

Briuselis, 2023 m. kovo 1 d.  
(OR. en)

6795/23

---

Tarpinstitucinė byla:  
2023/0053 (COD)

---

TRANS 74  
IA 29  
CODEC 253

## PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2023 m. kovo 1 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	COM(2023) 127 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS dėl vairuotojo pažymėjimų, kuria iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/2561, Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1724 ir panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/126/EB bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 383/2012

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2023) 127 final.

---

Priedama: COM(2023) 127 final



Briuselis, 2023 03 01  
COM(2023) 127 final

2023/0053 (COD)

Pasiūlymas

## **EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA**

**dėl vairuotojo pažymėjimų, kuria iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/2561, Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1724 ir panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/126/EB bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 383/2012**

(Tekstas svarbus EEE)

{SEC(2023) 350 final} - {SWD(2023) 128 final} - {SWD(2023) 129 final}



Savo 2020 m. Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje<sup>8</sup> Komisija pakartojo siekį, kad iki 2050 m. visų transporto rūšių sektoriuose žuvusiųjų skaičius ES priartėtų prie nulio, ir paskelbė apie Direktyvos dėl vairuotojo pažymėjimų peržiūrą, be kita ko, siekdama atsižvelgti į technologines inovacijas, įskaitant mobiliuosius vairuotojo pažymėjimus, pagal 10 pavyzdinę iniciatyvą „Transporto saugos ir saugumo didinimas“. 2021 m. spalio mėn. Europos Parlamentas priėmė rezoliuciją dėl 2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programos<sup>9</sup>, ragindamas Komisiją toliau skatinti kelių eismo saugumą, visų pirma taikant griežtesnius vairuotojų mokymo standartus.

Šis pasiūlymas paskelbtas 2022 m. Komisijos darbo programos II priede (REFIT iniciatyvos) „Naujas postūmis Europos demokratijai“<sup>10</sup> ir juo įgyvendinama geresnio reglamentavimo darbotvarkė<sup>11</sup>, užtikrinant, kad esami teisės aktai būtų paprastesni ir aiškesni, nesukurtų nereikalingos naštos ir neatsiliktų nuo nuolatinių politinių, visuomeninių ir technologinių pokyčių.

ES ir kitose EEE valstybėse narėse galioja ir yra taikoma viena iš pažangiausių pasaulyje vairuotojo pažymėjimų sistemų. Bendrai ji apima daugiau kaip 250 milijonų vairuotojų. Šios sistemos pagrindas yra Direktyva dėl vairuotojo pažymėjimų, kurioje nustatytos bendros teisinės priemonės dėl vairuotojo pažymėjimų pripažinimo ir išdavimo Europos Sąjungoje. Jos tikslai – didinti kelių eismo saugumą ir palengvinti laisvą asmenų judėjimą. Kaip ir Europos bendrojoje rinkoje nustatyta judėjimo laisvė, ES vairuotojo pažymėjimų taisyklės padėjo palengvinti tarpvalstybines keliones ir supaprastinti gyvenamosios vietos keitimą kitoje valstybėje narėje įsikuriantiems piliečiams. Tačiau piliečiams vis dar kyla sunkumų dėl skirtingų nacionalinių taisyklių, kurios atitinkamai turi poveikį jų vairavimo teisėms. Jie taip pat susiduria su šios direktyvos įgyvendinimo trūkumais ir sunkumais.

Ši iniciatyva grindžiama Direktyva 2006/126/EB, kuria buvo siekiama padidinti kelių eismo saugumą ir palengvinti judėjimo laisvę:

- nustatant vieną Europos Sąjungos vairuotojo pažymėjimo pavyzdį, kuris būtų privalomas visiems vairuotojams nuo 2033 m., siekiant užtikrinti didesnę apsaugą nuo sukčiavimo ir klastojimo;
- nustatant vairuotojo pažymėjimų kategorijas pagal transporto priemonių tipus ir minimalų jų vairuotojų amžių;
- įvedant privalomą administracinį visų naujų vairuotojo pažymėjimų atnaujinimą kas 10 metų;
- supaprastinant administracinę naštą vairuotojams, kurie persikelia gyventi į kitą valstybę narę;
- taikant bendrus minimaliuosius standartus dėl vairuotojų įgūdžių, žinių ir fizinio bei psichinio tinkamumo;

<sup>8</sup> COM(2020) 789 *final*, [EUR-Lex–52020DC0789–LT–EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/lexUri/com-2020-789-final.html)

<sup>9</sup> P9\_TA(2021)0407 [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407\\_LT.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_LT.pdf)

<sup>10</sup> COM(2021) 645 *final*, [EUR-Lex–52021DC0645–LT–EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/lexUri/com-2021-645-final.html)

<sup>11</sup> SWD(2021) 305 *final*, [Geresnis reglamentavimas \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/lexUri/swd-2021-305-final.html)

- nustatant laipsnišką perėjimą prie galingų motociklų, kuris būtų grindžiamas minimaliu nustatytu amžiumi ir ankstesne patirtimi vairuojant mažesnio galingumo motociklus;
- sukuriant nacionalinių valdžios institucijų keitimosi informacija apie vairuotojo pažymėjimus tinklą (RESPER).

Poveikio vertinimo ataskaitoje<sup>12</sup> patvirtinta, kad reikia atnaujinti ES taisykles, kuriomis reglamentuojami vairuotojo pažymėjimai, kad būtų remiamos pastangos mažinti žūčių ir sunkių sužalojimų keliuose skaičių ir toliau mažinti administracinę naštą ir šalinti kliūtis laisvam piliečių judėjimui Europos Sąjungoje. Daugumoje sunkių avarių, kuriose žūsta žmonės ar sunkiai sutrikdoma sveikata ir patiriama nemirtinų sužalojimų, svarbų vaidmenį atlieka vairuotojo įgūdžiai, žinios, elgesys ir medicininis tinkamumas vairuoti, ir vis dar yra per daug vairuotojo pažymėjimus turinčių asmenų, kurie kelia pavojų ES keliuose, nes jų būklė nėra tinkama vairuoti. Atlikus *ex post* vertinimą<sup>13</sup> nustatyta, kad šiuo metu taikomas tikrinimas pagal amžių nebėra laikomas svarbiausiu. Nors yra įrodymų apie galimą fizinės būklės pablogėjimą dėl amžiaus, kai kuriuose tyrimuose gauta išvada, kad specifinės medicininės būklės, tokios kaip piktnaudžiavimas svaigalais ir narkotinėmis medžiagomis, psichikos sveikatos ligos, epilepsija ir diabetas, širdies ligos ir miego apnėja, nebūtinai yra susijusios su amžiumi. Tačiau, kai kalbama apie medicininį tinkamumą vairuoti, tai yra daug svarbesni už amžių veiksniai.

Vairuotojų, ypač pradedančiųjų vairuotojų, įgūdžiai, rizikos suvokimas ir patirtis vis dar yra riboti. Didelis pradedančiųjų vairuotojų patiriamų avarių ir žūčių skaičius parodo, kad vairuotojo pažymėjimų išdavimo reikalavimai ne visiškai atitinka kelių eismo saugumo tikslus. Be to, didelį poveikį transporto priemonių naudojimui turės palaiptai įvedamos naujos technologijos, pvz., pažangiosios pagalbos vairuotojui sistemos, ir ateityje – automatizuoti automobiliai. Tokios technologijos gali padidinti kelių eismo saugumą ir prisidėti prie įtraukesnio judumo, bet jos taip pat kelia naujų iššūkių vairuotojams dėl naujų funkcijų naudojimo įgūdžių ir žinių, o jų dabartinė direktyva nereguliuoja.

Laisvo žmonių judėjimo atžvilgiu vis dar yra bereikalingų ar nepagrįstų pažymėjimo gavimo arba naudojimosi vairavimo teisėmis ar jų išsaugojimo kitoje ES šalyje procedūrų, kurios taikomos, kai vairuotojai įgyja, naudoja, gauna naują, atnaujina ar keičia vairuotojo pažymėjimus. Galiausiai tai trukdo jų judėjimui Europos Sąjungoje. Vertinimo duomenimis, kai kurias direktyvos priemones (pvz., įprastinės gyvenamosios vietos sąvoką) buvo sunku taikyti ir dėl to galėjo atsirasti didelė administracinė našta arba buvo kliūčių laisvam judėjimui. Tinkamai dokumentais pagrįstas vairavimo teises turintys piliečiai praktikoje susiduria su tokiomis kliūtimis, kad gali likti be vairuotojo pažymėjimų iki šešių mėnesių ar net ilgiau. Be to, vadovaujantis dabartine direktyva, tam tikrais atvejais ES piliečiai negali gauti vairuotojo pažymėjimo kitose ES šalyse, jeigu nepakankamai gerai moka vietos kalbą arba egzamino metu nėra leidžiama dalyvauti vertėjui žodžiu. Be to, nėra bendrų taisyklių dėl trečiųjų valstybių išduoto vairuotojo pažymėjimo keitimo, kai jo turėtojas nustato savo gyvenamąją vietą Europos Sąjungoje, ir vienoje valstybėje narėje vietoje trečiosios valstybės pažymėjimo gautas pažymėjimas gali nustoti galioti, jei toks asmuo persikelia į kitą valstybę narę.

<sup>12</sup> SWD(2023) 128 *final*.

<sup>13</sup> SWD(2022) 17 *final*, [EUR-Lex–52022SC0017–EN–EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eur-lex.do?uri=COM%3A2022%3A17%3Afinal)

Galiausiai kelios valstybės narės<sup>14</sup> įvedė arba planuoja įvesti nacionalinius mobiliuosius (skaitmeninius) vairuotojo pažymėjimus, kartu su kuriais fiziniai dokumentai (pvz., kortelė) nebūtų išduodami. Kadangi dabartinėje direktyvoje nustatytas tik fizinių pažymėjimų tarpusavio pripažinimo principas, mobilieji vairuotojo pažymėjimai galios tik juos išdavusios valstybės teritorijoje. Atitinkamai dabartinė sistema trukdo pasinaudoti kelių transporto skaitmeninės pertvarkos privalumais Europos lygmeniu, taip pat trukdo laisvam judėjimui Europos Sąjungoje.

Naujasis pasiūlymas dėl Direktyvos dėl vairuotojo pažymėjimų yra grindžiamas ankstesnės direktyvos tikslais, t. y. padidinti kelių eismo saugumą ir palengvinti laisvą judėjimą, bet kartu jame reaguojama į poreikį užtikrinti didesnę kelių transporto tvarumą ir kelių transporto skaitmeninę pertvarką. Pasiūlymas taip pat padeda siekti darnaus vystymosi tikslų<sup>15</sup>, visų pirma juo padedama užtikrinti, kad iki 2030 m. miestai ir gyvenvietės taptų įtraukūs, saugūs, atsparūs ir tvarūs ir kad būtų visiems užtikrinta galimybė naudotis įperkamos, prieinamos ir tvariomis transporto sistemomis. Jame taip pat ypatingas dėmesys skiriamas visų visuomenės grupių, visų pirma pažeidžiamų eismo dalyvių, pvz., pėsčiųjų, dviratininkų, elektrinių dviračių transporto priemonių naudotojų, asmeninių judumo priemonių naudotojų ir neįgalųjų arba riboto judumo ir orientacijos asmenų, kelių eismo saugumo poreikiams<sup>16</sup>. Įtraukus į pasiūlymą naujas taisykles dėl automatinės pavarų dėžės ir padidinus daugumos netaršių B kategorijos automobilių didžiausiąją masę, bus palengvintos sąlygos tokių automobilių populiarėjimui ir taip bus prisidėta prie Europos klimato teisės akto<sup>17</sup> ir Europos žaliojo kurso nulinės taršos užmojų, kad iki 2050 m. aplinka būtų apsaugota nuo žalingos taršos<sup>18</sup>.

Naujasis pasiūlymas dėl Direktyvos dėl vairuotojo pažymėjimų yra suderintas su Bendrųjų skaitmeninių vartų reglamentu<sup>19</sup>, kuriame numatoma prieiga prie informacijos internete, pagalbos ir problemų sprendimo paslaugos bei e. valdžios procedūros naudojantis portalu „Jūsų Europa“. Pasiūlyme reglamentuojama informacija jau įtraukta į Bendrųjų skaitmeninių vartų reglamento I priedą. Siekiant labiau sumažinti administracinę naštą, Direktyvos dėl vairuotojo pažymėjimų II priedas bus iš dalies pakeistas, kad būtų užtikrinta, kad piliečiams ir gyventojams siūloma administracinė procedūra būtų visiškai įgyvendinama internetu.

Todėl šios iniciatyvos tikslas – padidinti kelių eismo saugumą ir palengvinti laisvą žmonių judėjimą Europos Sąjungoje kartu prisidedant prie tvaraus kelių transporto ir jo skaitmeninės pertvarkos:

---

<sup>14</sup> Vadovaujantis 2022 m. rugsėjo 13 d. UNECE neformaliu dokumentu Nr. 10 ir konsultacijų veikla, tokie pažymėjimai jau yra Ispanijoje, Danijoje, Graikijoje, Lenkijoje, Portugalijoje ir jie yra svarstomi Austrijoje, Belgijoje, Kipre, Estijoje, Suomijoje, Vokietijoje, Airijoje, Italijoje, Lietuvoje, Liuksemburge, Nyderlanduose, Švedijoje.

<sup>15</sup> [https://sdgs.un.org/#goal\\_section](https://sdgs.un.org/#goal_section)

<sup>16</sup> JT Darnaus vystymosi darbotvarkės iki 2030 m. 11 tikslas ir 11.2 tikslas (<https://sdgs.un.org/2030agenda>)

<sup>17</sup> 2021 m. birželio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 401/2009 ir (ES) 2018/1999 (Europos klimato teisės aktas) (OL L 243, 2021 7 9, p. 1), [EUR-Lex-32018R1724-LT-EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/lex/eurlex/2021/1119/1/1)

<sup>18</sup> COM(2021) 400 final, [EUR-Lex-52021DC0400-LT-EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/lex/eurlex/2021/400/1/1)

<sup>19</sup> 2018 m. spalio 2 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1724, kuriuo sukuriami bendrieji skaitmeniniai vartai, skirti suteikti prieigą prie informacijos, procedūrų ir pagalbos bei problemų sprendimo paslaugų, ir kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 1024/2012 (OL L 295, 2018 11 21, p. 1), [EUR-Lex-32018R1724-LT-EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/lex/eurlex/2018/1724/1/1)

- *gerinant vairavimo įgūdžius, žinias ir patirtį bei mažinant pavojingą elgesį ir už jį baudžiant.* Vairuotojų mokymo, egzaminavimo ir bandomojo laikotarpio taisyklės užtikrins, kad visų pirma jauni ir pradedantieji vairuotojai įgytų įgūdžių, žinių ir patirties bei rizikos suvokimą, kurių reikia siekiant saugiai vairuoti. Be to, visiems vairuotojams turėtų būti naudingi geresni įgūdžiai ir žinios apie pažangias technologijas, visapusiškas inovacijų saugos ir aplinkosaugos galimybių panaudojimas ir saugaus motorinių transporto priemonių ir aktyvaus judumo transporto rūšių sambūvio užtikrinimas. Visose valstybėse narėse vairuotojai turėtų būti laikomi atsakingais už savo pavojingą vairavimą, kad būtų sukurta didesnę kelių eismo saugumą skatinanti aplinka;
- *užtikrinant tinkamą vairuotojų fizinį ir psichinį tinkamumą visoje ES.* Bus patobulintos taisyklės, susijusios su neprofesionalių vairuotojų fiziniu ir psichiniu tinkamumu vairuoti, ir jos bus atnaujintos atsižvelgiant į naujausias technologinę plėtrą bei laikantis žmogaus teisėmis pagrįsto negalios modelio<sup>20</sup>. Be to, visoje ES bus pagerintas sveikatos patikros procesas, kad būtų geriau prisidedama prie kelių eismo saugumo tikslų įgyvendinimo;
- *šalinant netinkamas arba bereikalingas kliūtis, darančias poveikį pareiškėjams ir vairuotojo pažymėjimų turėtojams.* Vairuotojams norint gauti vairuotojo pažymėjimą ir siekiant, kad jų vairavimo teisės būtų pripažintos, vis dar susiduriama su kai kuriomis kliūtimis, kurios atitinkamai varžo judėjimo laisvę Europos Sąjungoje: sunkumai dėl vairavimo egzaminų, nes nemokama kalbų, skirtingos taisyklės ES gyventojų įprastinei gyvenamajai vietai nustatyti arba tam tikrų vairavimo teisių nebegaliojimas, kai keliaujama arba keičiama gyvenamoji vieta Europos Sąjungoje. Tikimasi, kad pašalinus šias kliūtis bus galima lengviau panaikinti dabartinį vairuotojų, visų pirma sunkvežimių vairuotojų, trūkumą nepakenkiant kelių eismo saugumui. Be to, turėtų būti nustatytas papildomas suderinimas, susijęs su vairuotojo pažymėjimų ir mobiliųjų vairuotojo pažymėjimų galiojimu.

Išsamesnė informacija apie tai, kaip šia iniciatyva bus siekiama pirmiau nurodytų tikslų ir bus sprendžiamos susijusios problemos, pateikiama šio aiškinamojo memorandumo 3 skyriuje.

Siekiant užtikrinti nuoseklų požiūrį kelių eismo saugumo srityje dėl tarpvalstybinio kelių eismo taisyklių vykdymo užtikrinimo, sukurtas derybų dokumentų rinkinys, kurį sudaro trys iniciatyvos: be šio pasiūlymo, jame taip pat yra pasiūlymas dėl Direktyvos, kuria iš dalies keičiama 2015 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/413, kuria sudaromos palankesnės sąlygos keistis informacija tarpvalstybinio lygmeniu apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus<sup>21,22</sup>, ir pasiūlymas dėl Direktyvos dėl teisės vairuoti atėmimo poveikio visoje Sąjungoje<sup>23</sup>.

<sup>20</sup> 2006 m. gruodžio 13 d. Jungtinių Tautų Neįgaliųjų teisių konvencija, kurios šalis ES yra nuo 2011 m. sausio 21 d.

<sup>21</sup> COM(2023) 126 *final*.

<sup>22</sup> OL L 68, 2015 3 13, p. 9, [EUR-Lex-32015L0413-LT-EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eur-lex.do?uri=COM:L:COM_LEX_32015L0413_LIT_EUR_Lex_europa.eu)

<sup>23</sup> COM(2023) 128 *final*.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Šis pasiūlymas atitinka kitus ES kelių eismo saugumo teisės aktus: 2022 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2022/2561 dėl tam tikrų kelių transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti vairuotojų pradinės kvalifikacijos ir periodinio mokymo<sup>24,25</sup>, Direktyvą (ES) Nr. 2015/413<sup>26</sup> ir vadinamąjį Bendrosios saugos reglamentą<sup>27,28</sup>. Jis taip pat atitinka 2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programą „Tolesni žingsniai siekiant visiškai saugaus eismo vizijos“<sup>29</sup>.

Ši iniciatyva taip pat suderinta su TIM direktyva. Tarpusavio pagalbos (15 straipsnis) atžvilgiu Direktyvoje dėl vairuotojo pažymėjimų taip pat numatytas su vairuotojo pažymėjimais susijusios informacijos mainų tinklas (RESPER), kurį galima naudoti įgyvendinant Direktyvą dėl vairuotojo pažymėjimų, Direktyvą dėl profesionalių vairuotojų kvalifikacijos ir mokymo bei TIM direktyvą ir kontroliuojant, kaip jų laikomasi. Šiuo metu dėl Direktyvos dėl vairuotojo pažymėjimų 15 straipsnio formuluotės ir dėl to, kad TIM direktyvos 4 straipsnio 4 dalyje reikalaujama, kad valstybės narės užtikrintų, kad keičiantis informacija pagal TIM direktyvą „*nebūtų keičiamasi kitų duomenų bazių, kurios nėra naudojamos šios direktyvos tikslais, duomenimis*“, yra teisinis netikrumas, ar RESPER gali būti naudojama TIM direktyvos (kurioje remiamasi Europos transporto priemonių ir vairuotojo pažymėjimų informacine sistema (EUCARIS)) tikslais. Atitinkamai didžioji dauguma teisėsaugos institucijų nenaudoja RESPER kontrolės tikslais.

Dėl teisinių sumetimų ir siekiant nuoseklumo, TIM direktyva yra peržiūrima lygiagrečiai su Direktyva dėl vairuotojo pažymėjimų. Šiuo atžvilgiu yra svarstoma pašalinti apribojimus dėl kitų susijusių duomenų bazių naudojimo. RESPER prieiga vykdymo užtikrinimo tikslais bus galima pagal Direktyvoje dėl vairuotojo pažymėjimų nurodytas sąlygas ir atitinkamai tikimasi, kad bus sėkmingai ištiriama daugiau pažeidimų. Be to, peržiūrėjus Direktyvą dėl vairuotojo pažymėjimų atsiras daugiau aiškumo dėl visų naudojimo atvejų, kuriais teisėsaugos srityje reikalinga RESPER prieiga, kad būtų visiškai pašalinti bet kokie teisiniai neaiškumai.

Nuostatas dėl teisės vairuoti atėmimo poveikio visoje Sąjungoje siūloma įtvirtinti atskirame teisės akte. Jis apimtų tarpvalstybinį tokių sprendimų vykdymo užtikrinimą, o klausimai, susiję su tokio teisų atėmimo pasekmėmis, ir toliau bus sprendžiami šia iniciatyva.

