 6 artiklan 1 tai 2 kohdassa tarkoitettu CAP-todistus.

2. Jäsenvaltiot voivat nostaa tai laskea ajokortin myöntämisen alaikärajaa seuraavasti:

a) AM-luokassa alaikärajaa voidaan laskea enintään 14 vuoteen tai nostaa enintään 18 vuoteen;

b) B1-luokassa alaikärajaa voidaan nostaa enintään 18 vuoteen;

B1-luokassa jäsenvaltiot voivat kuitenkin laskea ajokortin myöntämisen alaikärajaa 15 vuoteen ainoastaan omalla alueellaan 9 artiklan 4 kohdan c alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen osalta ja 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan i alakohdassa ja 9 artiklan 4 kohdan c alakohdassa täsmennetyin edellytyksin edellyttäen, että komissio antaa siihen etukäteisluvan;

c) A1-luokassa alaikärajaa voidaan nostaa enintään 18 vuoteen, jos molemmat seuraavista edellytyksistä täyttyvät:

i) A1-luokan alaikärajan ja A2-luokan alaikärajan välinen erotus on vähintään kaksi vuotta;

ii) vaatimuksena on vähintään kahden vuoden kokemus A2-luokan moottoripyörien kuljettamisesta ennen kuin A-luokan moottoripyörien kuljettaminen voidaan sallia, kuten 1 kohdan c alakohdan i alakohdassa säädetään;

d) B- ja BE-luokassa alaikärajaa voidaan laskea enintään 17 vuoteen;

e) D1-, D1E-, D- ja DE-luokassa alaikärajaa voidaan laskea enintään 18 vuoteen edellyttäen, että seuraavat edellytykset täyttyvät:

i) kuljettajalla on direktiivin (EU) 2022/2561 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu CAP-todistus;

ii) ainoastaan D- ja DE-luokassa kuljettajaan sovelletaan direktiivin (EU) 2022/2561 5 artiklan 3 kohdan kolmannessa alakohdassa vahvistettuja rajoituksia;

f) D- ja DE-luokassa alaikärajaa voidaan laskea enintään 20 vuoteen edellyttäen, että kuljettajalla on direktiivin (EU) 2022/2561 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu CAP-todistus.

3. Jäsenvaltiot voivat laskea alaikärajaa C-luokassa 18 vuoteen ja D-luokassa 21 vuoteen:

a) yleisen turvallisuuden ja järjestyksen ylläpidossa, myös välittömän avun tarjoamisessa luonnonkatastrofeissa tai ihmisen aiheuttamissa hätätilanteissa, käytettävien moottorikäyttöisten hälytysajoneuvojen, kuten poliisiajoneuvojen, ambulanssien, väestönsuojelussa käytettävien ajoneuvojen ja pelastusajoneuvojen ja palotoimissa käytettävien ajoneuvojen, osalta;

b) korjaus- tai huoltotarkoituksessa tietestejä suorittavien ajoneuvojen osalta.

4. Edellä olevien 2 ja 3 kohdan mukaisesti myönnetyt ajokortit ovat voimassa ainoastaan ajokortin myöntäneen jäsenvaltion alueella siihen asti, kunnes ajokortin haltija on saavuttanut 1 kohdassa säädetyn alaikärajan, ja tämän jälkeen ne ovat voimassa kaikkialla unionissa.

Jäsenvaltiot voivat tunnustaa alueellaan ajokortit, jotka on myönnetty nuoremmille henkilöille kuin 1 kohdassa säädetyt alaikärajat edellyttävät. Ne eivät kuitenkaan saa tunnustaa ajokortteja, jotka on myönnetty 2 kohdan b, e ja f alakohdan mukaisesti.

Jäsenvaltiot voivat tunnustaa vastavuoroisesti alueellaan ajokortit, jotka on myönnetty nuoremmille henkilöille kuin 3 kohdan a alakohdassa säädetyt alaikärajat edellyttävät.

8 artikla

Edellytykset ja rajoitukset

1. Jos jäsenvaltiot myöntävät ajokortin tietyin edellytyksin, niiden on merkittävä kyseiset edellytykset ajokorttiin käyttämällä vastaavia liitteessä I olevassa E osassa esitettyjä unionin koodeja. Ne voivat käyttää myös kansallisia koodeja sellaisten edellytysten merkitsemisessä, jotka eivät sisälly liitteessä I olevaan E osaan. Jos ne käyttävät kansallisia koodeja, niiden on ilmoitettava tästä ajoissa komissiolle sekä toimitettava tälle yksityiskohtaiset tiedot kansallisista koodeista ja tapauksista, joissa niitä käytetään, sekä tämän direktiivin tultua voimaan että silloin, jos tällaisia kansallisia koodeja myöhemmin lisätään tai muutetaan.

Jos ajokortti myönnetään kuljettajalle hänen fyysisen vammansa vuoksi ainoastaan tietyntyyppisille ajoneuvoille tai ainoastaan ajoneuvoille, jotka on mukautettu tällaisen fyysisen vamman huomioon ottamiseksi, 10 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu ajotaitoa ja ajotapaa koskeva koe on suoritettava tällaisella ajoneuvolla. Jäsenvaltioiden on vahvistettava tarvittavat säännökset, jotta fyysisesti vammaiset henkilöt voivat suorittaa kokeensa fyysiseen vammaansa mukautetulla ajoneuvolla.

2. Siirretään komissiolle valta antaa 25 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan tarvittaessa liitteessä I olevaa E osaa teknisen, operatiivisen tai tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi.

9 artikla

Ajokorttien vaiheittainen myöntäminen ja ajokorttiluokkien väliset vastaavuudet

1. BE-, C1-, C1E-, C-, CE-, D1-, D1E-, D- ja DE-luokan ajokortteja myönnetään vain kuljettajille, joilla on jo oikeus kuljettaa B-luokan ajoneuvoja.

2. Ajokorttien kelpoisuus määritellään seuraavasti:

a) C1E-, CE-, D1E- tai DE-luokkaan myönnetyt ajokortit oikeuttavat kuljettamaan myös BE-luokkaan kuuluvia ajoneuvoyhdistelmiä;

b) CE-luokkaan myönnetyt ajokortit oikeuttavat kuljettamaan myös DE-luokkaan kuuluvia ajoneuvoyhdistelmiä, jos niiden haltijoilla on oikeus kuljettaa D-luokkaan kuuluvia ajoneuvoja;

c) C1E- tai CE-luokkaan myönnetyt ajokortit oikeuttavat kuljettamaan myös D1E-luokkaan kuuluvia ajoneuvoyhdistelmiä, jos niiden haltijoilla on oikeus kuljettaa D1-luokkaan kuuluvia ajoneuvoja;

d) CE-luokkaan myönnetyt ajokortit oikeuttavat kuljettamaan myös C- ja C1-luokkaan kuuluvia ajoneuvoja ja DE-luokkaan myönnetyt ajokortit oikeuttavat kuljettamaan myös D- ja D1-luokkaan kuuluvia ajoneuvoja;

e) CE-luokkaan myönnetyt ajokortit oikeuttavat kuljettamaan myös C1E-luokkaan kuuluvia ajoneuvoyhdistelmiä ja DE-luokkaan myönnetyt ajokortit oikeuttavat kuljettamaan myös D1E-luokkaan kuuluvia ajoneuvoyhdistelmiä;

f) C1E-luokkaan myönnetyt ajokortit oikeuttavat kuljettamaan myös C1-luokkaan kuuluvia ajoneuvoja ja D1E-luokkaan myönnetyt ajokortit oikeuttavat kuljettamaan myös D1-luokkaan kuuluvia ajoneuvoja;

g) mihin tahansa luokkaan myönnetyt ajokortit oikeuttavat kuljettamaan myös AM-luokkaan kuuluvia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja. Jäsenvaltio voi kuitenkin sen omalla alueella myönnettyjen ajokorttien osalta rajoittaa vastaavuudet AM-luokan osalta A1-, A2- ja A-luokan ajokortteihin, jos kyseisessä jäsenvaltiossa AM-luokkaan kuuluvan ajokortin saamisen edellytyksenä on käytännön koe;

h) A2-luokkaan myönnetyt ajokortit oikeuttavat myös A1-luokkaan;

i) A-luokkaan myönnetyt ajokortit oikeuttavat myös A1- ja A2-luokkaan, B-luokkaan myönnetyt ajokortit oikeuttavat myös B1-luokkaan, C-luokkaan myönnetyt ajokortit oikeuttavat myös C1-luokkaan ja D-luokkaan myönnetyt ajokortit oikeuttavat myös D1-luokkaan;

j) kahden vuoden kuluttua siitä, kun B-luokan ajokortti on myönnetty ensimmäistä kertaa, sen on oikeutettava kuljettamaan myös moottoriajoneuvoja, mukaan lukien yleisen turvallisuuden ja järjestyksen ylläpidossa, myös välittömän avun tarjoamisessa luonnonkatastrofeissa tai ihmisen aiheuttamissa hätätilanteissa, käytettävät moottorikäyttöiset hälytysajoneuvot, kuten poliisiajoneuvot, ambulanssit, väestönsuojelussa käytettävät ajoneuvot ja pelastusajoneuvot tai palotoimissa käytettävät ajoneuvot, jotka ovat direktiivin 96/53/EY 2 artiklassa määritellyn mukaisesti kokonaan tai osittain vaihtoehtoisella polttoaineella toimivia ja jotka on hyväksytty asetuksen (EU) 2018/858 nojalla ja joiden suurin sallittu massa on enemmän kuin 3 500 kg mutta enintään 4 250 kg. Jos tämän direktiivin 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan ii alakohdassa säädetty edellytys täyttyy, kyseisiin ajoneuvoihin voidaan yhdistää perävaunu edellyttäen, että ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa on enintään 5 000 kg. Matkailuautoihin ei sovelleta tässä kohdassa tarkoitettua vastaavuutta;

k) kahden vuoden kuluttua siitä, kun BE-luokan ajokortti on myönnetty ensimmäistä kertaa, sen on oikeutettava kuljettamaan myös ajoneuvoyhdistelmiä, jotka koostuvat vetoajoneuvona toimivasta moottoriajoneuvosta, joka on direktiivin 96/53/EY 2 artiklassa määritellyn mukaisesti kokonaan tai osittain vaihtoehtoisella polttoaineella toimiva ja joka on hyväksytty asetuksen (EU) 2018/858 nojalla ja jonka suurin sallittu massa on enemmän kuin 3 500 kg mutta enintään 4 250 kg, sekä asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklan 1 kohdan c alakohdassa vahvistetusta O1- tai O2-luokan massaa vastaavasta perävaunusta tai puoliperävaunusta.

3. Jäsenvaltiot voivat omalla alueellaan hyväksyä seuraavat vastaavuudet:

a) moottorikäyttöisiä kolmipyöriä saa kuljettaa B-luokan ajokortilla, moottorikäyttöisten kolmipyörien, joiden suurin nettoteho ylittää 15 kW, osalta edellyttäen, että B-luokan ajokortin haltija on vähintään 21-vuotias;

b) A1-luokan moottoripyöriä saa kuljettaa B-luokan ajokortilla.

Jäsenvaltioiden, jotka ovat myöntäneet ensimmäisessä alakohdassa säädetyt vastaavuudet, on tunnustettava ne vastavuoroisesti.

Jäsenvaltioiden on merkittävä ajokorttiin, että sen haltija on oikeutettu kuljettamaan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuja ajoneuvoja, ainoastaan liitteessä I olevassa E osassa esitettyjen asianomaisten unionin koodien avulla.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle viipymättä niiden alueella myönnetyistä ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetuista vastaavuuksista, mukaan lukien kaikki kansalliset koodit, joita on voitu käyttää ennen 25 päivää marraskuuta 2025. Komissio asettaa kyseiset tiedot jäsenvaltioiden saataville.

4. Jäsenvaltiot voivat sallia seuraaviin luokkiin kuuluvien ajoneuvojen kuljettamisen alueellaan:

a) D1-luokan ajoneuvot, joiden suurin sallittu massa on 3 500 kg, lukuun ottamatta vammaisten matkustajien kuljettamiseen tarkoitettuja erityislaitteita, kun kuljettaja on yli 21-vuotias ja hänellä on ollut B-luokan ajokortti vähintään kaksi vuotta sen jälkeen, kun tällainen ajokortti on myönnetty hänelle ensimmäistä kertaa, ja sillä edellytyksellä, että ajoneuvoa käyttää muu kuin kaupallinen yhteisö sosiaalisiin tarkoituksiin ja että kuljettaja kuljettaa ajoneuvoa korvauksetta;

b) ajoneuvot, joiden suurin sallittu massa on yli 3 500 kg, kun kuljettaja on yli 21-vuotias ja hänellä on ollut B-luokan ajokortti vähintään kaksi vuotta sen jälkeen, kun tällainen ajokortti on myönnetty hänelle ensimmäistä kertaa, ja sillä edellytyksellä, että kyseiset ajoneuvot täyttävät kaikki seuraavat edellytykset:

   i) ajoneuvot on tarkoitettu käytettäviksi paikallaan ainoastaan koulutus- tai virkistystarkoituksiin;

   ii) ajoneuvoja käyttävät muut kuin kaupalliset yhteisöt sosiaalisiin tarkoituksiin;

   iii) ajoneuvot on muutettu niin, että niitä ei voida käyttää useamman kuin yhdeksän henkilön eikä muiden kuin i ja ii alakohdassa säädettyjä tarkoituksia varten ehdottoman välttämättömien tavaroiden kuljettamiseen;

c) B-luokan ajoneuvot, joiden suurin sallittu massa on enintään 2 500 kg ja joiden suurimmaksi nopeudeksi on teknisin keinoin rajoitettu enintään 45 km/h, kun kuljettaja on alle 21-vuotias ja hänellä on B1-luokan ajokortti, joka on myönnetty 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan i alakohdan toisessa alakohdassa säädetyin edellytyksin sekä tarvittaessa 7 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaisesti;

d) yleisen turvallisuuden ja järjestyksen ylläpidossa, myös välittömän avun tarjoamisessa luonnonkatastrofeissa tai ihmisen aiheuttamissa hätätilanteissa, käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo, kuten poliisiajoneuvo, ambulanssi, väestönsuojelussa käytettävä ajoneuvo ja pelastusajoneuvo tai palontorjunnassa käytettävä ajoneuvo, jonka suurin sallittu massa on enemmän kuin 3 500 kg mutta enintään 5 000 kg ja johon voidaan liittää perävaunu, jos ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa on enintään 5 000 kg, kun kuljettaja on täyttänyt 20 vuotta, hänellä on B-luokan ajokortti, hän on saattanut päätökseen koulutuksen, läpäissyt kokeen tai suorittanut molemmat 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan ii alakohdassa edellytetyllä tavalla ja hän kuljettaa hälytysajoneuvoa yksinomaan siinä tarkoituksessa, jota varten se on tarkoitettu, mukaan lukien tarvittavat huoltoon liittyvät ajot ja testiajot.

Jos jäsenvaltiot merkitsevät ajokorttiin, että sen haltija on oikeutettu kuljettamaan ensimmäisen alakohdan a ja b alakohdassa tarkoitettuja ajoneuvoja, niiden on tehtävä tämä kansallisten koodien avulla.

Jäsenvaltiot voivat tunnustaa vastavuoroisesti alueellaan ajokortit, jotka on myönnetty ensimmäisen alakohdan d alakohdan mukaisesti, väliaikaisesti tai määräämättömäksi ajaksi.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle tämän kohdan mukaisesti myönnetyistä luvista.

5. Jäsenvaltioilla on oikeus sallia alueellaan D- tai D1-luokan ajoneuvojen kuljettaminen, kun kuljettajalla on C-luokan ajokortti, sillä edellytyksellä, että ajoneuvossa ei kuljeteta muita henkilöitä ja että sen kuljettaja on henkilö, joka

a) suorittaa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/45/EU ([19]) mukaista katsastusta viiden kilometrin säteellä katsastusasemasta tai

b) on autokorjaamon mekaanikko, joka suorittaa testiajoa viiden kilometrin säteellä korjaamosta ajoneuvon korjaamisen jälkeen taikka huolto- tai tarkastustarkoituksessa tai molemmissa.

Kun C-luokan ajokortin haltija poistuu katsastusasemalta tai korjaamosta, hänen on pystyttävä osoittamaan tarkastusten yhteydessä, että ajoneuvoa kuljetetaan a alakohdassa tarkoitettua katsastusta tai b alakohdassa tarkoitettua testiajoa varten. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle tämän kohdan mukaisesti myönnetyistä luvista.

([19]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/45/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaiskatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta (EUVL L 127, 29.4.2014, s. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

10 artikla

Ajokorttien myöntäminen, voimassaoloaika ja uusiminen

1. Ajokortti myönnetään ainoastaan hakijoille, jotka täyttävät seuraavat edellytykset:

a) hakija on suorittanut hyväksytysti ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen ja teoriakokeen liitteen II mukaisesti ja hän täyttää ajoneuvon kuljettamiseen vaadittavaa fyysistä ja henkistä suorituskykyä koskevat vähimmäisvaatimukset liitteen III mukaisesti;

b) kun on kyse AM-luokan ajokortista, hakija on suorittanut hyväksytysti pelkän teoriakokeen; jäsenvaltiot voivat kuitenkin tämän luokan osalta vaatia ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen suorittamista hyväksytysti ja soveltaa 11 artiklaa.

Tähän luokkaan kuuluvien kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien osalta jäsenvaltiot voivat vaatia ajotaitoa ja ajotapaa koskevaa erityistä koetta. AM-luokkaan kuuluvien ajoneuvojen erottelemiseksi ajokorttiin voidaan merkitä kansallinen koodi;

c) kun on kyse A2-luokan ajokortista ja hakijalla on vähintään kahden vuoden kokemus A1-luokkaan kuuluvan moottoripyörän kuljettamisesta, tai kun on kyse A-luokan ajokortista ja hakijalla on vähintään kahden vuoden kokemus A2-luokkaan kuuluvan moottoripyörän kuljettamisesta, hakija on joko

i) suorittanut hyväksytysti pelkän ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen; tai

ii) saattanut päätökseen liitteen VI mukaisen koulutuksen;

d) hakija on saattanut päätökseen koulutuksen tai suorittanut hyväksytysti ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen taikka saattanut päätökseen koulutuksen ja suorittanut hyväksytysti ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen liitteen V mukaisesti B-luokan ajokortin osalta 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan ii alakohdassa määritellyn ajoneuvoyhdistelmän, matkailuauton, hälytysajoneuvon tai vaihtoehtoisella polttoaineella toimivan ajoneuvon kuljettamiseksi;

e) hakijan vakinainen asuinpaikka on ajokortin myöntävän jäsenvaltion alueella tai häneen sovelletaan 20 artiklan 3 tai 4 kohdassa vahvistettuja poikkeuksia tai hän voi näyttää toteen, että hakemuksen jättämisen ajankohtana hän on opiskellut siellä vähintään edeltävät kuusi kuukautta.

2. Jäsenvaltioiden myöntämien ajokorttien hallinnollinen voimassaoloaika on seuraava:

a) 15 vuotta AM-, A1-, A2-, A-, B-, B1- ja BE-luokkien osalta. Jäsenvaltiot voivat lyhentää tämän voimassaoloajan 10 vuoteen, jos ajokorttia voidaan niiden kansallisen lainsäädännön mukaan käyttää myös henkilöllisyystodistuksena;

b) viisi vuotta C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-luokkien osalta.

Ajokortin uusimisesta voi seurata uusi hallinnollinen voimassaoloaika yhdelle tai useammalle luokalle, johon tai joihin kuuluvia ajoneuvoja ajokortin haltijalla on oikeus kuljettaa, mikäli tällöin noudatetaan tätä direktiiviä.

Edellä olevan 4 artiklan 5 kohdan mukainen mikrosiru tai 4 artiklan 6 kohdan mukainen QR-koodi ei ole ajokortin voimassaolon edellytys. Mikrosirun tai QR-koodin katoamisella, lukukelvottomuudella tai muulla vahingoittumisella ei ole vaikutusta ajokortin voimassaoloon.

Jäsenvaltiot voivat rajoittaa liikenneturvallisuuden parantamistarkoituksessa uusille kuljettajille myönnettävien minkä tahansa luokan ajokorttien hallinnollista voimassaoloaikaa, jotta tällaisiin kuljettajiin voidaan soveltaa erityisiä toimenpiteitä.

Jäsenvaltiot voivat rajoittaa kaikkien luokkien yksittäisten ajokorttien hallinnollista voimassaoloaikaa, jos katsotaan tarpeelliseksi toteuttaa useammin terveystarkastuksia, itsearviointeja tai muita erityistoimenpiteitä, muun muassa liikennerikkomuksiin syyllistyneitä koskevia rajoituksia.

Jäsenvaltioiden on rajoitettava yksittäisten ajokorttien hallinnollista voimassaoloaikaa 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan i alakohdan toisen alakohdan mukaisesti. Tällä tavoin rajoitettua ajokorttia ei voida uusia.

Jäsenvaltiot voivat lyhentää alueellaan asuvien 65 vuotta täyttäneiden haltijoiden ajokorttien ensimmäisessä alakohdassa määriteltyjä hallinnollisia voimassaoloaikoja, jotta voidaan edellyttää, että terveystarkastuksia, itsearviointeja tai muita erityistoimenpiteitä, kuten kertauskursseja, toteutetaan useammin. Tällaista lyhennettyä hallinnollista voimassaoloaikaa on sovellettava ainoastaan ajokorttia uusittaessa.

Jäsenvaltiot voivat lyhentää tässä kohdassa säädettyä ajokorttien hallinnollista voimassaoloaikaa sellaisten henkilöiden osalta, joille on myönnetty tilapäinen oleskelulupa tai jotka saavat jäsenvaltion alueella tilapäistä suojelua tai kansallisen lainsäädännön mukaista riittävää suojelua.

3. Ajokortti voidaan uusia sen hallinnollisen voimassaoloajan päättyessä edellyttäen, että kumpikin seuraavista edellytyksistä täyttyy:

a) uusimista hakeva henkilö täyttää edelleen liitteessä III esitetyt ajoneuvon kuljettamiseen vaadittavaa fyysistä ja henkistä suorituskykyä koskevat vähimmäisvaatimukset;

b) hakemusta jätettäessä uusimista hakevan henkilön vakinainen asuinpaikka on ajokortin myöntävän jäsenvaltion alueella tai häneen sovelletaan 20 artiklan 3 kohdassa vahvistettuja poikkeuksia tai hän voi todistaa opiskelleensa siellä vähintään edeltävien kuuden kuukauden ajan.

4. Jäsenvaltiot saavat soveltaa ajokorttien myöntämiseen kansallisia säännöksiä, jotka koskevat muita kuin tässä direktiivissä tarkoitettuja edellytyksiä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kansallisten rikoslakien ja poliisitoimintaa koskevien lakien soveltamista. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle.

5. Henkilöllä voi olla vain yksi ajokortti. Mobiiliajokortti voi kuitenkin olla näytettävissä samanaikaisesti useammalla kuin yhdellä elektronisella laitteella.

Jäsenvaltion on kieltäydyttävä myöntämästä ajokorttia, jos hakijalla on jo toisen jäsenvaltion myöntämä ajokortti.

Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet toisen alakohdan soveltamiseksi. Jos ajokortin myöntämisen, korvaamisen, uusimisen tai vaihtamisen yhteydessä on perusteltua syytä epäillä, että hakija on ennestään jonkin toisen ajokortin haltija, tarvittaviin toimenpiteisiin sisältyy sen varmistaminen muilta jäsenvaltioilta, onko hakija jonkin toisen ajokortin haltija. Tätä varten jäsenvaltioiden on käytettävä EU:n ajokorttiverkostoa.

Ajokortin myöntävän jäsenvaltion on varmistettava huolellisesti, että kyseessä oleva henkilö täyttää tämän artiklan 1 kohdassa esitetyt vaatimukset, ja sovellettava ajokortin tai ajo-oikeuden lopullista peruuttamista koskevia kansallisia säännöksiä, jos todetaan, että tietty ajokortti on myönnetty, vaikka kyseisiä vaatimuksia ei ole täytetty, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 3 artiklan 6 kohdan soveltamista.

6. Siirretään komissiolle valta antaa 25 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan tarvittaessa liitteitä II, III, V ja VI teknisen, operatiivisen tai tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi.

11 artikla

Fyysistä ja henkistä suorituskykyä koskevien vähimmäisvaatimusten täyttyminen

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava ennen kuin ajokortti myönnetään ensimmäistä kertaa, että hakijat käyvät terveystarkastuksessa, jossa sovelletaan fyysistä ja henkistä suorituskykyä koskevia vähimmäisvaatimuksia, jotka kattavat kaikki liitteessä III vahvistetut terveydentilaa koskevat seikat. Tätä sovelletaan AM-luokan ajokorttien myöntämiseen vain, jos kyseinen jäsenvaltio niin edellyttää 10 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti. C-, CE-, C1-, C1E-, D-, D1-, DE- tai D1E-luokan ajokorttihakemusten osalta vaaditaan kuitenkin terveystarkastus riippumatta siitä, onko terveystarkastus suoritettu muuta luokkaa varten.

2. Ajokortin uusimista hakevan henkilön on ennen ajokortin uusimista käytävä terveystarkastuksessa, joka kattaa liitteessä III vahvistetut terveydentilaa koskevat seikat. Tätä sovelletaan AM-luokan ajokorttien uusimiseen vain, jos kyseinen jäsenvaltio niin edellyttää 10 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti.

3. Sen estämättä, mitä 1 ja 2 kohdassa säädetään, ja ellei liitteessä III toisin säädetä, kuten ajokortin hakijoiden näön liitteessä III olevan 3 kohdan mukaisen asianmukaisen arvion tapauksessa, AM-, A-, A1-, A2-, B-, B1- ja BE-luokkien osalta jäsenvaltiot voivat terveystarkastuksen sijaan soveltaa yhtä tai molempia seuraavista vaihtoehtoisista toimenpiteistä:

a) ajokortin hakijaa tai haltijaa vaaditaan täyttämään ajokortin myöntämisen tai uusimisen yhteydessä itsearviointilomake, joka kattaa liitteessä III vahvistetut terveydentilaa koskevat seikat; tai

b) perustetaan kansallinen ajokyvyn arviointijärjestelmä sen varmistamiseksi, että merkittäviin muutoksiin fyysisessä ja henkisessä suorituskyvyssä reagoidaan, jotta liitteessä III vahvistetut fyysistä ja henkistä suorituskykyä koskevat vähimmäisvaatimukset täyttyvät sen jälkeen, kun ajokortti on myönnetty hakijalle terveystarkastuksen tai itsearvioinnin jälkeen.

4. Jäsenvaltiot voivat säätää asianmukaisista toimenpiteistä, joilla puututaan itsearviointilomakkeen täyttämistä koskevan vaatimuksen noudattamatta jättämiseen, tai väärän tai epätäydellisen tiedon tietoisesta antamisesta itsearvioinnissa tai 3 kohdan b alakohdan mukaisesti vahvistettujen vaatimusten täyttämättä jättämisestä.

5. Jäsenvaltiot voivat soveltaa 3 kohdan b alakohdan mukaista vaihtoehtoista toimenpidettä siten, että ajokykyä seurata valvoa hallinnollisen voimassaolon aikana.

6. Jos 3 kohdassa esitettyjen eri vaihtoehtoisten toimenpiteiden soveltamisen yhteydessä saadun tiedon perusteella tulee ilmeiseksi, että ajokortin hakijalla tai haltijalla on todennäköisesti yksi tai useampi liitteessä III luetelluista sairauksista, jäsenvaltioiden on varmistettava, että ajokortin hakija tai haltija käy terveystarkastuksessa ennen kuin jäsenvaltio myöntää tai uusii ajokortin.

7. Tämä artikla ei estä jäsenvaltioita toteuttamasta toimenpiteitä, joilla lisätään tietoisuutta ja parannetaan tietämystä liitteessä III vahvistetuista kuljettajan fyysistä ja henkistä suorituskykyä koskevista vähimmäisvaatimuksista terveydenhuoltoalalla ja ajokortin haltijoiden keskuudessa.

Jos jäsenvaltiot antavat terveydenhuoltoalan ammattilaisille ohjeita sellaisten ajokortin haltijoiden tunnistamiseksi, jotka eivät enää täytä fyysistä ja henkistä ajokykyä koskevia vähimmäisvaatimuksia, niiden on ilmoitettava tästä komissiolle. Komissio asettaa ohjeet muiden jäsenvaltioiden saataville.

Jos jäsenvaltiot laativat yleisiä tiedotuskampanjoita tiedottaakseen kansalaisille mielenterveyden tai fyysisen terveyden ongelmista, jotka voivat heikentää ajokykyä, niiden on ilmoitettava tästä komissiolle. Komissio asettaa nämä tiedot muiden jäsenvaltioiden saataville.

8. Jäsenvaltiot voivat asettaa ajokortin myöntämiselle ja sen myöhemmälle uudistamiselle liitteessä III vahvistettuja vaatimuksia ankarampia vaatimuksia.

12 artikla

Voimassaoloajan pidentäminen kriisitilanteessa

1. Kriisitilanteessa jäsenvaltiot voivat pidentää enintään kuudella kuukaudella ajokorttien hallinnollista voimassaoloaikaa, joka muutoin päättyisi. Pidennys voidaan uusia, jos kriisi jatkuu.

2. Tällainen pidennys on perusteltava asianmukaisesti, ja siitä on ilmoitettava välittömästi komissiolle. Komissio julkaisee välittömästi nämä tiedot *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*. Jäsenvaltioiden on tunnustettava sellaisten ajokorttien voimassaolo, joiden hallinnollista voimassaoloaikaa on pidennetty tämän artiklan nojalla.

3. Asianmukaisesti perustelluissa erittäin kiireellisissä tapauksissa, jotka liittyvät 1 kohdassa tarkoitettuun kriisiin, joka vaikuttaa kahteen tai useampaan jäsenvaltioon, komissio voi hyväksyä välittömästi sovellettavia täytäntöönpanosäädöksiä, joilla pidennetään kaikkien tai tiettyjen ajokorttiluokkien hallinnollista voimassaoloaikaa, joka muutoin päättyisi. Tämä pidennys ei saa ylittää kuutta kuukautta, ja se voidaan uusia, jos kriisi jatkuu. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 26 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

4. Jos vaikeudet, jotka ovat tehneet ajokorttien uusimisesta 3 kohdassa tarkoitetun kahteen tai useampaan jäsenvaltioon vaikuttavan kriisin seurauksena käytännössä mahdotonta, eivät vaikuta eivätkä todennäköisesti tule vaikuttamaan jäsenvaltioon tai jos jäsenvaltio on toteuttanut kyseisen kriisin vaikutuksen lieventämiseksi asianmukaisia kansallisia toimenpiteitä, kyseinen jäsenvaltio voi päättää olla soveltamatta 3 kohdassa tarkoitetulla täytäntöönpanosäädöksellä käyttöön otettua pidennystä ilmoitettuaan tästä ensin komissiolle. Komissio ilmoittaa asiasta muille jäsenvaltioille ja julkaisee ilmoituksen *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

13 artikla

Jäsenvaltioiden myöntämien ajokorttien vaihtaminen ja korvaaminen

1. Jos yhden jäsenvaltion myöntämän voimassa olevan ajokortin haltija on muuttanut vakinaisesti asumaan toiseen jäsenvaltioon, hän voi pyytää jäsenvaltiolta, jossa hänellä on vakinainen asuinpaikka, että hänen ajokorttinsa vaihdetaan sitä vastaavaan ajokorttiin. Jäsenvaltion, jota on pyydetty suorittamaan ajokortin vaihto, on todennettava, minkä luokan tai luokkien osalta ajokortti, jonka vaihtamista pyyntö koskee, on yhä voimassa.

2. Jollei rikoslakien ja poliisitoimintaa koskevien lakien alueellisen soveltamisen periaatteesta muuta johdu, se jäsenvaltio, jossa toisen jäsenvaltion myöntäneen ajokortin haltijalla on vakinainen asuinpaikka, saa soveltaa ajokortin haltijaan kansallisia ajo-oikeuden lopullista peruuttamista, pois ottamista, määräaikaista peruuttamista tai rajoittamista koskevia kansallisia säännöksiä ja tarvittaessa vaihtaa ajokortin tätä tarkoitusta varten.

3. Fyysisen ajokortin vaihdon suorittavan jäsenvaltion on palautettava aikaisempi ajokortti ajokortin myöntäneen jäsenvaltion viranomaisille sekä perusteltava vaihto.

Mobiiliajokortin vaihdon suorittavan jäsenvaltion on ilmoitettava asiasta ajokortin myöntäneen jäsenvaltion viranomaisille sekä perusteltava vaihto. Ajokortin myöntäneen jäsenvaltion on varmistettava, että aikaisempaa mobiiliajokorttia ei voi enää näyttää ajokortin haltijan tätä tarkoitusta varten käyttämällä elektronisella laitteella. Jäsenvaltioiden on käytettävä viestintätarkoituksiin EU:n ajokorttiverkostoa.

4. Uuden fyysisen ajokortin vahingoittuneen, hävinneen tai varastetun tilalle ja uuden fyysisen tai mobiiliajokortin väärinkäytöksen kohteeksi joutuneen ajokortin tilalle saa ainoastaan sen jäsenvaltion toimivaltaisilta viranomaisilta, jossa ajokortin haltijalla on vakinainen asuinpaikka, tai 20 artiklan 3 kohtaa sovellettaessa ajokortin myöntäneen jäsenvaltion toimivaltaisilta viranomaisilta. Kyseisten viranomaisten on myönnettävä uusi kortti hallussaan olevien tietojen perusteella tai tarvittaessa alkuperäisen ajokortin myöntäneen jäsenvaltion toimivaltaisilta viranomaisilta saatujen tietojen perusteella. Jos ajokortin on korvannut eri jäsenvaltio kuin sen myöntänyt jäsenvaltio ja korvattu ajokortti on edelleen kyseisen ajokortin haltijan hallussa tai hän voi esittää sen, sovelletaan 3 kohdassa esitettyjä menettelyjä.

14 artikla

Ajo-oikeuden osoittaminen ajokortin vaihtamisen tai korvaamisen aikana

Ajokortin korvaamisen tai vaihtamisen aikana korvaamisen tai vaihtamisen suorittavan jäsenvaltion on varmistettava, että jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset pystyvät todentamaan ajokortin haltijan ajo-oikeuden voimassaolon erityisesti tienvarsitarkastuksissa. Tätä varten jäsenvaltion on toimitettava viipymättä tarvittavat tiedot ajokortin korvaamisesta tai vaihtamisesta EU:n ajokorttiverkostoon, jos se on tarpeen vaihtamis- tai korvaamismenettelyn keston vuoksi. Tällaisissa tapauksissa jäsenvaltion on annettava asianomaiselle ajokortin haltijalle asiakirja, josta käy ilmi, että hänen ajokorttinsa korvaamista tai vaihtamista koskeva pyyntö on tehty.

15 artikla

Kolmansien maiden myöntämien ajokorttien vaihtaminen

1. Jos jäsenvaltiossa on säädetty sen alueelle vakinaisesti asumaan muuttaneelle ajokortin haltijalle kolmannen maan myöntämän ajokortin vaihtamisesta, kyseisen jäsenvaltion on vaihdettava ajokortti tämän artiklan mukaisesti.

2. Jos jäsenvaltio vaihtaa kolmannen maan, josta ei ole tehty tämän artiklan 7 kohdan nojalla hyväksyttyä täytäntöönpanosäädöstä, myöntämän ajokortin, vaihto on merkittävä kyseisen jäsenvaltion myöntämään ajokorttiin käyttämällä asianomaista liitteessä I olevassa E osassa esitettyä koodia, ja sama koskee myöhempää uusimista tai korvaamista. Jos kyseisen ajokortin haltija siirtyy myöhemmin asumaan vakinaisesti toiseen jäsenvaltioon, kyseinen jäsenvaltio voi päättää olla soveltamatta 3 artiklan 6 kohdassa vahvistettua vastavuoroisen tunnustamisen periaatetta.

Jäsenvaltioiden on sovellettava tällaiseen vaihtoon kansallista lainsäädäntöään tässä kohdassa säädetyin edellytyksin.

3. Jos ajokortti on myönnetty sellaiseen luokkaan ja sen on myöntänyt sellainen kolmas maa, joka on 7 kohdan nojalla hyväksytyn täytäntöönpanosäädöksen kohteena, tällainen vaihto on merkittävä kyseisen jäsenvaltion myöntämään ajokorttiin käyttämällä liitteessä I olevassa E osassa esitetty koodia. Tällaisissa tapauksissa jäsenvaltioiden on vaihdettava ajokortti asiaankuuluvassa täytäntöönpanosäädöksessä vahvistettujen edellytysten mukaisesti.

4. Jos jonkin jäsenvaltion myöntämä ajokortti on vaihdettu kolmannen maan ajokorttiin, jäsenvaltiot eivät saa vaatia minkään muiden kuin 10 artiklan 3 kohdan a alakohdassa säädettyjen edellytysten täyttymistä eivätkä merkitä mitään muita kyseisen kolmannen maan ajokortin vaihtamista koskevia tietoja alkuperäisen ajokortin luokkien osalta.

Jos hakija pyytää ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetussa tilanteessa sellaisen ajokortin vaihtoa, joka on voimassa myös niiden luokkien osalta, joita koskevan ajo-oikeuden hän on saanut kolmannessa maassa, sovelletaan seuraavia sääntöjä:

a) jos ajokortti on myönnetty sellaisen luokan osalta ja sen on myöntänyt sellainen kolmas maa, joka on 7 kohdan nojalla hyväksytyn täytäntöönpanosäädöksen kohteena, sovelletaan 3 kohtaa;

b) jos 7 kohdan nojalla hyväksyttyä täytäntöönpanosäädöstä ei ole, sovelletaan 2 kohtaa.

5. Edellä 2, 3 ja 4 kohdassa tarkoitettu vaihtaminen suoritetaan ainoastaan, jos kolmannen maan myöntämä ajokortti luovutetaan sen jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille, jota on pyydetty suorittamaan vaihto.

6. Komissio voi todeta, että kolmannella maalla on käytössä tieliikennelainsäädäntö, jolla kaikilta tai joiltakin osin taataan unionin tasoa vastaava liikenneturvallisuuden taso, mikä mahdollistaa kyseisen kolmannen maan myöntämien ajokorttien vaihtamisen 3 kohdan mukaisesti tarvittaessa sen jälkeen, kun tietyt ennalta määritellyt edellytykset ovat täyttyneet.

Jos komissio tekee ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun toteamuksen, se voi yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa arvioida kolmannen maan tieliikennelainsäädäntöä. Jäsenvaltioiden on annettava lausuntonsa yksilöidyn kolmannen maan voimassa olevasta tieliikennelainsäädännöstä komission asettamassa määräajassa. Määräajan on oltava vähintään kuusi kuukautta ja enintään 18 kuukautta. Komissio suorittaa arvioinnin heti, kun se on saanut lausunnon kaikilta jäsenvaltioilta tai kun määräaika lausuntojen lähettämiselle on kulunut umpeen, sen mukaan, kumpi ajankohta on aikaisempi.

Kun komissio arvioi kolmannessa maassa voimassa olevaa tieliikennelainsäädäntöä, se ottaa huomioon ainakin seuraavat seikat:

a) voimassa olevat ajokorttivaatimukset, kuten ajokorttiluokat, alaikärajaa koskevat vaatimukset, koulutukselle ja ajokokeille asetetut vaatimukset ja edellytykset sekä ajokortin myöntämistä koskevat lääketieteelliset vaatimukset;

b) myöntääkö kolmas maa mobiiliajokortteja, ja jos myöntää, järjestelmän käyttöön sovellettavat tekniset ja rakenteelliset järjestelyt;

c) missä määrin liikkeellä on väärennettyjä ajokortteja ja mitä toimenpiteitä toteutetaan ajokorttien väärentämisen ja ajokortteihin liittyvän lahjonnan estämiseksi;

d) kolmannen maan myöntämien ajokorttien hallinnollinen voimassaoloaika;

e) kolmannen maan liikenneolosuhteet ja se, ovatko ne verrattavissa unionin tieverkon liikenneolosuhteisiin;

f) kolmannen maan liikenneturvallisuustaso;

g) kolmannen maan käytäntö ja oikeudellinen kehys, joka koskee jäsenvaltioiden myöntämien ajokorttien vaihtamista.

7. Komissio voi 6 kohdassa tarkoitetun arvioinnin suoritettuaan päättää täytäntöönpanosäädöksellä, että kolmannella maalla on käytössä tieliikennelainsäädäntö, jolla kaikilta tai joiltakin osin taataan unionin tasoa vastaava liikenneturvallisuuden taso kyseisen kolmannen maan myöntämien ajokorttien vaihtamiseksi 3 kohdan mukaisesti.

Tämän kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuun täytäntöönpanosäädökseen on sisällyttävä vähintään

a) 6 artiklassa tarkoitetut luokat, joihin kuuluvat ajokortit voidaan vaihtaa tämän artiklan 3 kohdan mukaisesti;

b) sellaiset kolmannen maan ajokorttien myöntämispäivämäärät, joiden jälkeen vaihto voidaan tehdä 3 kohdan mukaisesti;

c) yleiset edellytykset, joita on noudatettava vaihdettavan virallisen asiakirjan aitouden todentamiseksi;

d) yleiset edellytykset, jotka hakijan on täytettävä ennen vaihtoa osoittaakseen, että hän täyttää liitteessä III vahvistetut fyysistä ja henkistä suorituskykyä koskevat vähimmäisvaatimukset.

Jos hakijan ajokortti ei mahdollista hakijalle tämän kohdan toisen alakohdan a tai b alakohdan noudattamista, jäsenvaltiot voivat päättää vaihtaa ajokortin 2 kohdan mukaisesti. Jos hakija ei pysty noudattamaan tämän kohdan toisen alakohdan c tai d alakohtaa, jäsenvaltioiden on kieltäydyttävä vaihtamasta ajokorttia.

Tämän kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetussa täytäntöönpanosäädöksessä vahvistetuissa lisäedellytyksissä on säädettävä joko jäsenvaltion kansallisten säännösten soveltamisesta 2 kohdan mukaisesti tai ajokortin vaihtamisesta kieltäytymisestä, jos hakija ei täytä tällaisia edellytyksiä.

Tässä kohdassa tarkoitettu täytäntöönpanosäädös hyväksytään 26 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

8. Edellä 7 kohdan mukaisesti hyväksytyssä täytäntöönpanosäädöksessä on säädettävä kyseisen kolmannen maan liikenneturvallisuustilanteen säännöllisestä uudelleentarkastelusta, jonka komissio toteuttaa vähintään joka neljäs vuosi. Jäsenvaltioilla on oltava mahdollisuus antaa lausunto. Uudelleentarkastelun tuloksista riippuen komissio pitää kyseisen täytäntöönpanosäädöksen voimassa, muuttaa sitä tai keskeyttää sen voimassaolon sikäli kuin se on tarpeen, taikka kumoaa sen.

9. Komissio julkaisee *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ja verkkosivustollaan luettelon kolmansista maista, joiden osalta on hyväksytty täytäntöönpanosäädös 7 kohdan nojalla, ja julkaisee myös mahdolliset 8 kohdan mukaisesti tehdyt asiaankuuluvat muutokset.

10. Komissio tukee kolmansien maiden ammattikuljettajien integroimista unionin sisämarkkinoille edistämällä parhaiden käytäntöjen vaihtoa direktiivin (EU) 2022/2561 13 artiklan 4 kohdassa säädetyn vaatimuksen mukaisesti perustetussa maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien pätevyyttä ja koulutusta käsittelevässä asiantuntijaryhmässä.

16 artikla

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan ajo-oikeuden, ajokortin tai ajokortin kelpoisuuden tunnustamisen lopullisen peruuttamisen, pois ottamisen, määräaikaisen peruuttamisen tai rajoittamisen vaikutukset

1. Jäsenvaltioiden on kieltäydyttävä myöntämästä ajokorttia hakijalle, jonka ajokortti on peruutettu lopullisesti, otettu pois, peruutettu määräaikaisesti tai rajoitettu toisessa jäsenvaltiossa.

2. Jäsenvaltion on kieltäydyttävä tunnustamasta sellaisen ajokortin kelpoisuutta, jonka toinen jäsenvaltio on myöntänyt henkilölle, jonka ajo-oikeus, ajokortti tai ajokortin kelpoisuuden tunnustaminen on peruutettu lopullisesti, otettu pois, peruutettu määräaikaisesti tai rajoitettu ensin mainitun jäsenvaltion alueella.

3. Ajo-oikeutta, ajokorttia tai ajokortin kelpoisuuden tunnustamista on pidettävä lopullisesti peruutettuna, pois otettuna, määräaikaisesti peruutettuna tai rajoitettuna tätä artiklaa sovellettaessa, kunnes asianomainen henkilö täyttää kaikki jäsenvaltion asettamat edellytykset voidakseen saada takaisin ajo-oikeutensa, ajokorttinsa tai ajokorttinsa kelpoisuuden tunnustamisen tai voidakseen hakea uutta ajokorttia.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden asettamat edellytykset sille, että henkilö voi saada takaisin ajo-oikeutensa, ajokorttinsa tai ajokorttinsa kelpoisuuden tunnustamisen tai saa hakea uutta ajokorttia, ovat oikeasuhteisia eivätkä syrji muiden jäsenvaltioiden myöntämien ajokorttien haltijoita, ja että ne eivät yksinään johda siihen, että ajokortti evätään määräämättömäksi ajaksi tai että toisen jäsenvaltion myöntämän ajokortin tunnustamisesta kieltäydytään määräämättömän ajan.

4. Jäsenvaltiot voivat kieltää henkilöltä määräämättömäksi ajaksi ajamisen alueellaan antamatta hänelle mahdollisuutta saada takaisin ajo-oikeutensa, ajokorttinsa tai ajokorttinsa kelpoisuuden tunnustamisen tai mahdollisuutta hakea uutta ajokorttia, jos tämä on perusteltua hänen käyttäytymisensä tai fyysisen tai henkisen suorituskykynsä perusteella.

Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, jäsenvaltio, joka ei ole kieltänyt kyseistä henkilöä ajamasta, voi tämän kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua jäsenvaltiota kuultuaan myöntää hänelle ajokortin. Jäsenvaltio, joka asetti kyseisen henkilön ajokieltoon, voi kuitenkin alueellaan kieltäytyä toistaiseksi tunnustamasta toisen jäsenvaltion myöntämää ajokorttia.

17 artikla

Avustetun ajamisen järjestelmä

1. Sen estämättä, mitä 7 artiklan 1 kohdan b alakohdassa säädetään, jäsenvaltioiden on myönnettävä liitteessä I olevassa E osassa esitetyllä unionin koodilla 98.02 merkittyjä B-luokan ajokortteja 10 artiklan 1 kohdan mukaisesti 17 vuotta täyttäneille hakijoille.

2. Poiketen siitä, mitä 7 artiklan 1 kohdan b ja d alakohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat myöntää 17 vuotta täyttäneille hakijoille alueellaan ajamista varten liitteessä I olevassa E osassa esitetyllä unionin koodilla 98.02 merkittyjä C1-, C1E- tai C-luokkien ajokortteja 10 artiklan 1 kohdan mukaisesti, jos hakijalla on C-luokan osalta direktiivin (EU) 2022/2561 6 artiklan 1 kohdan mukaisesti tai C1- ja C1E-luokkien osalta direktiivin (EU) 2022/2561 6 artiklan 2 kohdan mukaisesti myönnetty ammattipätevyystodistus.

Jäsenvaltioiden, jotka myöntävät tällaisia ajokortteja, on tunnustettava vastavuoroisesti ensimmäisen alakohdan mukaisesti myönnetyt ajokortit.

3. Liitteessä I olevassa E osassa esitetyllä unionin koodilla 98.02 merkityn ajokortin haltijat, jotka eivät ole vielä täyttäneet 18:aa vuotta, saavat kuljettaa ajoneuvoa vain, jos heidän mukanaan on etumatkustajan paikalla henkilö, joka kykenee antamaan heille ohjausta ajon aikana. Mukana olevan henkilön on noudatettava alkoholin tai huumeiden vaikutuksen alaisena ajamista koskevia sääntöjä. Mukana olevan henkilön on täytettävä seuraavat edellytykset:

a) hän on vähintään 24-vuotias;

b) hänellä on asianomaisen luokan ajokortti, joka on myönnetty unionissa yli viisi vuotta aiemmin;

c) hän ei ole ollut viiden edellisen vuoden aikana ajokiellossa b alakohdassa tarkoitetun ajokortin myöntäneessä jäsenvaltiossa.

Muu jäsenvaltio kuin c alakohdassa tarkoitettu ajokortin myöntänyt jäsenvaltio voi säätää ajokiellon täytäntöönpanosta alueellaan sellaisen sen alueella tehdyn rikoksen johdosta, joka voisi osoittaa henkilön sopimattomaksi toimimaan tämän artiklan mukaisena mukana olevana henkilönä.

4. Jäsenvaltiot voivat vaatia 3 kohdassa tarkoitettujen mukana olevien henkilöiden henkilöllisyyden todentamista tämän artiklan noudattamisen varmistamiseksi. Jäsenvaltiot voivat rajoittaa mahdollisten mukana olevien henkilöiden lukumäärää tiettyä avustettua kuljettajaa kohden. Jäsenvaltiot voivat soveltaa alueellaan lisäedellytyksiä, jotka niiden myöntämän ajokortin haltijan mukana olevan henkilön on täytettävä. Tällaisten edellytysten on oltava oikeasuhteisia ja avustetun ajamisen järjestelmän tavoitteisiin sopivia. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava kyseisistä lisäedellytyksistä komissiolle. Komissio asettaa tiedot kyseisistä lisäehdoista yleisön saataville.

C-, C1E- tai C1-luokan ajokortin haltijan mukana olevan henkilön osalta ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuihin vaatimuksiin voi sisältyä erityisesti seuraava vaatimus:

a) mukana olevalla henkilöllä on direktiivin (EU) 2022/2561 mukainen asiaankuuluva pätevyys ja koulutus; tai

b) mukana oleva henkilö on suorittanut vähintään seitsemän ja enintään 14 tunnin pituisen erityisen koulutuksen tarvittavien ammatillisten ja pedagogisten taitojen hankkimiseksi osana CAP-jatkokoulutustaan.

5. Avustetun ajamisen järjestelmä ei rajoita jäsenvaltioiden olemassaolevaa mahdollisuutta alentaa B-luokan ajokortin hakijoiden alaikärajaa 7 artiklan 2 kohdassa säädetyllä tavalla tai soveltaa siihen liittyviä ehtoja kansallisella tasolla.

6. Jäsenvaltiot voivat soveltaa lisäedellytyksiä liitteessä I olevassa E osassa esitetyllä unionin koodilla 98.02 merkityn ajokortin myöntämiseen hakijoille, jotka eivät ole vielä 18-vuotiaita. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle. Komissio asettaa nämä tiedot yleisön saataville.

18 artikla

Koeaika

1. Edellä 10 artiklan 1 kohdan a alakohdassa vaaditun ajokokeen suorittamisen jälkeen myönnetyn ajokortin haltijaa on pidettävä 'uutena kuljettajana', ja häneen on sovellettava koeaikaa. Ajokortin myöntävän jäsenvaltion on määritettävä koeajan kesto, ja sen on oltava vähintään kaksi vuotta.

Jos uudella kuljettajalla on jo jonkin toisen ajokorttiluokan voimassa oleva ajokortti, koeajaksi katsotaan periaatteessa vain nykyisen ajokortin koeajasta jäljellä oleva aika. Uusille kuljettajille, joilla on vain AM-luokan ajokortti, uuden luokan ajokortin saaminen johtaa kuitenkin joka tapauksessa uuteen koeaikaan. Jäsenvaltiot voivat vaatia myöntämiensä muiden luokkien kuin AM-luokan ajokorttien osalta lisä- tai täydentävää koeaikaa erityisesti uuteen ajokorttiluokkaan liittyvien erilaisten riskien ja vaadittujen taitojen huomioon ottamiseksi.

2. Jäsenvaltioiden on määrättävä uusien kuljettajien osalta muita tiukemmista alkoholin vaikutuksen alaisena ajamista koskevista säännöistä tai seuraamuksista tai molemmista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ne pannaan täytäntöön. Jos jäsenvaltiot päättävät määrätä seuraamuksia, niiden on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia, varoittavia ja syrjimättömiä.

Lisäksi jäsenvaltioiden on toteutettava toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on vähentää

a) uusien kuljettajien huumausaineiden vaikutuksen alaisena ajamista;

b) turvavöiden ja lasten turvalaitteiden pakollisesta käytöstä ajoneuvoissa annetun neuvoston direktiivin 91/671/ETY ([20]) saattamiseksi osaksi kansallista lainsäädäntöä annettujen lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten noudattamatta jättämistä.

([20]) Neuvoston direktiivi, annettu 16 päivänä joulukuuta 1991, turvavöiden ja lasten turvalaitteiden pakollisesta käytöstä ajoneuvoissa (91/671/ETY) (EYVL L 373, 31.12.1991, s. 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1991/671/oj).

3. Mikään tässä artiklassa ei estä jäsenvaltioita sisällyttämästä kansalliseen lainsäädäntöönsä nollatoleranssia koskevia säännöksiä, joilla kielletään kaikilta kuljettajilta ajoa edeltävä alkoholin tai huumausaineiden käyttö. Jos jäsenvaltiot sisällyttävät kansalliseen lainsäädäntöönsä tällaisia nollatoleranssisäännöksiä, niiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet kansallisen lainsäädäntönsä yhdenmukaistamiseksi 2 kohdan nojalla toteutettujen toimenpiteiden kanssa.

4. Jäsenvaltiot voivat liikenneturvallisuuden parantamiseksi vahvistaa niiden alueilla uusiin kuljettajiin sovellettavia lisäsääntöjä. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle.

5. Jos sen jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen, jossa kuljettajalla on vakinainen asuinpaikka, päättää pidentää kuljettajan koeaikaa hänen tekemänsä rikkomuksen vuoksi, sen on varmistettava, että uusi koeaika merkitään ajokorttiin.

6. Jäsenvaltioiden on merkittävä koeaikana myönnetty ajokortti liitteessä I olevassa E osassa esitetyllä asiaankuuluvalla unionin koodilla.

19 artikla

Ajokokeen vastaanottajat

1. Ajokokeen vastaanottajien on täytettävä liitteessä IV vahvistetut vähimmäisvaatimukset.

Niiden ajokokeen vastaanottajien, jotka ovat aloittaneet toimintansa harjoittamisen ennen 19 päivää tammikuuta 2013, on täytettävä ainoastaan kyseisessä liitteessä vahvistetut laadunvarmistusjärjestelmiä ja säännöllisiä jatkokoulutustoimenpiteitä koskevat vaatimukset.

2. Siirretään komissiolle valta antaa 25 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan tarvittaessa liitettä IV teknisen, operatiivisen tai tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi.

20 artikla

Vakinainen asuinpaikka

1. Vakinaiseksi asuinpaikaksi katsotaan paikka, jossa henkilö asuu tavanomaisesti eli vähintään 185 päivää viimeisten 365 päivän aikana sellaisten henkilökohtaisten ja ammatillisten siteiden vuoksi tai, jos kyse on henkilöstä, jolla ei ole ammatillisia siteitä, sellaisten henkilökohtaisten siteiden vuoksi, jotka osoittavat läheistä yhteyttä kyseisen henkilön ja hänen asuinpaikkansa välillä.

Jos henkilön ammatilliset siteet ja henkilökohtaiset siteet ovat eri paikoissa ja kyseinen henkilö tästä syystä asuu vuorotellen kahdessa tai useammassa jäsenvaltiossa olevissa eri paikoissa, hänen vakinaisena asuinpaikkanaan pidetään sitä paikkaa, jossa hänen henkilökohtaiset siteensä ovat, jos hän palaa sinne säännöllisesti. Henkilö ei ole velvollinen noudattamaan tätä ehtoa, jos hän asuu jäsenvaltiossa suorittaakseen siellä tietyn ajan kestävän tehtävän. Opiskelu yliopistossa tai koulussa ei merkitse vakinaisen asuinpaikan muutosta.

2. Sovellettaessa 10 artiklan 3 kohdan b alakohtaa ja 13 artiklan 4 kohtaa unionin ulkoasiainhallinnon henkilöstön eli neuvoston pääsihteeristön ja komission asianomaisten yksiköiden virkamiesten sekä jäsenvaltioiden ulkoasiainhallintojen lähettämän henkilöstön ja unionin toimielinten, elinten ja laitosten ulkoisen edustuksen alalla työskentelevien muiden työntekijöiden tai toimeksisaajien, jotka ovat voidakseen hoitaa sopimusperusteiset tehtävänsä asuneet vähintään 181 päivää viimeksi kuluneiden 365 päivän aikana unionin ulkopuolella, tai sen jäsenvaltioiden ulkoasiainhallinnon kolmansiin maihin akkreditoidun henkilöstön tai heidän kotitalouteensa kuuluvien perheenjäsenten vakinaisen asuinpaikan katsotaan olevan uusittavan tai korvattavan ajokortin myöntäneen jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden alueella.

3. Jos ajokortin haltija ei pysty osoittamaan, että hänellä on 1 kohdan mukainen vakinainen asuinpaikka tietyssä jäsenvaltiossa, hän voi poikkeustapauksissa saada ajokorttinsa uusituksi tai korvatuksi ajokortin myöntäneessä jäsenvaltiossa.

4. Poiketen siitä, mitä 10 artiklan 1 kohdan e alakohdassa säädetään, ja erityisesti B-luokan ajokortin myöntämiseksi ensimmäistä kertaa, hakijalle, jonka vakinainen asuinpaikka on jossakin muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, jonka kansalainen hän on, voidaan myöntää ajokortti viimeksi mainitussa jäsenvaltiossa, jos jäsenvaltiossa, jossa hän asuu vakinaisesti, ei ole mahdollisuutta suorittaa teoriakoetta tai käytännön koetta tai kumpaakaan jollakin sen jäsenvaltion virallisista kielistä, jonka kansalainen hän on, edellyttäen, että kyseessä on myös unionin virallinen kieli, eikä tulkin avustuksella.

Asetuksen (EU) 2018/1724 mukaisesti jäsenvaltioiden ja komission on tarjottava käyttäjille tiedot kielistä, joilla teoriakokeiden ja käytännön kokeiden kääntämistä tai tulkkausta tarjotaan kussakin jäsenvaltiossa.

21 artikla

Vastaavuus muiden kuin unionin standardin mukaisten ajokorttien kanssa

1. Jäsenvaltioiden on sovellettava komission päätöksessä (EU) 2016/1945 ([21]) vahvistettuja vastaavuuksia ennen 19 päivää tammikuuta 2013 myönnettyjen ajo-oikeuksien ja tämän direktiivin 6 artiklassa säädettyjen luokkien välillä.

2. Ennen 19 päivää tammikuuta 2013 myönnettyä oikeutta ajamiseen ei voida mitätöidä tai millään tavalla muuttaa tämän direktiivin nojalla.

22 artikla

Keskinäinen avunanto ja EU:n ajokorttiverkosto

1. Jäsenvaltioiden on avustettava toisiaan tämän direktiivin täytäntöönpanossa. Niiden on vaihdettava tietoja ajokorteista, joita ne ovat myöntäneet, vaihtaneet, korvanneet, uusineet, rajoittaneet, poistaneet tai määräaikaisesti tai lopullisesti peruuttaneet, ja ajokielloista, joita ne ovat määränneet tai joita ne tarvittaessa aikovat määrätä, sekä kuultava toisiaan, jos on perusteltua syytä epäillä, että ajokortin hakija on ajokiellossa toisessa jäsenvaltiossa. Niiden on käytettävä tiedonvaihtoon EU:n ajokorttiverkostoa.

2. Jäsenvaltiot voivat käyttää EU:n ajokorttiverkostoa myös vaihtaakseen tietoja seuraaviin tarkoituksiin:

a) sen mahdollistaminen, että viranomaiset voivat todentaa ajokortin voimassaolon ja aitouden erityisesti tienvarsitarkastuksissa, tutkinnassa tai osana väärentämisen estämiseksi toteutettavia toimenpiteitä;

b) tutkinnan helpottaminen direktiivin (EU) 2015/413 mukaisesti;

c) direktiivin (EU) 2022/2561 noudattamisen valvonta ja ajokortin voimassaolon ja aitouden tarkistaminen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 ([22]) tai Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 165/2014 ([23]) täytäntöönpanon yhteydessä.

3. EU:n ajokorttiverkostoon pääsyn on oltava suojattua. EU:n ajokorttiverkoston on mahdollistettava sekä synkroninen eli reaaliaikainen että asynkroninen tietojenvaihto sekä suojattujen viestien, ilmoitusten ja liitteiden lähettäminen ja vastaanottaminen.

([21]) Komission päätös (EU) 2016/1945, annettu 14 päivänä lokakuuta 2016, ajokorttiluokkien vastaavuuksista (EUVL L 302, 9.11.2016, s. 62, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1945/oj).

([22]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

([23]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 165/2014, annettu 4 päivänä helmikuuta 2014, tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 60, 28.2.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että EU:n ajokorttiverkoston kautta vaihdettavat tiedot ovat ajan tasalla.

Jäsenvaltioiden on myönnettävä pääsy EU:n ajokorttiverkostoon ainoastaan 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuissa asioissa toimivaltaisille viranomaisille.

4. Jäsenvaltioiden on avustettava toisiaan myös mobiiliajokortin täytäntöönpanossa, erityisesti liitteessä I olevassa C osassa tarkoitettujen sovellusten ja aitouden todentamiseen liittyvien ominaisuuksien saumattoman yhteentoimivuuden varmistamiseksi.