Šis pasiūlymas taip pat yra teikiamas atsižvelgiant į Europos įgūdžių metus, kuriais siekiama skatinti mokymąsi visą gyvenimą, stiprinti ES įmonių konkurencingumą ir socialiai teisingu būdu remti dvejetainę žaliąją ir skaitmeninę pertvarką.

<sup>24</sup> OL L 330, 2022 12 23, p. 46, [EUR-Lex–32022L2561–EN–EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>25</sup> Joje nustatytos specialios taisyklės dėl šių transporto priemonių profesionalių vairuotojų kvalifikacijos ir mokymo.

<sup>26</sup> Ja palengvinami valstybių narių informacijos mainai, kai kitoje valstybėje narėje registruota transporto priemonė padaromi su kelių eismo saugumu susiję pažeidimai.

<sup>27</sup> 2019 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/2144 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo reikalavimų, susijusių su jų bendrąja sauga ir transporto priemonėse esančių asmenų bei pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga, OL L 325, 2019 12 16, p. 1, [EUR-Lex–02019R2144–20220905–LT–EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>28</sup> Kuriamoje numatyta privaloma naujų transporto priemonių su pažangiomis saugos funkcijomis įranga.

<sup>29</sup> SWD(2019) 283 final, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Direktyva dėl vairuotojo pažymėjimų reglamentuojamos vairavimo teisės pagal atitinkamas transporto priemonių kategorijas. Konkrečios kategorijos apibrėžiamos vadovaujantis ES taisyklėmis:

- Tarybos direktyva 96/53/EB, nustatančia tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis<sup>30</sup>, pagal kurią galima nustatyti alternatyviuosius degalus naudojančių transportų priemonių tipus;
- Reglamentu (ES) Nr. 168/2013 dėl dviračių ir triračių transporto priemonių bei keturračių patvirtinimo ir rinkos priežiūros<sup>31</sup>, pagal kurį galima nustatyti mopedų, motociklų, motorinių triračių ir keturračių transporto priemonių tipus.

Direktyvoje nustatomas minimalus amžius, nuo kurio vairuotojo pažymėjimą gali gauti būsiami profesionalūs vairuotojai, kuriems taikoma 2022 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/2561 dėl tam tikrų kelių transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti vairuotojų pradinės kvalifikacijos ir periodinio mokymo<sup>32</sup>.

Be to, su vairuotojo pažymėjimais susijusios informacijos mainams taikomos taisyklės dėl asmens duomenų apsaugos, visų pirma Reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas)<sup>33</sup>.

2021 m. birželio 3 d. Komisija priėmė pasiūlymą<sup>34</sup> dėl Reglamento (ES) Nr. 910/2014 peržiūros<sup>35</sup> siekiant sukurti Europos skaitmeninės tapatybės sistemą. Naujoje sistemoje yra pagrindiniai elementai, susiję su mobiliaisiais vairuotojo pažymėjimais. Konkrečiai, rengiant sąveikų sprendimą dėl ES mobiliųjų vairuotojo pažymėjimų, galima panaudoti elektroninės tapatybės ir elektroninės piniginės funkcijas.

Šis pasiūlymas atitinka ES 2050 m. poveikio klimatui neutralumo tikslą, nustatytą Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema, 2 straipsnio 1 dalyje, ir juo prisidedama prie šio tikslo įgyvendinimo.

---

<sup>30</sup> OL L 235, 1996 9 17, p. 59, [EUR-Lex-01996L0053-20190814 -LT-EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>31</sup> OL L 60, 2013 3 2, p. 52, [EUR-Lex-02013R0168-20201114 -LT-EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>32</sup> OL L 330, 2022 12 23, p. 46, [EUR-Lex-32022L2561 -LT-EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>33</sup> OL L 119, 2016 5 4, p. 1, [EUR-Lex-32016R0679 -LT-EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>34</sup> COM(2021) 281 final, [EUR-Lex-52021PC0281-EN-EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>35</sup> 2014 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 910/2014 dėl elektroninės atpažinties ir elektroninių operacijų patikimumo užtikrinimo paslaugų vidaus rinkoje, OL L 257, 2014 8 28, p. 73, [EUR-Lex-32014R0910-LT-EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

## 2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

### • Teisinis pagrindas

Šio pasiūlymo teisinis pagrindas yra Sutarties dėl ES veikimo (SESV)<sup>36</sup> 91 straipsnio 1 dalis. SESV 91 straipsnio 1 dalies c punkte nurodyta, kad Europos Sąjunga turi kompetenciją nustatyti priemones transporto saugumui, įskaitant kelių eismo saugumą, gerinti.

### • Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)

Remiantis Direktyva 2006/126/EB, Sąjunga jau turi kompetenciją vairuotojo pažymėjimų srityje. Su vairuotojo pažymėjimais susiję klausimai apima tarpvalstybinius aspektus, kurių negali išspręsti viena valstybė narė. Nors Direktyva dėl vairuotojo pažymėjimų yra svarbus žingsnis derinant vairuotojo pažymėjimų taisykles ir padeda įgyvendinti ES politikos priemones, ji jau buvo iš dalies pakeista vienuolika kartų, siekiant suderinti bendrus standartus ir reikalavimus, taip pat pritaikyti taisykles prie nuo 2006 m. įvykusios mokslo ir technikos pažangos. Šiuo pasiūlymu nustatomos naujos taisyklės vis dar atitinka taikant SESV 91 straipsnio 1 dalį Sąjungai suteiktą kompetenciją ir, atsižvelgiant į tai, kad jos susijusios su jau esama vairuotojo pažymėjimų sistema, jas galima tinkamai įgyvendinti tik Sąjungos lygmeniu.

Atsižvelgiant į ES kelių eismo saugumo tikslus ir į numatomą nepakankamą pažangą mažinant žūčių ir sunkių sužalojimų keliuose skaičių, nustatytiems tikslams pasiekti reikia papildomų ES veiksmų. Pavyzdžiui, kova su pavojingu elgesiu keliuose gali būti išties veiksminga tik tuo atveju, jeigu kelių eismo taisyklių pažeidėjai nerezidentai už savo elgesį atsakytų tokiomis pat sąlygomis kaip rezidentai. Dėl tarpvalstybinio šių problemų aspekto šių tikslų pačios vienos valstybės narės negali patenkinamai pasiekti.

Taip pat reikia papildomų ES lygmens veiksmų siekiant pašalinti bereikalingas ir nepagrįstas kliūtis laisvam asmenų judėjimui, kurių atsiranda dėl neoptimalių vairuotojo pažymėjimų išdavimo ir atnaujinimo procedūrų. Šias problemas būtina spręsti ES lygmeniu, nes jos taip pat turi tarpvalstybinį aspektą. Kalbant apie konkretų mobiliųjų vairuotojo pažymėjimų atvejį, jie gali būti tarpusavyje pripažįstami visoje ES, tik jei valstybių narių naudojami sprendimai bus suderinti ir sąveikūs.

Be ES įsikišimo, valstybių narių bendradarbiavimas vairuotojo pažymėjimų klausimu ir toliau būtų vykdomas pagal dvišalius arba daugiašalius susitarimus, o tai, savo ruožtu, lemtų dar didesnę pažymėjimų išdavimo sistemos sudėtingumą ir didesnę administracinę naštą pažymėjimų turėtojams ir administravimo institucijoms. Administracinių problemų taip pat galėtų kilti vairuotojams keliaujant į valstybes nares<sup>37</sup>, kurios nėra pasirašiusios Vienos konvencijos<sup>38</sup>, pavyzdžiui, dėl reikalavimo turėti tarptautinį leidimą vairuoti. Galiausiai keičiant gyvenamąją vietą Europos Sąjungoje ES vairuotojo pažymėjimo turėtojams reikėtų gauti naują, jų naujoje gyvenamosios vietos valstybėje išduotą vairuotojo pažymėjimą arba pakeičiant jį administraciniu būdu arba išlaikant vairavimo egzaminą, kaip bet kuriems kitiems pareiškėjams. Be ES įsikišimo, profesionalių užsienio šalių vairuotojų integravimas į ES kelių transporto sektorių ir toliau bus ribotas dėl administracinių sunkumų, su kuriais

<sup>36</sup> OL C 115, 2008 5 9, p. 85, [EUR-Lex–12008E091 –LT–EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>37</sup> Ispanija, Malta, Kipras ir Airija.

<sup>38</sup> 1968 m. lapkričio 8 d. Vienoje priimta Kelių eismo konvencija.

susiduria vairavimo teisės norintys išsaugoti užsienio šalių vairuotojai. Pašalinus šią kliūtį būtų lengviau išspręsti vairuotojų trūkumo problemą Europos Sąjungoje, kartu, neskaitant šios priemonės, imantis kitų veiksmų, pvz., susijusių su vairuotojų kvalifikacija, darbo sąlygų gerinimu ir struktūrinėmis permainomis.

- **Proporcingumo principas**

Pasiūlymas yra būtinas ir proporcingas tikslui palengvinti laisvą judėjimą taikant suderintas papildomas taisykles dėl vairuotojo pažymėjimų, nes valstybės narės pačios negali užtikrinti sklandaus teisės vairuoti, kurią suteikia kitos valstybės narės išduotas vairuotojo pažymėjimas, pripažinimo.

Pasiūlyme nėra nuostatų, kurios apimtų daugiau, nei būtina tikslams užtikrinti didesnę kelių eismo saugumą ir palengvinti judėjimo laisvę pasiekti, nes priimtos politikos galimybės vis dar suteikia pakankamai lankstumo valstybėms narėms. Dėl mobiliųjų vairuotojo pažymėjimų yra nurodyti tik minimalūs suderinimo reikalavimai, taisyklės dėl bandomojo laikotarpio leidžia valstybėms narėms taikyti papildomas nacionalines sąlygas arba apribojimus pradedantiems vairuotojams, o taisyklės dėl vairuotojo pažymėjimų mainų su trečiosiomis valstybėmis yra siaurai apibrėžtos.

Todėl reikalingas skaidrus, veiksmingas ir koordinuotas požiūris, užtikrinantis vienodas sąlygas eismo dalyviams ES keliuose, visų pirma kaip vairuotojo pažymėjimų tarpusavio pripažinimo principo užtikrinimo sąlyga, ir numatytas pasiūlymas atitinka proporcingumo principą.

- **Priemonės pasirinkimas**

Siekiant užtikrinti aiškų ir nuoseklų teisės aktų rengimą, tinkamiausiu teisiniu sprendimu laikoma visiška direktyvos peržiūra.

### **3. EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI**

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Vadovaudamasi geresnio reglamentavimo principais 2022 m. Europos Komisija paskelbė Direktyvos 2006/126/EB *ex post* vertinimą<sup>39</sup>. Šis vertinimas parodė, kad dėl Direktyvos 2006/126/EB ir jos dviejų ankstesnių redakcijų poveikio padidėjo eismo dalyvių saugumas ir palengvėjo laisvas judėjimas. Vertinimo metu taip pat nustatytas teigiamas Direktyvos dėl vairuotojo pažymėjimų poveikis mažinant su vairuotojo pažymėjimais susijusį sukčiavimą ir turizmą. Ji lėmė mažesnę administracinę naštą, visų pirma vairuotojo pažymėjimų turėtojams. Tyrimas taip pat parodė, kad saugumo lygį būtų galima dar labiau padidinti, o tam tikrus teisės aktų reikalavimus padaryti veiksmingesnius ir proporcingesnius. Vertinime pripažinta, kad ES transporto sistema sparčiai kinta dėl skaitmenizavimo poveikio, vis didesnio dėmesio aktyvaus judumo transporto rūšims miesto transporto tinkle, atsirandančių naujų judumo formų, su ryšiais ir automatizavimu susijusių pokyčių ir didėjančio dirbtinio intelekto

---

<sup>39</sup> SWD(2022) 17 *final*.

vaidmens, taip pat mažataršių ir netaršių transporto priemonių populiarėjimo. Jame padaryta išvada, kad dabartinę teisinę sistemą reikia pritaikyti ne tik siekiant atsižvelgti į dabartinius poreikius, bet ir būsimiems uždaviniams spręsti.

Vertinime taip pat padaryta išvada, kad nėra pakankamai ištirti skaitmeniniai sprendimai, įskaitant mobiliuosius vairuotojo pažymėjimus ir RESPER. Taip pat nustatyta, kad taisyklės dėl vairavimo įgūdžių ir žinių nepakankamai atspindi naujus technologinius sprendimus, pvz., pažangiąsias pagalbos vairuotojui sistemas, pusiau automatizuotą ir automatizuotą vairavimą, treniruoklių naudojimą ir mikromobilumo priemonių bei mažataršių ir netaršių transporto priemonių su automatine pavarų dėže populiarėjimą.

Be to, kai kurios nuostatos nėra optimalios kalbant apie laisvo asmenų judėjimo palengvinimą, pavyzdžiui, susijusios su įprastinės gyvenamosios vietos nustatymu, užsienio valstybių vairuotojo pažymėjimų pripažinimu ir galiojimo laikotarpiais. Be to, ši direktyva nevisiškai papildo Direktyvą 2015/413<sup>40</sup> dėl sankcijų už tokius pažeidimus vykdymo užtikrinimo. Taip pat direktyva turi būti geriau suderinta su Bendrosios saugos reglamentu<sup>41</sup>.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Vadovaujantis Geresnio reglamentavimo gairėmis, vykdant *ex post* vertinimą ir poveikio vertinimą buvo konsultuojamasi su suinteresuotosiomis šalimis.

Vykdant *ex post* vertinimą 2020 m. spalio 16 d. buvo surengtas praktinis suinteresuotųjų šalių seminaras, per kurį siekta surinkti įrodymus, patvirtinti nustatytus faktus, gauti atsiliepimų apie naujas išvadas ir surinkti nuomones.

2020 m. spalio 28 d. ir 2021 m. sausio 20 d. buvo surengtos viešos konsultacijos, kad visuomenė ir suinteresuotosios šalys galėtų išsakyti savo nuomonę apie galiojančias taisykles.

Per parengiamąjį poveikio vertinimo etapą suinteresuotosios šalys turėjo galimybę pateikti atsiliepimus apie įžanginį poveikio vertinimą (2021 m. II ketvirtį). Atitinkamai buvo vykdoma tokia tikslinė konsultacijų veikla:

- du pokalbių ciklai:
  - tiriamieji pokalbiai per įžanginį etapą (2022 m. I ir II ketvirčiai),
  - išsamūs pokalbiai trūkstamai informacijai gauti ir numatomam politikos priemonių poveikiui įvertinti (2021 m. II ir III ketvirčiai);
- du tyrimų ciklai:
  - tyrimas problemos analizei pagrįsti (2022 m. II ketvirtis),
  - tyrimas politikos priemonių poveikiui įvertinti (2022 m. II ir III ketvirčiai).

Galiausiai 2022 m. III ketvirtį įvyko naujos viešos konsultacijos.

<sup>40</sup> OL L 68, 2015 3 13, p. 9, [EUR-Lex-32015L0413-LT-EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>41</sup> OL L 325, 2019 12 16, p. 1–40, [EUR-Lex-32019R2144-LT-EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Vykdamas poveikio vertinimą buvo surengti trys ekspertų praktiniai seminarai:

- mokymas, egzaminavimas ir transporto priemonių kategorijos, 2022 m. I ketvirtis,
- vairuotojo pažymėjimų išdavimas ir tarpusavio pripažinimas, 2022 m. II ketvirtis,
- kelių eismo taisyklių pažeidimų pasekmės ir medicininis tinkamumas vairuoti, 2022 m. II ketvirtis.

Pačių Komisijos tarnybų darbas dėl poveikio vertinimo buvo papildytas išoriniu pagrindžiamuoju tyrimu, kurį atliko nepriklausomas konsorciūmas, sudarytas iš COWI, „Ecorys“ ir NTUA.

Per *ex post* vertinimą ir poveikio vertinimo parengiamąjį etapą buvo nuolat informuojamas pagal dabartinės direktyvos 9 straipsnį įsteigtas vairuotojo pažymėjimų komitetas, kurį daugiausiai sudaro valstybių narių ekspertai, ir su juo buvo konsultuojamasi.

- **Poveikio vertinimas**

Prie šio pasiūlymo dėl Direktyvos dėl vairuotojo pažymėjimų peržiūros pridedama poveikio vertinimo ataskaita<sup>42</sup>, kurios projektas 2022 m. spalio 12 d. buvo pateiktas Reglamentavimo patikros valdybai. 2022 m. lapkričio 18 d. Reglamentavimo patikros valdyba paskelbė teigiamą nuomonę<sup>43</sup>. Poveikio vertinimo ataskaita buvo patikslinta atsižvelgiant į Reglamentavimo patikros valdybos rekomendacijas. Taip pat buvo atsižvelgta į išsamesnes technines Reglamentavimo patikros valdybos pastabas. Poveikio vertinimo ataskaitos 5 skyriuje pateiktas išsamus politikos galimybių aprašymas, o 6 skyriuje yra išsamai visų galimybių poveikio analizė. Išanalizuotas politikos galimybes galima apibendrinti taip:

*A politikos galimybė*

A politikos galimybė apima politikos priemones, kurios yra bendros visoms trimis politikos galimybėms. A politikos galimybės priemonėmis siekiama suderinti Direktyvą dėl vairuotojo pažymėjimų su technologijų, mokslo ir visuomenės pokyčiais Europos Sąjungoje, patobulinant jos pagrindines nuostatas ir atsižvelgiant į rinkos poreikius bei galimybes.

Kelių eismo saugumo atžvilgiu joje padidinama klausimų, kuriais egzaminuojama, aprėptis. Taip pat patobulinamos techninės priemonės (RESPER), kurios padeda bendradarbiauti kompetentingoms institucijoms kovos su sukčiavimu ir klastojimu srityje. Taisyklės pritaikomos, kad būtų atsižvelgta į tai, jog ES transporto priemonių parke daugėja alternatyviuosius degalus naudojančių transporto priemonių. Galiausiai taip pat atnaujinamos fizinio ir psichinio tinkamumo vairuoti normos ir sukuriama nauja speciali informacijos bendrinimo platforma, kad valdžios institucijos galėtų plačiau tarpusavyje dalytis informacija.

---

<sup>42</sup> SWD(2023) 128 *final*.

<sup>43</sup> RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617.

Judėjimo laisvės atžvilgiu nustatomas tas pats administracinis A ir B kategorijų vairuotojo pažymėjimų galiojimas visose valstybėse narėse ir paaiškinami atvejai, kai galiojimą galima sutrumpinti arba pailginti. Taip pat nustatomas pasirenkamų atitikmenų tarpusavio pripažinimas<sup>44</sup>, paaiškinami tam tikri aspektai, susiję su įprastinės gyvenamosios vietos sąvoka, ir priimami papildomi atitikmenys. Galiausiai nustatomas ES mobilusis vairuotojo pažymėjimas bei galimybė žymėti fizinį vairuotojo pažymėjimą QR kodu.

### B politikos galimybė

B politikos galimybė pasižymi didesniu politiniu kišimusi kelių eismo saugumo atžvilgiu, taip pat mažesne administracine našta tam tikrų kategorijų vairuotojams.

Kelių eismo saugumo srityje, neskaitant A politikos galimybėje numatytų priemonių, nustatomos naujos taisyklės dėl mokymo ir bandomųjų laikotarpių. Taisyklės dėl fizinio ir psichinio tinkamumo vairuoti papildomos neprivalomomis rekomendacijomis tikrinti pareiškėjų regą ir privalomu įsivertinimu pagrįstu tikrinimu. Bus parengta mokymo programa bendrosios praktikos gydytojams.

Laisvo judėjimo atžvilgiu, neskaitant A politikos galimybėje numatytų priemonių, supaprastinamos pažymėjimo išdavimo taisyklės numatant galimybę ES piliečiams gauti pirmąjį vairuotojo pažymėjimą savo pilietybės šalyje, jei jiems kyla kliūčių dėl egzaminavimo kalbos. Siekiant sumažinti profesionalių vairuotojų trūkumą, taip pat supaprastinamos esamos taisyklės autobusų ir sunkvežimių vairuotojams ir nustatomos taisyklės dėl trečiosiose valstybėse išduotų vairuotojo pažymėjimų keitimo. Galiausiai, siekiant spręsti judumo problemas atokiose vietovėse, valstybės narės galės išplėsti B1 kategorijos vairuotojo pažymėjimus turinčių asmenų vairavimo teises, leisdamos jiems vairuoti didesnės masės transporto priemones ne didesniu kaip 45 km/h greičiu, bet tik atitinkamos valstybės narės nacionalinėje teritorijoje.

### C politikos galimybė

C politikos galimybė pasižymi dar didesniu suderinimu ir aprėptimi, palyginti su B politikos galimybe.

Kelių eismo saugumo atžvilgiu, neskaitant A ir B politikos galimybėse numatytų priemonių, iš dalies pakeičiamos transporto priemonių kategorijos, kurioms reikalingas vairuotojo pažymėjimas, siekiant 1) įtraukti naujas mikromobilumo transporto priemones, kurių maksimalus greitis yra 25–45 km/h, 2) leisti žemės ūkio transporto priemonėms būtinų vairuotojo pažymėjimų tarpusavio pripažinimą ir 3) geriau suderinti nuostatas su rinkos galimybėmis ir poreikiu dėl D1 kategorijos autobusų. Taisyklės dėl fizinio ir psichinio tinkamumo vairuoti taptų griežtesnės.

Judėjimo laisvės atžvilgiu, neskaitant A ir B politikos galimybėse numatytų priemonių, fizinio ir psichinio tinkamumo vairuoti vertinimas yra tarpusavyje pripažįstamas ir seniau užsienio valstybių vairuotojo pažymėjimus turėję asmenys gali vairuoti persikėlę gyventi į kitą valstybę narę, jeigu jie mažiausiai penkerius metus nėra padarę kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų.