5. Komissio hyväksyy viimeistään 6 päivänä kesäkuuta 2026 täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan EU:n ajokorttiverkoston toimintaa koskevat yhteiset säännöt, mukaan lukien yksityiskohtaiset toiminnalliset, käyttöliittymää koskevat ja tekniset vaatimukset. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 26 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

6. Jäsenvaltiot voivat tehdä yhteistyötä erityisesti jäsenvaltioiden myöntämiin ajokortteihin tehtävien merkintöjen avulla, kun ne valvovat ajo-oikeuden tai ajokortin tai ajokortin kelpoisuuden tunnustamisen lopullisen peruuttamisen, pois ottamisen, määräaikaisen peruuttamisen tai rajoittamisen noudattamista erityisesti silloin, kun asianomaiset toimenpiteet rajoittuvat tiettyihin ajokorttiluokkiin tai tiettyjen jäsenvaltioiden alueisiin.

23 artikla

Jäsenvaltioiden raportointi

1. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle vuosittain myönnettyjen, uusittujen, korvattujen, peruutettujen ja vaihdettujen ajokorttien lukumäärä kunkin ajokorttiluokan osalta. Mobiiliajokortteja ja fyysisiä ajokortteja koskevat tiedot on toimitettava erikseen.

2. Helpottaakseen 24 artiklassa tarkoitetun komission kertomuksen laatimista jäsenvaltioiden on viimeistään 26 päivänä marraskuuta 2029 ja sen jälkeen joka viides vuosi toimitettava komissiolle tilastot liikenneonnettomuuksista, joissa on loukkaantunut tai kuollut ihmisiä ja joissa on ollut osallisena ammattikuljettajia, erityisesti kun on kyse 17 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun avustetun ajamisen järjestelmän piiriin osallistuvista 17-vuotiaista kuljettajista.

3. Jäsenvaltiot voivat määräajoin jakaa komission kanssa tietoja liikkuvien työkoneiden käsittelyä koskevasta kansallisesta lainsäädännöstä ja siihen liittyvistä liikenneturvallisuusnäkökohdista sekä antaa tietoja, jos havaitaan työntekijöiden vapaaseen liikkuvuuteen liittyviä huolenaiheita.

24 artikla

Komission suorittama uudelleentarkastelu ja raportointi

1. Komissio esittää Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta viimeistään 26 päivänä marraskuuta 2030 ja sen jälkeen joka viides vuosi. Osana kertomusta komissio arvioi

a) direktiivin vaikutusta liikenneturvallisuuteen, erityisesti seuraavia kysymyksiä:

   i) onko 9 artiklan 2 kohdan j ja k alakohdan mukaisten vastaavuuksien myöntämisellä vaikutusta;

   ii) onko 9 artiklan 4 kohdan mukaisella vastaavuuksien myöntämisellä vaikutusta;

b) ammattiajokorttiluokkia koskevan avustetun ajamisen järjestelmän vaikutuksia liikenneturvallisuuteen ja kuljettajien puutteeseen jäsenvaltioiden 23 artiklan 2 kohdan mukaisesti toimittamien tietojen pohjalta.

Kertomukseen liitetään tarvittaessa säädösehdotus.

2. Komissio arvioi osana 1 kohdassa tarkoitettua kertomusta vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen uutta teknistä kehitystä, joka vaikuttaa kyseisten ajoneuvojen massaan. Tätä varten komissio käyttää hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/631 ([24]) 7 artiklan mukaisesti kerättyjä tietoja. Komissio voi arviointinsa tueksi pyytää ajoneuvojen valmistajilta lisätietoja uuden teknisen kehityksen mahdollisista vaikutuksista ajoneuvojen massaan.

Ajoneuvojen valmistajien on toimitettava ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetut tiedot kohtuullisessa ajassa ja sovellettavan unionin lainsäädännön mukaisesti.

3. Komissio arvioi viimeistään 26 päivänä marraskuuta 2026 tai välittömästi ensimmäisen 5 artiklan 7 kohdassa tarkoitetun täytäntöönpanosäädöksen hyväksymisen jälkeen sen mukaan, kumpi ajankohta on aikaisempi, onko 3 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua päivämäärää mahdollista aikaistaa, ja antaa havainnoistaan kertomuksen, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän artiklan 1 ja 2 kohdan soveltamista. Jäsenvaltiot voivat toimittaa komissiolle tämän arvioinnin kannalta merkityksellisinä pitämänsä tiedot, ja komissio ottaa nämä tiedot huomioon.

Kertomukseen liitetään tarvittaessa säädösehdotus.

25 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.

2. Siirretään komissiolle 25 päivästä marraskuuta 2025 alkaen viiden vuoden ajaksi 4 artiklan 8 kohdassa, 5 artiklan 6 kohdassa, 8 artiklan 2 kohdassa, 10 artiklan 6 kohdassa ja 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 4 artiklan 8 kohdassa, 5 artiklan 6 kohdassa, 8 artiklan 2 kohdassa, 10 artiklan 6 kohdassa ja 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.

4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.

5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

6. Edellä olevan 4 artiklan 8 kohdan, 5 artiklan 6 kohdan, 8 artiklan 2 kohdan, 10 artiklan 6 kohdan tai 19 artiklan 2 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

([24]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/631, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille ja asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kumoamisesta (EUVL L 111, 25.4.2019, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).

26 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa neuvoston direktiivillä 97/26/EY ([25]) perustettu ajokorttikomitea, jäljempänä ’komitea’. Komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.

2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

Kun komitean lausunto on määrä hankkia kirjallista menettelyä noudattaen, tämä menettely päätetään tuloksettomana, jos komitean puheenjohtaja lausunnon antamiselle asetetussa määräajassa niin päättää tai komitean jäsenten yksinkertainen enemmistö sitä pyytää.

Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi, jolloin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

3. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 8 artiklaa.

27 artikla

Direktiivin (EU) 2022/2561 muuttaminen

Muutetaan 5 artikla seuraavasti:

a) lisätään 2 kohtaan alakohta seuraavasti:

”c) 17 vuoden ikäisestä ajokorttiluokkaan C1, C1E tai C kuuluvia ajoneuvoja edellyttäen, että hänellä on C-luokan osalta 6 artiklan 1 kohdassa tai C1- ja C1E-luokan osalta 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu CAP-todistus, ja ainoastaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2025/2205 (*) 17 artiklan 2 ja 3 kohdassa säädetyin edellytyksin.

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2025/2205, annettu 22 päivänä lokakuuta 2025, ajokorteista, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1724 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2022/2561 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY ja komission asetuksen (EU) N:o 383/2012 kumoamisesta (EUVL L, 2025/2205, 5.11.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj).”;

b) korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Matkustajaliikenteeseen tarkoitetun ajoneuvon kuljettaja voi kuljettaa 21 vuoden ikäisestä ajokorttiluokkiin D ja D + E kuuluvia ajoneuvoja ja ajokorttiluokkiin D1 ja D1 + E kuuluvia ajoneuvoja edellyttäen, että hänellä on 6 artiklan 1 tai 2 kohdassa tarkoitettu CAP-todistus. Ajoturvallisuuden varmistamiseksi jäsenvaltiot voivat perustaa seurantajärjestelmän alle 23-vuotiaille kuljettajille, joilla on 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu CAP-todistus. Jos jäsenvaltiot edellyttävät, että tällaiset kuljettajat osallistuvat liikenneturvallisuuteen liittyviä aiheita koskevaan jatkokoulutukseen ennen kuin he täyttävät 23 vuotta, jotta he voivat lujittaa ja vahvistaa kyseisiä aiheita koskevaa osaamistaan, tällainen osallistuminen on otettava huomioon vaatimuksessa osallistua 35 tunnin jatkokoulutukseen joka viides vuosi.

Jäsenvaltiot voivat sallia ajokorttiluokkiin D1 ja D1 + E kuuluvaa ajoneuvoa kuljettavan henkilön ajaa tällaista ajoneuvoa alueellaan 18 vuoden ikäisestä edellyttäen, että kuljettajalla on 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu CAP-todistus.

Jäsenvaltiot voivat sallia ajokorttiluokkiin D ja D + E kuuluvaa ajoneuvoa kuljettavan henkilön ajaa tällaista ajoneuvoa alueellaan 20 vuoden ikäisestä edellyttäen, että kuljettajalla on 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu CAP-todistus. Ikärajaa voidaan laskea 18 vuoteen tällaisten ajoneuvojen kuljettamiseksi ilman matkustajia tai henkilökuljetuksissa säännöllisillä enintään 50 kilometrin pituisilla reiteillä.”.

([25]) Neuvoston direktiivi 97/26/EY, annettu 2 päivänä kesäkuuta 1997, yhteisön ajokortista annetun direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta (EYVL L 150, 7.6.1997, s. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1997/26/oj).

28 artikla

Asetuksen (EU) 2018/1724 muuttaminen

Muutetaan liite II seuraavasti:

a) lisätään riville ”Muutto” toiseen sarakkeeseen solu seuraavasti: ”Ajokortin hankkiminen ja uusiminen”;

b) lisätään riville ”Muutto” kolmanteen sarakkeeseen solu seuraavasti: ”Unionin ajokorttien myöntäminen, vaihtaminen ja korvaaminen”.

29 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät säännökset viimeistään 26 päivänä marraskuuta 2028, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 2 kohdan soveltamista. Niiden on viipymättä ilmoitettava tästä komissiolle.

Niiden on sovellettava kyseisiä säännöksiä 26 päivästä marraskuuta 2029, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 2 kohdan soveltamista.

Kyseisissä jäsenvaltioiden antamissa säännöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava 9 artiklan 2 kohdan j ja k alakohdan noudattamisen edellyttämät säännökset viimeistään 26 päivänä marraskuuta 2027. Niiden on viipymättä ilmoitettava tästä komissiolle.

Niiden on sovellettava kyseisiä säännöksiä 26 päivästä marraskuuta 2027.

3. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava 17 artiklan noudattamisen edellyttämät säännökset viimeistään 26 päivänä marraskuuta 2028. Niiden on viipymättä ilmoitettava tästä komissiolle.

Niiden on sovellettava kyseisiä säännöksiä 26 päivästä marraskuuta 2028.

4. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

30 artikla

Kumoaminen

1. Kumotaan direktiivi 2006/126/EY 26 päivästä marraskuuta 2029, lukuun ottamatta sen 6 artiklan 4 kohdan c alakohtaa, joka kumotaan 26 päivästä marraskuuta 2027.

Viittauksia direktiiviin 2006/126/EY on pidettävä viittauksina tähän direktiiviin tämän direktiivin liitteessä VII esitetyn vastaavuustaulukon mukaisesti.

2. Kumotaan asetus (EU) N:o 383/2012 26 päivästä marraskuuta 2029.

Viittauksia asetukseen (EU) N:o 383/2012 pidetään viittauksina tähän direktiiviin liitteessä VII olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

31 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

32 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Strasbourgissa 22 päivänä lokakuuta 2025.

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*
R. METSOLA	M. BJERRE

LIITE I

JÄSENVALTIOIDEN MYÖNTÄMIÄ AJOKORTTEJA KOSKEVAT STANDARDIERITELMÄT JA SÄÄNNÖKSET

A1 OSA: **Fyysistä ajokorttia koskevat yleiset eritelmät**

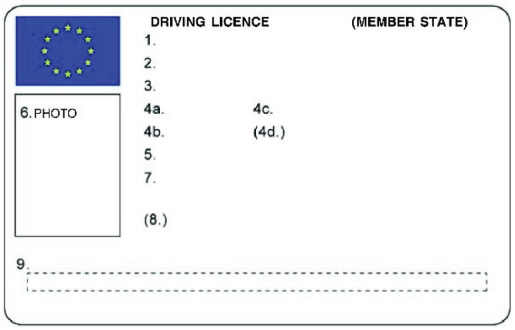
1) Unionin mallin mukaisen fyysisen ajokortin on ominaisuuksiltaan noudatettava ISO/IEC 7810 -standardia.

Kortin valmistusmateriaalina on polykarbonaatti.

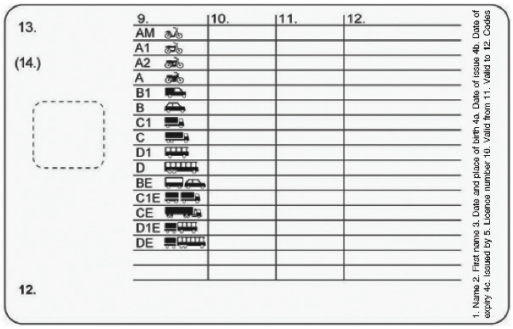
Tarkistamismenetelmät, joilla varmistetaan ajokortin ominaisuuksien yhdenmukaisuus kansainvälisten standardien kanssa, ovat ISO 10373 -standardin mukaiset.

2) Kortti on kaksipuolinen, ja se on kuvassa 1 esitetyn mallin mukainen.

Etupuoli



Kääntöpuoli



Kuva 1: Unionin ajokorttimalli

Kuvan 1 teksti:

1. Sukunimi 2. Etunimi (etunimet) 3. Syntymäaika ja -paikka 4a. Kortin myöntämispäivä 4b. Kortin viimeinen voimassaolopäivä 4c. Kortin myöntänyt viranomainen 5. Ajokortin numero 10. Myönnetty 11. Viimeinen voimassaolopäivä 12. Koodit

3) Ajokortissa on oltava esillä seuraavat D osassa vahvistetut tiedot:

Etupuoli:

a) merkintä ”ajokortti” painettuna suuraakkosin ajokortin myöntävän jäsenvaltion kielellä tai kielillä;

b) (valinnainen merkintä) ajokortin myöntävän jäsenvaltion nimi;

c) ajokortin myöntävän jäsenvaltion D osan 1 kohdan mukainen kansainvälinen tunnus negatiivina sinisessä suorakulmiossa ja 12 keltaisen tähden ympäröimänä;

d) myönnettyä ajokorttia koskevat D osan 3 kohdan mukaiset tiedot (kentät 1–9);

e) merkintä ”Euroopan unionin malli” painettuna ajokortin myöntävän jäsenvaltion kielellä tai kielillä ja D osan 2 kohdan mukainen merkintä ”ajokortti” kaikilla muilla Euroopan unionin kielillä vaaleanpunaisella painettuna muodostavat ajokortin taustan.

Kääntöpuoli:

f) myönnetyn ajokortin luokkia koskevat D osan 4 kohdan mukaiset tiedot (kentät 9–12);

g) myönnetyn ajokortin hallinnointiin liittyvät D osan 5 kohdan mukaiset tiedot (kentät 13–14);

h) seuraavien ajokortin etu- ja kääntöpuolella olevien numeroitujen kenttien selitykset: 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 ja 12.

Jos jäsenvaltio haluaa tehdä tällaiset merkinnät kansallisella kielellä, joka on muu kuin bulgaria, englanti, espanja, hollanti, iiri, italia, kreikka, kroaatti, latvia, liettua, malta, portugali, puola, ranska, romania, ruotsi, saksa, slovakki, sloveeni, suomi, tanska, tšekki, unkari tai viro, sen on laadittava ajokortti kahdella kielellä käyttäen jotakin edellä mainituista kielistä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta muiden tämän liitteen säännösten soveltamista.

Ajokorttiin on varattava tila sitä varten, että korttiin mahdollisesti myöhemmin lisätään mikrosiru tai muu vastaava tietotekninen väline, tai mahdollista QR-koodin painatusta varten.

Viitevärit ovat seuraavat:

i) sininen: Pantone Reflex Blue;

ii) keltainen: Pantone Yellow.

4) Erityissäännökset

a) Kun jäsenvaltion tämän liitteen mukaisesti myöntämän ajokortin haltija on asettunut vakinaisesti asumaan toiseen jäsenvaltioon, tämä jäsenvaltio voi merkitä ajokorttiin maassa vaadittavat merkinnät sillä ehdolla, että nämä merkinnät tehdään myös muihin tässä jäsenvaltiossa myönnettäviin ajokortteihin ja että kortissa on näihin merkintöihin riittävästi tilaa.

b) Jäsenvaltiot voivat lisätä värejä tai merkintöjä, kuten viivakoodin ja kansallisia tunnuksia, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän liitteen muita säännöksiä. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava tästä komissiolle.

Ajokorttien vastavuoroisen tunnustamisen vuoksi viivakoodi saa sisältää ainoastaan ne tiedot, jotka jo ovat näkyvissä ajokortissa tai jotka ovat tarpeellisia ajokortin myöntämismenettelyssä.

c) Henkilön, jolla on normaali näöntarkkuus, on kyettävä lukemaan ajokorttiin merkityt tiedot; kääntöpuolen kentissä 9–12 käytettyjen merkkien korkeuden on oltava vähintään 5 pistettä.

A2 OSA: **Fyysisen ajokortin väärentämisen estämistä koskevat eritelmät**

1) Seuraavat tekijät uhkaavat ajokortin fyysistä turvaa:

a) väärien ajokorttien valmistaminen: uuden, aitoa asiakirjaa suuresti muistuttavan kortin tekeminen joko alusta asti tai kopioimalla aito asiakirja;

b) olennaiset muutokset: alkuperäisen asiakirjan ominaisuuksien muuttaminen esimerkiksi muuttamalla asiakirjaan merkittyjä tietoja.

2) Väärentämisenestojärjestelmä on erottamaton osa jokaista tekijää ajokorttijärjestelmän kokonaisuudessa, mukaan lukien hakumenettely, tietojen turvallinen välittäminen, kortin materiaali, valmistustekniikka, eri turvatekijöiden vähimmäismäärä ja henkilötietojen merkintätapa.

3) Ajokorttien valmistusmateriaali on suojattava väärentämiseltä käyttämällä seuraavia tekniikoita (pakolliset turvatekijät):

a) kortin on itsessään oltava ultraviolettivalossa reagoimaton;

b) taustalla on oltava turvakuvio, jonka tarkoituksena on estää väärentäminen skannaamalla, painamalla tai kopioimalla ja jossa on käytetty iirispainatusta erivärisin varmennuspainovärein sekä negatiivista ja positiivista giljoshipainatusta. Kuvio ei saa muodostua perusväreistä (syaani, magenta, keltainen ja musta), vaan siinä on oltava vähintään kahta erikoisväriä käyttäen muodostettuja monimutkaisia kuvioita ja mikrokirjoitusta;

c) optisesti muuttuvia tekijöitä, jotka suojaavat riittävän hyvin kopioinnilta ja valokuvan manipuloinnilta;

d) laserkaiverrus,

e) valokuvalle varatulla alueella turvakuvioidun taustan ja valokuvan olisi mentävä osittain päällekkäin ainakin valokuvan reunoilla (himmenevä kuvio).

4) Ajokorteissa käytettävä materiaali on lisäksi suojattava väärentämiseltä käyttämällä ainakin kolmea seuraavista tekniikoista (täydentävät turvatekijät):

a) vaihtuvaväriset painovärit*;

b) lämpöherkkä painoväri*;

c) yksilölliset hologrammit*;

d) muuttuvat laserkuvat*;

e) ultravioletti fluoresoiva painoväri, näkyvä ja läpinäkyvä;

f) iirispainatus;

g) taustassa digitaalinen vesileima;

h) infrapuna- tai fosforoivat pigmentit;

i) kosketeltaessa tuntuvat kirjasimet, symbolit tai kuviot*.

Mahdollisuuksien mukaan on ensisijaisesti käytettävä tähdellä merkittyjä tekniikoita, koska ne antavat lainvalvontaviranomaisille mahdollisuuden tarkastaa kortin voimassaolon ilman erityisvälineitä. Jäsenvaltiot voivat ottaa käyttöön myös muita kuin tässä kohdassa lueteltuja turvatekijöitä.

B OSA: **Fyysisiin ajokortteihin sisällytettyjä mikrosiruja koskevat eritelmät**

1) Mikrosirun ja sen sisältämien tietojen, ajokortteja koskevassa kansallisessa lainsäädännössä säädetyt lisätiedot mukaan lukien, on oltava B1 osan mukaisia.

2) Luettelo mikrosirun sisältäviin ajokortteihin sovellettavista standardeista vahvistetaan B2 osassa.

3) Mikrosirun sisältäviin ajokortteihin on sovellettava B3 osan mukaista unionin tyyppihyväksyntämenettelyä.

4) Kun kaikki asiaan liittyvät unionin tyyppihyväksyntää koskevat edellytykset täyttyvät 1, 2 ja 3 kohdan mukaisen mikrosirun sisältävän ajokortin osalta, jäsenvaltioiden on annettava valmistajalle tai tämän edustajalle unionin tyyppihyväksyntätodistus.

5) Erityisesti sen varmistamiseksi, että tätä osaa noudatetaan, jäsenvaltio voi tarvittaessa peruuttaa antamansa unionin tyyppihyväksyntätodistuksen.

6) Unionin tyyppihyväksyntätodistusten hyväksymistä ja peruuttamista koskevien ilmoitusten on oltava B4 osassa olevan mallin mukaisia.

7) Komissiolle on ilmoitettava kaikista annetuista ja peruutetuista unionin tyyppihyväksyntätodistuksista. Jos jäsenvaltio peruuttaa todistuksen, sen on esitettävä yksityiskohtaiset perustelut.

Komission on ilmoitettava jäsenvaltioille kaikista peruutetuista unionin tyyppihyväksynnöistä.

8) Jäsenvaltioiden antamat unionin tyyppihyväksyntätodistukset tunnustetaan vastavuoroisesti.

9) Jos jäsenvaltio varmistuu siitä, että huomattava määrä mikrosirun sisältäviä ajokortteja todetaan toistuvasti tämän liitteen tämän osan vastaisiksi, kyseisen jäsenvaltion on ilmoitettava asiasta komissiolle. Ilmoituksessa on mainittava kyseisiin ajokortteihin liittyvän unionin tyyppihyväksyntätodistuksen numero sekä kuvaus sääntöjenvastaisuuksista. Komissio ilmoittaa ilman aiheetonta viivytystä kaikille muille jäsenvaltioille tosiseikoista, jotka sille on tämän kohdan nojalla ilmoitettu.

10) Edellä olevassa 9 kohdassa tarkoitetut ajokortit myöntäneen jäsenvaltion on tutkittava asia viipymättä ja toteutettava tarvittavat korjaavat toimenpiteet, tarvittaessa myös unionin tyyppihyväksyntätodistuksen peruuttaminen.

B1 OSA: **Mikrosirun sisältäviä ajokortteja koskevat yleiset vaatimukset**

Tässä liitteessä kuvatut mikrosirun sisältäviä ajokortteja koskevat yleiset vaatimukset perustuvat kansainvälisiin standardeihin ja erityisesti ISO/IEC 18013-sarjan standardeihin. Ne käsittävät:

a) mikrosirua ja sen loogista aineistorakennetta koskevat eritelmät;

b) tallennettavia yhdenmukaistettuja tietoja ja lisätietoja koskevat eritelmät;

c) mikrosirulle tallennettujen tietojen tietosuojamekanismeja koskevat eritelmät.

1 osasto

LYHENTEET

Lyhenne	Merkitys
AID	Sovellustunniste (Application Identifier)
BAP	Peruslaatuinen pääsynvalvonta (Basic Access Protection)
DG	Tietoryhmä (Data Group)
EAL 4+	Korotettu arvioinnin vakuuttavuustaso 4+ (Evaluation Assurance Level 4 Augmented)
EF	EF-tiedosto (Elementary File)
EFID	EF-tiedostotunniste (Elementary File Identifier)
eMRTD	Koneellisesti luettavat matkustusasiakirjat (Machine Readable Travel Documents)
ICC	Integroidulla piirillä varustettu kortti (Integrated Circuit Card)
ISO	Kansainvälinen standardisoimisjärjestö
LDS	Looginen aineistorakenne (Logical Data Structure)
PICC	Lähiluettava integroidulla piirillä varustettu kortti (Proximity Integrated Circuit Card)
PIX	Valmistajakohtainen sovellustunnisteen tarkennin (Proprietary Application Identifier Extension)
RID	Rekisteröidyn sovellustoimittajan tunniste (Registered Application Identifier)
SOd	Dokumentin suojausobjekti (Document Security Object)

2 osasto

MIKROSIRULLE TALLENNETUT TIEDOT

1) Yhdenmukaistetut pakolliset ja vapaaehtoiset ajokorttitiedot

Mikrosirulle tallennetaan D osassa täsmennetyt yhdenmukaistetut ajokorttitiedot. Jos jäsenvaltio päättää sisällyttää ajokorttiin D osassa vapaaehtoisiksi merkittyjä tietoja, myös ne on tallennettava mikrosirulle.

2) Lisätiedot

Jäsenvaltiot voivat tallentaa mikrosiruille sellaisia lisätietoja, joista säädetään niiden ajokortteja koskevassa kansallisessa lainsäädännössä. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle.

3 osasto

MIKROSIRU

1) Tallennusvälineen tyyppi

Ajokorttitietojen tallennusväline on B2 osan 1 kohdan mukaisesti kontaktillinen mikrosiru, kontaktiton mikrosiru tai duaalisiru.

2) Sovellukset

Kaikki mikrosirulla olevat tiedot on tallennettava sähköisiin sovelluksiin. Kaikki mikrosirulla olevat sovellukset on yksilöitävä sovellustunnisteeksi (AID) kutsutulla yksiselitteisellä koodilla B2 osan 2 kohdan mukaisesti.

a) Unionin ajokorttisovellus

D osassa tarkoitetut pakolliset ja vapaaehtoiset ajokorttitiedot tallennetaan erityiseen unionin ajokorttisovellukseen. Unionin ajokorttisovelluksen sovellustunniste on:

”A0 00 00 04 56 45 44 4C 2D 30 31”,

ja se koostuu molemmista seuraavista:

— Euroopan komissiolle varattu rekisteröidyn sovellustoimittajan tunniste (RID): ”A0 00 00 04 56”;

— Unionin ajokorttisovellukselle varattu valmistajakohtainen sovellustunnisteen tarkennin (PIX): ”45 44 4C 2D 30 31” (EDL-01).

Tiedot yhdistetään loogisen aineistorakenteen (LDS) mukaisiksi tietoryhmiksi (DG).

Tietoryhmät tallennetaan EF-tiedostoina (EF) unionin ajokorttisovellukseen ja suojataan B2 osan 3 kohdan mukaisesti.

b) Muut sovellukset

Muut mahdolliset lisätiedot tallennetaan yhteen tai useampaan niille varattuun sovellukseen erillään unionin ajokorttisovelluksesta. Kukin tällainen sovellus yksilöidään yksiselitteisellä sovellustunnisteella.

4 osasto

UNIONIN AJOKORTTISOVELLUKSEN MIKROSIRUJEN LOOGINEN AINEISTORAKENNE

1) Looginen aineistorakenne

Ajokorttitiedot tallennetaan mikrosirulle B2 osan 4 kohdassa esitetyn loogisen aineistorakenteen (LDS) mukaisesti. Tässä kohdassa täsmennetään pakollisia ja lisätietoryhmiä koskevat lisävaatimukset.

Kukin tietoryhmä tallennetaan yhtenä EF-tiedostona. Unionin ajokorttisovelluksessa käytetyt EF-tiedostot yksilöidään EF-tiedostotunnisteilla (EFID) ja lyhennetyillä EFID-tunnisteilla B2 osan 5 kohdan mukaisesti.

2) Pakolliset tietoryhmät

Pakolliset ja vapaaehtoiset tiedot tallennetaan seuraaviin tietoryhmiin:

DG 1: kaikki asiakirjassa näkyvät pakolliset ja vapaaehtoiset tiedot sellaisina kuin ne on painettu asiakirjaan, lukuun ottamatta kuvia ajokortin haltijan kasvoista ja allekirjoituksesta;

DG 5: kuva ajokortin haltijan allekirjoituksesta;

DG 6: kuva ajokortin haltijan kasvoista.

DG 1 -ryhmän tiedot jäsennellään tämän osan 6 kohdan ja B2 osan 6 kohdan mukaisesti. DG 5- ja DG 6 -ryhmän tiedot tallennetaan B2 osan 7 kohdan eritelmien mukaisesti.

3) Lisätietoryhmät

Jos ajokortteja koskevassa jäsenvaltioiden kansallisessa lainsäädännössä säädetään lisätiedoista, ne tallennetaan seuraaviin tietoryhmiin:

DG 2: ajokortin haltijan henkilötiedot, biometrisiä tietoja lukuun ottamatta;

DG 3: ajokortin myöntäneen viranomaisen tiedot;

DG 4: kasvokuva;

DG 7: ajokortin haltijan biometriset tiedot (sormenjälki tai sormenjäljet);

DG 11: muut tiedot, kuten ajokortin haltijan täydellinen nimi kansallisen kirjoitusasun mukaisesti.

Näihin tietoryhmiin kuuluvat tiedot tallennetaan B2 osan 8 kohdan eritelmien mukaisesti.

5 osasto

TIETOTURVAMEKANISMIT

Mikrosirun ja sen sisältämien tietojen aitouden ja eheyden todentamiseksi sekä ajokorttitietoihin pääsyn rajoittamiseksi on käytettävä asianmukaisia mekanismeja.

Mikrosirulle tallennetut tiedot suojataan B2 osan 3 kohdan eritelmien mukaisesti. Tässä osastossa täsmennetään lisävaatimukset, joita on noudatettava.

1) Aitouden varmistaminen

a) Pakollinen passiivinen todennus

Kaikki unionin ajokorttisovellukseen tallennetut tietoryhmät on suojattava passiivisella todennuksella.

Passiiviseen todennukseen liittyvien tietojen osalta on noudatettava B2 osan 9 kohdassa täsmennettyjä vaatimuksia.

b) Vapaaehtoinen aktiivinen todennus

Sen varmistamiseksi, että alkuperäistä mikrosirua ei ole vaihdettu, on käytettävä vapaaehtoisia aktiivisia todennusmekanismeja.

2) Pääsyn rajoittaminen

a) Pakollinen peruslaatuinen pääsynvalvonta

Kaikkiin unionin ajokorttisovelluksen sisältämiin tietoihin on sovellettava perusluontoista pääsynvalvontamekanismia (BAP). Yhteentoimivuuden varmistamiseksi koneellisesti luettavien matkustusasiakirjojen (eMRTD) kaltaisten olemassa olevien järjestelmien kanssa on käytettävä yhden rivin koneellisesti luettavaa kenttää (MRZ) B2 osan 10 kohdan mukaisesti.

Mikrosirun avaamiseen käytettävä dokumenttiavain Kdoc, joka annetaan yhden rivin koneellisesti luettavasta kentästä, joko manuaalisesti tai käyttämällä OCR-lukulaitetta (optinen merkintunnistus). Käytetään B2 osan 10 kohdan mukaiselle yhden rivin MRZ-kentälle määriteltyä BAP 1 -konfiguraatiota.

b) Ehdollinen laajennettu pääsynvalvonta

Jos mikrosirulle tallennetaan asetuksen (EU) 2016/679 9 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja henkilötietoja, pääsy tällaisiin tietoihin on suojattava lisätoimenpiteillä.

Laajennettujen pääsynvalvontamekanismien osalta on noudatettava B2 osan 11 kohdan eritelmiä.

c) Julkisen avaimen infrastruktuuri (PKI) mikrosirun sisältäville ajokorteille

Jäsenvaltioiden on vahvistettava tarvittavat kansalliset järjestelyt julkisen avaimen järjestelmän hallinnoimiseksi ISO/IEC 18013_3 -standardin liitteen A mukaisesti.