---

<sup>44</sup> Pavyzdžiui, jei savo gyvenamosios vietos valstybėje asmuo turi teisę su B kategorijos vairuotojo pažymėjimu vairuoti lengvąjį motociklą, jis turėtų turėti tokią pat galimybę bet kurioje kitoje valstybėje narėje, kuri taiko tą patį pasirinktinį atitikmenį.

## Priemonių ir politikos galimybių vertinimas

Atliktas kiekybinis ir kokybinis skirtingų politikos galimybių priemonių ekonominio ir socialinio (kelių eismo saugumo) poveikio bei poveikio pagrindinėms teisėms vertinimas. Vertinimui pasirinktas 2025–2050 m. laikotarpis vadovaujantis prognozuojamu baziniu scenarijumi. Numatoma, kad kelių eismo saugumo atžvilgiu A politikos galimybė nėra optimali siekiant atitinkamų ES tikslų. B politikos galimybė labiau padidins kelių eismo saugumą, o pagal C politikos galimybę imamasi tolesnių svarbių priemonių, tačiau C politikos galimybės sąnaudų ir naudos santykis numatomas prastesnis, nei B galimybės. Laisvo judėjimo ir ekonominio poveikio atžvilgiu pagrindinio indėlio tikimasi įvedus skaitmeninius vairuotojo pažymėjimus ir suderinus I grupės vairuotojų vairuotojo pažymėjimų administracinį galiojimą nustatant 15 metų laikotarpį (abi šios nuostatos jau yra A politikos galimybėje). B ir C politikos galimybėse nustatytos papildomos priemonės išspręs blokavimo problemas, kurių kyla specifinėms vairuotojų grupėms, bet turės gerokai mažesnį poveikį. Pagrindinių teisių atžvilgiu poveikis ir toliau bus kontroliuojamas griežtai įgyvendinant duomenų apsaugos taisykles, visų pirma sistemoje RESPER.

Visose politikos galimybėse visapusiškai vadovujamasi principu „standartiškai skaitmeninis“, kaip nustatyta 2030 m. skaitmeninės politikos kelrodyje<sup>45</sup>.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Ši iniciatyva yra dalis 2022 m. Komisijos darbo programos pagal II priedą (REFIT iniciatyvos) „Naujas postūmis Europos demokratijai“<sup>46</sup>. Ši iniciatyva turi stiprų REFIT aspektą dėl procedūrų, kurias valstybės narės taiko vairuotojo pažymėjimams, supaprastinimo ir suderinimo.

Dėl Direktyvos 2006/126/EB kyla svarbi išlaidų našta, susijusi su fizinių vairuotojo pažymėjimų išdavimo procedūromis ir jų gamyba, nes tai aktualu dideliame skaičiuje ES gyventojų. Įvedus ES mobilųjį vairuotojo pažymėjimą bus svariai prisidėta prie supaprastinimo ir susijusios naštos sumažinimo. Visų pirma bus lengviau įgyti, gauti naują, atnaujinti arba pakeisti vairuotojo pažymėjimą, nes visą procedūrą bus galima atlikti vien tik internetu. Be to, suderinus administracinę A, A1, A2, AM, B, B1 ir BE kategorijų vairuotojo pažymėjimų galiojimą taip pat reikėtų mažiau bendrauti su administravimo institucijomis, nes reikėtų rečiau atnaujinti vairuotojo pažymėjimą (kas 15 metų, palyginti su 10 metų šiuo metu šią taisyklę taikančiose valstybėse narėse).

- **Pagrindinės teisės**

Vairuotojo pažymėjimų taisyklės yra suderintos su galiojančiais ES duomenų apsaugos teisės aktais. Pasiūlyta aiškesnė atvejų, kuriais gali būti naudojama RESPER, apibrėžtis, taip pašalinant esamus teisinius neaiškumus, dėl kurių kyla pavojus vairuotojų asmens duomenų apsaugai. „eIDAS“ funkcijų naudojimas ES vairuotojo pažymėjimui, visų pirma elektroninės tapatybės naudojimas registracijai ir ES piniginių naudojimas duomenims saugoti ir jais dalytis, užtikrins aukštą tvarkomų duomenų saugumo ir privatumo lygį.

---

<sup>45</sup> COM(2021) 118 *final*, [EUR-Lex-52021DC0118-LT-EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/lexuris/ui/entry.do?uri=COM%2F2021%2F118%2Fmain%2FDOC_1)

<sup>46</sup> COM(2021) 645 *final*, [EUR-Lex-52021DC0645-LT-EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/lexuris/ui/entry.do?uri=COM%2F2021%2F645%2Fmain%2FDOC_1)

Pereinant prie ES skaitmeninio vairuotojo pažymėjimo nenumatoma išskirti tam tikrų gyventojų kategorijų. Be to, kai pagal numatytą tvarką bus išduodamas skaitmeninis vairuotojo pažymėjimas, kartu vis tiek bus galima gauti ir fizinį vairuotojo pažymėjimą.

Kalbant apie judėjimo laisvę, įprastinės gyvenamosios vietos sąvokos išaiškinimas turėtų išspręsti problemą, kaip nustatyti išduodančiąją instituciją iškart pakeitus gyvenamąją vietą. Supaprastinus administracinio galiojimo taisykles visi ES vairuotojo pažymėjimų turėtojai turės vienodas galimybes, neatsižvelgiant į tai, kurioje šalyje jie prašo išduoti naują vairuotojo pažymėjimą ar pratęsti savo pažymėjimo galiojimą. Pasirenkamų atitikmenų tarpusavio pripažinimas suteiks galimybę vairuotojo pažymėjimų turėtojams naudotis teisėmis, kurios suteikiamos pagal pasirenkamą atitikmenį, ir kitose tas pačias taisykles taikančiose valstybėse narėse.

Siūloma direktyva taip pat turės teigiamą poveikį teisei nebūti diskriminuojamam; atsižvelgiant į tai, kad ji užtikrins lankstumą pirmą kartą išduodant vairuotojo pažymėjimus, kai yra su kalba susijusių apribojimų, pareiškėjai galės rinktis, kur laikyti egzaminą.

Siūloma direktyva užtikrins pagarbą neįgaliųjų teisėms, kaip nustatyta Pagrindinių teisių chartijoje ir JT neįgaliųjų teisių konvencijoje, kurių šalys yra ES ir visos valstybės narės.

#### **4. POVEIKIS BIUDŽETUI**

Poveikis Sąjungos biudžetui daugiausia susijęs su valdžios institucijoms skirtos informacijos apie fizinį ir psichinį tinkamumą vairuoti mainų platformos sukūrimu ir (internetinės) mokymo programos bendrosios praktikos gydytojams parengimu (0,7–1,1 mln. EUR).

#### **5. KITI ELEMENTAI**

- **Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Jeigu pasiūlymas bus patvirtintas, valstybės narės kasmet informuos Komisiją apie kiekvienos kategorijos išduotų, atnaujintų, naujai išduotų, atšauktų ir pakeistų vairuotojo pažymėjimų skaičių, įskaitant duomenis apie mobiliųjų vairuotojo pažymėjimų išdavimą ir naudojimą.

- **Aiškinamieji dokumentai (direktyvoms)**

Dėl pasiūlymo nereikia aiškinamųjų dokumentų, susijusių su direktyvos perkėlimu į nacionalinę teisę.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Pagrindinės nuostatos, kuriomis daromi esminiai Direktyvos 2006/126/EB pakeitimai arba įrašomi nauji elementai:

- 1 straipsnyje apibrėžiamas direktyvos dalykas ir taikymo sritis, nurodant sritis, kurioms joje nustatomos bendros taisyklės.
- 2 straipsnyje pateikiamos apibrėžtys, siekiant atsižvelgti į naujas sąvokas, kurios buvo nustatytos siekiant bendro teisinio aiškumo.

- 3 straipsnyje pateikiamos pagrindinės taisyklės, taikomos fiziniams ir mobiliesiems vairuotojo pažymėjimams, visų pirma tarpusavio pripažinimo atžvilgiu. Išsamūs reikalavimai dėl fizinių vairuotojo pažymėjimų nurodomi 4 straipsnyje, o dėl mobiliųjų vairuotojo pažymėjimų – 5 straipsnyje.
- 6 ir 7 straipsniai pakeičia ankstesnę Direktyvos 2006/126/EB 4 straipsnį, į du atskirus straipsnius padalijant taisykles, kurios taikomos 1) pažymėjimų kategorijoms ir 2) minimaliam amžiui.
- 8 straipsnis atitinka buvusį Direktyvos 2006/126/EB 5 straipsnį, jame paaiškinamas Sąjungos kodeksų ir galimų teisės vairuoti sąlygų bei apribojimų ryšys.
- 9 straipsnis pakeičia buvusį Direktyvos 2006/126/EB 6 straipsnį, atlikus tokius pakeitimus:
  - panaikinamas reikalavimas turėti C arba D kategorijos pažymėjimą norint gauti CE ar DE kategorijos pažymėjimą;
  - panaikinamas buvusio atitikmens, nustatyto pagal buvusio 6 straipsnio 4 dalies c punktą, pasirenkamas pobūdis;
  - nustatoma teisė D1E kategorijos transporto priemonės vairuoti D1 ir C1E arba D1 ir CE kategorijos vairuotojo pažymėjimus turintiems vairuotojams;
  - nustatomas pasirenkamas atitikmuo, pagal kurį galima vairuoti tam tikras transporto priemones su B1 kategorijos pažymėjimu, taip pat
  - nustatomas pasirenkamų atitikmenų tarpusavio pripažinimas.
- 10 straipsnis atitinka buvusį Direktyvos 2006/126/EB 7 straipsnį, bet atlikti tokie pakeitimai:
  - 15 metų administracinis galiojimas tampa bendra A ir B kategorijų grupių taisykle;
  - išskirtinėmis aplinkybėmis Komisija ir valstybės narės gali pratęsti vairuotojo pažymėjimų administracinį galiojimą;
  - vairuotojo pažymėjimų administracinis galiojimas gali būti sutrumpintas, kad atitiktų leidimo laikinai gyventi trukmę;
  - dėl vairuotojo amžiaus vairuotojo pažymėjimų administracinis galiojimas gali būti sutrumpintas tik nuo 70 metų.
- 11 straipsnis atitinka buvusio Direktyvos 2006/126/EB 11 straipsnio 1, 2, 3 ir 5 dalis.
- 12 straipsnyje nustatomos naujos taisyklės dėl trečiųjų valstybių išduotų vairuotojo pažymėjimų pakeitimo jų turėtojams, kurie perkėlė savo įprastą gyvenamąją vietą į valstybės narės teritoriją.

- 13 straipsnis apima buvusio Direktyvos 2006/126/EB 11 straipsnio 4 dalį ir jame nustatomos tam tikros taisyklės dėl poveikio valstybei narei apribojus, sustabdžius, atšaukus ar panaikinus vairuotojo pažymėjimo galiojimą.
- 14 straipsnyje nustatomas naujas principas dėl vairavimo su lydinčiu asmeniu 17–18 metų vairuotojams.
- 15 straipsnyje nustatomas mažiausiai dvejų metų bandomasis laikotarpis, per kurį pradantiejiems vairuotojams taikomos griežtos taisyklės, susijusios su vairavimu apsvaigus, ir galimos papildomos nacionalinės sąlygos.
- 16 straipsnis atitinka buvusį Direktyvos 2006/126/EB 10 straipsnį.
- 17 straipsnis apima buvusį Direktyvos 2006/126/EB 12 straipsnį. Taip pat jame nustatomos kai kurios nukrypti leidžiančios nuostatos, kai vairuotojo pažymėjimą turintis asmuo negali įrodyti nustatytos įprastos gyvenamosios vietos, arba, jei B kategorijos vairuotojo pažymėjimas išduodamas pirmą kartą, kai ES piliečiai gerai nemoka savo gyvenamosios vietos valstybės narės kalbos.
- 18 straipsnis atitinka buvusį Direktyvos 2006/126/EB 13 straipsnį, atsižvelgiant į Komisijos paskelbtą informaciją dėl ne ES standarto pažymėjimų pavyzdžių.
- 19 straipsnis atitinka buvusį Direktyvos 2006/126/EB 15 straipsnį, visų pirma jame patikslinami atvejai, kai valstybės narės turėtų viena kitai padėti.
- 20 straipsnis yra pagrįstas Direktyvos 2006/126/EB 14 straipsniu ir suteikia galimybę rinkti informaciją vadovaujantis geresnio reglamentavimo taisyklėmis.
- 21 straipsnyje yra standartinė sąlyga, kad Komisija galėtų priimti deleguotuosius aktus pagal tam tikras šios direktyvos nuostatas.
- 22 straipsnis atitinka buvusį Direktyvos 2006/126/EB 9 straipsnį, pagal kurį įsteigiamas vairuotojo pažymėjimų komitetas, ir atnaujinamas nuorodomis į 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai<sup>47</sup>, kad prireikus būtų galima priimti įgyvendinimo aktus.
- 23 straipsnyje Direktyvos (ES) 2022/2561 5 straipsnio 2 dalis papildoma c punktu, kad 17 metų sulaukę C kategorijos vairuotojo pažymėjimą turintys asmenys galėtų vairuoti su lydinčiu asmeniu.
- 24 straipsniu iš dalies pakeičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/1724 II priedas<sup>48</sup>.
- 25 straipsnyje yra nuostata dėl perkėlimo į nacionalinę teisę, visų pirma atsižvelgiant į 2011 m. rugšėjo 28 d. valstybių narių ir Komisijos bendrą politinį pareiškimą dėl aiškinamųjų dokumentų<sup>49</sup>.

<sup>47</sup> OL L 55, 2011 2 28, p. 13.

<sup>48</sup> OL L 295, 2018 11 21, p. 1.

- 26 straipsnyje yra standartinė nuostata dėl Direktyvos 2006/126/EB panaikinimo sąlygų.
- 27 straipsnyje yra standartinė sąlyga dėl direktyvos įsigaliojimo.
- 28 straipsnyje yra standartinė sąlyga, kad direktyva yra skirta valstybėms narėms.
- I priedas atitinka buvusį Direktyvos 2006/126/EB I priedą. Jis buvo atnaujintas atsižvelgiant į reikalavimus, kurie nustatyti 2012 m. gegužės 4 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 383/2012, kuriuo nustatomi lustinių vairuotojo pažymėjimų techniniai reikalavimai<sup>50</sup> (B dalis), technines specifikacijas mobiliesiems vairuotojo pažymėjimams (C dalis), ir nustatant naujus Sąjungos kodeksus, kurie dabar atskirai apibrėžti E dalyje.
- II priedas atitinka buvusį Direktyvos 2006/126/EB II priedą. Jis buvo atnaujintas siekiant atsižvelgti į:
  - būtinybę naujiems vairuotojo pažymėjimą norintiems gauti asmenims išlaikyti vairuotojo pavojaus suvokimo egzaminą,
  - reikalavimą įvertinti žinias apie rizikos veiksnius, susijusius su mikromobilumo priemonėmis, su alternatyviuosius degalus naudojančių transporto priemonių saugumu, su įgūdžiais, susijusiais su pažangiosiomis pagalbos vairuotojui sistemomis ir kitais transporto priemonių automatizavimo aspektais,
  - reikalavimų sušvelninimą vairuotojams, kurie išlaikė vairavimo egzaminą transporto priemone su automatine pavarų dėže, kai jie pateikia prašymą panaikinti susijusį apribojimą jų vairuotojo pažymėjimuose.
- III priedas atitinka buvusį Direktyvos 2006/126/EB III priedą. Jis buvo atnaujintas:
  - nustatius 1 grupės vairuotojams privalomą tikrinimą – įsivertinimą,
  - sumažinus patikrinimų, kurie būtini, kai vairuotojo sveikatos būklė yra susijusi su cukriniu diabetu, dažnumą.
- IV, V ir VI priedai atkartoja atitinkamus Direktyvos 2006/126/EB priedus be esminių pakeitimų.
- VIII priede pateikiama standartinė informacija dėl panaikinimo ir perkėlimo į nacionalinę teisę.

---

<sup>49</sup> OL C 369, 2011 12 17, p. 14.

<sup>50</sup> OL L 120, 2012 5 5, p. 1,  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A32012R0383>

Pasiūlymas

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA**

**dėl vairuotojo pažymėjimų, kuria iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/2561, Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1724 ir panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/126/EB bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 383/2012**

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę<sup>1</sup>,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę<sup>2</sup>,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- 1) vairuotojo pažymėjimų taisyklės – pagrindinis bendros transporto politikos elementas siekiant pagerinti kelių eismo saugumą ir palengvinti laisvą asmenų, apsigyvenančių kitoje valstybėje narėje nei pažymėjimą išdavusioji, judėjimą. Atsižvelgiant į individualių transporto priemonių svarbą priimančiojoje valstybėje narėje tinkamai pripažįstamas turimas vairuotojo pažymėjimas užtikrina ir palengvina laisvą asmenų judėjimą ir jų įsisteigimo laisvę. Atitinkamai, bet koks neteisėtas tokio dokumento ar teisės vairuoti įgijimas arba teisėtai įgyto vairuotojo pažymėjimo praradimas dėl neteisėto elgesio daro poveikį ne tik tai valstybei narei, kurioje tokie pažeidimai buvo padaryti, bet ir kelių eismo saugumui visoje Sąjungoje;
- 2) dabartinė sistema turėtų būti atnaujinta, kad atitiktų naują laikmetį, būtų tvari, įtrauki, išmani ir atspari. Joje turėtų būti atsižvelgiama į poreikį mažinti transporto priemonių išmetamą teršalų kiekį, į skaitmenizavimą, demografines tendencijas ir technologinę

---

<sup>1</sup> OL C , , p . .

<sup>2</sup> OL C , , p . .

plėtrą, kad būtų sustiprintas Europos ekonomikos konkurencingumas. Svarbu supaprastinti ir skaitmenizuoti administracines procedūras, kad būtų pašalintos likusios kliūtys laisvam vairuotojų, kurie persikelia gyventi į kitą valstybę narę, nei ta, kurioje išduotas vairuotojo pažymėjimas, judėjimui, pvz., administracinė našta. Suderinta Sąjungos standarto vairuotojo pažymėjimų sistema turėtų apimti ir fizinius, ir mobiliuosius vairuotojo pažymėjimus, taip pat turėtų užtikrinti jų tarpusavio pripažinimą, jeigu jie buvo deramai išduoti pagal šią direktyvą;

- 3) 1980 m. gruodžio 4 d. Europos Sąjunga nustatė pirmąjį Bendrijos pavyzdžio fizinių vairuotojo pažymėjimą. Nuo tada su tokiu Bendrijos pavyzdžiu susijusios taisyklės tapo pažangiausios pasaulyje pažymėjimų išdavimo struktūros, apimančios daugiau kaip 250 milijonų vairuotojų, pagrindū. Todėl ši direktyva turėtų būti grindžiama sukaupta patirtimi ir praktika ir joje turėtų būti nustatytos suderintos taisyklės dėl Sąjungos fizinių vairuotojo pažymėjimų standartų. Visų pirma, Sąjungoje išduodami fiziniai vairuotojo pažymėjimai turi būti gerai apsaugoti nuo sukčiavimo ir klastojimo, taikant kovos su klastojimu priemones ir numatant galimybę dokumentuose integruoti lustus arba QR kodus;
- 4) turėtų būti užtikrinta, kad asmens duomenų tvarkymas įgyvendinant šią direktyvą atitiktų Sąjungos duomenų apsaugos sistemą, visų pirma Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2016/679<sup>3</sup>;
- 5) šia direktyva nustatomas teisinis pagrindas saugoti privalomą asmens duomenų rinkinį fiziniuose vairuotojo pažymėjimuose ir jų lustuose arba QR koduose ir mobiliuosiuose vairuotojo pažymėjimuose, kad būtų užtikrintas aukštas kelių eismo saugumo lygis visoje Sąjungoje ir laikantis Reglamento (ES) 2016/679 6 straipsnio 1 dalies e punkto bei, kai tinkama, 9 straipsnio 2 dalies g punkto. Tai turėtų būti tik tokie duomenys, kurie yra būtini norint įrodyti asmens teisę vairuoti, nustatyti šio asmens tapatybę ir patikrinti jo teisę vairuoti bei tapatybę. Šia direktyva taip pat numatomos papildomos apsaugos priemonės, kad būtų užtikrinta patikrinimo metu atskleistų asmens duomenų apsauga;
- 6) siekiant užtikrinti teisinį aiškumą ir garantuoti sklandų perėjimą prie šios direktyvos nuo Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų<sup>4</sup>, valstybės narės turėtų galėti saugoti papildomus asmens duomenis luste, jei tai numatyta nacionalinės teisės aktuose, kurie atitinka Reglamentą (ES) 2016/679. Tačiau ši direktyva nėra teisinis pagrindas tokiems papildomiems duomenims įtraukti;
- 7) priešingai, šia direktyva nustatytame QR kode, kuris suteikia galimybę patikrinti ant fizinio vairuotojo pažymėjimo išspausdintos informacijos autentiškumą, neturėtų būti saugoma daugiau informacijos, nei jos yra pateikta ant fizinio vairuotojo pažymėjimo;
- 8) šia direktyva nenustatomas teisinis pagrindas nacionaliniu lygmeniu sukurti arba prižiūrėti duomenų bazines, skirtas biometrinių duomenų saugojimui valstybėse narėse, nes tai reglamentuojama nacionalinės teisės aktais, kurie turi atitikti su duomenų

---

<sup>3</sup> 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (OL L 119, 2016 5 4, p. 1).