6 osasto

TIETOJEN ESITTÄMINEN

1) Tietoryhmän 1 tietojen formatointi

<table>
<tr><th>Tun–niste</th><th>L</th><th colspan="6">Arvo</th><th>Koodaus</th><th>M/O</th></tr>
<tr><td>61</td><td>V</td><td colspan="6">DG 1 -tiedot (sisäkkäiset)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Tunnis–te</td><td>L</td><td colspan="4">Arvo</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>5F 01</td><td>V</td><td colspan="4">Tyyppihyväksyntänumero</td><td>ans</td><td>M</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>5F 02</td><td>V</td><td colspan="4">Demografisista tietoelementeistä koostuva dataobjekti</td><td></td><td>M</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Tunniste</td><td>L</td><td colspan="2">Arvo</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 03</td><td>3</td><td colspan="2">Myöntävä jäsenvaltio</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 colspan="2">Haltijan sukunimi/sukunimet</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 colspan="2">Haltijan etunimi/etunimet</td><td>as</td><td>M</td></tr>
</table>

Tun–niste	L	Arvo					Koodaus	M/O
				5F 06	4	Syntymäaika (pp/kk/vvvv)	n8	M
				5F 07	V	Syntymäpaikka	ans	M
				5F 08	3	Kansalaisuus	a3	O
				5F 09	1	Sukupuoli	M/F/U	O
				5F 0A	4	Ajokortin myöntämispäivä (pp/kk/vvvv)	n8	M
				5F 0B	4	Ajokortin viimeinen voimassaolopäivä (pp/kk/vvvv)	n8	M
				5F 0C	V	Myöntävä viranomainen	ans	M
				5F 0D	V	Hallinnollinen numero (muu kuin asiakirjan numero)	ans	O
				5F 0E	V	Asiakirjan numero	an	M
				5F 0F	V	Vakinainen asuinpaikka tai postiosoite	ans	O
		7F 63	V	Ajoneuvoluokista/rajoituksista/ehdoista koostuva dataobjekti				M
				Tunniste	L	Arvo (jäljempänä määriteltyjen koodien mukaan)		
				02	1	Ajoneuvoluokkien/rajoitusten/edellytysten määrä	N	M
				87	V	Ajoneuvoluokka/rajoitus/edellytys	ans	M
				87	V	Ajoneuvoluokka/rajoitus/edellytys	ans	O
				…	…	…	…	…
				87	V	Ajoneuvoluokka/rajoitus/edellytys	ans	O

2) Looginen tallennusmuoto

Ajoneuvoluokat, rajoitukset tai edellytykset kootaan dataobjektiksi seuraavassa taulukossa esitetyn rakenteen mukaisesti:

Ajoneuvoluokan koodi	Myöntämispäivä	Viimeinen voimassaolopäivä	Koodi	Merkki	Arvo

jossa

a) ajoneuvoluokan koodit esitetään sellaisina, kuin ne on määritelty 6 artiklassa (AM, A1, A2, A, B1, B jne.);

b) myöntämispäivä ajoneuvoluokan osalta esitetään muodossa PPKKVVVV (päivä 2 merkkiä, kuukausi 2 merkkiä, vuosi 4 merkkiä);

c) viimeinen voimassaolopäivä ajoneuvoluokan osalta esitetään muodossa PPKKVVVV (päivä 2 merkkiä, kuukausi 2 merkkiä, vuosi 4 merkkiä);

d) koodi, merkki ja arvo viittaavat ajoneuvoluokkaa tai kuljettajaa koskeviin lisätietoihin tai rajoituksiin.

B2 OSA: **Luettelo tallennusvälineen sisältäviin ajokortteihin sovellettavista standardeista**

Kohta	Asia	Vaatimus	Soveltamiskohde
1	Tallennusvälineen rajapinta, rakenne ja komennot	ISO/IEC 7816-sarja (kontaktillinen), ISO/IEC 14443-sarja (kontaktiton) ISO/IEC 18013-2:2008 -standardin liitteen C mukaisesti	B1 osa, 3 kohdan 1 alakohta
2	Sovellustunniste	ISO/IEC 7816-5:2004	B1 osa, 3 kohdan 2 alakohta
3	Tietoturvamekanismit	ISO/IEC 18013-3:2009	B1 osa, 3 kohdan 2 alakohdan a alakohta B1 osa, 5 kohta
4	Looginen aineistorakenne	ISO/IEC 18013-2:2008	B1 osa, 4 kohdan 1 alakohta
5	EF-tunnisteet	ISO/IEC 18013-2:2008, taulukko C.2	B1 osa, 4 kohdan 1 alakohta
6	Tietojen esittäminen, DG 1	ISO/IEC 18013-2:2008, liite C.3.8	B1 osa, 4 kohdan 2 alakohta B1 osa, 6 kohdan 1 alakohta
7	Pakollisten tietojen esittäminen, DG 5 ja DG 6	ISO/IEC 18013-2:2008, liite C.6.6 ja liite C.6.7, kasvokuva ja allekirjoituskuva tallennettava JPEG- tai JPEG2000-muodossa	B1 osa, 4 kohdan 2 alakohta
8	Vapaaehtoisten ja lisätietojen esittäminen	ISO/IEC 18013-2:2008, liite C	B1 osa, 4 kohdan 3 alakohta
9	Passiivinen todennus	ISO/IEC 18013-3:2009, 8.1 kohta, tiedot on tallennettava EF.SOd-objektiin (dokumentin suojausobjekti) LDS-rakenteessa	B1 osa, 5 kohdan 1 alakohdan a alakohta
10	Peruslaatuinen pääsynsuojaus	ISO/IEC 18013-3:2009 ja sen muutos 1	B1 osa, 5 kohdan 2 alakohdan a alakohta
	Peruslaatuisen pääsynsuojauksen konfiguraatio	ISO/IEC 18013-3:2009, liite B.8	
11	Laajennettu pääsynvalvonta	Tekninen ohjeisto TR-03110, koneellisesti luettavien matkustusasiakirjojen edistyneet turvamekanismit – laajennettu pääsynvalvonta (EAC), versio 1.11	B1 osa, 5 kohdan 2 alakohdan b alakohta
12	Testausmenetelmät	ISO/IEC 18013–4:2011	B3 osa, 1 kohta
13	Tietoturvatodistus	Korotettu arvioinnin vakuuttavuustaso 4 (EAL 4+) tai vastaava	B3 osa, 2 kohta
14	Toiminnallisuustodistus	Sirukortin testaus ISO/IEC 10373-sarjan mukaan	B3 osa, 3 kohta

B3 OSA: **Mikrosirun sisältävien ajokorttien unionin tyyppihyväksyntämenettely**

1 osasto

YLEISET SÄÄNNÖKSET

Valmistajien, jotka hakevat unionin tyyppihyväksyntää mikrosirun sisältäville ajokorteille, on esitettävä tietoturvatodistus ja toiminnallisuustodistus.

Tuotantoprosessiin suunnitelluista muutoksista, ohjelmistojen suunnitellut muutokset mukaan luettuina, on ennalta ilmoitettava unionin tyyppihyväksynnän myöntäneelle viranomaiselle. Viranomainen voi vaatia lisätietoja ja testauksia ennen muutoksen hyväksymistä.

Testauksessa on noudatettava B2 osan 12 kohdassa esitettyjä menetelmiä.

2 osasto

TIETOTURVATODISTUS

Ajokortteihin sisällytettävien mikrosirujen tietoturva on arvioitava B2 osan 13 kohdassa täsmennettyjen perusteiden mukaan.

Tietoturvatodistus annetaan ainoastaan siinä tapauksessa, että mikrosirun todetaan kestävän yritykset kajota tietoihin tai muuttaa niitä.

3 osasto

TOIMINNALLISUUSTODISTUS

Mikrosirun sisältävien ajokorttien toiminnallisuus arvioidaan tutkimuslaitoksen tekemillä testeillä B2 osan 14 kohdassa täsmennettyjen perusteiden mukaan.

Jäsenvaltioiden, jotka sisällyttävät ajokorttiin mikrosirun, on varmistettava B1 osassa esitettyjen asiaan liittyvien toiminnallisten standardien ja vaatimusten noudattaminen.

Toiminnallisuustodistus annetaan valmistajalle, kun kaikki seuraavat ehdot täyttyvät:

a) mikrosirulla on voimassa oleva tietoturvatodistus;

b) B2 osan vaatimusten noudattaminen on osoitettu;

c) toiminnalliset testit on suoritettu hyväksytysti.

Asianomainen jäsenvaltion viranomainen vastaa toiminnallisuustodistuksen antamisesta. Todistuksessa on yksilöitävä myöntävä viranomainen, todistuksen hakija ja mikrosiru sekä ilmoitettava yksityiskohtainen luettelo testeistä ja niiden tuloksista.

4 osasto

UNIONIN TYYPPIHYVÄKSYNTÄTODISTUS

1) Todistuksen malli

Jäsenvaltion on annettava unionin tyyppihyväksyntätodistus, kun sille on esitetty tässä liitteessä tarkoitetut tietoturva- ja toiminnallisuustodistukset. Unionin tyyppihyväksyntätodistuksen on noudatettava B4 osassa olevaa mallia.

2) Numerointijärjestelmä

Unionin tyyppihyväksynnän numerointijärjestelmä koostuu seuraavista osista:

a) pieni ”e”-kirjain, jonka jälkeen tulee seuraava unionin tyyppihyväksynnän antaneen jäsenvaltion tunnusnumero:

1 Saksa

2 Ranska

3 Italia

4 Alankomaat

5 Ruotsi

6 Belgia

7 Unkari

8 Tšekki

9 Espanja

12 Itävalta

13 Luxemburg

17 Suomi

18 Tanska

19 Romania

20 Puola

21 Portugali

23 Kreikka

24 Irlanti

25 Kroatia

26 Slovenia

27 Slovakia

29 Viro

32 Latvia

34 Bulgaria

36 Liettua

49 Kypros

50 Malta;

b) kirjaimet ”DL”, joita edeltää tavuviiva ja joita seuraa kaksi numeroa, jotka ilmaisevat tälle liitteelle tai sen viimeisimmälle merkittävälle tekniselle muutokselle annetun järjestysnumeron. Tämän liitteen järjestysnumero on 00;

c) unionin tyyppihyväksynnän antaneen jäsenvaltion myöntämä yksilöllinen tunnistenumero.

Esimerkki unionin tyyppihyväksyntätodistuksen numerointijärjestelmästä: ”e50-DL00 12345”

Kunkin mikrosirun sisältävän ajokortin osalta hyväksyntänumero tallennetaan mikrosirulle tietoryhmään 1.

B4 OSA: **Mikrosirun sisältävää ajokorttia koskevan unionin tyyppihyväksyntätodistuksen malli**

Toimivaltaisen viranomaisen nimi: …

Ilmoitus koskee mikrosirun sisältävän unionin ajokortin (*):

— hyväksyntää □

— hyväksynnän peruuttamista □

Hyväksynnän numero: …

1. Tuotenimi tai tavaramerkki: …

2. Mallin nimi: …

3. Valmistajan tai tarvittaessa tämän edustajan nimi: …

…

4. Valmistajan tai tarvittaessa tämän edustajan osoite: …

…

5. Tutkimuslaitoksen testausraportit:

5.1 Tietoturvatodistus nro: … Päivämäärä: …

Myöntäjä: …

5.2. Toiminnallisuustodistus nro: … Päivämäärä: …

Myöntäjä: …

6. Hyväksymispäivä: …

7. Hyväksynnän peruuttamispäivä: …

8. Paikka: …

9. Päivämäärä: …

10. Liitteenä olevat selventävät asiakirjat: …

11. Allekirjoitus: …

(*) Merkitään asianmukainen kohta.

C OSA: **Mobiiliajokorttia koskevat eritelmät**

1) Asetuksen (EU) N:o 910/2014 mukaisesti eurooppalaisissa digitaalisen identiteetin lompakoissa on tarjottava valtuutetuille henkilöille vähintään seuraavat ominaisuudet:

   a) sellaisten tietojen haku ja tallennus, joiden avulla voidaan todistaa henkilön ajo-oikeudet;

   b) edellä a alakohdassa lueteltujen tietojen näyttäminen ja siirtäminen.

2) Mobiiliajokorttien ja muiden asiaankuuluvien järjestelmien on oltava mobiiliajokortteja koskevan ISO/IEC 18013-5 -standardin ja asetuksen (EU) N:o 910/2014 mukaisia.

3) Tämän direktiivin mukaisesti myönnetyn mobiiliajokortin haltijaa pidetään tätä liitettä sovellettaessa mobiiliajokortin valtuutettuna käyttäjänä, jos hänet on tunnistettu valtuutetuksi käyttäjäksi.

4) Jäsenvaltioiden on mahdollistettava se, että ajokortin haltijalle voidaan myöntää mobiiliajokortti eurooppalaiseen digitaalisen identiteetin lompakkoonsa.

Mobiiliajokortin sisältävän eurooppalaisen digitaalisen identiteetin lompakon on mahdollistettava se, että mobiiliajokortti voidaan päivittää tai myöntää uudelleen automaattisesti tai pyynnöstä.

Eurooppalaisten digitaalisen identiteetin lompakkojen on mahdollistettava se, että mobiiliajokortin haltija voi näyttää tai välittää kolmannelle osapuolelle kaikki mobiiliajokortissa olevat tiedot tai osan niistä. Jäsenvaltioiden toimivaltaisilla viranomaisilla on oltava valtuudet pyytää eurooppalaisista digitaalisen identiteetin lompakoista mobiiliajokorteissa olevat tiedot, jotta he voivat varmistua kyseisen ajokortin haltijan ajo-oikeuksista (todentaminen).

Toimivaltaisten viranomaisten on voitava määrittää eurooppalaiseen digitaalisen identiteetin lompakkoon tallennetun mobiiliajokortin sähköisestä todistuksesta suoraan välitettyjen tietojen avulla mobiiliajokortin haltijan ajo-oikeudet (todentaminen), unionissa tai jäsenvaltion alueella mahdollisesti sovellettavat rajoitukset mukaan lukien. Jäsenvaltiot eivät saa pitää mobiiliajokorttia voimassa olevana, jos sen voimassaolo on päättynyt tai jos se on peruutettu. Jos jäsenvaltio päättää peruuttaa mobiiliajokortin, sen on merkittävä tätä päätöstä koskevat tiedot asianomaisen jäsenvaltion hallinnoimaan peruutusluetteloon tai asetettava ne muiden jäsenvaltioiden saataville tarkastamista varten muulla toimivalla tavalla maksutta. Jos ajokiellon asettaa muu kuin ajokortin myöntänyt jäsenvaltio, sen on välittömästi ilmoitettava tästä ajokortin myöntäneelle jäsenvaltiolle.

D OSA: **Unionin ajokorttiin sisällytettävät tiedot**

1) Ajokortin myöntävien jäsenvaltioiden kansainväliset tunnukset ovat seuraavat:

B: Belgia

BG: Bulgaria

CZ: Tšekki

DK: Tanska

D: Saksa

EST: Viro

GR: Kreikka

E: Espanja

F: Ranska

HR: Kroatia

IRL: Irlanti

I: Italia

CY: Kypros

LV: Latvia

LT: Liettua

L: Luxemburg

H: Unkari

M: Malta

NL: Alankomaat

A: Itävalta

PL: Puola

P: Portugali

RO: Romania

SLO: Slovenia

SK: Slovakia

FIN: Suomi

S: Ruotsi

2) Merkinnän ”ajokortti” on oltava näkyvissä ajokortissa jäsenvaltion kielellä tai kielillä seuraavissa muodoissa:

Свидетелство за управление на МПС

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Permis de conduire

Ceadúas 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) Myönnettyä ajokorttia koskevat tiedot ovat seuraavat:

Kenttä	Tiedot
1	Haltijan sukunimi
2	Haltijan etunimi (etunimet)
3	Haltijan syntymäaika ja -paikka
4a	Ajokortin myöntämispäivä
4b	Ajokortin viimeinen voimassaolopäivä
4c	Asiakirjan myöntänyt viranomainen
4d	(valinnainen) Hallinnollinen numero, joka on muu kuin kentässä 5 ilmoitettu numero
5	Ajokortin numero
6	Haltijan valokuva
7	Haltijan allekirjoitus
8	(valinnainen) Haltijan vakinainen asuinpaikka tai postiosoite
9	Ajokorttiluokat, joihin kuuluvia ajoneuvoja haltijalla on oikeus kuljettaa (kansalliset luokat esitetään toisenlaisella kirjasintyypillä kuin yhdenmukaistetut luokat)

4) Myönnetyn ajokortin luokkia koskevat tiedot ovat seuraavat:

Kenttä	Tiedot
9	Ajokorttiluokat, joihin kuuluvia ajoneuvoja haltijalla on oikeus kuljettaa (kansallisiin luokkiin käytetään toisenlaista kirjasintyyppiä kuin yhdenmukaistettuihin luokkiin)
10	Päivämäärä, jolloin ajokortti on ensimmäisen kerran annettu kutakin luokkaa varten, jos tiedossa (tämä päivämäärä on siirrettävä uuteen ajokorttiin ajokorttia korvattaessa tai vaihdettaessa); kukin päivämäärää koskeva kenttä on täytettävä kahdella numerolla seuraavassa järjestyksessä: päivä. kuukausi.vuosi (PP.KK.VV)
11	Voimassaolon päättymispäivä kunkin luokan osalta; kukin päivämäärää koskeva kenttä on täytettävä kahdella numerolla seuraavassa järjestyksessä: päivä.kuukausi.vuosi (PP.KK.VV)
12	Kutakin luokkaa koskevat lisätiedot tai -rajoitukset koodin muodossa kysymyksessä olevan luokan kohdalla E osassa täsmennetyn mukaisesti

Jos E osassa täsmennetty koodi koskee kaikkia luokkia, joita varten ajokortti on myönnetty, se voidaan sijoittaa kenttien 9, 10 ja 11 alapuolelle.

5) Myönnetyn ajokortin hallinnointia koskevat tiedot ovat seuraavat:

Kenttä	Tiedot
13	(valinnainen) Ajokortin hallinnointia varten tarvittavat tiedot, jotka vastaanottava jäsenvaltio mahdollisesti lisää A1 osan 4 kohdan a alakohdan täytäntöönpanon yhteydessä
14	(valinnainen) Ajokortin hallinnointia varten tarvittavat tai liikenneturvallisuuteen liittyvät tiedot, jotka kortin myöntävä jäsenvaltio mahdollisesti lisää (vapaaehtoinen merkintä); näihin tietoihin voi erityisesti sisältyä moottoriajoneuvon ajo-oikeuden, ajokortin tai ajokortin kelpoisuuden tunnustamisen lopullisen peruuttamisen, pois ottamisen, määräaikaisen peruuttamisen tai rajoittamisen, joka koskee esimerkiksi tiettyjä luokkia tai tiettyjen jäsenvaltioiden aluetta. Jos merkintä liittyy tässä liitteessä määriteltyihin ajokorttia koskeviin tietoihin, merkinnän eteen lisätään vastaavan kentän numero. Tähän kenttään voidaan haltijan nimenomaisella kirjallisella suostumuksella merkitä muita kuin ajokortin hallintoon tai liikenneturvallisuuteen liittyviä tietoja; tämän kaltaisten tietojen lisääminen ei millään tavoin vaikuta asiakirjan käyttämiseen ajokorttina.

E OSA: **Unionin ja kansalliset koodit**

Koodit 01–99 ovat yhdenmukaistettuja Euroopan unionin koodeja

1 osasto

KULJETTAJA (lääketieteelliset syyt)

01		Näönkorjaus ja/tai -suojaus
	01.01.	Silmälasit
	01.02.	Piilolinssi(t)
	01.05.	Silmänsuojus
	01.06.	Silmälasit tai piilolinssit
	01.07.	Erityinen optinen apuväline
02		Kuulokoje/viestintäapuväline
03		Proteesi/ortopedinen apuväline
	03.01.	Yläraajan proteesi/ortopedinen apuväline
	03.02.	Alaraajan proteesi/ortopedinen apuväline

2 osasto

AJONEUVON MUKAUTUKSET

10		Muutettu vaihteisto
	10.02.	Automaattinen välityssuhteen valitsin
	10.04.	Mukautettu vaihteiston hallintalaite
15		Muutettu kytkin
	15.01.	Mukautettu kytkinpoljin
	15.02.	Käsikäyttöinen kytkin
	15.03.	Automaattikytkin
	15.04.	Toimenpide, jolla estetään kytkinpolkimen häiritseminen tai käyttö
20		Muutetut jarrujärjestelmät
	20.01.	Mukautettu jarrupoljin
	20.03.	Vasemmalle jalalle soveltuva jarrupoljin
	20.04.	Liukuva jarrupoljin
	20.05.	Kallistettu jarrupoljin
	20.06.	Käsikäyttöinen jarru
	20.07.	Jarrun suurin käyttövoima … N [1] (esimerkiksi: ”20.07(300N)”)
	20.09.	Mukautettu seisontajarru
	20.12.	Toimenpide, jolla estetään jarrupolkimen häiritseminen tai käyttö
	20.13.	Polvella käytettävä jarru
	20.14.	Jarrujärjestelmän käyttö ulkoisen voiman avustuksella
25		Muutettu kaasupoljinjärjestelmä
	25.01.	Mukautettu kaasupoljin
	25.03.	Kallistettu kaasupoljin
	25.04.	Käsikäyttöinen kaasupoljin
	25.05.	Polvella käytettävä kaasupoljin

	25.06.	Kaasupolkimen käyttö ulkoisen voiman avustuksella
	25.08.	Kaasupoljin vasemmalla
	25.09.	Toimenpide, jolla estetään kaasupolkimen häiritseminen tai käyttö
31		Polkimien mukautukset ja polkimia koskevat turvatoimet
	31.01.	Ylimääräiset rinnakkaiset polkimet
	31.02.	Polkimet samassa (tai melkein samassa) tasossa
	31.03.	Toimenpide, jolla estetään kaasupolkimen ja jarrupolkimen häiritseminen tai käyttö silloin, kun niitä ei käytetä jalalla
	31.04.	Korotettu lattia
32		Yhdistetyt käyttöjarru- ja kaasupoljinjärjestelmät
	32.01.	Kaasupoljin ja käyttöjarru yhdistettynä järjestelmänä, jota käytetään yhdellä kädellä
	32.02.	Kaasupoljin ja käyttöjarru yhdistettynä järjestelmänä, jota käytetään ulkoisen voiman avulla
33		Yhdistetyt kaasupoljin-, käyttöjarru- ja ohjausjärjestelmät
	33.01.	Kaasupoljin, käyttöjarru ja ohjaus yhdistettynä järjestelmänä, jota käytetään ulkoisen voiman avulla yhdellä kädellä
	33.02.	Kaasupoljin, käyttöjarru ja ohjaus yhdistettynä järjestelmänä, jota käytetään ulkoisen voiman avulla kahdella kädellä
35		Muutettu hallintalaitteisto (valokatkaisimet, tuulilasinpyyhin/-pesin, äänimerkinantolaite, suuntavilkut jne.)
	35.02.	Hallintalaitteet käytettävissä irrottamatta otetta ohjauslaitteesta
	35.03.	Hallintalaitteet käytettävissä vasemmalla kädellä irrottamatta otetta ohjauslaitteesta
	35.04.	Hallintalaitteet käytettävissä oikealla kädellä irrottamatta otetta ohjauslaitteesta
	35.05.	Hallintalaitteet käytettävissä irrottamatta otetta ohjauslaitteesta tai kaasupoljin- ja jarrujärjestelmistä
40		Muutettu ohjauslaitteisto
	40.01.	Ohjauksen suurin käyttövoima … N [1] (esimerkiksi: ”40.01(140N)”)
	40.05.	Mukautettu ohjauspyörä (esim. suurempi/paksumpi pyöräosa, pienempi halkaisija)
	40.06.	Mukautettu ohjauspyörän asento
	40.09.	Jalkakäyttöinen ohjaus
	40.11.	Apulaite ohjauspyörässä

	40.14.	Yhdellä kädellä/käsivarrella toimiva vaihtoehtoinen mukautettu ohjausjärjestelmä
	40.15.	Kahdella kädellä/käsivarrella toimiva vaihtoehtoinen mukautettu ohjausjärjestelmä
42		Muutetut laitteet taakse ja sivulle näkemistä varten
	42.01.	Mukautettu laite taakse näkemistä varten
	42.03.	Sisäpuolinen lisälaite, joka mahdollistaa näkymän sivulle
	42.05.	Katvealueen näyttävä laite
43		Kuljettajan istuma-asento
	43.01.	Kuljettajan istuin tavanomaisen näkyvyyden takaavalla korkeudella normaalin välimatkan päässä ohjauspyörästä ja polkimista
	43.02.	Vartalon muotoon mukautettu kuljettajan istuin
	43.03.	Sivusta tuettu kuljettajan istuin tukevan asennon varmistamiseksi
	43.04.	Käsinojallinen kuljettajan istuin
	43.06.	Mukautettu turvavyö
	43.07.	Turvavyötyyppi, jossa on tuki tukevan asennon varmistamiseksi
44		Moottoripyöriin tehdyt muutokset (alakoodin käyttö pakollista)
	44.01.	Yhdellä toiminnolla käytettävä jarru
	44.02.	Mukautettu etujarru
	44.03.	Mukautettu takajarru
	44.04.	Mukautettu kaasukahva
	44.08.	Istuinkorkeus, jolta kuljettajan molemmat jalat ylettyvät istuma-asennossa koskettamaan tien pintaa ja tasapainottamaan moottoripyörän pysähtymisen ja seisonnan aikana
	44.09.	Etujarrun suurin käyttövoima … N [1] (esimerkiksi ”44.09(140N)”)
	44.10.	Takajarrun suurin käyttövoima … N [1] (esimerkiksi ”44.10(240 N)”)
	44.11.	Mukautetut jalkatuet
	44.12.	Mukautetut kahvat
45		Ainoastaan sivuvaunullinen moottoripyörä
46		Ainoastaan kolmipyörät
47		Rajoitettu ajoneuvoihin, joissa on enemmän kuin kaksi pyörää ja joita kuljettajan ei tarvitse pitää tasapainossa käynnistämisen, pysähtymisen ja seisomisen aikana

50		Rajoitettu yksilöityyn ajoneuvoon/valmistenumeroon (ajoneuvon tunnusnumero)

Koodien 01–44 yhteydessä käytettävät kirjaimet lisäerittelyä varten:

a vasen

b oikea

c käsi

d jalka

e keski-

f käsivarsi

g peukalo

([1]) Tämä ilmaisee newtoneina voiman, jota kuljettaja voi tai jota hänen täytyy käyttää järjestelmän käyttämiseksi.

3 osasto

RAJOITETTUA KÄYTTÖÄ KOSKEVAT KOODIT

60		Vapaaehtoiset vastaavuudet (alakoodin käyttö pakollista)
	60.01.	Vähintään 21-vuotias B-luokan ajokortin haltija saa kuljettaa moottorikäyttöisiä kolmipyöriä, joiden teho on yli 15 kW
	60.02.	B-luokan ajokortin haltija saa kuljettaa A1-luokan moottoripyöriä
	60.03.	B1-luokan ajokortin haltija saa kuljettaa ainoastaan ajoneuvoja, joiden suurin sallittu massa on enintään 2 500 kg ja suurimmaksi nopeudeksi on teknisin keinoin rajoitettu enintään 45 km/h
61		Rajoitettu päiväsaikaan tehtäviin matkoihin (esimerkiksi aikavälillä tunti auringonlaskun jälkeen ja tunti ennen auringonnousua)
62		Rajoitettu matkoihin … kilometrin säteellä ajokortin haltijan asuinpaikasta tai ainoastaan matkoihin kaupungissa/alueella
63		Ei oikeutta kuljettaa matkustajia
64		Ajonopeus rajoitettu enintään nopeuteen … kilometriä tunnissa
65		Ajaminen sallittu ainoastaan sellaisen henkilön seurassa, jolla on vähintään saman luokan ajokortti, ellei ehto kuulu koodin 98.02 piiriin
66		Ilman perävaunua
67		Ei ajoa moottoriteillä
68		Ei alkoholia
69		Rajoitettu sellaisten ajoneuvojen kuljettamiseen, jotka on varustettu standardin EN 50436 mukaisella alkolukolla. Voimassaolon päättymispäivän ilmoittaminen on vapaaehtoista (esimerkiksi ”69” tai ”69(01.01.2016)”)

4 osasto

HALLINNOLLISET KYSYMYKSET

70		Ajokortti nro …, myöntänyt …, vaihdettu (EU-tunnus, esimerkiksi ”70.0123456789.NL”, tai kolmansien maiden osalta YK-tunnus, esimerkiksi ”70.0123456789.NO”)
71		Ajokortin nro … kaksoiskappale, (EU-tunnus, esimerkiksi ”71.987654321.HR”, tai kolmansien maiden osalta YK-tunnus, esimerkiksi ”71.987654321.UK”)
72		Ajokortti nro …, myöntänyt …, vaihdettu (YK-tunnus 15 artiklan 7 kohdan mukaisen täytäntöönpanopäätöksen soveltamisalaan kuuluvien kolmansien maiden osalta, esimerkiksi ”72.0123456789.USA”)
73		Rajoitettu B-luokan moottorikäyttöisiin nelipyöräisiin ajoneuvoihin (B1)
78		Rajoitettu ajoneuvoihin, joissa on automaattivaihteisto
79		Rajoitettu sulkeissa mainittujen tai alakoodilla yksilöityjen eritelmien mukaisiin ajoneuvoihin tämän direktiivin 21 artiklaa sovellettaessa
	79.01.	Rajoitettu kaksipyöräisiin sivuvaunullisiin ja sivuvaunuttomiin ajoneuvoihin
	79.02.	Rajoitettu AM-luokan kolmipyöräisiin ajoneuvoihin tai kevyisiin nelipyöriin
	79.03.	Rajoitettu kolmipyöriin
	79.04.	Rajoitettu kolmipyöriin, joihin on liitetty perävaunu, jonka suurin sallittu massa on enintään 750 kg
	79.05.	A1-luokan moottoripyörä, jonka teho/painosuhde on yli 0,1 kW/kg
	79.06.	BE-luokan ajoneuvo, jonka perävaunun suurin sallittu massa on yli 3 500 kg
80		Rajoitettu alle 24-vuotiaisiin kuljettajiin, joilla on A-luokan moottorikäyttöisen kolmipyörän ajokortti
81		Rajoitettu alle 21-vuotiaisiin kuljettajiin, joilla on A-luokan kaksipyöräisen moottoripyörän ajokortti
95		Kuljettaja, jolla on direktiivissä (EU) 2022/2561 tarkoitettu ammattipätevyystodistus ja jonka ammattipätevyys on voimassa … asti (esimerkiksi: ”95(01.01.2028)”)
96		Koodit, jotka ilmaisevat ajoneuvoluokkaa koskevaan lisäkoulutukseen perustuvan luvan
	96	B-luokan ajoneuvot, joihin on liitetty perävaunu, jonka suurin sallittu massa on yli 750 kg, kun ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa on yli 3 500 kg, mutta enintään 4 250 kg
	96.01	B-luokan ajokortilla ajettava hälytysajoneuvo, jonka suurin sallittu massa on yli 3 500 kg mutta enintään 5 000 kg, mukaan lukien perävaunun massa, jos sitä käytetään ajoneuvoyhdistelmänä

	96.02	B-luokan ajokortilla ajettava matkailuauto, jonka suurin sallittu massa on yli 3 500 kg mutta enintään 4 250 kg tai perävaunuun yhdistettynä enintään 5 000 kg.
	96.03	Vaihtoehtoista polttoainetta käyttävä ajoneuvo, johon on liitetty perävaunu, jolloin ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa on yli 4 250 kg mutta enintään 5 000 kg
97		Ei saa ajaa C1-luokan ajoneuvoa, joka kuuluu asetuksen (EU) N:o 165/2014 soveltamisalaan
98		Koodit, joita käytetään sovellettaessa 17 ja 18 artiklaa (alakoodin käyttö pakollista)
	98.01.	Kuljettajaa pidetään uutena kuljettajana, ja häneen sovelletaan koeajan ehtoja. Jos ajokortti vaihdetaan, uusitaan tai korvataan, koodia täydennetään alun perin merkityllä koeajan päättymispäivällä (esimerkiksi 98.01.13.04.2028).
	98.02.	Ajokortin haltijan on noudatettava avustetun ajamisen järjestelmää koskevia ehtoja siihen asti, kun hän täyttää 18 vuotta.