<sup>4</sup> 2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų (OL L 403, 2006 12 30, p. 18).

apsauga susijusius Sąjungos teisės aktus. Be to, šia direktyva nenustatomas teisinis pagrindas centralizuotai Sąjungos lygmens biometrinių duomenų bazei sukurti ar prižiūrėti;

- 9) būtina imtis papildomų įsipareigojimų aktyviau kovoti su vairuotojo pažymėjimų klastojimu ir su jais susijusiu sukčiavimu. Todėl pageidautina, kad būtų paankstinta data, kuri buvo iš pradžių nustatyta Direktyvoje 2006/126/EB, nuo kurios visi išduodami arba naudojami fiziniai vairuotojo pažymėjimai turi atitikti visus Sąjungos teisėje nustatytus reikalavimus;
- 10) skaitmeninė pertvarka yra vienas iš Sąjungos prioritetų. Kelių transporto srityje ji padės pašalinti likusias administracines kliūtis laisvam asmenų judėjimui, pvz., susijusias su fizinių vairuotojo pažymėjimų išdavimo trukme. Todėl turėtų būti sukurtas atskiras Sąjungos standartas, taikomas Sąjungoje išduodamiems mobiliesiems vairuotojo pažymėjimams. Siekiant palengvinti skaitmeninę pertvarką, mobilieji vairuotojo pažymėjimai turėtų būti išduodami numatyta tvarka nuo [priėmimo data + 4 metai], nepažeidžiant pareiškėjo teisės gauti fizinį pažymėjimą arba abu pažymėjimus tuo pat metu;
- 11) mobiliajame vairuotojo pažymėjime turėtų būti ne tik fiziniame vairuotojo pažymėjime pateikiama informacija, bet ir informacija, pagal kurią būtų galima patikrinti duomenų autentiškumą, ir vienkartinė rodyklė. Tačiau turėtų būti užtikrinta, kad net tokiais atvejais būtų nurodomi tik tie asmens duomenys, kurie būtų nurodomi fiziniame vairuotojo pažymėjime, ir tik tiek, kiek yra griežtai būtina tokių duomenų autentiškumui patikrinti. Tokie papildomi duomenys turėtų būti skirtingi, jei asmuo turi kelis mobiliuosius vairuotojo pažymėjimus, o tai įmanoma, jei juos išdavė ta pati valstybė narė;
- 12) Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje nustatyta vizija, kad ES reikšmingai pagerins judumo ir transporto tvarumą. Kelių transporto sektoriuje išmetamas teršalų kiekis apima išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, oro teršalus, triukšmą ir mikroplastiką iš padangų ir kelių nusidėvėjimo. Šiam išmetamųjų teršalų kiekiui, kuris gali turėti neigiamą poveikį aplinkai ir žmonių sveikatai, įtaką turi vairavimo stilius. Todėl mokydami vairuoti vairuotojai turėtų įgyti įgūdžių, kaip sumažinti savo poveikį išmetamam teršalų kiekiui, ir jie turėtų būti rengiami vairuoti netaršias transporto priemones;
- 13) kad piliečiai ir gyventojai galėtų tiesiogiai naudotis vidaus rinkos teikiamais privalumais nepatirdami bereikalingos papildomos administracinės naštos, Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2018/1724<sup>5</sup> numatyta galimybė naudotis internetinėmis procedūromis, susijusiomis su vidaus rinkos veikimu, be kita ko, ir tarpvalstybiniais naudotojams. Šioje direktyvoje reglamentuojama informacija jau įtraukta į Reglamento (ES) 2018/1724 I priedą. To reglamento II priedas turėtų būti iš dalies pakeistas siekiant užtikrinti, jog kiekvienas prašytojas galėtų pasinaudoti visomis internetinėmis procedūromis;

---

<sup>5</sup> 2018 m. spalio 2 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1724, kuriuo sukuriama bendrieji skaitmeniniai vartai, skirti suteikti prieigą prie informacijos, procedūrų ir pagalbos bei problemų sprendimo paslaugų, ir kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 1024/2012 (OL L 295, 2018 11 21, p. 1).

- 14) vairuotojo pažymėjimai turėtų būti suskirstyti į kategorijas pagal transporto priemonių, kurias jie suteikia teisę vairuoti, tipus. Tai turėtų būti padaryta aiškiai ir suderintai bei visapusiškai atsižvelgiant į atitinkamų transporto priemonių technines charakteristikas ir joms vairuoti reikalingus įgūdžius;
- 15) vadovaujantis 2006 m. gruodžio 13 d. Jungtinių Tautų neįgaliųjų teisių konvencija, kurios šalimi ES yra nuo 2011 m. sausio 21 d., reikėtų priimti konkrečias nuostatas, kad neįgaliesiems būtų lengviau vairuoti transporto priemones. Todėl, gavus Komisijos pritarimą, valstybėms narėms turėtų būti leidžiama netaikyti 6 straipsnio tam tikrų tipų variklio varomoms transporto priemonėms;
- 16) minimalus pareiškėjų, siekiančių gauti skirtingų kategorijų vairuotojo pažymėjimus, amžius turėtų būti nustatytas Sąjungos lygmeniu. Vis dėlto, siekiant labiau prisidėti prie kelių eismo saugumo, valstybėms narėms turėtų būti leidžiama nustatyti aukštesnę minimalaus amžiaus ribą vairuoti tam tikras transporto priemones. Išskirtiniais atvejais valstybėms narėms turėtų būti leidžiama nustatyti žemesnes amžiaus ribas, kad būtų atsižvelgta į nacionalines aplinkybes. Visų pirma, kad būtų galima vairuoti gaisrinės saugos tarnybų naudojamas transporto priemones ir viešajai tvarkai palaikyti naudojamas transporto priemones arba vykdyti bandomuosius projektus, susijusius su naujomis transporto priemonių technologijomis;
- 17) turėtų būti nustatyta etapų sistema – t. y. nustatyta, kad B kategorijos vairuotojo pažymėjimas yra būtina sąlyga pareiškėjui gauti tam tikrų kitų kategorijų vairuotojo pažymėjimą, – ir turėtų būti nustatyti kategorijų atitikmenys. Tokia sistema būtų iš dalies privaloma visoms valstybėms narėms, bet ji taip pat turėtų suteikti valstybėms narėms galimybę taikyti ją tarpusavyje jų atitinkamose teritorijose. Valstybėms narėms turėtų būti leidžiama nustatyti tam tikrus atitikmenis, kurie galėtų tik jų teritorijoje;
- 18) kelių eismo saugumo sumetimais būtina nustatyti minimaliuosius vairuotojo pažymėjimo išdavimo reikalavimus. Reikėtų suderinti vairavimo egzaminų ir vairuotojo pažymėjimų išdavimo standartus. Tuo tikslu reikėtų nustatyti su variklio varomų transporto priemonių vairavimu susijusias žinias, įgūdžius ir elgseną, taip pat nustatyti vairavimo egzamino struktūrą atsižvelgiant į šias sąvokas ir nustatyti minimalias fizinio ir psichinio tinkamumo vairuoti šias transporto priemones normas;
- 19) išduodant vairuotojo pažymėjimą ir reguliariai po jo išdavimo vairuotojai turėtų pateikti įrodymus, kad jie atitinka minimalias fizinio ir psichinio tinkamumo normas, taikomas vairuojantiems transporto priemones, kurios naudojamos keleiviams vežti ar prekėms gabenti. Tokia reguliari pagal nacionalines taisykles vykdoma kontrolė dėl minimalių normų atitikimo prisidėtų prie laisvo asmenų judėjimo, padėtų išvengti konkurencijos iškraipymų ir būtų geriau atsižvelgiama į specifinę šių transporto priemonių vairuotojų atsakomybę. Valstybėms narėms turėtų būti leidžiama nustatyti sveikatos patikrinimą, kuris garantuotų, jog yra laikomasi minimalių fizinio ir psichinio tinkamumo vairuoti kitas variklio varomas transporto priemones normų. Siekiant skaidrumo, šie patikrinimai turėtų sutapti su vairuotojo pažymėjimų atnaujinimu;
- 20) siekiant visoje Sąjungoje užtikrinti vienodas teises ir atsižvelgiant į kelių eismo saugumą, AM, A1, A2, A, B1 ir B kategorijos vairuotojo pažymėjimų administracinis galiojimas turėtų būti 15 metų, o C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ir D1E kategorijų –

penkeri metai. Valstybėms narėms turėtų būti leidžiama išimtiniais atvejais nustatyti trumpesnę laikotarpį, kaip apibrėžta šioje direktyvoje;

- 21) kad valstybės narės ir, deramai pagrįstais atvejais, visa Sąjunga galėtų reaguoti į krizes, dėl kurių nacionalinės valdžios institucijos negali atnaujinti besibaigiančio vairuotojo pažymėjimų galiojimo, turėtų būti suteikta galimybė pratęsti tokių vairuotojo pažymėjimų administracinį galiojimą griežtai tik tiek, kiek yra būtina;
- 22) vadovaujantis principu „vienas pažymėjimas vienam asmeniui“ turėtų būti neleidžiama vienam asmeniui turėti daugiau nei vieną fizinį vairuotojo pažymėjimą. Be to, šis principas turėtų būti taikomas plačiau, kad būtų atsižvelgta į mobiliųjų vairuotojo pažymėjimų technines specifikacijas;
- 23) dėl prižasčių, susijusių su kelių eismo saugumu, valstybės narės visiems vairuotojo pažymėjimų turėtojams, kurių įprastinė gyvenamoji vieta yra jų teritorijoje, turėtų galėti taikyti savo nacionalines vairuotojo pažymėjimų atėmimo, galiojimo sustabdymo, atnaujinimo ir panaikinimo nuostatas;
- 24) vairuotojai, kurie turi vairuotojo pažymėjimą, išduotą jų gyvenamosios vietos valstybei narei pakeitus trečiosios valstybės išduotą vairuotojo pažymėjimą, turėtų turėti teisę vairuoti visoje Sąjungoje taip, lyg būtų iš pradžių gavę vairuotojo pažymėjimą Sąjungoje. Toks pakeitimas galėtų turėti neigiamą poveikį kelių eismo saugumui ir laisvam asmenų judėjimui;
- 25) Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti sprendimą, kuriuo būtų nustatytos trečiosios šalys, užtikrinančios panašų kelių eismo saugumo lygį kaip Sąjunga, ir kuriame būtų suteikta galimybė tų valstybių vairuotojo pažymėjimų turėtojams pasikeisti vairuotojo pažymėjimus panašiomis sąlygomis, kokios būtų taikomos, jei pažymėjimą būtų išdavusi valstybė narė. Šios sąlygos turėtų būti išsamios ir gerai apibrėžtos visoms atitinkamoms vairuotojo pažymėjimų kategorijoms;
- 26) tais atvejais, kai vairuotojo pažymėjimą išdavė trečioji valstybė, dėl kurios nėra priimtas toks Komisijos sprendimas, arba kai tokiam sprendime nėra aiškiai leidžiama arba draudžiama keisti vairuotojo pažymėjimus, valstybėms narėms turėtų būti leidžiama juos keisti pagal savo nacionalines taisykles, jeigu ant pakeisto vairuotojo pažymėjimo bus naudojamas atitinkamas Sąjungos kodas. Jeigu tokio vairuotojo pažymėjimo turėtojas pakeistų savo gyvenamąją vietą ir persikeltų į kitą valstybę narę, neturėtų būti reikalaujama, kad pastaroji taikytų tarpusavio pripažinimo principą tokiam vairuotojo pažymėjimui;
- 27) su vairuotojo pažymėjimais susijęs turizmas, t. y. praktika, kai tyčia pakeičiama gyvenamoji vieta siekiant gauti naują vairuotojo pažymėjimą, kad būtų galima išvengti teisės vairuoti atėmimo kitoje valstybėje narėje pasekmių, yra plačiai paplitęs reiškinys, kuris turi neigiamą poveikį kelių eismo saugumui. Pakeitę gyvenamąją vietą vairuotojai neturėtų būti atleisti nuo reikalavimų, kurie jiems nustatyti, kad jie atgautų teisę vairuoti arba vairuotojo pažymėjimą. Taip pat turėtų būti išaiškinta, kad neribotos trukmės draudimas vairuoti dėl piliečių elgesio turėtų būti taikomas tik tada, kai jis yra deramai pagrįstas, ir toks sprendimas turėtų galioti tik tokį draudimą priėmusios valstybės narės teritorijoje;
- 28) siekiant padidinti kelių eismo saugumą, tam tikroms vairuotojo pažymėjimų kategorijoms turėtų būti sukurta visoje Sąjungoje galiojanti lydimojo vairavimo

sistema. Tokios sistemos taisyklėse turėtų būti numatyta galimybė pareiškėjams gauti atitinkamų kategorijų vairuotojo pažymėjimus prieš sulaukiant reikiamo minimalaus amžiaus. Tačiau tokius vairuotojo pažymėjimus turėtų būti leidžiama naudoti tik lydint patyrusiam vairuotojui. Tokiais atvejais valstybėms narėms turėtų būti leidžiama kelių eismo saugumo sumetimais nustatyti griežtesnes jų teritorijoje galiojančias sąlygas ir taisykles dėl jų išduodamų vairuotojų pažymėjimų;

- 29) nepažeidžiant pagrindinio tikslo padidinti kelių eismo saugumą, lydimojo vairavimo sistema turėtų užtikrinti didesnę sunkvežimių vairuotojų profesijos prieinamumą ir patrauklumą jaunesnėms kartoms, kad būtų išplėstos jų profesinės galimybės ir būtų padėta sumažinti vairuotojų trūkumą Sąjungoje. Todėl ši sistema turėtų būti taikoma C kategorijos vairuotojo pažymėjimams ir jiems gauti būtinoms B kategorijos vairuotojo pažymėjimams;
- 30) turėtų būti užtikrinta, kad vairuotojai, kurie pirmą kartą įgyja tam tikros kategorijos vairuotojo pažymėjimą, dėl savo nepatyrimo nekeltų pavojaus kelių eismo saugumui. Šiems pradedantiesiems vairuotojams turėtų būti nustatytas dvejų metų bandomasis laikotarpis, per kurį jiems būtų taikomos griežtesnės taisyklės ir nuobaudos visoje Sąjungoje už taisyklių pažeidimą apsvaigus nuo alkoholio. Nuobaudos už tokį elgesį turėtų būti veiksmingos, proporcingos, atgrasančios ir nediskriminuojančios, o jų griežtumu turėtų būti kiek įmanoma atsižvelgta į Sąjungos vidutinės trukmės ir ilgalaikius tikslus perpus sumažinti ir beveik panaikinti mirčių ir sunkių sužalojimų skaičių. Kalbant apie kitus apribojimus pradedantiesiems vairuotojams, valstybėms narėms turėtų būti leidžiama laisvai įgyvendinti papildomas taisykles savo teritorijoje;
- 31) siekiant pagerinti egzaminuotojų žinias bei įgūdžius ir taip užtikrinti objektyvesnę pareiškėjų, siekiančių gauti vairuotojo pažymėjimą, vertinimą ir labiau suderinti vairavimo egzaminus, turėtų būti nustatyti minimalūs teisės verstis egzaminuotojo profesija standartai ir egzaminuotojų mokymo reikalavimai. Be to, Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šie minimalūs standartai prireikus būtų iš dalies keičiami ir pritaikomi atsižvelgiant į šios srities technikas, naudojimo ar mokslo raidą;
- 32) turėtų būti apibrėžta įprastinės gyvenamosios vietos sąvoka, kad būtų galima spręsti klausimus, kurių kyla, kai nėra galimybių nustatyti įprastinės gyvenamosios vietos remiantis profesiniais ar šeiminiiais ryšiais. Taip pat būtina suteikti galimybę pareiškėjams laikyti teorijos arba praktikos egzaminą toje valstybėje narėje, kurios piliečiai jie yra, jeigu įprastinės gyvenamosios vietos valstybė narė nesuteikia galimybės tokių egzaminų laikyti pirmiau minėtos valstybės narės oficialiąja kalba. Specialios taisyklės turėtų būti nustatytos diplomatams ir jų šeimoms, jei dėl savo misijos jie privalo gyventi užsienyje ilgesnį laiką;
- 33) valstybės narės turėtų padėti viena kitai įgyvendinti šią direktyvą. Kai įmanoma, jos turėtų naudoti ES vairuotojo pažymėjimų tinklą tokiai pagalbai teikti. ES vairuotojo pažymėjimų tinklas, dažnai vadinamas RESPER, yra centras, skirtas už vairuotojo pažymėjimų išdavimą atsakingų nacionalinių valdžios institucijų informacijos mainams ir jis palengvina šios direktyvos įgyvendinimą;
- 34) ES vairuotojo pažymėjimų tinklo tikslas – užtikrinti valstybėse narėse išduotų dokumentų ir įgytų teisių pripažinimą, kovoti su dokumentų klastojimu, vengti kelių vairuotojo pažymėjimų išdavimo ir palengvinti sprendimų dėl teisės vairuoti atėmimo

vykdymo užtikrinimą. Visų pirma valstybėms narėms turėtų būti suteikta galimybė sistemingai tikrinti, ar nebėra priežasčių, dėl kurių anksčiau buvo nustatyti vairuotojo pažymėjimo galiojimo ar teisės vairuoti apribojimai, sustabdymas, atėmimas ar panaikinimas. RESPER naudojimas kitiems teisės aktams įgyvendinti turėtų būti leidžiamas tik tuo atveju, jei toks naudojimas yra aiškiai apibrėžtas šioje direktyvoje;

- 35) kad galėtų rengti prasmingas ataskaitas dėl šios direktyvos įgyvendinimo, Komisija kasmet turėtų gauti informaciją apie kiekvienos kategorijos išduotų, naujai išduotų, pakeistų, atšauktų ir pakeistų vairuotojo pažymėjimų skaičių, įskaitant duomenis apie mobiliųjų vairuotojo pažymėjimų išdavimą ir naudojimą;
- 36) norint pasiekti šios direktyvos tikslus, visų pirma pritaikyti jos priedus prie technikos, naudojimo ar mokslo raidos, pagal SESV 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti teisės aktus dėl I priedo A, B ir D dalių, kuriomis reglamentuojamos fizinių vairuotojo pažymėjimų specifikacijos, keitimo; I priedo C dalies, kurioje nustatytos mobiliųjų vairuotojo pažymėjimų specifikacijos, keitimo; I priedo E dalies, kurioje nustatytos taisyklės dėl galiojančių nacionalinių ir Sąjungos kodų, keitimo; II, III, V ir VI priedų, kuriuose nurodyti tam tikri minimalieji reikalavimai dėl vairuotojo pažymėjimų išdavimo, galiojimo ir atnaujinimo, keitimo; IV priedo, kuriame nurodyti minimalieji standartai egzaminuotojams, keitimo. Tokie įgaliojimai turėtų būti suteikti penkerių metų laikotarpiui, atsižvelgiant į tai, kad šiuose prieduose reglamentuojamais klausimais technikos, naudojimo ir mokslo raida vyksta sparčiai. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais<sup>6</sup>. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- 37) atsižvelgiant į palaipsniui vykdomą skaitmenizavimą ir automatizavimą bei į vis griežtesnius kelių transporto išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo reikalavimus, taip pat į nuolatinę variklio varomų transporto priemonių technologinę pažangą, būtina, kad visi vairuotojai turėtų naujausių žinių apie kelių eismo saugumą ir tvarumą. Mokymosi visą gyvenimą skatinimas gali būti labai svarbus siekiant atnaujinti patyrusių vairuotojų įgūdžius, susijusius su kelių eismo saugumu, naujomis technologijomis, ekologišku vairavimu, kuris didina degalų naudojimo efektyvumą ir mažina išmetamųjų teršalų kiekį, ir greičio valdymu;
- 38) siekiant užtikrinti vienodas šios direktyvos įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai nustatyti sąveikumo savybes ir saugumo priemones, taikomas QR kodams, kurie pradedami naudoti ant fizinių vairuotojo pažymėjimų; parengti nuostatas, susijusias su mobiliųjų vairuotojo pažymėjimų sąveikumu, saugumu ir tikrinimu; krizės atveju visoje Sąjungoje pratęsti vairuotojo pažymėjimų galiojimo laikotarpį; nustatyti I grupės vairuotojų fizinio ir psichinio tinkamumo įsivertinimo turinį; nustatyti trečiųjų valstybių išduotų vairuotojo

<sup>6</sup> OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

pažymėjimų keitimo į valstybių narių išduotus vairuotojo pažymėjimus, nenurodant keitimo fakto ant vairuotojo pažymėjimo, sąlygas; taip pat apibrėžti nacionalinių sistemų, sujungtų su ES vairuotojo pažymėjimų tinklu, sąveikumą ir toms aplinkybėmis bendrinamų asmens duomenų apsaugą. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011<sup>7</sup>;

- 39) siekiant nuoseklumo, reikėtų iš dalies pakeisti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2022/2561<sup>8</sup>, kurioje nagrinėjami tam tikri šioje direktyvoje reglamentuojami klausimai, ir Reglamentą (ES) 2018/1724;
- 40) Direktyva 126/2006/EEB ir Komisijos reglamentas (ES) Nr. 383/2012<sup>9</sup> turėtų būti panaikinti;
- 41) kadangi šios direktyvos tikslų valstybės narės negali pakankamai pasiekti, nes taisyklės, kuriomis reglamentuojamas vairuotojo pažymėjimų išdavimas, atnaujinimas, naujo pažymėjimo išdavimas ir keitimas, lemia tokius skirtingus reikalavimus, kad nepavyktų pasiekti tokio kelių eismo saugumo ir laisvo piliečių judėjimo lygio, kokį suteikia suderintos taisyklės, šie tiksliai geriau pasiekiami Sąjungos lygmeniu nustatant minimaliuosius reikalavimus. Todėl, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo, Sąjunga gali priimti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- 42) vadovaujantis Reglamento (ES) 2018/1725 42 straipsnio 1 dalimi buvo konsultuojamasi su Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnu ir jis pateikė nuomonę [MMMM MM DD];
- 43) pagal 2011 m. rugsėjo 28 d. bendrą valstybių narių ir Komisijos politinį pareiškimą dėl aiškinamųjų dokumentų<sup>10</sup> valstybės narės pagrįstais atvejais įsipareigojo prie pranešimų apie perkėlimo priemones pridėti vieną ar daugiau dokumentų, kuriuose paaiškinamos direktyvos sudedamųjų dalių ir nacionalinių perkėlimo priemonių atitinkamų dalių sąsajos. Šios direktyvos atveju teisės aktų leidėjas laikosi nuomonės, kad tokių dokumentų perdavimas yra pagrįstas,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

### *1 straipsnis*

#### **Dalykas ir taikymo sritis**

1. Šioje direktyvoje nustatomos bendros taisyklės dėl:

---

<sup>7</sup> 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

<sup>8</sup> 2022 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/2561 dėl tam tikrų kelių transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti vairuotojų pradinės kvalifikacijos ir periodinio mokymo (OL L 330, 2022 12 23, p. 46).