Koodit 100 ja yli 100 ovat kansallisia koodeja, jotka ovat voimassa ainoastaan ajokortin myöntäneen jäsenvaltion alueella.

LIITE II

AJOKOKEITA JA MOOTTORIKÄYTTÖISEN AJONEUVON KULJETTAMISEEN VAADITTAVIA TIETOJA, AJOTAITOA JA AJOTAPAA KOSKEVAT VÄHIMMÄISVAATIMUKSET

I osa

AJOKOKEIDEN VÄHIMMÄISVAATIMUKSET

Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ajokortin hakijoilla on moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen vaadittavat tiedot, ajotaito ja ajotapa. Tätä tarkoitusta varten käyttöön otettavien kokeiden on sisällettävä:

a) teoriakoe;

b) hyväksytysti suoritetun teoriakokeen jälkeen ajotaitoa ja ajotapaa koskeva koe.

Edellytyksistä, joilla nämä kokeet on suoritettava, säädetään jäljempänä.

A osasto

TEORIAKOE

1. Muoto

Valitun muodon on oltava sellainen, että se osoittaa hakijalla olevan vaadittavat tiedot 2, 3 ja 4 kohdassa luetelluista aiheista.

Ajokortin hakija, joka on läpäissyt toisen ajoneuvoluokan teoriakokeen, voidaan vapauttaa 2, 3 ja 4 kohdan yhteisistä säännöksistä.

Jäsenvaltiot voivat vapauttaa hakijat 2 kohdan e alakohdassa tarkoitetuista ensiavun perustietoja koskevista kysymyksistä, jos hakija on suorittanut sertifioidun käytännön ensiapukoulutuksen, johon sisältyy puhallus-paineluelvytys, milloin tahansa ennen ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen suorittamista.

2. Kaikkia ajokorttiluokkia koskevan teoriakokeen sisältö

Kokeessa on esitettävä kysymyksiä kaikista seuraavissa kohdissa luetelluista aiheista, mutta kysymysten sisältö ja muoto jätetään kunkin jäsenvaltion harkintaan:

a) tieliikenteen säännöt, erityisesti liikennemerkit, opasteet, etuajo-oikeus- ja nopeusrajoitusmerkinnät;

b) kuljettaja:

i) valppauden ja muiden tienkäyttäjien, mikroliikenteen käyttäjät mukaan lukien, huomioon ottamisen tärkeys;

ii) yleinen havaintokyky, vaaratilanteiden havaintokyky mukaan lukien, arviointikyky ja päätöksenteko sekä erityisesti reaktioaika ja alkoholista, huumeista tai lääkkeistä, mielentilasta tai väsymyksestä johtuvat muutokset ajotavassa;

iii) vaikutukset huomion muualle kiinnittymisen riskiin, joka aiheutuu matkapuhelimen tai muiden elektronisten laitteiden käytöstä ajon aikana, sekä sen vaikutukset turvallisuuteen;

c) tie:

i) tärkeimmät ajoneuvojen välistä turvaväliä, jarrutusmatkoja ja tiellä pysymistä koskevat periaatteet erilaisissa sää- ja tieolosuhteissa, mukaan lukien erityisesti lumisissa ja liukkaan kelin olosuhteissa;

ii) ajamiseen liittyvät vaaratekijät, jotka liittyvät erilaisiin tieolosuhteisiin ja erityisesti niiden muutoksiin sään ja vuorokaudenajan johdosta, vaaratilanteiden havaitseminen ja ennakointi mukaan lukien;

iii) erityyppisten teiden ominaisuudet ja niitä koskevat lainsäädännön vaatimukset;

iv) ajotavan mukauttaminen reitin ominaisuuksiin, erityisesti turvallisen ajamisen varmistamiseksi tietunneleissa, sekä ylämäkeen ja alamäkeen ajaminen;

v) kuolleiden kulmien havaitseminen;

d) muut tien käyttäjät:

i) erityiset vaaratekijät, jotka liittyvät muiden tienkäyttäjien kokemuksen puutteeseen, erityisesti sellaisten loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien osalta, jotka ovat liikenteessä suojattomampia kuin moottoriajoneuvojen käyttäjät ja joihin törmäysvoimat kohdistuvat suoraan. Tähän ryhmään kuuluvat lapset, jalankulkijat, pyöräilijät, kaksipyöräisten moottorikäyttöisten ajoneuvojen käyttäjät, henkilökohtaisten liikkumisvälineiden käyttäjät sekä vammaiset tai liikuntarajoitteiset henkilöt ja henkilöt, joiden suuntataju on heikentynyt;

ii) vaaratekijät, jotka liittyvät massaltaan, mitoiltaan ja niiden kuljettajien näkökenttien suhteen erityyppisten ajoneuvojen liikkumiseen, vuorovaikutukseen niiden kanssa ja niiden ajamiseen, mukaan lukien ajoneuvot, joissa on kehittyneitä kuljettajaa avustavia järjestelmiä ja muita automatisoituja ajojärjestelmiä;

iii) suuntavilkun asianmukainen ja oikea-aikainen käyttö;

e) yleiset säännöt ja määräykset sekä muut asiat:

i) ajoneuvojen käyttöön liittyviä hallinnollisia asiakirjoja koskevat säännöt;

ii) yleiset säännöt, jotka koskevat kuljettajan käyttäytymistä onnettomuustilanteessa (varoitusmerkkien asettaminen ja hälytyksen suorittaminen), mukaan lukien säännöt siitä, miten toimia hälytysajoneuvon lähestyessä ja miten toimia kolaripaikalla, ja toimenpiteitä, joilla kuljettaja voi tarvittaessa auttaa liikenneonnettomuuden uhreja, mukaan lukien perustiedot ensiavusta, erityisesti puhallus-paineluelvytyksestä;

iii) ajoneuvoa, kuormaa ja matkustajia koskevat turvallisuustekijät;

iv) tiedot vaihtoehtoisella polttoaineella toimiviin ajoneuvoihin liittyvistä turvallisuusnäkökohdista;

f) tarvittavat varotoimenpiteet ajoneuvosta noustaessa, mukaan lukien sen varmistaminen, että ajoneuvon oven avaaminen on turvallista ja että tämä ei aiheuta vaaraa muille tienkäyttäjille, kuten jalankulkijoille, pyöräilijöille ja mikroliikenteen käyttäjille;

g) liikenneturvallisuuteen vaikuttavat mekaaniset seikat: hakijoiden on pystyttävä havaitsemaan tavallisimmat viat, jotka voivat vaikuttaa erityisesti ohjaukseen, jousitus- ja jarrujärjestelmiin, renkaisiin, valoihin ja suuntamerkinantolaitteisiin, heijastimiin, taustapeileihin, tuulilasiin ja tuulilasinpyyhkimiin, pakoputkistoon, turvavöihin ja äänimerkinantolaitteeseen;

h) ajoneuvon turvavarusteet ja erityisesti turvavöiden, niskatukien ja lasten turvaistuinten käyttö;

i) sähköajoneuvojen lataaminen;

j) ympäristöön liittyvät ajoneuvon käyttöä koskevat säännöt ja näkökohdat, myös sähköajoneuvojen osalta: äänimerkinantolaitteiden asianmukainen käyttö, kohtuullinen polttoaineen tai energian kulutus, päästöjen rajoittaminen (kasvihuonekaasupäästöt, ilman epäpuhtaudet, melu ja renkaiden, jarrujen ja tien kulumisesta aiheutuvat mikrohiukkaset jne.);

k) kehittyneisiin kuljettajaa avustaviin järjestelmiin ja automatisoituihin ajojärjestelmiin liittyvät edut, rajoitukset ja riskit; niiden erojen ja turvallisen käytön merkitys sekä kuljettajan vuorovaikutus, kuljettajan velvollisuudet ja se, miten järjestelmät voivat vaikuttaa kuljettajan tietoisuuteen ja käyttäytymiseen; tähän sisältyvät järjestelmien käyttöala, järjestelmien esittämien hallintaanottopyyntöjen mahdollisuus ja kuljettajalle jäävät velvollisuudet järjestelmien ollessa aktiivisia.

3. A1-, A2- ja A-luokkaa koskevat erityissäännökset

Seuraavia seikkoja koskevien yleisten tietojen pakollinen tarkistaminen:

a) suojavarusteiden kuten suojakäsineiden, -jalkineiden, -vaatteiden ja -kypärän käyttö;

b) moottoripyöräilijöiden havaittavuus muiden tienkäyttäjien kannalta;

c) edellä 2 kohdan c alakohdassa mainitut tieolosuhteisiin liittyvät vaaratekijät; erityistä huomiota on kiinnitettävä liukkaisiin osuuksiin, kuten viemärinkansiin, tiemerkintöihin, kuten viivoihin ja nuoliin, sekä raitiovaunukiskoihin;

d) edellä 2 kohdan g alakohdassa mainitut liikenneturvallisuuteen vaikuttavat mekaaniset seikat; erityistä huomiota on kiinnitettävä hätäpysäyttimiin, öljymääriin ja ketjuihin.

4. C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-luokkaa koskevat erityissäännökset

1) Seuraavia seikkoja koskevien yleisten tietojen pakollinen tarkistaminen:

a) ajo- ja lepoaikoja koskevat säännöt, jotka määritellään asetuksessa (EY) N:o 561/2006; asetuksessa (EU) N:o 165/2014 määriteltyjen valvontalaitteiden käyttö;

b) kuljetustyyppiä koskevat säännöt: tavaroiden tai matkustajien kuljettaminen;

c) kansallisessa ja kansainvälisessä tavara- ja matkustajaliikenteessä vaadittavat ajoneuvoa ja kuljetusta koskevat asiakirjat;

d) toiminta onnettomuustilanteessa; tiedot onnettomuuden tai vastaavan jälkeen toteutettavista toimenpiteistä, mukaan lukien hätätoimenpiteet kuten matkustajien evakuointi ja perustiedot ensiavusta;

e) varotoimenpiteet renkaiden poistamisen ja vaihtamisen yhteydessä;

f) ajoneuvon painoa ja mittoja koskevat säännöt; nopeudenrajoittimia koskevat säännöt;

g) hidastinten tarkoitus ja käyttö;

h) ajoneuvojen rakenteesta näkökentälle aiheutuvat esteet, erityisesti suhteessa loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien havaitsemiseen ajoneuvon edessä ja sivuilla;

i) (vapaaehtoinen) tiekartan käyttö ja reitin suunnittelu, mukaan lukien elektronisten navigointijärjestelmien käyttö;

j) ajoneuvon kuormaukseen liittyvät turvallisuustekijät: kuorman tarkastus (pakkaus ja kiinnitys), erilaisiin kuormiin liittyvät ongelmat (esimerkiksi nesteet, riippuvat kuormat jne.), tavaroiden lastaaminen ja purkaminen sekä lastauslaitteiden käyttö (ainoastaan C-, CE-, C1-, C1E-luokka);

k) kuljettajan vastuu matkustajaliikenteessä; matkustajien mukavuus ja turvallisuus, erityisesti vammaisten tai liikuntarajoitteisten; lasten kuljettaminen; tarvittavat tarkastukset ennen ajon aloittamista; kaikkien linja-autotyyppien, kuten julkisen palvelun kaupunki- ja lähiliikennelinja-autojen ja kaukoliikennelinja-autojen sekä mitoiltaan poikkeavien linja-autojen, on sisällyttävä teoriakokeeseen (ainoastaan D-, DE-, D1-, D1E-luokka);

l) Jäsenvaltiot voivat vapauttaa ajoneuvoluokkiin C1 tai C1E kuuluvaa ajoneuvoa, johon ei sovelleta asetusta (EU) N:o 165/2014, varten ajokorttia hakevan henkilön vaatimuksesta osoittaa tietonsa 4 kohdan 1 alakohdan a–c alakohdassa luetelluista aiheista.

2) C-, CE-, D- ja DE-luokan seuraavia lisäsäännöksiä koskevien yleisten tietojen pakollinen tarkistaminen:

a) seuraavien periaatteellinen rakenne ja toiminta: polttomoottorit, öljyt ja nesteet (esimerkiksi moottoriöljy, jäähdytysneste, pesuneste), polttoainejärjestelmä, sähköjärjestelmä, sytytysjärjestelmä, voimansiirtolaitteet (kytkin, vaihteisto jne.);

b) voitelu ja jäätymisenesto;

c) renkaiden rakenteen, asentamisen, oikean käytön ja hoidon periaatteet;

d) jarrujen ja nopeudensäätimien tyyppien, toiminnan, tärkeimpien osien, liitäntöjen, käytön ja päivittäisen huollon sekä lukkiutumattomien jarrujen käytön periaatteet;

e) kytkentäjärjestelmien tyyppien, toiminnan, tärkeimpien osien, liitäntöjen, käytön ja päivittäisen huollon periaatteet, mukaan lukien erilaiset perävaunun ja kuorma-auton kytkentämekanismit, ottaen huomioon yhdistelmäajoneuvojen (puoliperävaunuyhdistelmien) vetopöytäkytkin ja vetoaisalla varustettujen perävaunujen vetoaisakytkimet (jäykkärunkoiset kuorma-autot) sekä vakiotoimintamenettelyt ja -käytännöt perävaunujen kytkemiseksi ja irrottamiseksi kuorma-autoista näitä kytkentämekanismeja käytettäessä (ainoastaan CE-, DE-luokka);

f) menetelmät vikojen syiden löytämiseksi;

g) ajoneuvojen ennaltaehkäisevä huolto ja tavanomaiset korjaukset;

h) kuljettajan vastuu tavaroiden vastaanottamisesta, kuljettamisesta ja toimittamisesta sovittujen ehtojen mukaisesti (ainoastaan C-, CE-luokka).

B osasto

AJOTAITOA JA AJOTAPAA KOSKEVA KOE

5. Ajoneuvo ja sen varusteet

1) Ajoneuvon vaihteisto

a) Käsivälitteisellä vaihteistolla varustetun ajoneuvon kuljettamista koskeva ajokoe on suoritettava ajoneuvolla, jossa on käsivälitteinen vaihteisto.

”Käsivälitteisellä vaihteistolla varustetulla ajoneuvolla” tarkoitetaan ajoneuvoa, jossa on kytkinpoljin (tai käsikäyttöinen vipu ajoneuvoluokissa A, A2 ja A1), jota kuljettajan on käytettävä lähtiessään ajoneuvolla liikkeelle tai pysäyttäessään sen ja vaihtaessaan vaihteita.

b) Ajoneuvoissa, jotka eivät täytä 5 kohdan 1 alakohdan a alakohdassa säädettyjä vaatimuksia, katsotaan olevan automaattivaihteisto.

Jos hakija suorittaa ajokokeen ajoneuvolla, jossa on automaattivaihteisto, tämä on merkittävä liitteessä I olevassa E osassa esitetyllä asiaankuuluvalla unionin koodilla jokaiseen tällaisen kokeen perusteella myönnettävään ajokorttiin, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 5 kohdan 1 alakohdan c alakohdan soveltamista. Tällaisella merkinnällä varustettuja ajokortteja saa käyttää ainoastaan sellaisten ajoneuvojen kuljettamiseen, joissa on automaattivaihteisto.

Toisessa alakohdassa kuvattua unionin koodia ei saa merkitä A1-, A2-, A-, B1-, B- tai BE-luokan ajokorttiin tai se poistetaan myöhemmin, jos ajokortin hakija tai haltija läpäisee erityisen ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen tai suorittaa erityisen koulutuksen, joka voi tapahtua automaattivaihteistolla varustetulla ajoneuvolla suoritettua ajotaitoa ja ajotapaa koskevaa koetta ennen tai sen jälkeen.

Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet, joiden tarkoituksena on:

i) hyväksyä erityinen koulutus, joka voi olla osa yleistä kuljettajakoulutusta, ja valvoa sitä; tai

ii) järjestää erityinen ajotaitoa ja ajotapaa koskeva koe.

Tässä kohdassa tarkoitetussa koulutuksessa tai kokeessa käytettävien ajoneuvojen on oltava käsivaihteisia, ja niiden on kuuluttava siihen ajoneuvoluokkaan, jonka ajokorttia osallistuja on hakenut.

Koulutuksen on katettava kaikki tässä liitteessä olevaan 6 tai 7 kohtaan sisältyvät seikat, ja erityistä huomiota on kiinnitettävä ajoneuvon vaihteiston hallintaan. Kunkin osallistujan on suoritettava koulutukseen kuuluva käytännön osio ja osoitettava ajotaitonsa ja -tapansa yleisillä teillä. Koulutuksen on kestettävä vähintään seitsemän tuntia.

Ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen keston ja ajetun matkan on oltava riittävät tässä liitteessä olevassa 6 tai 7 kohdassa tarkoitettujen ajotaidon ja ajotavan arvioimiseksi, ja erityistä huomiota on kiinnitettävä ajoneuvon vaihteiston hallintaan.

c) BE-, C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-luokan ajoneuvoja koskevat erityissäännökset

Jäsenvaltiot voivat päättää, että 5 kohdan 1 alakohdan b alakohdassa tarkoitettuja merkintöjä ajo-oikeuden rajoittamisesta automaattivaihteisiin ajoneuvoihin ei tehdä BE-, C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-luokan ajokorttiin, jos hakijalla on ennestään ajokortti ilman b alakohdassa tarkoitettua rajoitusta vähintään yhdessä seuraavista ajoneuvoluokista: B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 tai D1E; lisäksi hakijan on pitänyt suorittaa ajotaitoa ja ajotapaa koskevan testin aikana 8.4 kohdassa kuvatut toimet.

2) Ajotaitoa ja ajotapaa koskevassa kokeessa käytettyjen ajoneuvojen on oltava tässä kohdassa tarkoitettujen vähimmäisvaatimusten mukaisia. Jäsenvaltiot voivat säätää ankarammista vaatimuksista tai lisätä muita vaatimuksista. Jäsenvaltiot voivat sallia, että A1-, A2- ja A-luokan ajoneuvojen, joita käytetään ajotaitoa ja ajotapaa koskevassa kokeessa, sylinteritilavuus alittaa vaaditun vähimmäissylinteritilavuuden viidellä kuutiosenttimetrillä.

a) A1-luokka:

Sivuvaunuton A1-luokan moottoripyörä, jonka moottorin teho on enintään 11 kW, teho/painosuhde enintään 0,1 kW/kg ja suurin rakenteellinen nopeus vähintään 80 km/h.

Jos moottoripyörässä on polttomoottori, moottorin sylinteritilavuuden on oltava vähintään 120 cm^3.

Jos moottoripyörässä on sähkömoottori, ajoneuvon teho/painosuhteen on oltava vähintään 0,08 kW/kg.

b) A2-luokka:

Sivuvaunuton moottoripyörä, jonka moottorin teho on vähintään 20 kW ja enintään 35 kW ja teho/painosuhde enintään 0,2 kW/kg.

Jos moottoripyörässä on polttomoottori, moottorin sylinteritilavuuden on oltava vähintään 250 cm^3.

Jos moottoripyörässä on sähkömoottori, ajoneuvon teho/painosuhteen on oltava vähintään 0,15 kW/kg.

c) A-luokka:

Sivuvaunuton moottoripyörä, jonka kuormittamaton massa on yli 180 kg ja moottorin teho vähintään 50 kW. Jäsenvaltiot voivat sallia, että kuormittamaton massa on viisi kiloa pienempi kuin vaadittu vähimmäismassa.

Jos moottoripyörässä on polttomoottori, moottorin sylinteritilavuuden on oltava vähintään 600 cm^3.

Jos moottoripyörässä on sähkömoottori, ajoneuvon teho/painosuhteen on oltava vähintään 0,25 kW/kg.

d) B-luokka:

B-luokan nelipyöräinen ajoneuvo, jonka suurin rakenteellinen nopeus on vähintään 100 km/h.

e) BE-luokka:

Ajoneuvoyhdistelmä, joka koostuu B-luokan koeajoneuvosta ja B-luokkaan kuulumattomasta perävaunusta, jonka suurin sallittu massa on vähintään 1 000 kg ja suurin rakenteellinen nopeus vähintään 100 km/h; perävaunun kuormatilan on muodostuttava suljetusta laatikkomaisesta rakenteesta, joka on vähintään moottoriajoneuvon levyinen ja korkuinen; vaihtoehtoisesti suljettu laatikkomainen rakenne voi olla hiukan kapeampi kuin moottoriajoneuvo sillä edellytyksellä, että näkymä taakse on mahdollinen vain käyttämällä moottoriajoneuvon ulkopuolisia taustapeilejä; perävaunun todellisen kokonaismassan on oltava vähintään 800 kg.

f) B1-luokka:

nelipyöräinen moottoripyörä, jonka suurin rakenteellinen nopeus on vähintään 60 km/h; tai jos ajokortti oikeuttaa kuljettamaan 9 artiklan 4 kohdan ensimmäisen alakohdan c alakohdassa tarkoitettuja ajoneuvoja, ajotaitoa ja ajotapaa koskevassa testissä käytetyn ajoneuvon on täytettävä kyseisessä kohdassa esitetyt edellytykset.

g) C-luokka:

C-luokan ajoneuvo, jonka suurin sallittu massa on vähintään 12 000 kg, pituus vähintään 8 m, leveys vähintään 2,40 m ja suurin rakenteellinen nopeus on vähintään 80 km/h; ajoneuvossa on oltava lukkiutumattomat jarrut ja asetuksessa (EU) N:o 165/2014 määritellyt valvontalaitteet; kuormatilan on muodostuttava suljetusta laatikkomaisesta rakenteesta, joka on vähintään ohjaamotilan levyinen ja korkuinen; ajoneuvon todellisen kokonaismassan on oltava vähintään 10 000 kg.

h) CE-luokka:

nivelajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä, joka koostuu C-luokan koeajoneuvosta ja perävaunusta, jonka pituus on vähintään 7,5 m; sekä nivelajoneuvon että ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa on vähintään 20 000 kg, pituus vähintään 14 m, leveys vähintään 2,40 m, suurin rakenteellinen nopeus vähintään 80 km/h, ja siinä on oltava lukkiutumattomat jarrut ja asetuksessa (EU) N:o 165/2014 määritellyt valvontalaitteet; kuormatilan on muodostuttava suljetusta laatikkomaisesta rakenteesta, joka on vähintään ohjaamotilan levyinen ja korkuinen; sekä nivelajoneuvon että ajoneuvoyhdistelmän todellisen kokonaismassan on oltava vähintään 15 000 kg; hyvänä käytäntönä on suositeltavaa, että ajoneuvossa on vetopöytäkytkin ja vähintään kahdeksan eteenpäinajovaihdetta.

i) C1-luokka:

C1-luokan ajoneuvo, jonka suurin sallittu massa on vähintään 4 000 kg, pituus on vähintään 5 m ja suurin rakenteellinen nopeus vähintään 80 km/h; ajoneuvossa on oltava lukkiutumattomat jarrut ja asetuksessa (EU) N:o 165/2014 määritellyt valvontalaitteet; kuormatilan on muodostuttava suljetusta laatikkomaisesta rakenteesta, joka on vähintään ohjaamotilan levyinen ja korkuinen; kun hakijan kykyä käyttää valvontalaitteita ei testata, ajoneuvoa ei tarvitse varustaa valvontalaitteilla.

j) C1E-luokka:

Ajoneuvoyhdistelmä, joka koostuu C1-luokan koeajoneuvosta ja perävaunusta, jonka suurin sallittu massa on vähintään 1 250 kg; ajoneuvoyhdistelmän pituus on vähintään 8 m ja suurin rakenteellinen nopeus on vähintään 80 km/h; perävaunun kuormatilan on muodostuttava suljetusta laatikkomaisesta rakenteesta, joka on vähintään ohjaamotilan levyinen ja korkuinen; vaihtoehtoisesti suljettu laatikkomainen rakenne voi olla hiukan kapeampi kuin ohjaamotila sillä edellytyksellä, että näkymä taakse on mahdollinen vain käyttämällä moottoriajoneuvon ulkopuolisia taustapeilejä; perävaunun todellisen kokonaismassan on oltava vähintään 800 kg.

k) D-luokka:

D-luokan ajoneuvo, jonka pituus on vähintään 10 m, leveys vähintään 2,40 m ja suurin rakenteellinen nopeus on vähintään 80 km/h; ajoneuvossa on oltava lukkiutumattomat jarrut ja asetuksessa (EU) N:o 165/2014 määritellyt valvontalaitteet.

l) DE-luokka:

Ajoneuvoyhdistelmä, joka koostuu D-luokan koeajoneuvosta ja perävaunusta, jonka suurin sallittu massa on vähintään 1 250 kg, leveys vähintään 2,40 m ja suurin rakenteellinen nopeus on vähintään 80 km/h; perävaunun kuormatilan osan on muodostuttava suljetusta laatikkomaisesta rakenteesta, joka on vähintään 2 metrin levyinen ja korkuinen; perävaunun todellisen kokonaismassan on oltava vähintään 800 kg.

m) D1-luokka:

D1-luokan ajoneuvo, jonka suurin sallittu massa on vähintään 4 000 kg, pituus on vähintään 5 m ja suurin rakenteellinen nopeus vähintään 80 km/h; ajoneuvossa on oltava lukkiutumattomat jarrut ja asetuksessa (EU) N:o 165/2014 määritellyt valvontalaitteet.

n) D1E-luokka:

Ajoneuvoyhdistelmä, joka koostuu D1-luokan koeajoneuvosta ja perävaunusta, jonka suurin sallittu massa on vähintään 1 250 kg ja suurin rakenteellinen nopeus vähintään 80 km/h; perävaunun kuormatilan osan on muodostuttava suljetusta laatikkomaisesta rakenteesta, joka on vähintään 2 metrin levyinen ja korkuinen; perävaunun todellisen kokonaismassan on oltava vähintään 800 kg.

6. A1- A2 ja A-luokan ajotaitoa ja ajotapaa koskeva koe

1) Ajoneuvon valmistelu ja tekninen tarkastus liikenneturvallisuuden kannalta

Hakijoiden on osoitettava, että he pystyvät valmistautumaan turvalliseen ajoon täyttämällä seuraavat vaatimukset:

a) suojavarusteiden, kuten suojakäsineiden, -jalkineiden, -vaatteiden ja -kypärän, säätäminen;

b) renkaiden, jarrujen, ohjauksen, tarvittaessa hätäpysäyttimen, ketjujen, öljymäärien, valojen, heijastimien, suuntamerkinantolaitteiden ja äänimerkinantolaitteen kunnon tarkistaminen pistokokein.

2) Liikenneturvallisuuden kannalta testattavat erityistoimenpiteet:

a) moottoripyörän asettaminen sivuseisontatuen varaan ja sen poistaminen sivuseisontatuen varasta sekä moottoripyörän taluttaminen moottori pysäytettynä;

b) moottoripyörän pysäköiminen sivuseisontatuen varaan;

c) hitaalla nopeudella vähintään kaksi toimenpidettä, joihin sisältyy pujottelu; tämä mahdollistaa taitojen tarkistamisen seuraavissa asioissa: kaasukahvan ja jarrun käyttö, tasapaino, katseen suuntaus, asento moottoripyörällä ja jalkojen asento jalkatapeilla; jos koe tehdään käsivälitteisellä vaihteistolla varustetulla moottoripyörällä, se on yhdistettävä kytkimen käsittelyyn;

d) edellistä suuremmalla nopeudella vähintään kaksi toimenpidettä, joista vähintään yksi toimenpide vähintään 30 kilometrin tuntinopeudessa ja yksi toimenpide, johon sisältyy esteen väistäminen vähintään 50 kilometrin tuntinopeudessa; tämä mahdollistaa taitojen tarkistamisen seuraavissa asioissa: asento moottoripyörällä, katseen suuntaus, tasapaino ja ohjaustekniikka. Jos koe tehdään käsivälitteisellä vaihteistolla varustetulla moottoripyörällä, yksi toimenpide on suoritettava 2- tai 3-vaihteella; tämä mahdollistaa taitojen tarkistamisen vaihteiden käsittelyssä;

e) jarrutus: vähintään kaksi jarrutusta, joihin sisältyy hätäjarrutus vähintään 50 kilometrin tuntinopeudessa; tämä mahdollistaa taitojen tarkistamisen seuraavissa asioissa: etu- ja takajarrun käyttö, katseen suuntaus ja asento moottoripyörällä;

f) U-käännöksen tekeminen, jos mahdollista.

3) Ajotapa liikenteessä

Hakijoiden on suoritettava kaikki seuraavat toimenpiteet tavanomaisissa liikennetilanteissa täysin turvallisesti ja kaikkia tarvittavia varotoimia noudattaen:

a) liikkeellelähtö: pysäköinnin jälkeen, liikenteessä pysähtymisen jälkeen; ajotieltä poistuminen;

b) ajaminen suoralla tiellä; vastaantulevien ajoneuvojen kohtaaminen myös ahtaissa paikoissa;

c) ajaminen mutkissa;

d) tienristeykset: risteysalueiden ja liittymien lähestyminen ja ylittäminen;

e) suunnan muuttaminen, mukaan lukien suuntavilkun asianmukainen käyttö; kääntyminen vasemmalle ja oikealle; kaistan vaihto;

f) moottoritielle tai tilanteen mukaan vastaavalle saapuminen ja siltä poistuminen: liittyminen kiihdytyskaistalta; poistuminen hidastuskaistalle;

g) ohittaminen: muun liikenteen, myös loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien, ohittaminen, jos mahdollista; esteiden, esimerkiksi pysäköityjen autojen, sivuuttaminen; ohitetuksi tuleminen liikenteessä ja muiden ajoneuvojen kuolleiden kulmien ennakointi (tilanteen mukaan);

h) erityiset tiejärjestelyt tilanteen mukaan: liikenneympyrät; tasoristeykset, raitiovaunu-/linja-autopysäkit, suojatiet, pyörätiet, asianmukaisen huomion kiinnittäminen; ylä-/alamäkeen ajaminen pitkissä rinteissä; tunnelit;

i) vaarallisiin tilanteisiin reagoiminen ja niiden ennakointi; poiketen velvollisuudesta suorittaa toimenpiteet tavanomaisissa liikennetilanteissa, toimenpiteet suoritetaan ainoastaan, kun vaaralliseen tilanteeseen joudutaan vahingossa; näiden taitojen testaamisessa voidaan vaihtoehtoisesti käyttää simulaattoreita;

j) tarvittavan varovaisuuden noudattaminen ajoneuvosta noustaessa.