<sup>9</sup> 2012 m. gegužės 4 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 383/2012, kuriuo nustatomi lustinių vairuotojo pažymėjimų techniniai reikalavimai (OL L 120, 2012 5 5, p. 1).

<sup>10</sup> OL C 369, 2011 12 17, p. 14.

- a) vairuotojo pažymėjimų pavyzdžių, standartų ir kategorijų;
  - b) vairuotojo pažymėjimų išdavimo, galiojimo, atnaujinimo ir tarpusavio pripažinimo;
  - c) tam tikrų aspektų, susijusių su vairuotojo pažymėjimų pakeitimu, naujų pažymėjimų išdavimu, atėmimu, galiojimo apribojimu, sustabdymu ir panaikinimu;
  - d) tam tikrų aspektų, taikomų pradedantiesiems vairuotojams.
2. Ši direktyva netaikoma variklio varomoms ratinėms ar vikšrinėms bent dvi ašis turinčioms transporto priemonėms, kurių pagrindinę funkciją lemia jų vilkimo galia, kurios yra specialiai suprojektuotos tam tikriems žemės ūkio ar miškininkystės darbams naudojamiems padargams, mašinoms ar priekaboms vilkti, stumti, vežti ar kitaip naudoti, o jų naudojimas keleiviams vežti ar prekėms gabenti arba vilkti keliu transporto priemonės, naudojamas keleiviams vežti ar prekėms gabenti, yra tik antrinė funkcija.

## *2 straipsnis*

### **Terminų apibrėžtys**

Šioje direktyvoje vartojamų terminų apibrėžtys:

- 1) vairuotojo pažymėjimas – elektroninis arba fizinis dokumentas, kuriuo patvirtinama teisė vairuoti variklio varomas transporto priemonės ir nurodomos sąlygos, kuriomis jo turėtojai leidžiama vairuoti;
- 2) fizinis vairuotojo pažymėjimas – fizinės formos vairuotojo pažymėjimas, išduotas pagal 4 straipsnį;
- 3) mobilusis vairuotojo pažymėjimas – skaitmeninės formos vairuotojo pažymėjimas, išduotas pagal 5 straipsnį;
- 4) variklio varoma transporto priemonė – bet kokia savaeigė transporto priemonė, važiuojanti keliu naudodama savo variklį, išskyrus bėgiais važiuojančią transporto priemonę;
- 5) dviratė transporto priemonė – Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 168/2013<sup>11</sup> 4 straipsnio 2 dalies a punkte nurodyta transporto priemonė;
- 6) triratė transporto priemonė – Reglamento (ES) Nr. 168/2013 4 straipsnio 2 dalies b punkte nurodyta transporto priemonė;
- 7) lengvasis keturratis – Reglamento (ES) Nr. 168/2013 4 straipsnio 2 dalies f punkte nurodyta transporto priemonė;

---

<sup>11</sup> 2013 m. sausio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 168/2013 dėl dviračių ir triračių transporto priemonių bei keturračių patvirtinimo ir rinkos priežiūros (OL L 60, 2013 3 2, p. 52).

- 8) motociklas – Reglamento (ES) Nr. 168/2013 4 straipsnio 2 dalies c ir d punktuose nurodyta dviratė transporto priemonė su priekaba arba be jos;
- 9) motorinis triratis – Reglamento (ES) Nr. 168/2013 4 straipsnio 2 dalies e punkte nurodyta transporto priemonė su trimis simetriškai išdėstytais ratais;
- 10) motorinė transporto priemonė – variklio varoma transporto priemonė, skirta važiuoti keliu ir vežti keleivius ar gabenti prekes arba vilkti transporto priemones, skirtas keleiviams vežti ar prekėms gabenti. Šis terminas apima troleibusus, t. y. nebėgines transporto priemones, kurioms energija tiekama elektros laidais;
- 11) sunkusis keturratis – Reglamento (ES) Nr. 168/2013 4 straipsnio 2 dalies g punkte nurodyta transporto priemonė;
- 12) teisės vairuoti atėmimas – bet koks sprendimas atimti, panaikinti, apriboti arba sustabdyti vairuotojo pažymėjimą arba teisę vairuoti, kurio nebegalima apskųsti. Ši priemonė gali būti pirminė, antrinė ar papildoma nuobauda arba saugumo priemonė.

### *3 straipsnis*

#### **Sąjungos standartinės vairuotojo pažymėjimų specifikacijos ir tarpusavio pripažinimas**

1. Valstybės narės užtikrina, kad jų nacionaliniai vairuotojo pažymėjimai būtų išduodami pagal šios direktyvos nuostatas ir atitiktų Sąjungos standartinės specifikacijas bei kitus kriterijus pagal:
  - a) 4 straipsnį fizinių vairuotojo pažymėjimų atveju,
  - b) 5 straipsnį mobiliųjų vairuotojo pažymėjimų atveju.
2. Valstybės narės užtikrina, kad tam pačiam asmeniui išduoti fiziniai ir mobilieji vairuotojo pažymėjimai būtų visiškai lygiaverčiai ir juose būtų nurodytos tos pačios teisės ir sąlygos, kuriomis tam asmeniui leidžiama vairuoti.
3. Valstybės narės nereikalauja, kad pareiškėjas būtinai turėtų fizinį arba mobilųjį vairuotojo pažymėjimą, kai jam išduodamas vairuotojo pažymėjimas, kai išduodamas naujas vairuotojo pažymėjimas, kai jis atnaujinamas arba keičiamas į kito formato vairuotojo pažymėjimą.
4. Ne vėliau kaip [priėmimo data + 4 metai] valstybės narės užtikrina, kad įprasta tvarka būtų išduodami tik mobilieji vairuotojo pažymėjimai. Iki tos datos valstybės narės gali nuspręsti išduoti mobiliuosius vairuotojo pažymėjimus.
5. Nukrypstant nuo 4 dalies, pareiškėjui paprašius, valstybės narės suteikia galimybę vietoj mobiliojo vairuotojo pažymėjimo arba kartu su juo išduoti fizinį vairuotojo pažymėjimą.
6. Valstybių narių išduoti vairuotojo pažymėjimai yra tarpusavyje pripažįstami.
7. Nukrypstant nuo 6 dalies, valstybės narės tarpusavyje pripažįsta tik tuos mobiliuosius vairuotojo pažymėjimus, kurie buvo išduoti pagal 5 straipsnį po [priėmimo data + 3

metai]. Mobilieji vairuotojo pažymėjimai, kurie buvo išduoti iki tos datos, bet atitinka 5 straipsnio reikalavimus, tarpusavyje pripažįstami po tos datos.

#### *4 straipsnis*

### **Fiziniai vairuotojo pažymėjimai**

1. Valstybės narės fizinius vairuotojo pažymėjimus išduoda pagal I priedo A1 dalyje nustatytas Sąjungos standartines specifikacijas.
2. Valstybės narės imasi visų reikiamų priemonių, kad išvengtų bet kokios vairuotojo pažymėjimų klastojimo rizikos, įskaitant iki šios direktyvos įsigaliojimo išleisto pavyzdžio pažymėjimų. Apie tas priemones jos praneša Komisijai.

Fizinis vairuotojo pažymėjimas turi būti apsaugotas nuo klastojimo taikant I priedo A2 dalyje nustatytas Sąjungos standartines specifikacijas. Valstybės narės gali nustatyti papildomas apsaugos priemones.

3. Kai galiojančio fizinio vairuotojo pažymėjimo, kuriame nenurodytas administracinio galiojimo laikotarpis, turėtojas pasirenka įprastinę gyvenamąją vietą kitoje valstybėje narėje nei tą vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė, priimančioji valstybė narė, atnaujindama vairuotojo pažymėjimą, gali, praėjus dvejiems metams nuo tos dienos, kai vairuotojo pažymėjimo turėtojas pasirinko įprastinę gyvenamąją vietą jos teritorijoje, taikyti 10 straipsnio 2 dalyje nurodytus administracinio galiojimo laikotarpius.
4. Valstybės narės užtikrina, kad iki 2030 m. sausio 19 d. visi išduodami ar apyvartoje esantys fiziniai vairuotojo pažymėjimai atitiktų visus šios direktyvos reikalavimus.
5. Valstybės narės gali nuspręsti fiziniame vairuotojo pažymėjime įdiegti laikmeną (lustą). Jei valstybė narė nusprendžia fiziniame vairuotojo pažymėjime įdiegti lustą, ji gali, jei tai numatyta jos nacionalinės teisės aktuose, susijusiuose su vairuotojo pažymėjimais, taip pat nuspręsti luste saugoti ne tik I priedo D dalyje nurodytus duomenis, bet ir papildomus duomenis.

Kai valstybės narės numato, kad lustas yra fizinio vairuotojo pažymėjimo dalis, jos taiko I priedo B dalyje nustatytus techninius reikalavimus. Valstybės narės gali nustatyti papildomas apsaugos priemones.

Valstybės narės per tris mėnesius nuo sprendimo fiziniuose vairuotojo pažymėjimuose įdiegti lustą priėmimo arba nuo bet kokio su tokiu sprendimu susijusio pakeitimo informuoja apie tai Komisiją. Valstybės narės, kurios fiziniuose vairuotojo pažymėjimuose jau įdiegė lustą, apie tai praneša Komisijai per tris mėnesius nuo šios direktyvos įsigaliojimo dienos.

6. Jei fiziniame vairuotojo pažymėjime lustas nėra įdiegtas, valstybės narės taip pat gali nuspręsti ant jų išduodamų fizinių vairuotojo pažymėjimų spausdinti QR kodą šiam tikslui skirtoje vietoje. QR kodas leidžia patikrinti fiziniame vairuotojo pažymėjime pateiktos informacijos autentiškumą.

7. Valstybės narės užtikrina, kad asmens duomenų, būtinų fiziniame vairuotojo pažymėjime pateiktai informacijai patikrinti, tikrintojas nesaugotų ir kad vairuotojo pažymėjimus išduodančiai institucijai nebūtų pranešta apie patikrinimą.

Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios nuostatos dėl sąveikumo savybių ir apsaugos priemonių, kuriuos turi atitikti ant fizinių vairuotojo pažymėjimų atspausdinti QR kodai. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 22 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

Valstybės narės informuoja Komisiją apie bet kokią priemonę, kuria siekiama naudoti QR kodą vairuotojo pažymėjimuose, arba apie bet koki tokios priemonės pakeitimą per tris mėnesius nuo jos priėmimo.

8. Komisijai pagal 21 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamos I priedo A, B ir D dalys, kai tai būtina siekiant atsižvelgti į technikos, naudojimo arba mokslo raidą.

### *5 straipsnis*

#### **Mobilieji vairuotojo pažymėjimai**

1. Valstybės narės mobiliuosius vairuotojo pažymėjimus išduoda pagal I priedo C dalyje nustatytas Sąjungos standartines specifikacijas.
2. Valstybės narės užtikrina, kad mobiliesiems vairuotojo pažymėjimams sukurtos elektroninės taikomosios programos, leidžiančios patikrinti, ar vairuotojo pažymėjimo turėtojas turi teisę vairuoti, būtų nemokamai prieinamos asmenims, kurių įprastinė gyvenamoji vieta yra jų teritorijoje, arba asmenims, kurie kitu pagrindu turi teisę turėti jų išduotus mobiliuosius vairuotojo pažymėjimus.

Šios taikomosios programos grindžiamos europinėmis skaitmeninės tapatybės deklėmis, išduotomis pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 910/2014<sup>12</sup>.

3. Valstybės narės skelbia ir reguliariai atnaujina prieinamų elektroninių taikomųjų programų, kurios yra sukurtos ir tvarkomos šio straipsnio tikslais, sąrašą.

Valstybės narės užtikrina, kad elektroninėse taikomiose programose nebūtų I priedo D dalyje nurodytų duomenų arba, jei naudojama rodyklė, nebūtų pateikiama daugiau duomenų, nei nurodyta I priedo D dalyje.

4. Valstybės narės viena kitai pateikia ir reguliariai atnaujina informaciją, reikalingą norint prisijungti prie I priedo C dalyje nurodytų nacionalinių sistemų, naudojamų mobiliesiems vairuotojo pažymėjimams tikrinti.

---

<sup>12</sup> 2014 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 910/2014 dėl elektroninės atpažinties ir elektroninių operacijų patikimumo užtikrinimo paslaugų vidaus rinkoje (OL L 257, 2014 8 28, p. 73).

Valstybės narės užtikrina, kad asmens duomenų, reikalingų mobiliojo vairuotojo pažymėjimo turėtojo teisėms vairuoti patikrinti, tikrintojas nesaugotų ir kad vairuotojo pažymėjimus išduodanti institucija tvarkytų per pranešimą gautą informaciją tik tam, kad galėtų atsakyti į prašymą atlikti patikrinimą.

5. Valstybės narės pateikia Komisijai atitinkamų nacionalinių sistemų, kurioms leidžiama teikti mobiliųjų vairuotojo pažymėjimų duomenis ir rodykles, sąrašą. Komisija saugiu kanalu viešai paskelbia tokių valstybių narių nacionalinių sistemų sąrašą elektroniniu parašu pasirašyta arba užantspauduota forma, tinkama automatizuotam duomenų tvarkymui vykdyti.
6. Komisijai pagal 21 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiama I priedo C dalis, kai tai būtina siekiant atsižvelgti į technikos, naudojimo arba mokslo raidą.
7. Ne vėliau kaip [priėmimo data + 18 mėnesių] Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios nuostatos dėl mobiliųjų vairuotojo pažymėjimų sąveikumo, saugumo ir bandymų, įskaitant tikrinimo funkcijas ir sąsają su nacionalinėmis sistemomis. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 22 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

#### *6 straipsnis*

#### **Pažymėjimų kategorijos**

1. Vairuotojo pažymėjimas leidžia vairuoti toliau apibrėžtų kategorijų variklio varomas transporto priemones:
  - a) mopedus:

AM kategorija:

    - dvirates ar trirates transporto priemonės, kurių didžiausias projektinis greitis neviršija 45 km/h (išskyrus transporto priemones, kurių didžiausias projektinis greitis mažesnis arba lygus 25 km/h),
    - lengvuosius keturračius;
  - b) motociklus ir motorinius triračius:
    - i) A1 kategorija:
      - motociklus, kurių variklio darbinis tūris ne didesnis kaip 125 cm<sup>3</sup>, galia neviršija 11 kW, o galios ir svorio santykis ne didesnis kaip 0,1 kW/kg,
      - motorinius triračius, kurių galia ne didesnė kaip 15 kW;
    - ii) A2 kategorija:

- motociklus, kurių galia ne didesnė kaip 35 kW, galios ir svorio santykis ne didesnis kaip 0,2 kW/kg ir kurie nėra kilę iš galingesnės nei 70 kW transporto priemonės;

iii) A kategorija:

- motociklus,
- motorinius triračius, kurių galia didesnė kaip 15 kW;

c) motorines transporto priemones:

i) B1 kategorija:

- sunkiuosius keturračius.

B1 kategorija neprivaloma; valstybėse narėse, kurios neįvedė šios kategorijos vairuotojo pažymėjimo, norint vairuoti tokias transporto priemones, reikia turėti B kategorijos vairuotojo pažymėjimą.

Valstybės narės taip pat gali nuspręsti įvesti šią kategoriją tik 9 straipsnio 4 dalies pirmos pastraipos c punkte nurodytoms transporto priemonėms ir toje dalyje numatytais sąlygomis. Jei valstybė narė taip nusprendžia, ji tai pažymi vairuotojo pažymėjime naudodama Sąjungos kodą 60.03;

ii) B kategorija:

- motorines transporto priemones, kurių didžiausioji leidžiamoji masė ne didesnė kaip 3 500 kg ir kurios skirtos ir suprojektuotos vežti ne daugiau kaip aštuonis keleivius, neįskaitant vairuotojo,
- šios kategorijos motorinės transporto priemonės gali būti sujungtos su priekaba, kurios didžiausioji leidžiamoji masė ne didesnė kaip 750 kg.

Nepažeidžiant atitinkamoms transporto priemonėms taikomų tipo patvirtinimo taisyklių nuostatų, šios kategorijos motorinės transporto priemonės gali būti sujungtos su priekaba, kurios didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 750 kg, jeigu šio junginio didžiausioji leidžiamoji masė ne didesnė kaip 4 250 kg. Jei toks junginys viršija 3 500 kg, valstybės narės pagal V priedo nuostatas reikalauja, kad toks junginys būtų vairuojamas tik:

- pabaigus mokymą, arba
- išlaikius įgūdžių ir elgsenos patikrinimo egzaminą.

Valstybės narės taip pat gali reikalauti ir pabaigti tokį mokymą, ir išlaikyti įgūdžių bei elgsenos patikrinimo egzaminą.

Valstybės narės teisę vairuoti tokį junginį vairuotojo pažymėjime nurodo naudodamos atitinkamą Sąjungos kodą, nurodytą I priedo E dalyje;

iii) BE kategorija:

- nepažeidžiant atitinkamoms transporto priemonėms taikomų tipo patvirtinimo taisyklių nuostatų, transporto priemonių junginį, sudarytą iš B kategorijos vilkiko ir priekabos arba puspriekabės, jei priekabos arba puspriekabės didžiausioji leidžiamoji masė ne didesnė kaip 3 500 kg;
- iv) C1 kategorija:
- motorines transporto priemones, išskyrus D1 arba D kategorijų motorines transporto priemones, kurių didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 3 500 kg, tačiau ne didesnė kaip 7 500 kg ir kurios skirtos ir suprojektuotos vežti ne daugiau kaip aštuonis keleivius, neįskaitant vairuotojo.
  - Šios kategorijos motorinės transporto priemonės gali būti sujungtos su priekaba, kurios didžiausioji leidžiamoji masė ne didesnė kaip 750 kg;
- v) C1E kategorija:
- nepažeidžiant atitinkamoms transporto priemonėms taikomų tipo patvirtinimo taisyklių nuostatų, transporto priemonių junginius, sudarytus iš C1 kategorijos vilkiko ir priekabos arba puspriekabės, kurios didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 750 kg, jeigu leidžiamoji junginio masė ne didesnė kaip 12 000 kg,
  - nepažeidžiant atitinkamoms transporto priemonėms taikomų tipo patvirtinimo taisyklių nuostatų, transporto priemonių junginius, sudarytus iš B kategorijos vilkiko ir priekabos arba puspriekabės, kurios leidžiamoji masė didesnė kaip 3 500 kg, jeigu leistina junginio masė ne didesnė kaip 12 000 kg;
- vi) C kategorija:
- motorines transporto priemones, išskyrus D1 arba D kategorijų motorines transporto priemones, kurių didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 3 500 kg ir kurios skirtos bei suprojektuotos vežti ne daugiau kaip aštuonis keleivius, neįskaitant vairuotojo.
  - Šios kategorijos motorinės transporto priemonės gali būti sujungtos su priekaba, kurios didžiausioji leidžiamoji masė ne didesnė kaip 750 kg;
- vii) CE kategorija:
- nepažeidžiant atitinkamoms transporto priemonėms taikomų tipo patvirtinimo taisyklių nuostatų, transporto priemonių junginius, sudarytus iš C kategorijos vilkiko ir priekabos arba puspriekabės, kurios didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 750 kg;
- viii) D1 kategorija:
- motorines transporto priemones, kurios skirtos ir suprojektuotos vežti ne daugiau kaip 16 keleivių, neįskaitant vairuotojo, ir kurios ne ilgesnės kaip 8 metrai.

- Šios kategorijos motorinės transporto priemonės gali būti sujungtos su priekaba, kurios didžiausioji leidžiamoji masė ne didesnė kaip 750 kg;
  - ix) D1E kategorija:
    - nepažeidžiant atitinkamoms transporto priemonėms taikomų tipo patvirtinimo taisyklių nuostatų, transporto priemonių junginius, sudarytus iš D1 kategorijos vilkiko ir priekabos, kurios didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 750 kg;
  - x) D kategorija:
    - motorines transporto priemones, kurios skirtos bei suprojektuotos vežti ne daugiau kaip aštuonis keleivius, neįskaitant vairuotojo; motorinės transporto priemonės, kurias galima vairuoti turint D kategorijos vairuotojo pažymėjimą, gali būti sujungtos su priekaba, kurios didžiausioji leidžiamoji masė ne didesnė kaip 750 kg;
  - xi) DE kategorija:
    - nepažeidžiant atitinkamoms transporto priemonėms taikomų tipo patvirtinimo taisyklių nuostatų, transporto priemonių junginius, sudarytus iš D kategorijos vilkiko ir priekabos, kurios didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 750 kg.
2. Iš anksto susitarusios su Komisija, kuri įvertina siūlomos priemonės poveikį kelių eismo saugumui, valstybės narės gali netaikyti šio straipsnio tam tikroms konkrečioms variklio varomų transporto priemonių rūšims, įskaitant specialias neįgaliesiems skirtas transporto priemones.