7. B-, B1- ja BE-luokan ajotaitoa ja ajotapaa koskeva koe

1) Ajoneuvon valmistelu ja tekninen tarkastus liikenneturvallisuuden kannalta

Hakijoiden on osoitettava, että he pystyvät valmistautumaan turvalliseen ajoon täyttämällä seuraavat vaatimukset:

a) istuimen säätäminen tarvittaessa oikean istumisasennon saavuttamiseksi;

b) taustapeilien, turvavöiden ja mahdollisten niskatukien säätäminen;

c) sen varmistaminen, että kaikki ovet ovat kiinni;

d) renkaiden, ohjauksen, jarrujen, öljyjen ja nesteiden (esimerkiksi moottoriöljy, jäähdytysneste, pesuneste) valojen, heijastimien, suuntamerkinantolaitteiden ja äänimerkinantolaitteen kunnon tarkistaminen pistokokein;

e) ajoneuvon kuormaukseen liittyvien turvallisuustekijöiden tarkistaminen: kuormatila, peitteet, kuormatilan ovet, ohjaamon lukitus, kuormaustapa, kuorman varmistaminen (ainoastaan BE-luokka);

f) kytkentämekanismien, jarrujen ja sähkökytkentöjen tarkistaminen (ainoastaan BE-luokka).

2) B- ja B1-luokka: liikenneturvallisuuden kannalta testattavat erityistoimenpiteet

Seuraavista valitaan joukko testattavia toimenpiteitä (vähintään kaksi neljästä kohdasta; yksi näistä on suoritettava peruutusvaihteella):

a) peruutus suoraan taaksepäin tai peruutus kulman ympäri oikealle tai vasemmalle käyttäen kääntymiseen tarkoitettua ajokaistaa;

b) U-käännös ajo- ja peruutusvaihteita käyttäen;

c) ajoneuvon pysäköinti (ajoradan suuntaisesti tai vinosti tai suorassa kulmassa ajorataa vastaan eteenpäin tai peruuttamalla tasaisella maalla, ylämäkeen tai alamäkeen);

d) pysähtyminen jarruttamalla; hätäjarrutus on valinnainen.

3) BE-luokka: liikenneturvallisuuden kannalta testattavat erityistoimenpiteet:

a) perävaunun kytkeminen moottoriajoneuvoon ja irrottaminen siitä; tämä toimenpide on aloitettava ajoneuvon ja perävaunun ollessa vierekkäin eli ei samalla linjalla;

b) peruuttaminen mutkassa, jonka määrittely jätetään jäsenvaltioille;

c) turvallinen pysäköinti kuormausta/purkamista varten.

4) Ajotapa liikenteessä

Hakijoiden on suoritettava kaikki seuraavat toimenpiteet tavanomaisissa liikennetilanteissa täysin turvallisesti ja kaikkia tarvittavia varotoimia noudattaen:

a) liikkeellelähtö: pysäköinnin jälkeen, liikenteessä pysähtymisen jälkeen; ajotieltä poistuminen;

b) ajaminen suoralla tiellä; vastaantulevien ajoneuvojen kohtaaminen myös ahtaissa paikoissa;

c) ajaminen mutkissa;

d) tienristeykset: risteysalueiden ja liittymien lähestyminen ja ylittäminen;

e) suunnan muuttaminen, mukaan lukien suuntavilkun asianmukainen käyttö: kääntyminen vasemmalle ja oikealle; kaistan vaihto;

f) moottoritielle tai tilanteen mukaan vastaavalle saapuminen ja siltä poistuminen: liittyminen kiihdytyskaistalta; poistuminen hidastuskaistalle;

g) ohittaminen: muun liikenteen, myös loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien, ohittaminen, kuolleiden kulmien ennakoiminen, jos mahdollista; esteiden, esimerkiksi pysäköityjen autojen, sivuuttaminen; ohitetuksi tuleminen liikenteessä tilanteen mukaan;

h) itsenäinen ajo liikennemerkkejä noudattaen, jos mahdollista;

i) erityiset tiejärjestelyt tilanteen mukaan: liikenneympyrät; tasoristeykset, raitiovaunu-/linja-autopysäkit, suojatiet, pyörätiet, asianmukaisen huomion kiinnittäminen; ylä- ja alamäkeen ajaminen pitkissä rinteissä; tunnelit;

j) ajoneuvoon nouseminen ja ajoneuvosta nouseminen, mukaan lukien sen varmistaminen, että ajoneuvon oven avaaminen on turvallista ja että tämä ei aiheuta vaaraa muille tienkäyttäjille, kuten jalankulkijoille, pyöräilijöille ja mikroliikenteen käyttäjille, painottaen erityisesti sitä, että ovi on avattava siitä kauimpana olevalla kädellä;

k) vaarallisiin tilanteisiin reagoiminen ja niiden ennakointi; poiketen velvollisuudesta suorittaa toimenpiteet tavanomaisissa liikennetilanteissa, toimenpiteet suoritetaan ainoastaan, kun vaaralliseen tilanteeseen joudutaan vahingossa; näiden taitojen testaamisessa voidaan vaihtoehtoisesti käyttää simulaattoreita.

8. C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-luokan ajotaitoa ja ajotapaa koskeva koe

1) Ajoneuvon valmistelu ja tekninen tarkastus liikenneturvallisuuden kannalta

Hakijoiden on osoitettava, että he pystyvät valmistautumaan turvalliseen ajoon täyttämällä seuraavat vaatimukset:

a) istuimen säätäminen tarvittaessa oikean istumisasennon saavuttamiseksi;

b) taustapeilien, turvavöiden ja mahdollisten niskatukien säätäminen;

c) renkaiden, ohjauksen, jarrujen, valojen, heijastimien, suuntamerkin- ja äänimerkinantolaitteiden kunnon tarkistaminen pistokokein;

d) jarru- ja ohjaustehostinjärjestelmien tarkistaminen; pyörien, pyörän muttereiden, lokasuojien, tuulilasin, ikkunoiden ja tuulilasinpyyhkimien kunnon sekä öljyjen ja nesteiden (esimerkiksi moottoriöljy, jäähdytysneste, pesuneste) tarkistaminen; kojetaulun tarkistaminen ja käyttö, mukaan luettuina asetuksessa (EU) N:o 165/2014 määritellyt valvontalaitteet. Viimeksi mainittua vaatimusta ei sovelleta hakijoihin, jotka hakevat ajokorttia C1- tai C1E-luokan ajoneuvoa varten, joka ei kuulu kyseisen asetuksen soveltamisalaan;

e) ilmanpaineen, ilmasäiliöiden ja jousituksen tarkistaminen;

f) ajoneuvon kuormaukseen liittyvien turvallisuustekijöiden tarkistaminen: kuormatila, peitteet, kuormatilan ovet, kuormausmekanismi (tapauksen mukaan), ohjaamon lukitus (tapauksen mukaan), kuormaustapa, kuorman varmistaminen (ainoastaan C-, CE-, C1- ja C1E-luokka);

g) kytkentämekanismien, jarrujen ja sähkökytkentöjen tarkistaminen (ainoastaan CE-, C1E-, DE- ja D1E-luokka);

h) kyky toteuttaa erityisiä ajoneuvon turvallisuuteen liittyviä toimenpiteitä; korin, käyttöovien ja hätäpoistumisteiden sekä ensiapuvälineiden, sammutuslaitteiden ja muiden turvalaitteiden valvonta (ainoastaan D-, DE-, D1- ja D1E-luokka);

i) (vapaaehtoinen) tiekartan käyttö ja reitin suunnittelu, mukaan lukien elektronisten navigointijärjestelmien käyttö.

2) Ajoneuvon kuljettaminen ilman perävaunua (ainoastaan C1E-, CE-, D1E- ja DE-luokka)

Jos kuljettaja ei ole jo oikeutettu kuljettamaan C1-, C-, D1- ja D-luokan ajoneuvoja, ajoneuvon kuljettamisen taito on varmistettava ennen sen kuljettamista liikenteessä siihen kiinnitetyn perävaunun kanssa.

3) Liikenneturvallisuuden kannalta testattavat erityistoimenpiteet:

a) perävaunun kytkeminen moottoriajoneuvoon ja irrottaminen siitä; tämä toimenpide on aloitettava ajoneuvon ja perävaunun ollessa vierekkäin eli ei samalla linjalla (ainoastaan CE-, C1E-, DE- ja D1E-luokka);

b) peruuttaminen mutkassa, jonka määrittely jätetään jäsenvaltioille;

c) U-käännöksen tekeminen, jos mahdollista;

d) turvallinen pysäköinti kuormausta/purkamista varten lastaussillan/-laiturin tai vastaavan rakennelman luo (ainoastaan C-, CE-, C1- ja C1E-luokka);

e) turvallinen pysäköinti linja-auton matkustajien ottamista tai jättämistä varten (ainoastaan D-, DE-, D1- ja D1E-luokka).

4) Ajotapa liikenteessä

Hakijoiden on suoritettava kaikki seuraavat toimenpiteet tavanomaisissa liikennetilanteissa täysin turvallisesti ja kaikkia tarvittavia varotoimia noudattaen:

a) liikkeellelähtö: pysäköinnin jälkeen, liikenteessä pysähtymisen jälkeen; ajotieltä poistuminen;

b) ajaminen suoralla tiellä; vastaantulevien ajoneuvojen kohtaaminen myös ahtaissa paikoissa;

c) ajaminen mutkissa;

d) tienristeykset: risteysalueiden ja liittymien lähestyminen ja ylittäminen;

e) suunnan muuttaminen: kääntyminen vasemmalle ja oikealle; kaistan vaihto;

f) moottoritielle tai (tilanteen mukaan) vastaavalle saapuminen ja siltä poistuminen: liittyminen kiihdytyskaistalta; poistuminen hidastuskaistalle;

g) ohittaminen: muun liikenteen, myös loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien, ohittaminen, kuolleiden kulmien ennakoiminen (jos mahdollista); esteiden, esimerkiksi pysäköityjen autojen, sivuuttaminen; ohitetuksi tuleminen liikenteessä (tilanteen mukaan);

h) erityiset tiejärjestelyt tilanteen mukaan: liikenneympyrät; tasoristeykset, raitiovaunu-/linja-autopysäkit, suojatiet, pyörätiet, asianmukaisen huomion kiinnittäminen; ylä-/alamäkeen ajaminen pitkissä rinteissä; tunnelit;

i) vaarallisiin tilanteisiin reagoiminen ja niiden ennakointi; poiketen velvollisuudesta suorittaa toimenpiteet tavanomaisissa liikennetilanteissa, toimenpiteet suoritetaan ainoastaan, kun vaaralliseen tilanteeseen joudutaan vahingossa; näiden taitojen testaamisessa voidaan vaihtoehtoisesti käyttää simulaattoreita;

j) ajoneuvoon nouseminen ja ajoneuvosta nouseminen, mukaan lukien sen varmistaminen, että ajoneuvon oven avaaminen on turvallista ja että tämä ei aiheuta vaaraa muille tienkäyttäjille, kuten jalankulkijoille, pyöräilijöille ja mikroliikenteen käyttäjille.

5) Turvallinen ja energiatehokas ajotapa:

ajotapa, jolla varmistetaan turvallisuus ja vähennetään polttoaineen tai energian kulutusta ja päästöjä kiihdytettäessä ja hidastettaessa vauhtia sekä ylämäkeen ja alamäkeen ajettaessa (taloudellinen ajotapa).

9. Ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen arvostelu

1) Arvostelussa on kussakin 6, 7 ja 8 kohdassa mainitussa ajotilanteessa otettava huomioon hakijan kyky käsitellä ajoneuvon hallintalaitteita ja ajaa liikenteessä täysin turvallisesti. Ajokokeen vastaanottajan on tunnettava olonsa turvalliseksi koko kokeen ajan. Ajovirheistä tai vaarallisesta ajotavasta, joka välittömästi vaarantaa koeajoneuvon, sen matkustajien tai muiden tien käyttäjien turvallisuuden, on rangaistava jättämällä koe hyväksymättä, riippumatta siitä, onko ajokokeen vastaanottajan tai muun mukana olevan henkilön puututtava ajoon vai ei. Ajokokeen vastaanottaja saa kuitenkin vapaasti päättää, onko ajotaitoa ja ajotapaa koskeva koe suoritettava loppuun.

Ajokokeen vastaanottajilla on oltava koulutus hakijoiden turvallisen ajotavan arvioimiseksi. Jäsenvaltion valtuuttaman ja liitteessä IV olevan 4 kohdan 1 kohdan e alakohdassa esitetyt vaatimukset täyttävän elimen on seurattava ja valvottava ajokokeen vastaanottajien työtä huolehtiakseen siitä, että virheiden arviointi suoritetaan oikein ja johdonmukaisesti tämän liitteen määräysten mukaisesti.

2) Ajokokeen vastaanottajien on arvioinnissaan kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, osoittaako hakija harkitsevaa ja sosiaalista liikennekäyttäytymistä. Tämän pitää näkyä ajotyylissä, ja ajokokeen vastaanottajan on otettava se huomioon muodostaessaan kokonaisarvion hakijan ajotavasta. Tähän kuuluu hakijan mukautuva ja määrätietoinen (eli turvallinen) ajotapa, tie- ja sääolosuhteiden, muun liikenteen ja muiden tienkäyttäjien, erityisesti loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien, huomioon ottaminen sekä ennakointi.

3) Ajokokeen vastaanottajan on lisäksi arvioitava hakijasta seuraavat seikat:

a) ajoneuvon hallinta, ottaen huomioon seuraavat: turvavöiden, kuljettajaa avustavien järjestelmien ja automatisoitujen ajojärjestelmien, taustapeilien, niskatuen ja istuimen asianmukainen käyttö; valojen ja muiden varusteiden asianmukainen käyttö; kytkimen, vaihteiston, kaasupolkimen, jarrujärjestelmien (mukaan luettuna mahdollinen apujarrujärjestelmä) ja ohjauksen asianmukainen käyttö tapauksen mukaan; ajoneuvon hallinta erilaisissa olosuhteissa ja erilaisissa nopeuksissa; ajoneuvon vakaus tiellä; ajoneuvon paino, mitat ja ominaisuudet; kuorman paino ja tyyppi (ainoastaan BE-, C-, CE-, C1-, C1E-, DE- ja D1E-luokka); matkustajien mukavuus (ainoastaan D-, DE-, D1- ja D1E-luokka) (tasainen ajo välttäen nopeita kiihdytyksiä ja äkkijarrutuksia);

b) taloudellinen, turvallinen ja energiatehokas ajotapa, ottaen huomioon kierrosluku minuutissa, vaihtaminen, jarruttaminen ja kiihdyttäminen (ainoastaan B-, BE-, C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-luokka);

c) havainnointisääntöjen noudattaminen; aktiivinen havainnointi kaikkiin suuntiin; peilien asianmukainen käyttö; havainnointi kauas, keskietäisyydelle ja lähelle;

d) etuajo-oikeuden huomioiminen ja väistäminen: etuajo-oikeuden huomioiminen risteyksissä ja liittymissä; etuajo-oikeus muissa tilanteissa (esim. suunnan vaihdon, kaistan vaihdon, erityistoimenpiteiden yhteydessä);

e) oikea sijainti tiellä: ajoneuvon tyypistä ja ominaisuuksista riippuva asianmukainen sijainti tiellä, kaistoilla, liikenneympyröissä, mutkissa; sijainnin ennakointi;

f) etäisyys: riittävän etäisyyden pitäminen eteen ja sivuille; riittävän etäisyyden pitäminen muihin tienkäyttäjiin, erityisesti loukkaantumiselle alttiisiin tienkäyttäjiin;

g) nopeusrajoitusten ja -suositusten huomioiminen: suurinta sallittua nopeutta ei saa ylittää; nopeuden mukauttaminen sää- ja liikenneolosuhteisiin ja tarvittaessa kansallisiin nopeusrajoituksiin; ajaminen sellaisella nopeudella, että pysähtyminen on mahdollista näkyvissä olevalla vapaalla tieosuudella; nopeuden mukauttaminen muiden samanlaisten tienkäyttäjien yleiseen nopeuteen;

h) liikennevalojen, liikennemerkkien ja muiden merkintöjen huomioiminen: oikea käyttäytyminen liikennevaloissa; liikenteenvalvojien ohjeiden noudattaminen; liikennemerkkien (kieltojen tai määräysten) oikea noudattaminen; tiemerkintöjen asianmukainen noudattaminen;

i) merkinantojen huomioiminen: merkkien antaminen tarvittaessa asianmukaisesti ja oikeaan aikaan; oikea suuntamerkin antaminen; asianmukainen toiminta suhteessa kaikkiin muiden tienkäyttäjien antamiin merkkeihin;

j) jarruttamisen ja pysähtymisen hallinta: olosuhteisiin mukautettu oikea-aikainen hidastaminen, jarruttaminen ja pysähtyminen; ennakointi; erilaisten jarrujärjestelmien käyttö (ainoastaan C-, CE-, D- ja DE-luokka); muiden hidastusjärjestelmien kuin jarrujen käyttö (ainoastaan C-, CE-, D- ja DE-luokka);

10. Kokeen kesto

Ajokokeen keston ja ajetun matkan on oltava riittävät tässä liitteessä olevassa B osastossa vahvistetun ajotaidon ja ajotavan arvioimiseksi. Ajoaika tiellä ei missään tapauksessa saa olla vähemmän kuin 25 minuuttia A-, A1-, A2-, B-, B1- ja BE-luokassa tai 45 minuuttia muissa luokissa. Tähän aikaan ei sisälly kokelaan vastaanottaminen, ajoneuvon valmistelu, ajoneuvon tekninen tarkistus liikenneturvallisuuden kannalta, erityistoimenpiteet, 8 kohdan 2 alakohdan mukaisten taitojen varmistaminen tai käytännön kokeen tuloksen ilmoittaminen.

11. Kokeen suorituspaikka

Erityistoimenpiteiden arvioimista koskeva koe voidaan suorittaa erityisellä koeradalla. Jos se on käytännössä mahdollista, ajotaidon arvioimiseksi suoritettava kokeen osa on suoritettava taajamien ulkopuolisilla teillä, pikateillä tai moottoriteillä (tai vastaavilla) sekä erilaisilla kaduilla (asuinalueilla, 30 ja 50 km/h nopeusrajoitusten alueilla ja taajamien pikateillä), joilla on esiinnyttävä erilaisia kuljettajien kohtaamia vaikeuksia. On myös suotavaa, että koe suoritetaan erilaisilla liikennetiheyksillä. Ajamiseen kuluva aika on käytettävä optimaalisesti hakijan arvioimiseen kaikilla mahdollisilla liikennealueilla; erityistä huomiota on kiinnitettävä siirtymiseen alueelta toiselle.

II osa

MOOTTORIKÄYTTÖISEN AJONEUVON KULJETTAMISEEN VAADITTAVAT TIEDOT, AJOTAITO JA AJOTAPA

Kaikkien moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettajilla on kaikissa tilanteissa oltava I osan 1–9 kohdassa esitetyt tiedot, ajotaito ja ajotapa, joiden perusteella he voivat:

a) tunnistaa ja ennakoida liikenteen vaaratilanteet ja arvioida niiden vakavuuden,

b) hallita ajoneuvonsa niin hyvin, että he eivät aiheuta vaaratilanteita ja että he toimivat tällaisissa tilanteissa asianmukaisesti,

c) noudattaa liikennesääntöjä ja erityisesti niitä, joiden tarkoituksena on estää liikenneonnettomuudet ja ylläpitää sujuvaa liikennettä,

d) havaita ajoneuvoissaan olevat merkittävät tekniset ja erityisesti turvallisuuden vaarantavat puutteet, ja korjauttaa ne asianmukaisesti,

e) ottaa huomioon kaikki ajotapaan vaikuttavat seikat (esimerkiksi alkoholi, väsymys, huononäköisyys, elektronisten laitteiden käyttö jne.), jotta he pystyvät täyttämään kaikki turvallisen ajon edellytykset,

f) osaltaan varmistaa kaikkien ja erityisesti loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien turvallisuus ottamalla muut tienkäyttäjät asianmukaisesti huomioon,

g) tietää riittävällä tavalla pyöräilijöihin, jalankulkijoihin ja mikroliikenteen käyttäjiin liittyvät riskitekijät,

h) tietää riittävästi vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien ajoneuvojen käytön turvallisuudesta,

i) tietää riittävästi ajoneuvon kehittyneiden kuljettajaa avustavien järjestelmien ja muiden automatisoitujen ajojärjestelmien käytöstä.

Jäsenvaltiot voivat toteuttaa tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että kuljettajat, joilla ei enää ole I osan 1–9 kohdassa esitettyjä tietoja, ajotaitoa ja ajotapaa, voivat saavuttaa uudelleen nämä tiedot ja taidot sekä noudattaa jatkossa moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen vaadittavaa ajotapaa.

LIITE III

MOOTTORIKÄYTTÖISEN AJONEUVON KULJETTAMISEEN VAADITTAVAA SUORITUSKYKYÄ KOSKEVAT VÄHIMMÄISVAATIMUKSET

MÄÄRITELMÄT

1. Tässä liitteessä kuljettajat luokitellaan kahteen ryhmään:

   Ryhmä 1: A-, A1-, A2-, AM-, B-, B1- ja BE-luokkien ajoneuvojen kuljettajat;

   Ryhmä 2: C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-luokkien ajoneuvojen kuljettajat.

   Kansallisessa lainsäädännössä voidaan säätää, että tämän liitteen ryhmän 2 kuljettajia tarkoittavia vaatimuksia sovelletaan myös sellaisiin B-luokan ajoneuvojen kuljettajiin, jotka käyttävät ajokorttiaan ammattimaisesti (taksit, ambulanssit, jne.).

2. Ensimmäistä ajokorttia tai ajokortin uusimista hakevat henkilöt luokitellaan siihen ryhmään, johon he kuuluvat, jos haettu ajokortti on myönnetty tai uusittu.

1 osasto

NÄKÖ

3. Kaikkien ajokortin hakijoiden on käytävä asianmukaisessa arviossa, jolla varmistetaan, että heillä on moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettamiseen tarvittava riittävä näön tarkkuus, sekä selvitetään, onko heidän näkökenttänsä tarkempi tutkiminen tarpeen. Jos on aihetta epäillä, että hakijan näkökyky on riittämätön, kansallisen lainsäädännön mukaisesti hyväksytyn toimivaltaisen ammattilaisen olisi tutkittava hänet. Tässä tutkimuksessa on kiinnitettävä huomiota erityisesti seuraaviin: näöntarkkuus, näkökenttä, hämäränäkö, häikäisy- ja kontrastiherkkyys, diplopia ja muut näkötoiminnot, jotka voivat vaarantaa ajoturvallisuutta.

   Jos näöntarkkuus- ja näkökenttävaatimukset eivät täyty, mutta on syytä uskoa, että ajokortin myöntäminen hakijalle ei heikentäisi tieliikenteen turvallisuutta, ajoluvan myöntämistä ryhmään 1 kuuluville kuljettajille voidaan harkita poikkeuksellisissa yksittäistapauksissa; näissä tapauksissa kuljettajan on käytävä kansallisen lainsäädännön mukaisesti hyväksytyn toimivaltaisen ammattilaisen suorittamassa tarkastuksessa sen osoittamiseksi, ettei hänellä ole muita näkötoiminnan, kuten häikäisy- tai kontrastiherkkyyden taikka hämäränäön, häiriöitä. Hakijan tai kuljettajan olisi myös läpäistävä toimivaltaisen viranomaisen suorittama käytännön koe.

Ryhmä 1:

1) Ajokorttia tai ajokortin uusimista hakevien henkilöiden silmien yhteisnäön on molemmilla silmillä samanaikaisesti katsottaessa oltava vähintään 0,5 tarvittaessa korjaavia linssejä käyttäen.

   Lisäksi vaakasuoran näkökentän on oltava vähintään 120 astetta, ja näkökentän laajuuden on oltava vähintään 50 astetta vasemmalle ja oikealle sekä 20 astetta yläsuuntaan ja alasuuntaan. Näkökentän keskikohdasta 20 asteen säteellä ei saa olla puutoksia.

   Jos henkilöllä todetaan etenevä silmäsairaus tai jos hän ilmoittaa sairastavansa sellaista, ajokortti voidaan myöntää tai uusia, jos hakija käy säännöllisissä kansallisen lainsäädännön mukaisesti hyväksytyn toimivaltaisen ammattilaisen tarkastuksissa.

2) Jos ajokorttia tai ajokortin uusimista hakeva henkilö on menettänyt kokonaan näön toisesta silmästä tai hän käyttää ainoastaan yhtä silmää (esimerkiksi diplopian ollessa kyseessä), hänen näöntarkkuutensa on oltava vähintään 0,5 tarvittaessa korjaavia linssejä käyttäen. Kansallisen lainsäädännön mukaisesti hyväksytyn toimivaltaisen ammattilaisen on vahvistettava, että tällainen monokulaarisen näön tila on jatkunut riittävän kauan, jotta henkilö on sopeutunut siihen, ja että silmän näkökenttä täyttää 3 kohdan 1 alakohdassa esitetyt vaatimukset.

3) Jos henkilöllä on hiljattain kehittynyt diplopia tai hän on menettänyt näön toisesta silmästä, ajaminen on kiellettävä asianmukaisen sopeutumiskauden, esimerkiksi kuuden kuukauden ajaksi. Tämän jälkeen ajaminen sallitaan ainoastaan näkökyvyn ja ajotaidon asiantuntijoiden myönteisen lausunnon perusteella, ja siihen voidaan soveltaa tiettyjä vaatimuksia tai rajoituksia.

Ryhmä 2:

4) Ajokorttia tai ajokortin uusimista hakevien henkilöiden näöntarkkuuden, tarvittaessa korjaavia linssejä käyttäen, on oltava vähintään 0,8 paremmassa silmässä ja vähintään 0,1 huonommassa silmässä. Jos henkilö käyttää korjaavia linssejä saavuttaakseen näöntarkkuuden 0,8 ja 0,1, kummankin silmän korjaamattoman näöntarkkuuden on noustava vaaditulle vähimmäistasolle (0,8 ja 0,1) joko korjaavilla silmälaseilla, joiden voimakkuus on enintään +8 diopteria, tai piilolinsseillä. Henkilön on pystyttävä käyttämään hänelle määrättyjä korjaavia linssejä.

Lisäksi molempien silmien vaakasuoran näkökentän on oltava vähintään 160 astetta, ja näkökentän laajuuden on oltava vähintään 70 astetta vasemmalle ja oikealle sekä 30 astetta yläsuuntaan ja alasuuntaan. Näkökentän keskikohdasta 30 asteen säteellä ei saa olla puutoksia.

Ajokorttia ei saa myöntää eikä uusia hakijoille eikä kuljettajille, joiden kontrastiherkkyys on heikentynyt tai joilla on diplopia.

Jos toisen silmän näkökyky on heikentynyt olennaisesti, ajaminen on kiellettävä asianmukaisen sopeutumiskauden, esimerkiksi kuuden kuukauden ajaksi. Tämän jälkeen ajaminen sallitaan ainoastaan näkökyvyn ja ajotaidon asiantuntijoiden myönteisen lausunnon perusteella, ja siihen voidaan soveltaa tiettyjä vaatimuksia tai rajoituksia.

2 osasto

KUULO

4. Ajokortin saa myöntää tai uusia ryhmän 2 hakijoille tai kuljettajille, joilla on kuulovamma, ainoastaan toimivaltaisen lääketieteen asiantuntijan sellaisen terveystarkastuksen perusteella antaman lausunnon perusteella, jossa a on kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, miten heikentynyt kuulo voidaan korvata.

3 osasto

FYYSISESTI VAMMAISET HENKILÖT

5. Ajokorttia ei saa myöntää eikä uusia hakijoille eikä kuljettajille, joilla on sellainen tuki- ja liikuntaelinten sairaus tai vamma, joka voi aiheuttaa vaaraa moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljetettaessa.

Ryhmä 1:

1) Ajokortti voidaan tietyin rajoituksin myöntää fyysisesti vammaisille hakijoille tai kuljettajille toimivaltaisen lääketieteen asiantuntijan lausunnon perusteella. Kyseisen lausunnon on perustuttava kyseisen sairauden tai vamman lääketieteelliseen arvioon ja tarvittaessa käytännön kokeeseen. Lausunnossa on myös todettava, minkä tyyppisiä muutoksia ajoneuvoon tarvitaan ja tarvitseeko kuljettajan käyttää ortopedistä laitetta, sikäli kuin ajotaitoa ja ajotapaa koskeva koe osoittaa, että ajaminen tällaisen laitteen avulla ei olisi vaarallista.

2) Ajokortin saa myöntää tai uusia hakijalle tai kuljettajalle, jolla on etenevä sairaus, jos henkilö tutkitaan säännöllisesti sen varmistamiseksi, että hän yhä pystyy kuljettamaan ajoneuvoa täysin turvallisesti.

Jos fyysinen vamma on pysyvä, ajokortin saa myöntää tai uusia ilman, että hakijan on käytävä säännöllisissä terveystarkastuksissa.

Ryhmä 2:

3) Toimivaltaisen lääketieteen asiantuntijan on otettava asianmukaisesti huomioon lisääntyneet riskit ja vaarat, jotka liittyvät tämän ryhmän määritelmän soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen.

4 osasto

SYDÄN- JA VERISUONISAIRAUDET

6. Sydän- ja verisuonitaudit voivat johtaa aivotoiminnan äkilliseen heikkenemiseen ja vaarantaa näin liikenneturvallisuuden. Nämä muodostavat perusteen määritettäessä tilapäisiä tai pysyviä rajoituksia ajamiselle.