Valstybės narės gali netaikyti šios direktyvos ginkluotųjų pajėgų ir civilinės saugos tarnybų naudojamoms arba jų kontroliuojamoms transporto priemonių rūšims. Jos praneša apie tai Komisijai.

### *7 straipsnis*

#### **Minimalus amžius**

1. Minimalus amžius vairuotojo pažymėjimui gauti yra toks:
- a) AM, A1 ir B1 kategorijų – 16 metų;
  - b) A2, B, BE, C1 ir C1E kategorijų – 18 metų;
  - c) A kategorijos –
    - i) vairuoti motociklus – 20 metų. Tačiau, norint įgyti teisę vairuoti šios kategorijos motociklus, reikia turėti bent dvejų metų A2 kategorijos transporto priemonių vairavimo stažą. Reikalavimas turėti dvejų metų vairavimo stažą gali būti netaikomas, jei kandidatui į vairuotojus yra ne mažiau kaip 24 metai,
    - ii) vairuoti motorinius triračius, kurių galia didesnė kaip 15 kW – 21 metai;

- d) C, CE, D1 ir D1E kategorijų – 21 metai;
  - e) D ir DE kategorijų – 24 metai.
2. Valstybės narės gali padidinti arba sumažinti minimalų amžių vairuotojo pažymėjimui gauti:
- a) AM kategorijai – sumažinti iki 14 metų arba padidinti iki 18 metų;
  - b) B1 kategorijai – padidinti iki 18 metų;
  - c) A1 kategorijai – padidinti iki 18 metų, jeigu tenkinamos abi šios sąlygos:
    - i) jei tarp minimalaus amžiaus A1 kategorijos ir A2 kategorijos vairuotojo pažymėjimui gauti yra 2 metų skirtumas,
    - ii) norint įgyti teisę vairuoti A kategorijos motociklus, reikia turėti bent dvejų metų A2 kategorijos transporto priemonių vairavimo stažą, kaip nurodyta 1 dalies c punkto i papunktyje;
  - d) B ir BE kategorijoms – sumažinti iki 17 metų.
3. Valstybės narės gali sumažinti minimalų amžių C kategorijos vairuotojo pažymėjimui gauti iki 18 metų, o D kategorijos – iki 21 metų:
- a) gaisrinės saugos tarnybų naudojamoms transporto priemonėms ir viešajai tvarkai palaikyti naudojamoms transporto priemonėms;
  - b) transporto priemonėms, kurios išbandomos keliuose turint tikslą jas remontuoti arba techniškai prižiūrėti.
4. Pagal 2 ir 3 dalis išduoti vairuotojo pažymėjimai galioja tik juos išdavusios valstybės narės teritorijoje, kol vairuotojo pažymėjimo turėtojas pasiekia 1 dalyje nustatytą minimalų amžių.
- Valstybės narės savo teritorijoje gali pripažinti galiojančiais vairuotojo pažymėjimus, išduotus jaunesniems nei 1 dalyje nustatyto minimalaus amžiaus vairuotojams.
5. Nukrypstant nuo šio straipsnio 1 dalies d ir e punktų, jei kandidatas į vairuotojus turi Direktyvos (ES) 2022/2561 6 straipsnyje nurodytą profesinės kompetencijos pažymėjimą, minimalus amžius vairuotojo pažymėjimui gauti yra toks:
- a) C ir CE kategorijų – Direktyvos (ES) 2022/2561 5 straipsnio 2 dalies a punkto i papunktyje numatytas minimalus amžius;
  - b) D1 ir D1E kategorijų – tos direktyvos 5 straipsnio 3 dalies a punkto i papunkčio antroje pastraipoje numatytas minimalus amžius;
  - c) D ir DE kategorijų – tos direktyvos 5 straipsnio 3 dalies a punkto i papunkčio pirmoje pastraipoje, 5 straipsnio 3 dalies a punkto ii papunkčio pirmoje pastraipoje ir 5 straipsnio 3 dalies b punkte numatytas minimalus amžius.

Kai valstybė narė pagal Direktyvos (ES) 2022/2561 5 straipsnio 3 dalies a punkto i papunkčio antrą pastraipą arba 5 straipsnio 3 dalies a punkto ii papunkčio antrą pastraipą savo teritorijoje leidžia vairuoti nuo jaunesnio amžiaus, vairuotojo pažymėjimas galioja tik jį išdavusios valstybės narės teritorijoje, kol vairuotojo pažymėjimo turėtojas pasiekia šios dalies pirmoje pastraipoje nurodytą atitinkamą minimalų amžių ir turi profesinės kompetencijos pažymėjimą.

#### *8 straipsnis*

### **Sąlygos ir apribojimai**

1. Valstybės narės pažymi vairuotojo pažymėjimus, išduotus asmeniui, kuriam taikoma viena ar daugiau sąlygų, kuriomis jam leidžiama vairuoti. Tuo tikslu valstybės narės naudoja atitinkamus I priedo E dalyje pateiktus Sąjungos kodus. Į I priedo E dalį neįtrauktoms sąlygoms pažymėti jos gali naudoti nacionalinius kodus.

Jei dėl fizinės negalios leidžiama vairuoti tik tam tikrų rūšių transporto priemonės arba transporto priemonės, pritaikytas tokiai negaliai kompensuoti, 10 straipsnio 1 dalyje numatytas įgūdžių ir elgsenos patikrinimo egzaminas rengiamas būtent tokioje transporto priemonėje.

2. Komisijai pagal 21 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiama I priedo E dalis, kai tai būtina siekiant atsižvelgti į technikos, naudojimo arba mokslo raidą.

#### *9 straipsnis*

### **Skirstymas ir kategorijų atitikmenys**

1. BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D ir DE kategorijų vairuotojo pažymėjimai išduodami tik vairuotojams, jau turintiems teisę vairuoti B kategorijos transporto priemonės.
2. Vairuotojo pažymėjimų galiojimas nustatomas taip:
  - a) C1E, CE, D1E arba DE kategorijų išduoti pažymėjimai galioja BE kategorijos transporto priemonių junginiams;
  - b) CE kategorijos išduoti vairuotojo pažymėjimai galioja DE kategorijai tol, kol jų turėtojai turi teisę vairuoti D kategorijos transporto priemonės;
  - c) C1E arba CE kategorijų išduoti vairuotojo pažymėjimai galioja D1E kategorijai tol, kol jų turėtojai turi teisę vairuoti D1 kategorijos transporto priemonės;
  - d) CE ir DE kategorijų išduoti pažymėjimai galioja atitinkamai C1E ir D1E kategorijos transporto priemonių junginiams;
  - e) visų kategorijų išduoti vairuotojo pažymėjimai galioja AM kategorijos transporto priemonėms. Tačiau valstybė narė gali savo teritorijoje išduotiems

vairuotojų pažymėjimams įvesti apribojimą, kad AM kategoriją atitinka tik A1, A2 ir A kategorijos, jei toje valstybė narėje privalomas praktikos egzaminas AM kategorijos vairuotojo pažymėjimui gauti;

- f) A2 kategorijos išduoti pažymėjimai taip pat galioja A1 kategorijos transporto priemonėms;
- g) A, B, C arba D kategorijų išduoti pažymėjimai galioja atitinkamai A1, A2, B1, C1 arba D1 kategorijų transporto priemonėms;
- h) praėjus dvejiems metams nuo tada, kai B kategorijos vairuotojo pažymėjimas buvo išduotas pirmą kartą, jis galioja Tarybos direktyvos 96/53/EB<sup>13</sup> 2 straipsnyje nurodytoms alternatyviaisiais degalais varomoms transporto priemonėms, kurių didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 3 500 kg, tačiau ne didesnė kaip 4 250 kg be priekabos, vairuoti.

3. Vairavimui savo teritorijoje valstybės narės gali taikyti tokius atitikmenis:

- a) leisti vairuoti motorinius triračius turint B kategorijos pažymėjimą; galingesnių kaip 15 kW galios motorinių triračių atveju B kategorijos pažymėjimo turėtojas turi būti ne jaunesnis kaip 21 metų;
- b) leisti vairuoti A1 kategorijos motociklus turint B kategorijos pažymėjimą.

Pirmoje pastraipoje numatytus atitikmenis juos taikančios valstybės narės pripažįsta tarpusavyje.

Valstybės narės vairuotojo pažymėjime neturi nurodyti, kad jo turėtojas turi teisę vairuoti pirmoje pastraipoje nurodytas transporto priemones, išskyrus naudodamos I priedo E dalyje nurodytus atitinkamus Sąjungos kodus.

Valstybės narės nedelsdamos informuoja Komisiją apie pirmoje pastraipoje nurodytus jų teritorijoje taikomus atitikmenis, įskaitant nacionalinius kodus, kurie galėjo būti naudojami iki šios direktyvos įsigaliojimo. Komisija šią informaciją pateikia valstybėms narėms, kad būtų lengviau taikyti šią dalį.

4. Valstybės narės savo teritorijoje gali leisti vairuoti šių kategorijų transporto priemones:

- a) D1 kategorijos transporto priemones, kurių didžiausioji leidžiamoji masė 3 500 kg, neįskaitant specialios neįgaliesiems keleiviams vežti skirtos įrangos – vyresniems kaip 21 metų vairuotojams, kuriems B kategorijos vairuotojo pažymėjimas pirmą kartą išduotas prieš ne mažiau kaip dvejus metus, ir tik tuo atveju, jei tas transporto priemonės socialiniais tikslais naudoja nekomercinės įstaigos, o vairuotojas teikia savo paslaugas savanoriškai;

---

<sup>13</sup> 1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę (OL L 235, 1996 9 17, p. 59).

- b) transporto priemonės, kurių didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 3 500 kg – vyresniems kaip 21 metų vairuotojams, kuriems B kategorijos vairuotojo pažymėjimas pirmą kartą išduotas prieš ne mažiau kaip dvejus metus, jei tenkinamos visos toliau nurodytos sąlygos:
- i) šios transporto priemonės yra skirtos naudoti tik kaip mokomosios ar poilsio zonos, kai jos stovi,
  - ii) jas socialiniais tikslais naudoja nekomercinės įstaigos,
  - iii) jos yra pakeistos taip, kad jomis nebūtų galima vežti daugiau kaip devynių keleivių ar gabenti jokių kitų prekių, išskyrus tas, kurios būtinai reikalingos jų tikslams;
- c) B kategorijos transporto priemonės, kurių didžiausioji leidžiamoji masė yra 2 500 kg, o didžiausias greitis fiziškai ribojamas iki 45 km/h – jaunesniems kaip 21 metų vairuotojams, turintiems B1 kategorijos vairuotojo pažymėjimą.

Valstybės narės vairuotojo pažymėjime neturi nurodyti, kad jo turėtojas turi teisę vairuoti pirmos pastraipos a ir b punktuose nurodytas transporto priemones, išskyrus naudodamas atitinkamus nacionalinius kodus.

Valstybės narės praneša Komisijai apie visus pagal šią dalį suteiktus leidimus.

### *10 straipsnis*

#### **Pažymėjimų išdavimas, galiojimas ir atnaujinimas**

1. Vairuotojo pažymėjimai išduodami tik tiems pareiškėjams, kurie atitinka šias sąlygas:
  - a) išlaikė įgūdžių ir elgsenos patikrinimo bei teorijos egzaminus ir atitinka minimalias fizinio ir psichinio tinkamumo vairuoti normas pagal II ir III priedų nuostatas;
  - b) išlaikė tik AM kategorijai būtiną teorijos egzaminą; valstybės narės gali reikalauti, kad pareiškėjai laikytų įgūdžių ir elgsenos patikrinimo egzaminą, taip pat atliktų sveikatos patikrinimą šios kategorijos vairuotojo pažymėjimui gauti.

Šiai kategorijai priskiriamoms triratėms transporto priemonėms ir keturračiams valstybės narės gali nustatyti atskirą įgūdžių ir elgsenos patikrinimo egzaminą. Siekiant atskirti AM kategorijai priklausančias transporto priemones, į vairuotojo pažymėjimą gali būti įrašomas nacionalinis kodas;
  - c) A2 arba A kategorijų atveju ir su sąlyga, kad jie yra įgiję bent dvejų metų atitinkamai A1 arba A2 kategorijos motociklo vairavimo stažą, arba
    - i) išlaikė tik įgūdžių ir elgsenos patikrinimo egzaminą, arba
    - ii) baigė mokymą pagal VI priedą;

- d) baigė mokymą arba išlaikė įgūdžių ir elgsenos patikrinimo egzaminą, arba baigė mokymą ir išlaikė įgūdžių ir elgsenos patikrinimo egzaminą pagal V priedą B kategorijos pažymėjimui, suteikiančiam teisę vairuoti transporto priemonės junginį, nurodytą 6 straipsnio 1 dalies c punkto ii papunkčio trečioje pastraipoje;
- e) jų įprastinė gyvenamoji vieta yra pažymėjimą išduodančios valstybės narės teritorijoje arba gali pateikti įrodymų, kad jie ten studijuoja bent šešis mėnesius.

2. Valstybių narių išduotų vairuotojo pažymėjimų administracinio galiojimo trukmė yra tokia:

- a) AM, A1, A2, A, B, B1 ir BE kategorijų – 15 metų;
- b) C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ir D1E kategorijų – 5 metai.

Vairuotojo pažymėjimo atnaujinimas gali turėti įtakos naujam administracinio galiojimo laikotarpiui, taikomam kitos kategorijos arba kategorijų transporto priemonėms, kurias pažymėjimo turėtojas turi teisę vairuoti, jei tai atitinka šioje direktyvoje nustatytas sąlygas.

Atitinkamai 4 straipsnio 5 ir 6 dalyse numatyto lusto arba QR kodo buvimas nėra būtina vairuotojo pažymėjimo galiojimo sąlyga. Lusto arba QR kodo praradimas, neįskaitomumas arba kitoks sugadinimas neturi poveikio vairuotojo pažymėjimo galiojimui.

Valstybės narės gali sutrumpinti pradedantiesiems vairuotojams, apibrėžtiems 15 straipsnio 1 dalyje, išduotų bet kurios kategorijos vairuotojo pažymėjimų administracinio galiojimo laikotarpį, kad tokiems vairuotojams galėtų taikyti specialias priemones, kuriomis siekiama pagerinti saugumą keliuose.

Valstybės narės gali sutrumpinti individualių bet kurios kategorijos vairuotojo pažymėjimų administracinio galiojimo laikotarpį, jei nustatoma, kad būtina dažniau tikrinti sveikatą arba taikyti kitas specialias priemones, įskaitant apribojimus kelių eismo taisyklių pažeidėjams.

Valstybės narės sutrumpina pirmoje pastraipoje nustatytą vairuotojo pažymėjimų, kurių turėtojai gyvena jų teritorijoje ir yra sulaukę 70 metų, administracinio galiojimo laikotarpius iki penkerių metų ar mažiau, kad būtų dažniau atliekami sveikatos patikrinimai arba taikomos kitos specialios priemonės, įskaitant žinių atnaujinimo kursą. Šis sutrumpintas administracinio galiojimo laikotarpis taikomas tik atnaujinant vairuotojo pažymėjimą.

Valstybės narės gali sutrumpinti šioje dalyje nustatytą vairuotojo pažymėjimų, išduotų asmenims, kuriems suteiktas leidimas laikinai gyventi arba kurie naudojami laikinąja apsauga arba derama apsauga pagal nacionalinės teisės aktus jų teritorijoje, administracinio galiojimo laikotarpį. Šiuo tikslu šis sutrumpintas administracinio galiojimo laikotarpis turi būti lygus leidimo laikinai gyventi, laikinosios apsaugos arba deramos apsaugos administraciniam galiojimui arba trumpesnis už jį.

3. Atnaujinant vairuotojo pažymėjimus, kurių administracinio galiojimo laikotarpis baigėsi, turi būti tenkinamos abi šios sąlygos:
  - a) asmuo vis dar atitinka III priede nustatytas minimalias fizinio ir psichinio tinkamumo vairuoti normas;
  - b) asmens įprastinė gyvenamoji vieta yra vairuotojo pažymėjimą išduodančios valstybės narės teritorijoje arba esama įrodymų, kad prašymo pateikimo metu jis joje studijavo bent šešis mėnesius.
4. Krizės atveju valstybės narės vairuotojo pažymėjimų administracinio galiojimo laikotarpį, kuris kitu atveju būtų pasibaigęs, gali pratęsti ne ilgesniam kaip šešių mėnesių laikotarpiui. Pratęsimas gali būti pratęstas, jei krizė tęsiasi.

Bet koks toks pratęsimas turi būti tinkamai pagrįstas ir apie jį nedelsiant pranešama Komisijai. Komisija nedelsdama paskelbia šią informaciją *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Valstybės narės pripažįsta vairuotojo pažymėjimų, kurių administracinio galiojimo laikotarpis buvo pratęstas pagal šią dalį, galiojimą.

Tuo atveju, kai krizė paveikia kelias valstybes nares, Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus, kuriais pratęsimas visų arba tam tikrų kategorijų vairuotojo pažymėjimų administracinio galiojimo laikotarpis, kuris kitu atveju būtų pasibaigęs. Tas pratęsimas negali būti ilgesnis nei šeši mėnesiai ir gali būti pratęstas, jei krizė tęsiasi. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 22 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

Jeigu valstybė narė dėl trečioje pastraipoje nurodytos krizės nepatiria ir greičiausiai nepatirs sunkumų, dėl kurių būtų neįmanoma atnaujinti vairuotojo pažymėjimų, arba jeigu ji ėmėsi tinkamų nacionalinių priemonių krizės poveikiui sušvelninti, ta valstybė narė, prieš tai informavusi Komisiją, gali nuspręsti netaikyti trečioje pastraipoje nurodytu įgyvendinimo aktu nustatyto pratęsimo. Komisija apie tai informuoja kitas valstybes nares ir paskelbia pranešimą *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šioje dalyje krizė reiškia išskirtinį, netikėtą ir staigų, ypatingo pobūdžio ir masto gamtinį ar žmogaus sukeltą įvykį, vykstantį Sąjungoje arba už jos ribų, turintį didelį tiesioginį ar netiesioginį poveikį kelių transporto sričiai, kuris taip pat trukdo vairuotojo pažymėjimų turėtojams arba atitinkamoms nacionalinėms institucijoms atlikti pažymėjimų atnaujinimui būtinas procedūras arba labai apriboja jų galimybes jas atlikti.

5. Nepažeisdamos nacionalinių baudžiamosios teisės ir policijos įstatymų, valstybės narės, išduodamos vairuotojo pažymėjimus, gali taikyti savo nacionalines nuostatas dėl kitų nei šioje direktyvoje nurodytų sąlygų. Jos praneša apie tai Komisijai.
6. Išduodamos arba atnaujinamos AM, A, A1, A2, B, B1 ir BE kategorijų vairuotojo pažymėjimus, valstybės narės gali reikalauti, kad vietoj III priedo 3 punkte numatyto įsivertinimo būtų atliekamas patikrinimas, ar asmuo atitinka minimalias fizinio ir psichinio tinkamumo vairuoti normas. Tokiu atveju sveikatos patikrinimas apima visus III priede nurodytus sveikatos sutrikimus.

Komisija ne vėliau kaip [priėmimo data + 18 mėnesių] priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomas III priedo 3 punkte nurodyto įsivertinimo turinys ir kurie apima visus tame priede nurodytus sveikatos sutrikimus. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 22 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

7. Nė vienas asmuo negali turėti daugiau kaip vieno fizinio vairuotojo pažymėjimo. Tačiau asmuo gali turėti kelis mobiliuosius vairuotojo pažymėjimus, jeigu juos išdavė ta pati valstybė narė.

Joks asmuo negali turėti daugiau nei vienos valstybės narės išduotų vairuotojo pažymėjimų.

Valstybė narė atsisako išduoti vairuotojo pažymėjimą, jei nustato, kad pareiškėjas jau turi kitos valstybės narės išduotą vairuotojo pažymėjimą.

Valstybės narės imasi būtinų priemonių trečiai pastraipai taikyti. Būtinoms priemonėms, susijusios su vairuotojo pažymėjimo išdavimu, naujo pažymėjimo išdavimu, atnaujinimu ar pakeitimu, yra patikrinimas kitose valstybėse narėse, ar yra pagrįstų priežasčių įtarti, kad pareiškėjas jau turi kitą vairuotojo pažymėjimą. Tuo tikslu valstybės narės naudojasi 19 straipsnyje nurodytu ES vairuotojo pažymėjimų tinklu.

Nepažeisdama 3 straipsnio 6 dalies, vairuotojo pažymėjimą išduodanti valstybė narė nuodugniai patikrina, ar asmuo atitinka šio straipsnio 1 dalyje nustatytus reikalavimus, ir taiko nacionalines nuostatas dėl vairuotojo pažymėjimo arba teisės vairuoti panaikinimo arba atėmimo, jeigu nustatoma, kad vairuotojo pažymėjimas buvo išduotas nesilaikant tų reikalavimų.

8. Komisijai pagal 21 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiami II, III, V ir VI priedai, kai tai būtina siekiant atsižvelgti į technikos, naudojimo arba mokslo raidą.

### *11 straipsnis*

#### **Valstybių narių išduotų vairuotojo pažymėjimų pakeitimas ir naujų pažymėjimų išdavimas**

1. Jei vienos valstybės narės išduoto galiojančio vairuotojo pažymėjimo turėtojas pasirenka įprastinę gyvenamąją vietą kitoje valstybėje narėje, jis gali prašyti, kad jo vairuotojo pažymėjimas būtų pakeistas lygiaverčiu pažymėjimu. Pažymėjimą keičianti valstybė narė patikrina, kurios kategorijos vairuotojo pažymėjimas iš tikrųjų tebegalioja.
2. Laikydamosi baudžiamosios teisės ir policijos įstatymuose įtvirtinto teritoriškumo principo, valstybė narė, kurioje yra įprastinė gyvenamoji vieta, kitos valstybės narės išduoto vairuotojo pažymėjimo turėtojui gali taikyti nacionalines nuostatas dėl teisės vairuoti apribojimo, sustabdymo, atėmimo ar panaikinimo ir prireikus tuo tikslu pakeisti vairuotojo pažymėjimą.
3. Pažymėjimą keičianti valstybė narė grąžina senąjį vairuotojo pažymėjimą tos valstybės narės, kuri jį išdavė, institucijai ir paaiškina šio pakeitimo priežastis.

4. Išduoti naują vairuotojo pažymėjimą vietoje to, kuris buvo pamestas ar pavogtas, gali tik tos valstybės narės, kurioje yra įprastinė pažymėjimo turėtojo gyvenamoji vieta, kompetentingos institucijos. Tos institucijos naują pažymėjimą išduoda remdamosi turima informacija arba prireikus įrodymais, gautais iš pradinį vairuotojo pažymėjimą išdavusios valstybės narės kompetentingų institucijų.

## *12 straipsnis*

### **Trečiųjų valstybių išduotų vairuotojų pažymėjimų pakeitimas**

1. Jei valstybė narė yra numačiusi galimybę pakeisti trečiojoje valstybėje išduotą vairuotojo pažymėjimą jo turėtojui, kuris pasirinko įprastinę gyvenamąją vietą jos teritorijoje, ta valstybė narė vairuotojo pažymėjimą pakeičia pagal šio straipsnio nuostatas.
2. Jei valstybė narė pakeičia trečiosios valstybės, dėl kurios nebuvo priimtas 7 dalyje nurodytas įgyvendinimo sprendimas, išduotą vairuotojo pažymėjimą, informacija apie tokį pakeitimą, kaip ir bet koki vėlesnį jo atnaujinimą ar naujo pažymėjimo išdavimą, turi būti įrašoma į tos valstybės narės išduotą vairuotojo pažymėjimą, pažymint tai atitinkamu I priedo E dalyje pateiktu kodu. Jei to vairuotojo pažymėjimo turėtojas pakeičia įprastinę gyvenamąją vietą ir persikelia į kitą valstybę narę, pastaroji neprivalo laikytis 3 straipsnio 6 dalyje nustatyto tarpusavio pripažinimo principo.

Tokiam pakeitimui valstybės narės taiko savo nacionalinės teisės aktų nuostatas, laikydamosi šioje dalyje numatytų sąlygų.

3. Jei vairuotojo pažymėjimas išduodamas tokiai kategorijai ir tokios trečiosios valstybės, dėl kurių yra priimtas 7 dalyje nurodytas įgyvendinimo sprendimas, informacija apie tokį pakeitimą neturi būti įrašoma į atitinkamos valstybės narės išduotą vairuotojo pažymėjimą. Tokiais atvejais valstybės narės pakeičia vairuotojo pažymėjimą laikydamosi atitinkamame įgyvendinimo sprendime nustatytų sąlygų.
4. Jei valstybės narės išduotas vairuotojo pažymėjimas buvo pakeistas trečiosios valstybės išduotu vairuotojo pažymėjimu, valstybės narės nereikalauja įvykdyti jokių papildomų sąlygų, išskyrus 10 straipsnio 3 dalies a punkte nustatytas sąlygas, ir keisdamos tą vairuotojo pažymėjimą į savo išduodamą vairuotojo pažymėjimą neįrašo jokios papildomos informacijos, susijusios su pradinio vairuotojo pažymėjimo kategorijomis.

Pirmoje pastraipoje nurodytu atveju, kai pareiškėjas prašo pakeisti vairuotojo pažymėjimą, kuris taip pat galioja kategorijoms, kurių transporto priemonės jis įgijo teisę vairuoti trečiojoje valstybėje, taikomos šios taisyklės:

- a) jei vairuotojo pažymėjimas buvo išduotas tokiai kategorijai ir tokios trečiosios valstybės, dėl kurių yra priimtas 7 dalyje nurodytas įgyvendinimo sprendimas, taikoma 3 dalis;
- b) jei tokio įgyvendinimo sprendimo nėra, taikoma 2 dalis.

5. 2, 3 ir 4 dalyse nurodytas pakeitimas vykdomas tik jeigu trečiosios valstybės išduotas vairuotojo pažymėjimas jau yra atiduotas jį keičiančios valstybės narės kompetentingoms institucijoms.
6. Komisija gali nustatyti, kad trečiosios valstybės kelių transporto sistema visiškai arba iš dalies užtikrinamas kelių eismo saugumo lygis, prilygstantis Sąjungos kelių eismo saugumo lygiui, todėl prireikus įvykdžius tam tikras iš anksto nustatytas sąlygas, šios trečiosios valstybės išduotus vairuotojo pažymėjimus galima pakeisti valstybių narių išduotais vairuotojo pažymėjimais, neįrašant informacijos apie tokį pakeitimą.

Jei Komisija nustato tokią trečiąją valstybę, ji, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, gali įvertinti tos trečiosios valstybės kelių transporto sistemą. Valstybės narės savo nuomonę apie nustatytoje trečiojoje valstybėje galiojančią kelių transporto sistemą turi pateikti per šešis mėnesius. Komisija atlieka vertinimą, kai gauna visų valstybių narių nuomonę arba kai pasibaigia nuomonės pateikimo terminas, priklausomai nuo to, kas įvyksta vėliau.

Vertindama trečiosios valstybės kelių transporto sistemą, Komisija atsižvelgia bent į šiuos elementus:

- a) vairuotojo pažymėjimų išdavimo reikalavimus, pavyzdžiui, vairuotojo pažymėjimų kategorijų klasifikaciją, minimalaus amžiaus reikalavimus, mokymo ir vairavimo egzaminų reikalavimus bei sąlygas ir medicininius reikalavimus, kuriuos reikia atitikti norint gauti pažymėjimą;
  - b) ar trečioji valstybė išduoda mobiliuosius vairuotojo pažymėjimus, ir, jei taip, techninius ir struktūrinius sistemos naudojimo duomenis;
  - c) kiek suklastotų vairuotojo pažymėjimų yra apyvartoje ir kokių priemonių imamasi siekiant užkirsti kelią vairuotojo pažymėjimų klastojimui;
  - d) trečiosios valstybės išduotų vairuotojo pažymėjimų administracinio galiojimo laikotarpį;
  - e) eismo sąlygas trečiojoje valstybėje ir ar jos yra panašios į eismo sąlygas Sąjungos kelių tinkluose;
  - f) trečiosios valstybės kelių eismo saugumo rodiklius.
7. Komisija, atlikusi 6 dalyje nurodytą vertinimą ir priimdama įgyvendinimo sprendimus, gali nuspręsti, kad trečiosios valstybės kelių transporto sistema visiškai arba iš dalies užtikrinamas kelių eismo saugumo lygis, prilygstantis Sąjungos kelių eismo saugumo lygiui, todėl tos trečiosios valstybės išduotus vairuotojo pažymėjimus galima pakeisti valstybių narių išduotais vairuotojo pažymėjimais, neįrašant informacijos apie tokį pakeitimą.

Įgyvendinimo sprendime turi būti nurodyta bent:

- a) 6 straipsnyje nurodytos vairuotojo pažymėjimų kategorijos, kurioms esant pažymėjimas gali būti pakeistas neįrašant to į valstybės narės išduotą vairuotojo pažymėjimą;

- b) trečiosios valstybės vairuotojo pažymėjimų išdavimo datos, nuo kurių pažymėjimą galima pakeisti neįrašant to į valstybės narės išduotą vairuotojo pažymėjimą;
- c) bet kokios bendrosios sąlygos, kurių turi būti laikomasi tikrinant oficialaus dokumento, kuris turi būti pakeistas, autentiškumą;
- d) bet kokios bendrosios sąlygos, kurių pareiškėjas turi laikytis prieš pakeičiant jo pažymėjimą, kad įrodytų, jog atitinka III priede nustatytus medicininius reikalavimus.

Jei dėl pareiškėjo vairuotojo pažymėjimo neįmanoma laikytis šios dalies antros pastraipos a arba b punktų, valstybės narės gali nuspręsti pakeisti vairuotojo pažymėjimą pagal 2 dalį. Jei pareiškėjas negali laikytis šios dalies antros pastraipos c arba d punktų, valstybės narės atsisako pakeisti vairuotojo pažymėjimą. Visose papildomose sąlygose, kurios gali būti įtrauktos į įgyvendinimo sprendimą, turi būti numatytas valstybės narės nacionalinių nuostatų taikymas pagal 2 dalį arba atsisakymas pakeisti vairuotojo pažymėjimą, jei pareiškėjas šių sąlygų neįvykdo.

Įgyvendinimo sprendimai priimami laikantis 22 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

- 8. 7 dalyje nurodytame įgyvendinimo sprendime numatoma periodiškai, bent kas ketverius metus, peržiūrėti kelių eismo saugumo padėtį atitinkamoje trečiojoje valstybėje. Atsižvelgdama į peržiūros išvadas, Komisija, kiek būtina, palieka galioti, iš dalies pakeičia, sustabdo arba panaikina 7 dalyje nurodytą įgyvendinimo sprendimą.
- 9. Komisija *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ir savo interneto svetainėje paskelbia trečiųjų valstybių, dėl kurių yra priimtas įgyvendinimo sprendimas pagal 7 dalį, sąrašą ir atitinkamai paskelbia visus atitinkamus pakeitimus, padarytus pagal 9 dalį.
- 10. Komisija sukuria žinių tinklą, skirtą kaupti, apdoroti ir skleisti žinias bei informaciją apie geriausią užsienio profesionalių vairuotojų integravimo į vidaus rinką praktiką. Tinklą sudaro atitinkamos valstybių narių valdžios institucijos, kompetencijos centrai, universitetai ir mokslininkai, socialiniai partneriai ir kiti atitinkami kelių transporto sektoriaus dalyviai.

### 13 straipsnis

#### **Teisės vairuoti arba vairuotojo pažymėjimo apribojimo, sustabdymo, atėmimo ar panaikinimo pasekmės**

- 1. Valstybė narė atsisako išduoti vairuotojo pažymėjimą pareiškėjui, kurio vairuotojo pažymėjimo galiojimas yra apribotas, sustabdytas, pažymėjimas yra atimtas arba panaikintas kitoje valstybėje narėje.
- 2. Valstybė narė atsisako pripažinti bet kokio kitos valstybės narės išduoto vairuotojo pažymėjimo galiojimą, jei vairuotojo pažymėjimas arba teisė vairuoti yra apribota, sustabdyta, atimta arba panaikinta pirmosios valstybės narės teritorijoje.

3. Šiame straipsnyje vairuotojo pažymėjimas arba teisė vairuoti laikoma apribota, sustabdyta, atimta arba panaikinta tol, kol atitinkamas asmuo neįvykdys valstybės narės nustatytų sąlygų, kurių jis turi laikytis, kad galėtų susigrąžinti teisę vairuoti arba atgauti vairuotojo pažymėjimą, arba kad galėtų prašyti išduoti naują vairuotojo pažymėjimą.

Valstybės narės užtikrina, kad visos sąlygos, kurias jos nustato, kad pažymėjimo turėtojas galėtų susigrąžinti teisę vairuoti arba atgauti vairuotojo pažymėjimą, arba kad galėtų prašyti išduoti naują vairuotojo pažymėjimą, būtų proporcingos ir nediskriminuojančios bet kurios kitos valstybės narės išduotų vairuotojo pažymėjimų turėtojų atžvilgiu ir kad dėl jų nebūtų neribotam laikui atsisakyta išduoti vairuotojo pažymėjimą arba pripažinti kitoje valstybėje narėje išduotą vairuotojo pažymėjimą.

4. Jokia šio straipsnio nuostata negali būti suprantama kaip draudimas valstybėms narėms neribotam laikui uždrausti asmeniui vairuoti jų teritorijoje, nesuteikiant jam galimybės susigrąžinti teisę vairuoti arba atgauti vairuotojo pažymėjimą, arba prašyti išduoti naują vairuotojo pažymėjimą, jei toks draudimas yra pateisinamas dėl jo elgesio.

Jei valstybė narė pagal šią dalį neribotam laikui uždraudė vairuoti, tokia valstybė narė gali atsisakyti neribotam laikui pripažinti bet kokio kitos valstybės narės išduoto vairuotojo pažymėjimo galiojimą savo atitinkamoje teritorijoje. Nukrypstant nuo 1 dalies, kitos valstybės narės, pasikonsultavusios su valstybe nare, neribotam laikui uždraudusia vairuoti, gali tokiam asmeniui išduoti vairuotojo pažymėjimą

#### *14 straipsnis*

### **Lydimojų vairavimo sistema**

1. Nukrypstant atitinkamai nuo 7 straipsnio 1 dalies b ir d punktų, valstybės narės pagal 10 straipsnio 1 dalį išduoda B ir C kategorijų vairuotojo pažymėjimus, pažymėtus I priedo E dalyje nurodytu Sąjungos kodu 98.02, 17 metų sulaukusiems pareiškėjams.
2. Vairuotojo pažymėjimo, pažymėto Sąjungos kodu 98.02, turėtojais, kurie nėra sulaukę 18 metų, vairuoja tik lydimi asmens, kuris atitinka šias sąlygas:
  - a) yra ne jaunesnis kaip 25 metų;
  - b) turi atitinkamos kategorijos vairuotojo pažymėjimą, išduotą daugiau kaip prieš penkerius metus;
  - c) per pastaruosius penkerius metus jam nebuvo atimta teisė vairuoti;
  - d) jo atžvilgiu nebuvo priimtas baudžiamąja teise pagrįstas sprendimas dėl kelių eismo taisyklių pažeidimo;
  - e) C kategorijos transporto priemonės atveju turi Direktyvoje (ES) 2022/2561 numatytą kvalifikaciją ir yra baigęs toje direktyvoje numatytą mokymą.

3. Valstybės narės gali reikalauti nurodyti 2 dalyje nurodytų lydinčių asmenų tapatybę, kad užtikrintų šio straipsnio laikymąsi. Valstybės narės gali apriboti galimų lydinčių asmenų skaičių.
4. Valstybės narės gali taikyti papildomas vairuotojo pažymėjimo, pažymėto Sąjungos kodu 98.02, išdavimo sąlygas pareiškėjams, kurie nėra sulaukę 18 metų. Jos apie tai praneša Komisijai. Komisija šią informaciją paskelbia viešai.

#### *15 straipsnis*

#### **Bandomasis laikotarpis**

1. Pirmą kartą išduoto tam tikros kategorijos vairuotojo pažymėjimo turėtojas laikomas pradedančiuoju vairuotoju ir jam taikomas ne trumpesnis kaip dvejų metų bandomasis laikotarpis.
2. Valstybės narės nustato taisykles dėl nuobaudų pradedantiems vairuotojams, kurie vairuoja, kai alkoholio kiekis jų kraujyje viršija 0,0 g/ml, ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad jos būtų įgyvendinamos. Šios nuobaudos turi būti veiksmingos, proporcingos, atgrasančios ir nediskriminuojančios.
3. Siekdamos pagerinti kelių eismo saugumą, valstybės narės gali nustatyti papildomas taisykles, taikomas jų teritorijoje pradedantiems vairuotojams bandomuoju laikotarpiu. Jos apie šias taisykles praneša Komisijai.
4. Bandomuoju laikotarpiu išduotus vairuotojo pažymėjimus valstybės narės žymi I priedo E dalyje nurodytu Sąjungos kodu 98.01.
5. Bandomasis laikotarpis netaikomas vairuotojams, kurie A2 arba A kategorijos vairuotojo pažymėjimą gauna pagal 10 straipsnio 1 dalies c punktą.

#### *16 straipsnis*

#### **Egzaminuotojai**

1. Vairavimo egzaminuotojai turi atitikti minimalius IV priede nustatytus reikalavimus.  
Vairavimo egzaminuotojams, šiose pareigose jau dirbusiems iki 2013 m. sausio 19 d., taikomi tik kokybės užtikrinimo ir reguliaraus kvalifikacijos kėlimo reikalavimai.
2. Komisijai pagal 21 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas IV priedas, kai tai būtina siekiant atsižvelgti į technikos, naudojimo arba mokslo raidą.

#### *17 straipsnis*

#### **Įprastinė gyvenamoji vieta**

1. Šioje direktyvoje įprastinė gyvenamoji vieta reiškia vietą, kurioje asmuo paprastai (t. y. ne mažiau kaip 185 dienas per kiekvienus kalendorinius metus) gyvena dėl asmeninių ir profesinių ryšių, arba, jei asmens su ta vieta profesiniai ryšiai nesieja, dėl glaudžiai jį su ta gyvenamąja vieta siejančių asmeninių ryšių.

Tačiau jei profesiniai ryšiai asmenį sieja su kita vieta nei asmeniniai ryšiai ir dėl to jis pakaitomis gyvena skirtingose vietose, esančiose dviejose ar daugiau valstybių narių, įprastine jo gyvenamąja vieta laikoma ta vieta, su kuria jį sieja asmeniniai ryšiai, su sąlyga, kad tas asmuo į tą vietą reguliariai sugrįžta. Pastarosios sąlygos laikytis nebūtina, jei asmuo gyvena valstybėje narėje tam, kad atliktų ten nustatytos trukmės užduotį. Universiteto ar mokyklos lankymas nereiškia įprastinės gyvenamosios vietos pakeitimo.

2. Taikant 10 straipsnio 3 dalies b punktą ir 11 straipsnio 4 dalį, Sąjungos ar jos valstybių narių diplomatinė tarnyba darbuotojų arba jų namų ūkiams priklausančių šeimos narių įprastinė gyvenamoji vieta laikoma valstybių narių, išdavusių vairuotojo pažymėjimus, kurie bus atnaujinti ar naujai išduoti, teritorijoje.

Šiame straipsnyje Sąjungos diplomatinės tarnybas sudaro Tarybos generalinio sekretoriato ir Komisijos generalinio sekretoriato atitinkamų departamentų pareigūnai, taip pat valstybių narių nacionalinių diplomatinė tarnybų komandiruoti darbuotojai ir visi kiti Sąjungos institucijose, įstaigose, organuose ir agentūrose išorės atstovavimo srityje dirbantys darbuotojai ar rangovai, kurie, kad galėtų vykdyti savo sutartines pareigas, per kalendorinius metus bent 181 dieną turi gyventi vienos ar kelių trečiųjų valstybių teritorijoje.

3. Jei vairuotojo pažymėjimo turėtojas negali įrodyti, kad jo įprastinė gyvenamoji vieta pagal 1 dalį yra tam tikroje valstybėje narėje, jis kraštutiniu atveju gali savo vairuotojo pažymėjimą atnaujinti valstybėje narėje, kurioje išduotas pradinis vairuotojo pažymėjimas.
4. Nukrypstant nuo 10 straipsnio 1 dalies e punkto, kai siekiama pirmą kartą išduoti B kategorijos vairuotojo pažymėjimą, pareiškėjui, kurio įprastinės gyvenamosios vietos valstybė narė nesutampa su jo pilietybės valstybe nare, pastaroji gali išduoti vairuotojo pažymėjimą, jei įprastinės gyvenamosios vietos valstybė narė nenumato galimybės laikyti teorijos ar praktikos egzaminus viena iš pilietybės valstybės narės oficialiųjų kalbų arba su vertėju žodžiu.

### *18 straipsnis*

#### **Ne Sąjungos standartinio pavyzdžio pažymėjimų atitikmenys**

1. Valstybės narės taiko Komisijos sprendimu (ES) 2016/1945<sup>14</sup> nustatytus iki 2013 m. sausio 19 d. įgytų teisių ir šios direktyvos 6 straipsnyje nustatytų kategorijų atitikmenis.

---

<sup>14</sup> 2016 m. spalio 14 d. Komisijos sprendimas (ES) 2016/1945 dėl vairuotojo pažymėjimų kategorijų atitikmenų (OL L 302, 2016 11 9, p. 62).

2. Bet kuri iki 2013 m. sausio 19 d. suteikta teisė vairuoti negali būti atimta arba kitaip apribota pagal šios direktyvos nuostatas.