1) Seuraavien sydän- ja verisuonitautien tapauksessa mainittujen ryhmien hakijoiden tai kuljettajien ajokortin saa myöntää tai uusia vasta, kun tauti on asianmukaisesti hoidettu, ja tämä edellyttää toimivaltaisen lääketieteen asiantuntijan myöntämää lupaa ja, tarvittaessa, suorittamaa säännöllistä lääketieteellistä arviointia:

a) bradyarytmiat (sinusbradykardia ja johtumishäiriöt) ja takyarytmiat (supraventrikulaariset arytmiat ja kammioarytmiat), kun aiemmin on esiintynyt arytmiaperäistä pyörtymistä tai arytmiaperäisiä pyörtymiskohtauksia (koskee ryhmiä 1 ja 2);

b) bradyarytmiat: sinusbradykardia ja johtumishäiriöt, joissa toisen asteen eteis-kammiosolmukkeen (AV) Mobitz II -katkos, kolmannen asteen AV-solmukkeen katkos tai alternoiva haarakatkos (koskee ainoastaan ryhmää 2);

c) takyarytmiat (supraventrikulaariset arytmiat ja kammioarytmiat), joihin liittyy

i) rakenteellinen sydänsairaus, etenkin pitkäkestoinen kammiotakykardia (VT) (koskee ryhmiä 1 ja 2), tai

ii) polymorfinen lyhytkestoinen kammiotakykardia tai rytmihäiriötahdistinindikaatio (koskee ainoastaan ryhmää 2);

d) oireileva angina pectoris (koskee ryhmiä 1 ja 2);

e) pysyvän sydämentahdistimen asentaminen tai vaihto (koskee ainoastaan ryhmää 2);

f) defibrillaattorin asentaminen tai vaihto taikka aiheellinen tai aiheeton defibrillointi-isku (koskee ainoastaan ryhmää 1);

g) synkopee (väliaikainen tajuttomuus ja veltostuminen, jolle on ominaista äkillisyys, lyhytkestoisuus ja spontaani tajunnan palautuminen, johtuu globaalista aivojen verenkiertohäiriöstä (vähentynyt aivojen perfuusio), oletettu alkuperä on refleksologinen, syy tuntematon, ei merkkejä taustalla olevasta sydäntaudista) (koskee ryhmiä 1 ja 2);

h) äkillinen sepelvaltimo-oireyhtymä (koskee ryhmiä 1 ja 2);

i) vakaa angina pectoris, jos oireita ei esiinny kevyessä rasituksessa (koskee ryhmiä 1 ja 2);

j) pallolaajennus (PCI) (koskee ryhmiä 1 ja 2);

k) sepelvaltimoiden ohitusleikkaus (CABG) (koskee ryhmiä 1 ja 2);

l) aivohalvaus tai aivoverenkiertohäiriö (TIA) (koskee ryhmiä 1 ja 2);

m) merkittävä kaulavaltimon ahtauma (koskee ainoastaan ryhmää 2);

n) aortan enimmäisläpimitta suurempi kuin 5,5 cm (koskee ainoastaan ryhmää 2);

o) sydämen vajaatoiminta:

i) New York Heart Association (NYHA) -luokka I, II ja III (koskee ainoastaan ryhmää 1;

ii) NYHA-luokka I ja II edellyttäen, että vasemman kammion ejektiofraktio on vähintään 35 % (koskee ainoastaan ryhmää 2);

p) sydämensiirto (koskee ryhmiä 1 ja 2);

q) sydämen apupumppu (koskee ainoastaan ryhmää 1);

r) sydänläppäleikkaus (koskee ryhmiä 1 ja 2);

s) pahanlaatuinen hypertensio (systolinen verenpaine ≥ 180 mmHg tai diastolinen verenpaine ≥ 110 mmHg, johon liittyy uhkaava tai etenevä elinvaurio) (koskee ryhmiä 1 ja 2);

t) asteen 3 verenpaine (diastolinen verenpaine ≥ 110 mmHg ja/tai systolinen verenpaine ≥ 180 mmHg) (koskee ainoastaan ryhmää 2);

u) synnynnäinen sydänsairaus (koskee ryhmiä 1 ja 2);

v) hypertrofinen kardiomyopatia, jos siihen ei liity pyörtymistä (koskee ainoastaan ryhmää 1);

w) pitkä QT -oireyhtymä, jossa esiintyy pyörtymistä, kääntyvien kärkien kammiotakykardia tai QTc > 500 ms (koskee ainoastaan ryhmää 1).

2) Seuraavien sydän- ja verisuonitautien tapauksessa mainittujen ryhmien hakijoille tai kuljettajille ei saa myöntää ajokorttia eikä ajokorttia saa uusia:

a) rytmihäiriötahdistin (koskee ainoastaan ryhmää 2);

b) ääreissuonisairaus – rinta- ja vatsa-aortan aneurysma, kun aortan enimmäisläpimitta on sellainen, että se altistaa merkittävälle äkillisen repeämän riskille ja siten äkilliselle invalidisoivalle tapahtumalle (koskee ryhmiä 1 ja 2);

c) sydämen vajaatoiminta:

i) NYHA-luokka IV (koskee ainoastaan ryhmää 1);

ii) NYHA-luokka III ja IV (koskee ainoastaan ryhmää 2);

d) sydämen apupumput (koskee ainoastaan ryhmää 2);

e) läppävika, jossa aorttaläppävuoto, aortan ahtauma, hiippaläpän vuoto tai hiippaläpän ahtauma, jos toimintakyky arvioidaan NYHA-luokkaan IV tai jos on esiintynyt pyörtymiskohtauksia (koskee ainoastaan ryhmää 1);

f) NYHA-luokan III tai IV läppävika taikka läppävika, jossa ejektiofraktio on alle 35 %, hiippaläpän ahtauma ja vaikea keuhkoverenpainetauti, tai vaikea kaikukuvattu aortan ahtauma tai pyörtymistä aiheuttava aortan ahtauma; lukuun ottamatta täysin oireetonta vaikeaa aortan ahtaumaa, jos rasituskokeen vaatimukset täyttyvät (koskee ainoastaan ryhmää 2);

g) rakenteelliset ja sähköiset kardiomyopatiat – hypertrofinen kardiomyopatia, jossa aiemmin esiintynyt pyörtymistä, tai kun kaksi tai useampi seuraavista edellytyksistä täyttyy: vasemman kammion seinämän paksuus > 3 cm, lyhytkestoinen kammiotakykardia, suvussa äkkikuolemia (ensimmäisen asteen sukulaisella), verenpaine ei kohoa rasituksessa (koskee ainoastaan ryhmää 2);

h) pitkä QT -oireyhtymä, jossa esiintyy pyörtymistä, kääntyvien kärkien kammiotakykardia ja QTc > 500 ms (koskee ainoastaan ryhmää 2);

i) Brugadan oireyhtymä, jossa esiintyy pyörtymistä tai estettyä sydänperäistä äkkikuolemaa (koskee ryhmiä 1 ja 2).

Ajokortin saa myöntää tai uusia poikkeustapauksissa, jotka on perusteltu asianmukaisesti toimivaltaisen lääketieteen asiantuntijan esittämällä lausunnolla ja suorittamalla säännöllisellä lääketieteellisellä arvioinnilla sen varmistamiseksi, että henkilö kykenee edelleen kuljettamaan ajoneuvoa turvallisesti, kun otetaan huomioon sairauden vaikutukset.

3) Muut kardiomyopatiat

Toimintakykyä lamaavien äkillisten tapahtumien riskiä on arvioitava, kun hakijalla tai kuljettajalla on hyvin kuvattu kardiomyopatia (esimerkiksi oikean kammion arytmogeeninen kardiomyopatia, laajentava kardiomyopatia, katekoliaminerginen monimuotoinen kammiotiheälyöntisyys ja lyhyt QT -oireyhtymä) tai uusi, vasta todettu kardiomyopatia. Tällöin edellytetään huolellista asiantuntija-arviota. Kunkin kardiomyopatian ennuste on otettava huomioon.

4) Jäsenvaltiot voivat rajoittaa ajokortin myöntämistä hakijoille tai kuljettajille, joilla on muita sydän- ja verisuonisairauksia, tai ajokortin uusimista näissä tapauksissa.

5 osasto

DIABETES

7. Seuraavissa kohdissa sovelletaan seuraavia määritelmiä:

'vakavalla hypoglykemialla' tarkoitetaan sitä, että kyseessä oleva henkilö tarvitsee toisen henkilön apua;

'toistuvalla vakavalla hypoglykemialla' tarkoitetaan sitä, että samalla henkilöllä on esiintynyt vakava hypoglykemia-kohtaus kaksi kertaa 12 kuukauden sisällä.

Ryhmä 1:

1) Ajokortti voidaan myöntää ja uusia hakijoille ja kuljettajille, joilla on diabetes. Jos henkilöä hoidetaan lääkityksellä, johon liittyy matala hypoglykemian riski, hänen on käytävä toimivaltaisen lääketieteen asiantuntijan suorittamissa säännöllisissä terveystarkastuksissa tapauksen mukaan. Jos henkilöä hoidetaan lääkityksellä, johon liittyy korkea hypoglykemian riski, jolla voi olla vaikutuksia ajokykyyn, hänen on hankittava toimivaltaisen ja hyväksytyn lääketieteen asiantuntijan lausunto ja käytävä säännöllisissä terveystarkastuksissa tapauksen mukaan mutta kuitenkin enintään kymmenen vuoden välein.

2) Hakijan tai kuljettajan, jolla on lääkkeillä hoidettava diabetes, josta voi aiheutua hypoglykemia, on osoitettava, että hän ymmärtää hypoglykemian riskin ja tilansa riittävän valvonnan merkityksen.

Ajokorttia ei saa myöntää eikä uusia hakijoille tai kuljettajille, jotka eivät ole riittävän tietoisia hypoglykemiasta.

Ajokorttia ei saa myöntää eikä uusia hakijoille tai kuljettajille, joilla on toistuva vakava hypoglykemia, jollei tämän tukena ole toimivaltaisen lääketieteen asiantuntijan esittämää lääketieteellistä lausuntoa ja suorittamaa säännöllistä lääketieteellistä arviointia. Jos vakavaa hypoglykemiaa esiintyy toistuvasti hereilläoloaikana, ajokortin saa myöntää tai uusia vasta 3 kuukauden kuluttua viimeisimmästä kohtauksesta.

Ajokortin saa myöntää tai uusia poikkeustapauksissa, jotka on perusteltu asianmukaisesti toimivaltaisen lääketieteen asiantuntijan esittämällä lausunnolla ja suorittamalla säännöllisellä lääketieteellisellä arvioinnilla sen varmistamiseksi, että kyseinen henkilö kykenee edelleen kuljettamaan ajoneuvoa turvallisesti, kun otetaan huomioon sairauden vaikutukset.

Ryhmä 2:

3) Ajokorttien myöntämistä tai uusimista ryhmään 2 kuuluville hakijoille tai kuljettajille, joilla on diabetes, voidaan harkita. Jos henkilö käyttää lääkitystä, joka voi mahdollisesti aiheuttaa hypoglykemian (kysymykseen tulevat insuliini ja jotkin tabletit), seuraavien vaatimusten on täytyttävä:

a) henkilöllä ei ole esiintynyt vakavia hypoglykemioita viimeisten 12 kuukauden aikana;

b) kuljettaja on täysin tietoinen hypoglykemian mahdollisuudesta;

c) kuljettajan on pystyttävä hallitsemaan verensokeritasojaan säännöllisen seurannan avulla käyttäen teknisiä apuvälineitä vähintään kaksi kertaa päivässä sekä ajotilanteissa;

d) kuljettaja osoittaa, että hän ymmärtää hypoglykemian riskit;

e) diabetekseen ei liity muita poissulkevia ongelmia.

Lisäksi näissä tapauksissa ajokortit on myönnettävä tai uusittava toimivaltaisen lääketieteen asiantuntijan esittämän puoltavan lausunnon ja enintään kolmen vuoden välein suorittamien säännöllisten terveystarkastusten perusteella.

4) Hereillä ollessa esiintyvistä vakavista hypoglykemioista, silloinkin kun ne eivät liity ajamiseen, on ilmoitettava, ja ajolupaa on niiden perusteella arvioitava uudelleen.

6 osasto

NEUROLOGISET SAIRAUDET JA OBSTRUKTIIVINEN UNIAPNEAOIREYHTYMÄ

8. Seuraavia sääntöjä sovelletaan hakijoihin, joilla on neurologisia sairauksia tai obstruktiivinen uniapneaoireyhtymä.

7 osasto

NEUROLOGISET SAIRAUDET

1) Ajokorttia ei saa myöntää eikä uusia hakijoille eikä kuljettajille, joilla on vakava neurologinen sairaus, ellei hakemuksen tueksi esitetä toimivaltaisen ja hyväksytyn lääketieteen asiantuntijan puoltavaa lausuntoa.

Kehityshäiriöistä, sairauksista tai lääketieteellisistä tai kirurgisista toimenpiteistä johtuvat keskus- tai ääreishermoston häiriöt, jotka johtavat kognitiivisiin, käyttäytymiseen liittyviin, sensorisiin tai motorisiin rajoitteisiin ja vaikuttavat suorituskykyyn tai toimintaan, tasapainoon ja koordinaatioon, on otettava huomioon niiden ajokyvylle aiheuttaman toiminnan häiriön mukaisesti. Rajoitteen etenemisvaara ja hoidon noudattamatta jättäminen on otettava huomioon. Tällaisissa tapauksissa ajokortin myöntämiseen tai uusimiseen voidaan liittää ehto, jonka mukaan sairauden paheneminen on arvioitava määräajoin.

8 osasto

OBSTRUKTIIVINEN UNIAPNEAOIREYHTYMÄ

2) Sovellettaessa seuraavia kohtia

’lievällä obstruktiivisella uniapneaoireyhtymällä’ tarkoitetaan sitä, että hengityskatkoksia (apnea) tai hengityksen vaimenemisia (hypopnea) on tunnissa 15–29 (apnea-hypopnea-indeksi);

’vakavalla obstruktiivisella uniapneaoireyhtymällä’ tarkoitetaan sitä, että apnea-hypopnea-indeksi on vähintään 30; molempiin liittyy epätavallisen suuri väsymys päiväsaikaan.

3) Hakijat tai kuljettajat, joilla epäillään lievää tai vakavaa obstruktiivista uniapneaoireyhtymää, ohjataan edelleen toimivaltaisen ja hyväksytyn lääketieteen asiantuntijan tarkastukseen ennen ajokortin myöntämistä tai uusimista. Heitä voidaan kehottaa olemaan ajamatta, kunnes diagnoosi vahvistetaan.

4) Ajokortti voidaan myöntää lievää tai vakavaa obstruktiivista uniapneaoireyhtymää sairastaville hakijoille tai kuljettajille, joilla on näyttöä siitä, että heidän tilaansa seurataan riittävästi ja he saavat asianmukaista hoitoa ja että mahdollisessa väsymyksessä on tapahtunut parannusta; tämä on todistettava toimivaltaisen ja hyväksytyn lääketieteen asiantuntijan lausunnolla.

5) Lievää tai vakavaa obstruktiivista uniapneaoireyhtymää sairastavien hakijoiden tai kuljettajien on käytävä määräaikaisissa terveystarkastuksissa vähintään kolmen vuoden välein ryhmän 1 kuljettajien osalta ja vähintään vuoden välein ryhmän 2 kuljettajien osalta, jotta voidaan määrittää hoidon asianmukaisuus, jatkohoidon tarve ja jatkuva tarkka valvonta.

9 osasto

EPILEPSIA

9. Epileptiset kohtaukset tai muut äkilliset tajunnan häiriöt ovat vakava vaara liikenneturvallisuudelle, jos ne tapahtuvat silloin, kun henkilö kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa.

Sovellettaessa seuraavia kohtia

’epilepsialla’ tarkoitetaan sairautta, jossa henkilöllä on ollut vähintään kaksi epileptistä kohtausta enintään viiden vuoden välein;

'ulkoisen tekijän provosoimalla kohtauksella' tarkoitetaan kohtausta, jonka on saanut aikaan tunnistettava ja vältettävissä oleva tekijä.

Henkilöä, jolla on ensimmäinen tai yksittäinen kohtaus tai tajunnan menetys, on kehotettava olemaan ajamatta. Tällöin on laadittava asiantuntijan lausunto, jossa todetaan ajokiellon kesto sekä tarvittava seuranta.

On erittäin tärkeää, että henkilön epilepsiaoireyhtymä ja kohtaustyyppi määritetään, jotta voidaan tehdä asianmukainen arviointi henkilön ajoturvallisuudesta, myös uusien kohtausten riskistä, ja tarvittavasta hoidosta. Tämän on oltava neurologin tekemä.

Ryhmä 1:

1) Ryhmään 1 kuuluvien kuljettajien, joilla on epilepsia, ajokelpoisuutta on seurattava siihen saakka, kun kohtauksettomuus on kestänyt vähintään viisi vuotta.

Jos hakijalla tai kuljettajalla on epilepsia ja ennen kuin hänellä ei ole ollut kohtauksia vähintään viiteen vuoteen, ehdoitta myönnettävän ajokortin perusteiden ei katsota täyttyvän.

2) Ulkoisen tekijän provosoima kohtaus: jos hakijalla tai kuljettajalla on ollut tällainen kohtaus, jonka provosoineen tunnistettavan tekijän ei arvioida todennäköisesti toistuvan ajotilanteessa, hänelle voidaan antaa ajolupa hakijan tilanteen mukaan neurologin lausunnon perusteella. Arviointi on tarpeen mukaan suoritettava ottaen huomioon muut osastot, esimerkiksi tapauksissa, joihin liittyy alkoholi tai muut samanaikaiset sairaudet.

3) Ensimmäinen tai yksittäinen kohtaus, joka ei ole ulkopuolisen tekijän provosoima: hakijalle, jolla on ollut ensimmäinen epileptinen kohtaus, joka ei ole ollut ulkopuolisen tekijän provosoima, voidaan antaa ajolupa, kun kohtauksettomuus on kestänyt vähintään kuusi kuukautta, jos henkilöstä on tehty asianmukainen lääketieteellinen arvio. Kansalliset viranomaiset voivat antaa ajoluvan tätä aikaisemmin hakijoille tai kuljettajille, joiden ennuste on todettu hyväksi.

4) Muu tajuttomuus: Tajuttomuutta on arvioitava sen perusteella, liittyykö siihen riski sen uusiutumisesta ajotilanteessa.

5) Epilepsia: hakijat tai kuljettajat voidaan todeta ajokykyisiksi, kun kohtauksettomuus on kestänyt vuoden.

6) Pelkästään unenaikaiset kohtaukset: hakija tai kuljettaja, jolla ei koskaan ole ollut kohtauksia muulloin kuin nukkuessa, voidaan todeta ajokykyiseksi, mikäli tämän on todettu jatkuneen vähintään sen ajan, joka vastaa epilepsiaan liittyvää vaatimusta kohtauksettomuuden kestosta. Mikäli henkilö saa kohtauksen hereillä ollessaan, ajolupa voidaan myöntää, kun kohtauksia ei ole esiintynyt vuoteen.

7) Kohtaukset, jotka eivät vaikuta tajunnantasoon tai toimintakykyyn: hakija tai kuljettaja, jolla ei koskaan ole ollut muita kuin sellaisia kohtauksia, jotka eivät todistetusti vaikuta tajunnantasoon eivätkä heikennä toimintakykyä, voidaan todeta ajokykyiseksi, jos tämä tilanne on todistettavasti jatkunut vähintään sen ajan, joka vastaa epilepsiaan liittyvää vaatimusta kohtauksettomuuden kestosta. Mikäli henkilö saa muunlaisia kohtauksia, ennen ajoluvan myöntämistä on odotettava vuosi, jonka aikana kohtauksia ei esiinny.

8) Kohtaukset, jotka johtuvat lääkärin kehotuksesta tehdystä muutoksesta tai epilepsian hoidon vähentämisestä: potilasta voidaan kehottaa olemaan ajamatta siitä alkaen, kun lääkehoitoa vähennetään, ja tämän jälkeen kuuden kuukauden ajan lääkehoidon päättymisestä. Jos kohtauksia esiintyy lääkärin kehotuksesta tehdyn muutoksen tai lääkehoidon vähentämisen aikana, ajamisessa on pidettävä kolmen kuukauden tauko, jos aiemmin tehonnut lääkitys aloitetaan uudelleen.

9) Epilepsian leikkaushoidon jälkeen: kuljettajat tai hakijat voidaan todeta ajokykyisiksi, kun kohtauksettomuus on kestänyt vuoden.

Ryhmä 2:

10) Hakijan tai kuljettajan on oltava ilman lääkehoitoa sen ajan, joka vastaa epilepsiaan liittyvää vaatimusta kohtauksettomuuden kestosta. Hakijalle on täytynyt tehdä asianmukaiset lääketieteelliset seurantatutkimukset. Kattavalla neurologisella tutkimuksella on täytynyt osoittaa, ettei aivotoiminnassa ole häiriöitä eikä aivosähkökäyrätutkimuksessa (EEG) todettu epileptisiä muutoksia. Akuutin tapauksen jälkeen on tehtävä EEG sekä asianmukainen neurologinen tutkimus.

11) Jos kyseessä on ulkoisen tekijän provosoima kohtaus, jonka on saanut aikaan tunnistettava tekijä, on esitettävä myönteinen neurologinen raportti, jossa vahvistetaan, että kohtauksia ei ole esiintynyt vähintään vuoteen ja johon sisältyy elektroenkefalografinen arvio. Muut osastot on otettava huomioon. Jos kyseessä ovat rakenteelliset aivovauriot, joihin liittyy lisääntynyt kohtausten riski, niiden voimakkuutta on arvioitava neurologisessa raportissa.

12) Ensimmäinen tai yksittäinen kohtaus: hakija tai kuljettaja, jolla on ollut ensimmäinen epileptinen kohtaus, joka ei ole ulkopuolisen tekijän provosoima, voidaan todeta ajokykyiseksi, kun kohtauksettomuus on kestänyt vähintään viisi vuotta ja kohtauksettomuus on saavutettu ilman epilepsialääkitystä. Edellytyksenä on, että henkilöstä on tehty asianmukainen neurologinen arvio. Lääketieteen asiantuntijat voivat antaa ajoluvan tätä aikaisemmin hakijalle tai kuljettajille, joiden ennuste on todettu hyväksi.

13) Muu tajuttomuus: Tajuttomuutta on arvioitava sen perusteella, liittyykö siihen riski sen uusiutumisesta ajotilanteessa.

14) Epilepsia: 10 vuotta kestänyt kohtauksettomuus on oltava saavutettu ilman epilepsialääkitystä. Kansalliset viranomaiset voivat antaa ajoluvan tätä aikaisemmin hakijoille tai kuljettajille, joiden ennuste on todettu hyväksi. Tämä koskee myös tapauksia, joissa kyseessä on nuoruusiän epilepsia.

Tiettyihin sairauksiin, esimerkiksi arteriovenoosisiin epämuodostumiin tai aivoverenvuotoihin, liittyy lisääntynyt kohtausriski, vaikka kohtauksia ei olisi vielä esiintynyt. Tällaisessa tapauksessa toimivaltaisen lääketieteen asiantuntijan on tehtävä arviointi.

10 osasto

PSYYKKISET HAITAT

10. Seuraavia sääntöjä sovelletaan hakijoihin tai kuljettajiin, joilla on psyykkinen haitta tai kehitysvamma.

Ryhmä 1:

1) Ajokorttia ei saa myöntää eikä uusia hakijoille eikä kuljettajille, joilla on

a) vakava psyykkinen, kognitiivinen tai käyttäytymisen haitta, riippumatta siitä, onko se synnynnäinen taikka sairauden, onnettomuuden tai neurokirurgisten toimenpiteiden aiheuttama;

b) persoonallisuushäiriöitä, jotka johtavat vakavaan arvostelukyvyn, käytöksen tai sopeutuvuuden häiriöihin,

paitsi toimivaltaisen ja hyväksytyn lääketieteen asiantuntijan puoltavan lausunnon ja tarvittaessa säännöllisten terveystarkastusten perusteella. Edeltävä remissiovaihe olisi huomioitava.

Ryhmä 2:

2) Toimivaltaisen lääketieteen asiantuntijan on otettava asianmukaisesti huomioon lisääntyneet riskit ja vaarat, jotka liittyvät tämän ryhmän määritelmän soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen. Toimivaltainen lääketieteen asiantuntija voi määrätä ajoneuvon kuljettamiseen liittyviä tilapäisiä vaatimuksia tai sitä koskevia rajoituksia.

11 osasto

ALKOHOLI

11. Alkoholin käyttö on vakava vaara liikenneturvallisuudelle. Tämän ongelman merkittävyyden vuoksi terveydenhoito-alan ammattilaisten on oltava erityisen valppaina.

Ryhmä 1:

1) Ajokorttia ei saa antaa eikä uusia hakijoille tai kuljettajille, jotka ovat alkoholiriippuvaisia tai jotka eivät kykene pidättäytymään ajamisesta alkoholin vaikutuksen alaisena.

Ajokortti voidaan myöntää tai uusia toimivaltaisen ja hyväksytyn lääketieteen asiantuntijan puoltavan lausunnon ja säännöllisten terveystarkastusten jakson perusteella, jos hakija tai kuljettaja osoittaa olleensa raittiina määräajan.

2) Ajokortti voidaan myöntää tai uusia hakijoille tai kuljettajille, jotka ovat alkoholiriippuvaisia tai jotka eivät kykene pidättäytymään ajamisesta alkoholin vaikutuksen alaisena edellyttäen, että käytetään tekniikoita riippuvuuden vastapainoksi, esimerkiksi alkolukon pakollinen käyttö, ja että tarkastellaan säännöllisesti kuljettajalle annettavaa hoitoa riippuvuuteen tai kykenemättömyyteen pidättäytyä ajamisesta alkoholin vaikutuksen alaisena. Ajokortti voidaan myöntää tai uusia ilman tällaisten tekniikoiden käyttöä toimivaltaisen ja hyväksytyn lääketieteen asiantuntijan lausunnon ja säännöllisten terveystarkastusten jakson perusteella, jos kuljettaja osoittaa olleensa raittiina määräajan, johon voi kuulua osallistuminen seurantaa ja lääketieteellistä valvontaa sisältäviin kuntoutusohjelmiin. Säännölliset lääkärintarkastukset voidaan suorittaa tällaisten tekniikoiden käytön aikana tai sen jälkeen tai sekä käytön aikana että sen jälkeen.

Ryhmä 2:

3) Toimivaltaisen lääketieteen asiantuntijan on otettava asianmukaisesti huomioon lisääntyneet riskit ja vaarat, jotka liittyvät tämän ryhmän määritelmän soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen.

4) Toimivaltainen lääketieteen asiantuntija voi määrätä ajoneuvon kuljettamiseen liittyviä tilapäisiä vaatimuksia ja tarvittaessa sitä koskevia rajoituksia.

12 osasto

HUUMEET JA LÄÄKKEET

12. Huumeisiin ja lääkkeisiin sovelletaan seuraavia sääntöjä.

Väärinkäyttö:

1) Ajokorttia ei saa myöntää eikä uusia hakijoille tai kuljettajille, jotka ovat riippuvaisia psykotrooppisista aineista tai huumausaineista tai jotka, olematta niistä riippuvaisia, eivät ole halukkaita tai eivät pysty pidättäytymään niiden käyttämisestä kuljettaessaan ajoneuvoa, riippumatta siitä, minkä luokan ajokortista on kyse.

Säännöllinen käyttö:

Ryhmä 1:

2) Ajokorttia ei saa myöntää eikä uusia hakijoille eikä kuljettajille, jotka säännöllisesti käyttävät sellaisia missä tahansa muodossa olevia psykotrooppisia aineita tai huumausaineita, jotka käytettyinä määrinä voivat haitata ajoturvallisuutta. Tätä sovelletaan kaikkiin lääkkeisiin tai lääkeyhdistelmiin, jotka haittaavat psyykkistä ja fyysistä ajokykyä.

Toimivaltainen lääketieteen asiantuntija voi määrätä ajoneuvon kuljettamiseen liittyviä tilapäisiä vaatimuksia ja tarvittaessa sitä koskevia rajoituksia.

Ryhmä 2:

3) Toimivaltaisen lääketieteen asiantuntijan on otettava asianmukaisesti huomioon lisääntyneet riskit ja vaarat, jotka liittyvät tämän ryhmän määritelmän soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen, ja hän voi määrätä tiettyjä vaatimuksia tai rajoituksia.

13 osasto

MUNUAISSAIRAUDET

13. Hakijoihin, joilla on munuaissairauksia, sovelletaan seuraavia sääntöjä.

Ryhmä 1:

1) Ajokortti voidaan myöntää tai uusia hakijalle tai kuljettajalle, jolla on vakava munuaisten vajaatoiminta ja siitä johtuvia merkittäviä fyysisiä toimintarajoitteita, toimivaltaisen ja hyväksytyn lääketieteen asiantuntijan lausunnon ja säännöllisten terveystarkastusten perusteella.

Ryhmä 2:

2) Ajokorttia ei saa myöntää eikä uusia hakijalle tai kuljettajalle, jolla on vakava ja palautumaton munuaisten vajaatoiminta paitsi poikkeustapauksissa toimivaltaisen ja hyväksytyn lääketieteen asiantuntijan lausunnon ja säännöllisten lääkärintarkastusten perusteella.

14 osasto

ERINÄISIÄ SÄÄNNÖKSIÄ

Ryhmä 1:

1) Ajokortin saa myöntää tai uusia hakijalle tai kuljettajalle, jolla on ajokykyyn vaikuttava elinsiirrännäinen tai keinotekoinen implantti, toimivaltaisen ja hyväksytyn lääketieteen asiantuntijan lausunnon ja tarvittaessa säännöllisten terveystarkastusten perusteella.

Ryhmä 2:

2) Toimivaltaisen lääketieteen asiantuntijan on otettava asianmukaisesti huomioon lisääntyneet riskit ja vaarat, jotka liittyvät tämän ryhmän määritelmän soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen.

Yleensäkään ajokorttia ei saa myöntää tai uusia hakijalle tai kuljettajalle, jolla on jokin muu kuin tässä liitteessä mainittu häiriö, joka saattaa muodostaa tai aiheuttaa liikenneturvallisuuteen vaikuttavan toimintarajoitteen, paitsi jos hakemusta tukee toimivaltaisen ja hyväksytyn lääketieteen asiantuntijan antama puoltava lausunto ja tarvittaessa hakijalta tai kuljettajalta edellytetään säännöllisiä terveystarkastuksia.

LIITE IV

KÄYTÄNNÖN AJOKOKEIDEN VASTAANOTTAJIA KOSKEVAT VÄHIMMÄISVAATIMUKSET

1. Ajokokeen vastaanottajalta vaadittava pätevyys

1) Henkilöllä, jolla on lupa suorittaa ajokokelaan ajosuorituksen käytännön arviointi moottorikäyttöisessä ajoneuvossa, on oltava 2–8 alakohdassa lueteltuihin aihealueisiin liittyvät tiedot, taidot ja osaaminen.

2) Ajokokeen vastaanottajan pätevyyden on sovelluttava ajokokelaan ajosuorituksen arvioimiseen siinä ajokorttiluokassa, jota varten ajokoe suoritetaan.

3) Ajamiseen ja arviointiin liittyvät tiedot ja osaaminen:

a) ajokäyttäytymisen teoria;

b) vaarojen havaitseminen ja onnettomuuksien välttäminen; tähän sisältyy ilman moottorin apua kulkevien tienkäyttäjien ja kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen käyttäjien haavoittuvuuden tiedostaminen ja huomioiminen;

c) ajokokeen vaatimusten perustana oleva oppimäärä;

d) ajokokeen vaatimukset;

e) asianomainen tie- ja liikennelainsäädäntö, myös asianomainen unionin oikeus ja kansallinen lainsäädäntö sekä tulkintaohjeet;

f) arvioinnin teoria ja tekniikat;

g) ennakoiva ajaminen.

4) Arviointitaidot:

Ajokokeen vastaanottajalla on oltava kyky

a) tarkasti havainnoida, seurata ja arvioida kokelaan kokonaissuoritusta ja erityisesti kyky:

i) tunnistaa vaaratilanteet hyvin ja kokonaisvaltaisesti;

ii) määrittää tarkkaan vaaratilanteiden syyt ja todennäköiset seuraukset;

iii) arvioida, onko kokelas saavuttanut pätevyyden, ja tunnistaa virheet;

iv) suorittaa arvioinnit yhdenmukaisella ja johdonmukaisella tavalla;

b) omaksua tietoa nopeasti ja erottaa tiedosta olennaiset seikat;

c) ennakoida, tunnistaa mahdolliset ongelmat ja kehittää strategioita niiden käsittelemiseksi;

d) antaa oikeaan aikaan rakentavaa palautetta.

5) Henkilökohtaiset ajotaidot:

Henkilön, jolla on lupa vastaanottaa ajokoe tiettyä ajokorttiluokkaa varten, on kyettävä ajamaan kyseistä moottoriajoneuvotyyppiä korkeaa ammattitaitoa osoittaen.

6) Palvelun laatu:

a) vahvistaa ja selvittää ajokokelaalle kokeen kulun;

b) ilmaisee asiansa selkeästi ja valitsee kohderyhmän ja asiayhteyden kannalta soveltuvan sisällön, tyylin ja kielen ja vastaa ajokokelaiden kysymyksiin;

c) antaa selkeää palautetta kokeen tuloksista;

d) kohtelee ajokokelaita asiallisesti ja ilman syrjintää.

7) Ajoneuvotekniikan ja -fysiikan tuntemus, mukaan lukien:

a) ajoneuvotekniikan tuntemus, esim. ohjaus, renkaat, jarrut, valot, erityisesti moottoripyörien ja raskaiden ajoneuvojen osalta;

b) lastausturvallisuuden tuntemus;

c) ajoneuvofysiikan, kuten nopeuden, kitkan, dynamiikan ja energian tuntemus.

8) Polttoainetaloudellinen tai energiatehokas ja ympäristöystävällinen ajaminen.

2. Yleiset vaatimukset

1) B-luokan ajokokeen vastaanottajan on täytettävä seuraavat vaatimukset:

a) hänellä on ollut B-luokan ajokortti vähintään kolmen vuoden ajan;

b) hän on vähintään 23-vuotias;

c) hän on hankkinut 3 kohdassa säädetyn peruspätevyyden ja on sen jälkeen osallistunut 4 kohdassa säädettyihin laadunvarmistusjärjestelmiin ja jatkokoulutukseen;

d) hänellä on ammatillinen koulutus, joka vastaa vähintään UNESCOn kansainvälisessä koulutusluokituksessa (ISCED) määritellyn tason 3 päätökseen saattamista;

e) hän ei toimi ajokokeen vastaanottajana toimiessaan samanaikaisesti kaupallisena liikennekouluttajana.

2) Muiden luokkien ajokokeen vastaanottajan on täytettävä seuraavat vaatimukset:

a) hänellä on oltava asianomaisen luokan ajokortti tai vastaavat tiedot, jotka on saatu asianmukaista ammattipätevyyttä hankittaessa;

b) hän on hankkinut 3 kohdassa säädetyn peruspätevyyden ja on sen jälkeen osallistunut 4 kohdassa säädettyihin laadunvarmistusjärjestelmiin ja jatkokoulutukseen;

c) hän on toiminut B-luokan ajokokeen vastaanottajana vähintään kolmen vuoden ajan; tästä vaatimuksesta voidaan luopua, jos ajokokeen vastaanottaja voi todistaa, että:

i) hänellä on vähintään viiden vuoden kokemus kyseisen luokan ajoneuvojen kuljettamisesta; tai

ii) hänen ajotaitonsa voidaan arvioida teorian ja käytännön osalta paremmaksi kuin mitä vaaditaan ajokortin saamiseen, mikä tekee kyseisen vaatimuksen tarpeettomaksi;

d) hänellä on ammatillinen koulutus, joka vastaa vähintään ISCED-luokituksessa määritellyn tason 3 päätökseen saattamista;

e) hän ei toimi ajokokeen vastaanottajana toimiessaan samanaikaisesti kaupallisena liikennekouluttajana.

3) Ammattietiikka

Ajokokeen vastaanottajat on oltava käytännön arviointeja suorittaessaan vapaita suorasta tai välillisestä ulkoisesta vaikutuksesta. Heidän on tehtäviään suorittaessaan pidättäydyttävä kaikesta toiminnasta, joka on ristiriidassa heidän velvollisuuksiensa kanssa, ja noudatettava objektiivisuutta ja puolueettomuutta.

4) Vastaavuudet

a) Jäsenvaltiot voivat sallia ajokokeen vastaanottajan ottaa vastaan AM-, A1-, A2- ja A-luokkien ajokokeita heti sen jälkeen, kun näistä luokista jonkin osalta on saavutettu 3 kohdassa edellytetty peruspätevyys.

b) Jäsenvaltiot voivat sallia ajokokeen vastaanottajan ottaa vastaan C1-, C-, D1- ja D-luokkien ajokokeita heti sen jälkeen, kun näistä luokista jonkin osalta on saavutettu 3 kohdassa edellytetty peruspätevyys.

c) Jäsenvaltiot voivat sallia ajokokeen vastaanottajan ottaa vastaan BE-, C1E-, CE-, D1E- ja DE-luokkien ajokokeita heti sen jälkeen, kun näistä luokista jonkin osalta on saavutettu 3 kohdassa edellytetty peruspätevyys.

3. Peruspätevyys

1) Peruskoulutus

a) Ennen kuin henkilölle voidaan antaa lupa ottaa vastaan ajokokeita, hänen on läpäistävä hyväksytysti koulutusohjelma, jonka jäsenvaltio määrittää, 1 kohdassa esitetyn pätevyyden saavuttamiseksi.

b) Jäsenvaltioiden on määritettävä, antaako koulutusohjelman sisältö oikeuden vastaanottaa ajokokeita yhden vai useamman ajokorttiluokan osalta.

2) Tutkinnot

a) Ennen kuin henkilölle voidaan antaa lupa ottaa vastaan ajokokeita, hänen on osoitettava omaavansa tyydyttävät tiedot, ymmärrys, taidot ja pätevyys 1 kohdassa esitettyjen aihealueiden osalta.

b) Jäsenvaltioiden on käytettävä tutkintomenettelyä, jolla arvioidaan pedagogisesti asianmukaisella tavalla henkilön 1 kohdan ja erityisesti 1 kohdan 4 alakohdan mukainen pätevyys. Tutkintomenettelyn on täytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2019/882 ([1]) säädetyt esteettömyysvaatimukset ja siihen on sisällyttävä sekä teoriaosuus että käytännöllinen osuus. Tarvittaessa voidaan käyttää tietokonepohjaista arviointia. Tutkintoon sisältyvien kokeiden ja arviointien luonnetta ja kestoa koskevat yksityiskohdat jätetään yksittäisten jäsenvaltioiden oman harkinnan varaan.

c) Jäsenvaltioiden on määritettävä, antaako tutkinnon sisältö oikeuden vastaanottaa ajokokeita yhden vai useamman ajokorttiluokan osalta.

4. Laadunvarmistusjärjestelmä ja jatkokoulutus

1) Laadunvarmistusjärjestelmä

a) Jäsenvaltioilla on oltava laadunvarmistusjärjestelmä ajokokeen vastaanottajiin sovellettavan vaatimustason ylläpitämiseksi.

b) Laadunvarmistusjärjestelmiin on sisällyttävä ajokokeen vastaanottajien seuranta työssä, jatkokoulutus ja ammattitaidon täydentäminen, jatkuva ammatillinen kehittäminen sekä ajokokeen vastaanottajien vastaanottamien ajokokeiden tulosten tarkastelu määräajoin.

c) Jäsenvaltioiden on säädettävä, että jokaiselle ajokokeen vastaanottajalle tehdään vuosittainen seuranta 4 kohdan 1 alakohdan b alakohdassa lueteltuja laadunvarmistusjärjestelmiä käyttäen. Lisäksi jäsenvaltioiden on säädettävä, että jokaista ajokokeen vastaanottajaa tarkkaillaan kerran viidessä vuodessa kokeiden vastaanottamisen yhteydessä; tarkkailu kestää vähimmäisajan, joka kestää yhteensä vähintään puoli päivää, jotta voidaan tarkkailla eri kokeita. Mikäli aihetta löytyy, on ryhdyttävä korjaaviin toimenpiteisiin. Tarkkailun suorittavan henkilön on oltava jäsenvaltion tätä tarkoitusta varten hyväksymä henkilö.

d) Jäsenvaltiot voivat säätää, että kun ajokokeen vastaanottajalla on lupa ottaa vastaan useamman kuin yhden luokan ajokokeita, tarkkailuvaatimuksen täyttäminen yhtä luokkaa koskevien kokeiden osalta riittää täyttämään sen useamman kuin yhden luokan osalta.

e) Ajokokeen toteuttamisen valvonta ja seuranta on annettava jäsenvaltion hyväksymän elimen tehtäväksi, jotta varmistetaan asianmukainen ja johdonmukainen arviointi. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kyseisen elimen jäsenet, joiden tehtävänä on huolehtia valvonnasta ja seurannasta, ovat puolueettomia ja riippumattomia ulkoisesta väliintulosta tai poliittisesta painostuksesta tehtäviään hoitaessaan.

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/882, annettu 17. huhtikuuta 2019, tuotteiden ja palvelujen esteettömyysvaatimuksista (EUVL L 151, 7.6.2019, s. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).

2) Jatkokoulutus

a) Jäsenvaltioiden on säädettävä, että ajokokeen vastaanottajien on säilyttääkseen oikeutensa ajokokeiden vastaanottoon, riippumatta siitä, montaako luokkaa lupa koskee, osallistuttava:

i) säännöllisesti jatkokoulutukseen, jonka kokonaismäärä on yhteensä vähintään neljä päivää kahden vuoden jaksoissa:

— pitääkseen yllä tarvittavaa tietämystä ja ajokokeen vastaanottamisen edellyttämiä taitoja sekä viestintätaitoja ja saattaakseen mainitut tiedot ja taidot ajan tasalle;

— hankkiakseen ammatin harjoittamisen edellyttämiä uusia taitoja;

— varmistaakseen, että hän edelleenkin ottaa kokeet vastaan oikeudenmukaisella ja yhdenmukaisella tavalla;

ii) jatkokoulutukseen, jonka kokonaismäärä on yhteensä vähintään viisi päivää viiden vuoden jaksoissa, kehittääkseen ja pitääkseen yllä tarvittavaa käytännön ajotaitoa.

b) Jäsenvaltioiden on toteutettava asianmukaiset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että niille ajokokeen vastaanottajille, joiden suoritusten on käytössä olevan laadunvarmistusjärjestelmän perusteella havaittu olevan vakavasti puutteellisia, annetaan ajoissa erityiskoulutusta.

c) Jatkokoulutus voidaan toteuttaa ohjeistamisena, luokkaopetuksena, perinteisenä tai sähköisenä opetuksena, ja se voi olla yksityis- tai ryhmäopetusta. Siihen voi kuulua ammattitaitovaatimusten täydentämistä jäsenvaltion aiheelliseksi katsomalla tavalla.

d) Jäsenvaltiot voivat säätää, että kun ajokokeen vastaanottajalla on lupa ottaa vastaan useamman kuin yhden luokan ajokokeita, yhden luokan kokeisiin liittyvän jatkokoulutuksen suorittaminen riittää täyttämään vaatimukset useamman kuin yhden luokan osalta edellyttäen, että 4 kohdan 2 alakohdan e alakohdan vaatimus täyttyy.

e) Kun ajokokeen vastaanottaja ei ole ottanut jonkin luokan kokeita vastaan 24 kuukauteen, hänen on läpäistävä soveltuva uudelleenarviointi ennen kuin hän saa ottaa vastaan kyseisen luokan ajokokeita. Uudelleenarviointi voidaan suorittaa osana 4 kohdan 2 alakohdan a alakohdan vaatimuksia.

5. Saavutetut oikeudet

1) Jäsenvaltiot voivat antaa henkilöille, joilla oli lupa vastaanottaa ajokokeita välittömästi ennen 19 päivää tammikuuta 2013, luvan vastaanottaa ajokokeita jatkossakin huolimatta siitä, että heillä ei ole 2 kohdan yleisten vaatimusten mukaista tai 3 kohdassa säädettyyn peruspätevyysmenettelyyn perustuvaa lupaa.

2) Tällaisiin ajokokeen vastaanottajiin sovelletaan kuitenkin 4 kohdassa säädettyjä säännöllisiä seuranta- ja laadunvarmistusjärjestelmiä.

LIITE V

AJOKOULUTUSTA JA -KOETTA KOSKEVAT VÄHIMMÄISVAATIMUKSET YHDISTELMIEN, MUKAAN LUKIEN VAIHTOEHTOISTA POLTTOAINETTA KÄYTTÄVÄT AJONEUVOT, MATKAILUAUTOJEN JA HÄLYTYSAJONEUVOJEN OSALTA

Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet, joiden tarkoituksena on:

a) hyväksyä 10 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettu koulutus ja valvoa sitä; tai

b) järjestää 10 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettu ajotaitoa ja ajotapaa koskeva koe.

A osasto

YHDISTELMÄT

1. Ajokoulutuksen on kestettävä vähintään seitsemän tuntia.

2. Ajokoulutuksen sisältö

Koulutuksen on katettava liitteessä II olevassa 2 ja 7 kohdassa kuvatut tiedot, ajotaito ja ajotapa. Erityistä huomiota on kiinnitettävä seuraaviin seikkoihin: ajodynamiikka, turvallisuuskriteerit, vetoajoneuvo ja perävaunu (kytkentämekanismi), oikea lastaustekniikka ja turvavarusteet.

Käytännön osiossa on harjoiteltava kiihdyttämistä, hidastamista, peruuttamista, jarruttamista, pysähtymismatkaa, kaistanvaihtoa, jarrutusta/väistöä, perävaunun heiluriliikettä, perävaunun irrottamista moottoriajoneuvosta ja sen kytkemistä siihen takaisin sekä pysäköintiä.

Kunkin koulutukseen osallistujan on suoritettava käytännön osio ja osoitettava ajotaitonsa ja -tapansa yleisillä teillä.

Koulutuksessa käytettävien ajoneuvoyhdistelmien on kuuluttava siihen ajoneuvoyhdistelmien luokkaan, johon hakija on hakenut ajokorttia.

3. Ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen kesto ja sisältö

Kokeen keston ja ajetun matkan on oltava riittävät 2 kohdassa säädetyn ajotaidon ja ajotavan arvioimiseksi.

B osasto

MATKAILUAUTOT JA HÄLYTYSAJONEUVOT

1. Ajokoulutuksen on kestettävä vähintään seitsemän tuntia, ja se voidaan järjestää yleisillä teillä tai suljetulla radalla.

2. Ajokoulutuksen sisältö

Koulutuksen on katettava liitteessä II olevan A osaston 2 alakohdassa ja C1-luokan osalta liitteessä II olevan B osaston 8 alakohdassa kuvatut tiedot, ajotaito ja ajotapa. Erityistä huomiota on kiinnitettävä seuraaviin seikkoihin: ajodynamiikka, turvallisuuskriteerit, oikea lastaustekniikka ja turvavarusteet.

Käytännön osiossa on harjoiteltava kiihdyttämistä, hidastamista, peruuttamista, jarruttamista, pysähtymismatkaa, kaistanvaihtoa, perävaunun heiluriliikettä, perävaunun irrottamista moottoriajoneuvosta ja sen kytkemistä siihen takaisin, jarrutusta ja väistöä sekä pysäköintiä. Hälytysajoneuvojen osalta on kiinnitettävä erityistä huomiota sen varmistamiseen, että kuljettajalla on tarvittavat taidot käsitellä asianmukaisesti hätätilanteessa ajamisesta aiheutuvia lisävaikeuksia.

Koulutuksessa käytettävien ajoneuvojen on kuuluttava siihen ajoneuvoluokkaan, jota koskevaa ajokorttia osallistuja on hakenut.

3. Ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen kesto ja sisältö

Kokeen keston ja ajetun matkan on oltava riittävät 2 kohdassa säädetyn ajotaidon ja ajotavan arvioimiseksi.

LIITE VI

AJOKOULUTUSTA JA -KOETTA KOSKEVAT VÄHIMMÄISVAATIMUKSET A-LUOKKAAN KUULUVIEN MOOTTORIPYÖRIEN OSALTA (PORTAITTAINEN AJOLUPA)

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet, joiden tarkoituksena on:

   a) hyväksyä 10 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettu koulutus ja valvoa sitä; tai

   b) järjestää 10 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettu ajotaitoa ja ajotapaa koskeva koe.

2. Ajokoulutuksen on kestettävä vähintään seitsemän tuntia.

3. Ajokoulutuksen sisältö

   Ajokoulutuksen on katettava kaikki liitteessä II olevaan 6 kohtaan sisältyvät seikat.

   Kunkin osallistujan on suoritettava koulutukseen kuuluva käytännön osio ja osoitettava ajotaitonsa ja -tapansa yleisillä teillä.

   Koulutuksessa käytettävien moottoripyörien on kuuluttava siihen moottoripyöräluokkaan, jota koskevaa ajokorttia osallistuja on hakenut.

4. Ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen kesto ja sisältö

   Kokeen keston ja ajetun matkan on oltava riittävät 3 kohdassa säädetyn ajotaidon ja ajotavan arvioimiseksi.

LIITE VII

VASTAAVUUSTAULUKKO

Direktiivi 2006/126/EY	Asetus (EU) N:o 383/2012	Tämä direktiivi
—	—	1 artikla
—	—	2 artiklan 1, 2, 3, 13 ja 14 alakohta
1 artiklan 1 kohta	—	4 artiklan 1 kohta
1 artiklan 2, 3 ja 4 kohta	—	4 artiklan 5 ja 6 kohta
—	—	3 artiklan 1–5 kohta
2 artiklan 1 kohta	—	3 artiklan 6 kohta
2 artiklan 2 kohta	—	4 artiklan 3 kohta
3 artiklan 1 ja 2 kohta	—	4 artiklan 2 kohta
3 artiklan 3 kohta	—	4 artiklan 4 kohta
—	—	4 artiklan 7 kohta
—	—	5 artiklan 1–5 kohta ja 7 kohta
4 artiklan 1 kohdan ensimmäinen virke	—	6 artiklan 1 kohta
4 artiklan 1 kohdan toinen virke	—	7 artiklan 1 kohta
4 artiklan 1 kohdan kolmas virke	—	2 artiklan 4 alakohta
4 artiklan 2 kohta	—	6 artiklan 1 kohdan a alakohta
4 artiklan 2 kohdan ensimmäinen luetelmakohta	—	6 artiklan 1 kohdan a alakohta ja 2 artiklan 5, 6 ja 7 alakohta
4 artiklan 2 kohdan toinen luetelmakohta	—	7 artiklan 1 kohdan a alakohta
4 artiklan 3 kohta	—	6 artiklan 1 kohdan b alakohta
4 artiklan 3 kohdan ensimmäinen luetelmakohta	—	2 artiklan 8 alakohta
4 artiklan 3 kohdan toinen luetelmakohta	—	2 artiklan 9 alakohta
4 artiklan 3 kohdan a alakohdan ensimmäinen ja toinen luetelmakohta	—	6 artiklan 1 kohdan b alakohdan i alakohta
4 artiklan 3 kohdan a alakohdan kolmas luetelmakohta	—	7 artiklan 1 kohdan a alakohta

Direktiivi 2006/126/EY	Asetus (EU) N:o 383/2012	Tämä direktiivi
4 artiklan 3 kohdan b alakohdan ensimmäinen luetelmakohta	—	6 artiklan 1 kohdan b alakohdan ii alakohta
4 artiklan 3 kohdan b alakohdan toinen luetelmakohta	—	7 artiklan 1 kohdan b alakohta
4 artiklan 3 kohdan c alakohdan i alakohta	—	6 artiklan 1 kohdan b alakohdan iii alakohdan ensimmäinen luetelmakohta
4 artiklan 3 kohdan c alakohdan i alakohdan ensimmäinen luetelmakohta	—	7 artiklan 1 kohdan c alakohdan i alakohta
4 artiklan 3 kohdan c alakohdan ii alakohta	—	6 artiklan 1 kohdan b alakohdan iii alakohdan toinen luetelmakohta
4 artiklan 3 kohdan c alakohdan ii alakohdan ensimmäinen luetelmakohta	—	7 artiklan 1 kohdan c alakohdan ii alakohta
4 artiklan 4 kohta	—	6 artiklan 1 kohdan c alakohta
4 artiklan 4 kohdan ensimmäinen luetelmakohta	—	2 artiklan 10 ja 11 alakohta
4 artiklan 4 kohdan toinen luetelmakohta	—	1 artiklan 2 kohdan b alakohta
4 artiklan 4 kohdan a alakohta	—	6 artiklan 1 kohdan c alakohdan i alakohta
4 artiklan 4 kohdan a alakohdan ensimmäinen luetelmakohta	—	6 artiklan 1 kohdan c alakohdan i alakohdan ensimmäinen alakohta ja 2 artiklan 12 alakohta
4 artiklan 4 kohdan a alakohdan toinen luetelmakohta	—	7 artiklan 1 kohdan a alakohta
4 artiklan 4 kohdan a alakohdan kolmas luetelmakohta	—	6 artiklan 1 kohdan c alakohdan i alakohdan toinen ja kolmas alakohta
4 artiklan 4 kohdan b alakohta, paitsi viimeinen virke	—	6 artiklan 1 kohdan c alakohdan ii alakohta
4 artiklan 4 kohdan b alakohdan viimeinen virke	—	7 artiklan 1 kohdan b alakohta
4 artiklan 4 kohdan c alakohta, paitsi viimeinen luetelmakohta	—	6 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohta
4 artiklan 4 kohdan c alakohdan viimeinen luetelmakohta	—	7 artiklan 1 kohdan b alakohta
4 artiklan 4 kohdan d alakohta	—	6 artiklan 1 kohdan c alakohdan iv alakohta
4 artiklan 4 kohdan e alakohta, paitsi viimeinen luetelmakohta	—	6 artiklan 1 kohdan c alakohdan v alakohta
4 artiklan 4 kohdan e alakohdan viimeinen luetelmakohta	—	7 artiklan 1 kohdan b alakohta
4 artiklan 4 kohdan f alakohta	—	6 artiklan 1 kohdan c alakohdan vi alakohta
4 artiklan 4 kohdan g alakohta, paitsi viimeinen luetelmakohta	—	6 artiklan 1 kohdan c alakohdan vii alakohta
4 artiklan 4 kohdan g alakohdan viimeinen luetelmakohta	—	7 artiklan 1 kohdan d alakohta
4 artiklan 4 kohdan h alakohta	—	6 artiklan 1 kohdan c alakohdan viii alakohta

Direktiivi 2006/126/EY	Asetus (EU) N:o 383/2012	Tämä direktiivi
4 artiklan 4 kohdan i alakohta, paitsi viimeinen luetelmakohta	—	6 artiklan 1 kohdan c alakohdan ix alakohta
4 artiklan 4 kohdan i alakohdan viimeinen luetelmakohta	—	7 artiklan 1 kohdan d alakohta
4 artiklan 4 kohdan j alakohta	—	6 artiklan 1 kohdan c alakohdan x alakohta
4 artiklan 4 kohdan k alakohta, paitsi viimeinen luetelmakohta	—	6 artiklan 1 kohdan c alakohdan xi alakohta
4 artiklan 4 kohdan k alakohdan viimeinen luetelmakohta	—	7 artiklan 1 kohdan f alakohta
4 artiklan 5 kohta	—	6 artiklan 2 kohta
4 artiklan 6 kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohta	—	7 artiklan 2 kohdan a alakohta
4 artiklan 6 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohta	—	7 artiklan 2 kohdan b alakohta
4 artiklan 6 kohdan ensimmäisen alakohdan c alakohta	—	7 artiklan 2 kohdan c alakohta
4 artiklan 6 kohdan ensimmäisen alakohdan d alakohta	—	7 artiklan 2 kohdan d alakohta
4 artiklan 6 kohdan toinen alakohta	—	7 artiklan 3 kohta
4 artiklan 6 kohdan kolmas ja neljäs alakohta	—	7 artiklan 4 kohta
4 artiklan 7 kohdan ensimmäinen alakohta	—	7 artiklan 1 kohdan e ja g alakohta
4 artiklan 7 kohdan toinen alakohta	—	7 artiklan 2 kohdan e ja f alakohta
5 artikla	—	8 artikla
6 artiklan 1 kohta	—	9 artiklan 1 kohta
6 artiklan 2 kohdan a alakohta	—	9 artiklan 2 kohdan a alakohta
6 artiklan 2 kohdan b alakohta	—	9 artiklan 2 kohdan b alakohta
—	—	9 artiklan 2 kohdan c alakohta
—	—	9 artiklan 2 kohdan d alakohta
6 artiklan 2 kohdan c alakohta	—	9 artiklan 2 kohdan e alakohta
—	—	9 artiklan 2 kohdan f alakohta
6 artiklan 2 kohdan d alakohta	—	9 artiklan 2 kohdan g alakohta

Direktiivi 2006/126/EY	Asetus (EU) N:o 383/2012	Tämä direktiivi
6 artiklan 2 kohdan e alakohta	—	9 artiklan 2 kohdan h alakohta
6 artiklan 2 kohdan f alakohta	—	9 artiklan 2 kohdan i alakohta
6 artiklan 3 kohta	—	9 artiklan 3 kohta
6 artiklan 4 kohdan a ja b alakohta	—	9 artiklan 4 kohdan a ja b alakohta
—	—	9 artiklan 4 kohdan ensimmäisen alakohdan c ja d alakohta ja toinen, kolmas ja neljäs alakohta
6 artiklan 4 kohdan c alakohta	—	9 artiklan 2 kohdan j alakohta
—	—	9 artiklan 2 kohdan k alakohta
7 artiklan 1 kohta	—	10 artiklan 1 kohta
7 artiklan 2 kohta	—	10 artiklan 2 kohdan ensimmäinen, toinen ja kolmas alakohta
7 artiklan 3 kohdan ensimmäinen alakohta	—	10 artiklan 3 kohta
7 artiklan 3 kohdan toinen alakohta	—	—
7 artiklan 3 kohdan kolmas alakohta	—	10 artiklan 2 kohdan neljäs alakohta
7 artiklan 3 kohdan neljäs alakohta	—	10 artiklan 2 kohdan neljäs alakohta
7 artiklan 3 kohdan viides alakohta	—	10 artiklan 2 kohdan viides alakohta
—	—	10 artiklan 2 kohdan kuudes alakohta
7 artiklan 3 kohdan kuudes alakohta	—	10 artiklan 2 kohdan seitsemäs alakohta
—	—	10 artiklan 2 kohdan kahdeksas alakohta
7 artiklan 4 kohta	—	10 artiklan 4 kohta
7 artiklan 5 kohta	—	10 artiklan 5 kohta
—	—	12 artikla
8 artikla	—	4 artiklan 8 kohta, 5 artiklan 6 kohta, 8 artiklan 2 kohta, 10 artiklan 6 kohta, 19 artiklan 2 kohta ja 25 artikla

Direktiivi 2006/126/EY	Asetus (EU) N:o 383/2012	Tämä direktiivi
9 artikla	—	26 artikla
10 artikla	—	19 artikla
11 artiklan 1, 2 ja 3 kohta	—	13 artiklan 1, 2 ja 3 kohta
11 artiklan 4 kohta	—	16 artiklan 1 ja 2 kohta
11 artiklan 5 kohta	—	13 artiklan 4 kohta
—	—	14 artikla
—	—	15 artiklan 1, 3 ja 4 kohta ja 6–10 kohta
11 artiklan 6 kohta	—	15 artiklan 2 ja 5 kohta
—	—	16 artiklan 3 ja 4 kohta
—	—	17 artikla
—	—	18 artikla
12 artikla	—	20 artiklan 1 kohta
—	—	20 artiklan 2–4 kohta
13 artikla	—	21 artikla
14 artikla	—	24 artikla
15 artiklan 1 kohta	—	22 artiklan 1 kohta
15 artiklan 2 ja 3 kohta	—	22 artiklan 2 kohta
15 artiklan 4 kohta	—	22 artiklan 3 kohta
—	—	22 artiklan 4, 5 ja 6 kohta
—	—	23 artikla
—	—	27 artikla
—	—	28 artikla
16 artikla	—	29 artikla
17 artikla	—	30 artikla

Direktiivi 2006/126/EY	Asetus (EU) N:o 383/2012	Tämä direktiivi
18 artikla	8 artikla	31 artikla
19 artikla	—	32 artikla
Liite I	—	Liitteessä I oleva A1, A2, D ja E osa
—	1 artikla	—
—	2 artiklan 1 kohta	Liitteessä I oleva B osan 1 alakohta
—	2 artiklan 2 kohta	—
—	2 artiklan 3 kohta	—
—	3 artikla	Liitteessä I oleva B osan 2 alakohta
—	4 artikla	Liitteessä I oleva B osan 3 alakohta
—	5 artiklan 1 kohta	Liitteessä I oleva B osan 4 alakohta
—	5 artiklan 2 kohta	Liitteessä I oleva B osan 5 alakohta
—	5 artiklan 3 kohta	Liitteessä I oleva B osan 6 alakohta
—	5 artiklan 4 kohta	Liitteessä I oleva B osan 7 alakohta
—	5 artiklan 5 kohta	Liitteessä I oleva B osan 8 alakohta
—	6 artikla	—
—	7 artiklan 1 kohta	Liitteessä I oleva B osan 9 alakohta
—	7 artiklan 2 kohta	Liitteessä I oleva B osan 10 alakohta
—	Liite I	Liitteessä I oleva B1 osa
—	Liite II	Liitteessä I oleva B2 osa
—	Liite III	Liitteessä I oleva B3 osa
—	Liite IV	Liitteessä I oleva B4 osa
Liite II	—	Liite II
Liite III, paitsi 3, 4 ja 5 kohta	—	Liite III
Liitteessä III oleva 3, 4 ja 5 kohta	—	11 artikla

Direktiivi 2006/126/EY	Asetus (EU) N:o 383/2012	Tämä direktiivi
Liite IV	—	Liite IV
Liite V	—	Liitteessä V oleva A osasto
—	—	Liitteessä V oleva B osasto
Liite VI	—	Liite VI
Liite VII	—	—
Liite VIII	—	Liite VII