### *19 straipsnis*

#### **Tarpusavio pagalba**

1. Valstybės narės padeda viena kitai įgyvendinti šią direktyvą. Jos keičiasi informacija apie išduotus, pakeistus, naujai išduotus, atnaujintus, apribotus, sustabdytus, atimtus, panaikintus arba atšauktus vairuotojo pažymėjimus, taip pat apie įvykdytą arba planuojamą priimti sprendimą dėl teisės vairuoti atėmimo ir konsultuojasi tarpusavyje, kad patikrintų, ar pareiškėjui, siekiančiam gauti vairuotojo pažymėjimą, jokiaje valstybėje narėje nėra atimta teisė vairuoti. Jos naudojasi siekiant šių tikslų sukurtu ES vairuotojo pažymėjimų tinklu.
2. ES vairuotojo pažymėjimų tinklu valstybės narės taip pat gali naudotis keisdamosi informacija šiais tikslais:
  - a) sudaryti sąlygas institucijoms per patikrinimus kelyje arba taikant kovos su klastojimu priemones patikrinti vairuotojo pažymėjimo galiojimą ir autentiškumą;
  - b) palengvinti tyrimus, kuriais siekiama nustatyti už kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus atsakingą asmenį pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2015/413<sup>15</sup>;
  - c) užkirsti kelią nusikalstamoms veikoms, jas nustatyti ir tirti, kaip nurodyta [nuoroda į „Priumas II“];
  - d) užtikrinti Direktyvos (ES) 2022/2561 vykdymą;
  - e) įgyvendinti [nauja direktyva dėl teisės vairuoti atėmimo poveikio visoje Sąjungoje] ir užtikrinti jos vykdymą.
3. Prieiga prie tinklo turi būti apsaugota. Tinkle turi būti užtikrintas sinchroninis (realiuoju laiku) ir asinchroninis keitimasis informacija, apsaugotų žinučių, pranešimų bei priedų siuntimas ir gavimas.

Valstybės narės imasi visų būtinų priemonių, kad užtikrintų, jog per tinklą būtų keičiamasi naujausia informacija.

Valstybės narės prieigą prie tinklo gali suteikti tik institucijoms, kompetentingoms įgyvendinti 1 ir 2 dalyse nustatytus tikslus.

---

<sup>15</sup> 2015 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/413, kuria sudaromos palankesnės sąlygos keistis informacija tarpvalstybinio lygmeniu apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus (OL L 68, 2015 3 13, p. 9).

4. Valstybės narės taip pat padeda viena kitai įdiegti mobiliųjų vairuotojo pažymėjimą, visų pirma siekdamos užtikrinti sklandų I priedo C dalyje nurodytų taikomųjų programų ir tikrinimo funkcijų sąveikumą.
5. Siekdama užtikrinti nacionalinių sistemų, prijungtų prie ES vairuotojo pažymėjimų tinklo, sąveikumą ir asmens duomenų, kuriais keičiamasi šiomis aplinkybėmis, apsaugą, Komisija ne vėliau kaip 2026 m. birželio 6 d. priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomi išsamūs ES vairuotojo pažymėjimų tinklo veikimo, sąsajos ir techniniai reikalavimai. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 22 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.
6. Valstybės narės gali bendradarbiauti, kad užtikrintų bet kokį dalinio teisės vairuoti ar vairuotojo pažymėjimo apribojimo, sustabdymo, atėmimo ar panaikinimo vykdymą, ypač tais atvejais, kai atitinkamos priemonės taikomos tik tam tikrų kategorijų vairuotojo pažymėjimams arba tik tam tikrų valstybių narių teritorijose, visų pirma darydamos atitinkamus įrašus savo išduotuose vairuotojo pažymėjimuose.

#### *20 straipsnis*

##### **Peržiūra**

Valstybės narės kasmet informuoja Komisiją apie kiekvienos kategorijos išduotų, atnaujintų, naujai išduotų, atimtų ir pakeistų vairuotojo pažymėjimų skaičių, įskaitant duomenis apie mobiliųjų vairuotojo pažymėjimų išdavimą ir naudojimą.

Ne vėliau kaip [priėmimo data + 5 metai], o vėliau kas penkerius metus Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą apie šios direktyvos įgyvendinimą, įskaitant jos poveikį kelių eismo saugumui.

#### *21 straipsnis*

##### **Įgaliojimų delegavimas**

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. 4 straipsnio 8 dalyje, 5 straipsnio 6 dalyje, 8 straipsnio 2 dalyje, 10 straipsnio 8 dalyje ir 16 straipsnio 2 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo [šios direktyvos įsigaliojimo dienos]. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 4 straipsnio 8 dalyje, 5 straipsnio 6 dalyje, 8 straipsnio 2 dalyje, 10 straipsnio 8 dalyje ir 16 straipsnio 2 dalyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo

nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.

4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.
5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
6. Pagal 4 straipsnio 8 dalį, 5 straipsnio 6 dalį, 8 straipsnio 2 dalį, 10 straipsnio 8 dalį ir 16 straipsnio 2 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

#### *22 straipsnis*

#### **Komiteto procedūra**

1. Komisijai padeda Vairuotojo pažymėjimų reikalų komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, kaip tai suprantama Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.  

Kai komiteto nuomonei gauti būtina rašytinė procedūra, tokia procedūra laikoma baigta be rezultato, jei per nuomonei pateikti nustatytą laikotarpį taip nusprendžia komiteto pirmininkas arba to prašo paprastoji komiteto narių dauguma.

Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.
3. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 8 straipsnis.

#### *23 straipsnis*

#### **Direktyvos (ES) 2022/2561 pakeitimai**

Direktyvos (ES) 2022/2561, 5 straipsnio 2 dalis papildoma šiuo c punktu:

„c) sulaukę 17 metų amžiaus, vairuotojo pažymėjime nurodytos C kategorijos transporto priemonę, jeigu jie turi 6 straipsnio 1 dalyje numatytą PKP ir tik Direktyvos [NUORODA Į ŠIĄ DIREKTYVĄ] 14 straipsnio 2 dalyje nustatytais sąlygomis.“

## *24 straipsnis*

### **Reglamento (ES) 2018/1724 pakeitimai**

Reglamento (ES) 2018/1724 II priedas iš dalies keičiamas taip:

- a) antroje skiltyje, priklausančioje eilutei „Persikėlimas“, įterpiamas šis laukelis: „Vairuotojo pažymėjimo gavimas ir atnaujinimas“.
- b) trečioje skiltyje, priklausančioje eilutei „Persikėlimas“, įterpiamas šis laukelis: „ES vairuotojo pažymėjimų išdavimas, pakeitimas ir naujo pažymėjimo išdavimas“.

## *25 straipsnis*

### **Perkėlimas į nacionalinę teisę**

1. Valstybės narės ne vėliau kaip [priėmimo data + 2 metai] priima ir paskelbia įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad būtų laikomasi šios direktyvos. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

Tas nuostatas jos taiko nuo [priėmimo data + 3 metai].

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

## *26 straipsnis*

### **Panaikinimas**

1. Direktyva 2006/126/EB panaikinama nuo [priėmimo data + 3 metai].

Nuorodos į Direktyvą 2006/126/EB laikomos nuorodomis į šią direktyvą ir aiškinamos pagal VII priede pateiktą koreliacinę lentelę.

2. Reglamentas (ES) Nr. 383/2012 panaikinamas nuo [priėmimo data + 3 metai].
3. Nuorodos į Reglamentą (ES) Nr. 383/2012 laikomos nuorodomis į šios direktyvos I priedo B dalį ir aiškinamos pagal VII priede pateiktą koreliacinę lentelę.

## *27 straipsnis*

### **Įsigaliojimas**

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

*28 straipsnis*

**Adresatai**

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

*Europos Parlamento vardu*  
*Pirmininkas / Pirmininkė*

*Tarybos vardu*  
*Pirmininkas / Pirmininkė*

## FINANSINĖ TEISĖS AKTO PASIŪLYMO PAŽYMA

### 1. PASIŪLYMO (INICIATYVOS) STRUKTŪRA

#### 1.1. Pasiūlymo (iniciatyvos) pavadinimas

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl vairuotojo pažymėjimų, kuria iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/2561 ir panaikinamas Komisijos reglamentas (ES) Nr. 383/2012.

#### 1.2. Atitinkama (-os) politikos sritis (-ys)

Transportas, kelių eismo saugumas

#### 1.3. Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su:

nauju veiksmu

nauju veiksmu, kai bus įgyvendintas bandomasis projektas ir (arba) atlikti parengiamieji veiksmai<sup>66</sup>

esamo veiksmo galiojimo pratęsimu

vieno ar daugiau veiksmų sujungimu arba nukreipimu į kitą / naują veiksmą

#### 1.4. Tikslas (-ai)

##### 1.4.1. Bendrasis (-ieji) tikslas (-ai)

Bendrieji tikslai – pagerinti kelių eismo saugumą ir palengvinti laisvą asmenų judėjimą.

##### 1.4.2. Konkretus (-ūs) tikslas (-ai)

- Gerinti vairavimo įgūdžius, žinias ir patirtį bei mažinti pavojingą elgesį ir už jį bausti.
- Užtikrinti tinkamą vairuotojų fizinį ir psichinį tinkamumą visoje ES.
- Pašalinti netinkamas arba nereikalingas kliūtis, su kuriomis susiduria pareiškėjai ir vairuotojo pažymėjimų turėtojai.

<sup>66</sup> Kaip nurodyta Finansinio reglamento 58 straipsnio 2 dalies a arba b punkte.

### 1.4.3. *Numatomas (-i) rezultatas (-ai) ir poveikis*

Tikėtinas teigiamas poveikis visuomenei, susijęs su poveikiu kelių eismo saugumui ir laisvam asmenų judėjimui. Apskaičiuota, kad pagerinus vairuotojų įgūdžius bei žinias ir sumažinus Sąjungos keliais važinėjančių vairuotojų, kurie elgiasi pavojingai arba medicininio požiūriu yra netinkami vairuoti, skaičių, 2025–2050 m., palyginti su atskaitos scenarijumi, bus išgelbėta apie 1 153 gyvybių ir išvengta 11 020 sunkių sužalojimų. Pinigine išraiška apskaičiuota, kad 2025–2050 m., palyginti su atskaitos scenarijumi, išorinės su avarijomis susijusios sąnaudos dabartine verte sumažės maždaug 7,1 mlrd. EUR. Be to, priemonėmis turėtų būti pašalintos nepagrįstos ar bereikalingos kliūtys, susijusios su teisės vairuoti, visų pirma Europos Sąjungos gyventojų ir kitoje nei jų pilietybės šalis valstybėje narėje išduotų vairuotojo pažymėjimų turėtojų, alternatyviaisiais degalais varomų furgonų ir turistinių furgonų vairuotojų, diabetu sergančių asmenų ir profesionalių vairuotojų teisės vairuoti įgijimu, pripažinimu ar atnaujinimu.

Galiausiai teigiamo poveikio tikimasi viešojo administravimo institucijoms, privačiajam sektoriui ir piliečiams (palyginti su atskaitos scenarijumi, 2025–2050 m. laikotarpiu bus sutaupyta atitinkamai 4,8 mlrd. EUR, 1,5 mlrd. EUR ir 6,6 mlrd. EUR išlaidų (dabartine verte)), visų pirma dėl visiško administracinio galiojimo suderinimo ir ES mobiliojo vairuotojo pažymėjimo įvedimo.

### 1.4.4. *Veiklos rezultatų rodikliai*

Kadangi bendrasis tikslas yra gerinti kelių eismo saugumą, pagrindinis rodiklis, pagal kurį vertinama iniciatyvos sėkmė, būtų žūčių keliuose ir sunkiai sužeistų asmenų skaičiaus sumažinimas eismo įvykiuose, kurių viena iš priežasčių yra vairuotojas. Tuo tikslu bus atsižvelgiama į bendrą eismo įvykių skaičių, kai atitinkamos tam tikros sąlygos (pvz., eismo įvykiai susiję tik su viena transporto priemone arba eismo įvykiai, į kuriuos patekęs vairuotojas buvo pradedantysis vairuotojas arba fiziškai ir (arba) psichiškai netinkamas vairuoti). Rodiklyje taip pat turės būti atspindėti bendri kelių eismo saugumo pokyčiai ir kelių eismo bei pažymėjimų skaičiaus kiekvienoje valstybėje narėje raida (siekiant atsižvelgti į kitus galimus veiksnius).

Kalbant apie antrąjį bendrąjį tikslą sudaryti palankesnes sąlygas laisvam asmenų judėjimui, pagrindinis iniciatyvos sėkmės vertinimo rodiklis būtų skundų ir teismo bylų, susijusių su vairuotojo pažymėjimų procedūromis, skaičiaus sumažinimas.

Tačiau su abiem tikslais susijusius rodiklius ir toliau bus palyginti sunku įvertinti dėl daugelio pagrindinių nelaimingų atsitikimų priežasčių, duomenų trūkumo ir mažo skundų ir teismo bylų, susijusių su vairuotojo pažymėjimų procedūromis, skaičiaus.

Sėkmė siekiant tikslo „Vairavimo įgūdžių, žinių ir patirties gerinimas bei pavojingo elgesio mažinimas ir baudimas už jį“ bus vertinama atsižvelgiant į tai, kad standartai dėl įgūdžių, žinių ir bandomojo laikotarpio, kurių turi būti laikomasi pirmą kartą išduodant vairuotojo pažymėjimą, yra suderinti, o už pavojingą elgesį taikomos sankcijos nepriklausomai nuo pažeidėjo gyvenamosios vietos.

Kalbant apie tinkamumą vairuoti, sėkmės rodiklis bus dalis vairuotojų, kuriems, priklausomai nuo sveikatos būklės ir amžiaus, vykdomos reguliarios sveikatos patikros. Siekiant pašalinti kliūtis, darančias poveikį pareiškėjams ir vairuotojo pažymėjimų turėtojams, sėkmės rodiklis bus valstybių narių, išduodančių mobiliuosius vairuotojo pažymėjimus ir (arba) pripažįstančių ES mobiliuosius vairuotojo pažymėjimus, skaičius, taip pat nedidelis skundų ir teismo bylų skaičius, kai kliūtis pripažinti esamas teises vairuoti yra įprastinė gyvenamoji vieta.

Komisija stebės šios iniciatyvos įgyvendinimą ir veiksmingumą vykdydama keletą veiksmų ir nustatydama pagrindinius rodiklius, pagal kuriuos bus vertinama pažanga siekiant veiklos tikslų. Praėjus penkeriems metams nuo teisės akto perkėlimo į nacionalinę teisę dienos Komisijos tarnybos turėtų atlikti vertinimą, siekdamas patikrinti, koku mastu buvo pasiekti iniciatyvos tikslai.

Kelių eismo įvykių ir vairuotojo pažymėjimų koreliacijai stebėti bus naudojamos nustatytos stebėsenos priemonės (pvz., CARE duomenų bazė). Ataskaitose bus pateikiama informacija apie eismo įvykių, kuriuose buvo sužeista ir (arba) žuvo žmonių, skaičių, taip pat informacija apie susijusius vairuotojus, pvz., jų amžių, vairuotojo pažymėjimų galiojimo ir išdavimo datą, taip pat narkotikų vartojimo ir (arba) blaivumo patikrinimo rezultatus. Siekiant kuo labiau atskirti peržiūrėtos direktyvos poveikį nuo kitų veiksmų, iš valstybių narių bus renkami statistiniai duomenys apie išduotų vairuotojo pažymėjimų skaičių. Tai turėtų sudaryti sąlygas įvertinti santykinę kelių eismo saugumo raidą pagrindinėms peržiūros paveiktoms vairuotojų grupėms (pvz., pradedantiesiems vairuotojams, sveikatos sutrikimų turintiems vairuotojams).

Komisija taip pat toliau rengs statistinius duomenis apie RESPER tinklo naudojimą keistis informacija apie vairuotojo pažymėjimus, sukurtą pagal Direktyvos 2006/126/EB 15 straipsnį. Komisija taip pat gali išnagrinėti galimybę papildyti šią informaciją EUCARIS, t. y. programos, kuria kelios valstybės narės naudojami prisijungdamos prie RESPER, parengtais statistiniais duomenimis.

Kalbant apie ES mobiliojo vairuotojo pažymėjimo sąveikumą, pagal direktyvos 21 straipsnį įsteigto komiteto speciali darbo grupė stebės pažangą siekdama nustatyti ir išspręsti galimas problemas.

Komisija taip pat paragins valstybes nares dalytis iš nacionalinių registrų surinktais statistiniais duomenimis apie išduotų vairuotojo pažymėjimų skaičių pagal kategorijas, lytį ir amžiaus grupę, kaip tai buvo padaryta atliekant su šiuo poveikio vertinimu susijusį pagrindžiamąjį tyrimą.

## **1.5. Pasiūlymo (iniciatyvos) pagrindas**

### *1.5.1. Trumpalaikiai arba ilgalaikiai poreikiai, įskaitant išsamų iniciatyvos įgyvendinimo pradinio etapo tvarkaraštį*

Šia ES iniciatyva nustatytas ketvirtas vairuotojo pažymėjimus reglamentuojantis Sąjungos taisyklių rinkinys (pirmą kartą jis nustatytas 1980 m. Direktyva

80/1263/EEB)<sup>67</sup>. Tos taisyklės padėjo sumažinti žūčių keliuose skaičių 61,5 % nuo maždaug 51 400 žūčių 2001 m. iki maždaug 19 800 žūčių 2021 m. Tačiau kelių eismo saugumas padidėjo mažiau, nei reikia.

Siekiant dar labiau sumažinti žūčių ir sužalojimų ES keliuose skaičių, į pasiūlymą įtrauktos kelios priemonės, susijusios, pavyzdžiui, su plačiau taikomu skaitmeninimu, be kita ko, su skaitmeninių vairuotojo pažymėjimų įvedimu ir technologine pažanga, pvz., automatizuoto vairavimo sistemas ir tvarumą reglamentuojančių taisyklių atnaujinimu. Vienas iš pakeitimų, susijusių su dabartinio Europos automobilių parko elektrifikavimu, yra tai, kad automatinės pavarų dėžės taps mokymo ir vairavimo egzaminų standartu, todėl bus pakeistas 78 kodo apribojimas.

Taip pat atnaujinami mokymo reikalavimai, įskaitant skaitmeninių priemonių naudojimą, taip pat tinkamumo vairuoti tikrinimo ir užtikrinimo metodai. Taip pat svarstome galimybę pradėti taikyti lydimuoju vairavimu pagrįstą mokymo sistemą, kad pradedantieji vairuotojai iki vairuotojo pažymėjimo gavimo būtų nuvažiavę daugiau kilometrų su lydinčiu asmeniu. Tai neturėtų įtakos minimaliam vairavimo be lydinčio asmens amžiui, tačiau atspindėtų kelių valstybių narių taikomą geriausią praktiką.

Pasiūlymas taip pat grindžiamas keliose valstybėse narėse įgyta patirtimi, susijusia su bandomaisiais laikotarpiais, nustatant dvejų metų laikotarpį, kuriuo pradedantiesiems vairuotojams būtų taikomos griežtesnės taisyklės. Pasiūlymu taip pat pagerinamos galimybės visiems ES piliečiams ir trečiųjų valstybių piliečiams saugiai gauti vairuotojo pažymėjimus ir bus ieškoma sprendimų, kaip dar labiau įgalinti valstybes nares mažinti pavojingų vairuotojų skaičių ES keliuose.

#### 1.5.2. Pridėtinė vertė

Be šio ES įsikišimo, valstybių narių bendradarbiavimas vairuotojo pažymėjimų klausimu būtų užtikrinamas dvišaliais arba daugiašaliais susitarimais, o tai lemtų didesnę pažymėjimų išdavimo sistemos sudėtingumą ir didesnę administracinę naštą pažymėjimų turėtojams. Be to, kai kurios iš likusių problemų šiuo metu kyla dėl skirtingo direktyvos įgyvendinimo valstybėse narėse.

Administracinių problemų taip pat galėtų kilti vairuotojams, keliaujantiems į valstybes nares, kurios nėra pasirašiusios Vienos konvencijos, pavyzdžiui, dėl reikalavimo turėti tarptautinį leidimą vairuoti. Galiausiai keičiant gyvenamąją vietą Europos Sąjungoje ES vairuotojo pažymėjimo turėtojams reikėtų gauti naują, jų naujoje gyvenamosios vietos valstybėje išduotą vairuotojo pažymėjimą arba

<sup>67</sup> Pirmojoje direktyvoje dėl vairuotojo pažymėjimų (Direktyva 80/1263/EEB) nustatytos pirmosios ES taisyklės dėl nacionalinių vairuotojo pažymėjimų sistemų suderinimo, visų pirma nustatant Bendrijos pažymėjimo pavyzdį, preliminariai apibrėžiant transporto priemonių kategorijas ir nustatant sąlygas, kuriomis visoje ES gali būti išduodami ar pakeičiami vairuotojo pažymėjimai. Šios taisyklės buvo papildomai patobulintos ir išplėstos Antrojoje direktyvoje dėl vairuotojo pažymėjimų (Direktyva 91/439/EEB). Svarbiausia, buvo nustatytas valstybių narių išduotų vairuotojo pažymėjimų tarpusavio pripažinimas ir nustatyti reikalavimai dėl minimalaus amžiaus asmenims, norintiems gauti vairuotojo pažymėjimą. 2006 m. gruodžio mėn. buvo patvirtinta Direktyva 2006/126/EB. 2009–2020 m. ji buvo iš dalies pakeista vienuolika kartų, visų pirma siekiant suderinti bendrus standartus ir reikalavimus, taip pat siekiant ją pritaikyti prie technologinės plėtros.

pakeičiant jį administraciniu būdu arba išlaikant vairavimo egzaminą, kaip bet kuriems kitiems vairavimo pažymėjimą norintiems gauti asmenims.

Be to, vairuotojo pažymėjimo gavimo sąlygos būtų skirtingos, o tai lemtų nevienodą požiūrį į ES piliečius ir mažesnę kelių eismo saugumo srities veiksmingumą.

### 1.5.3. *Panašios patirties išvados*

Kaip minėta 1.5.1 punkte, peržiūrėjus Direktyvą dėl vairuotojo pažymėjimų bus priimtas ketvirtas šiai temai skirtas teisės aktas. Pirmosios trys direktyvos atliko svarbų vaidmenį didinant kelių eismo saugumą ir gerinant laisvą asmenų judėjimą. Dėl jų vairuotojai įgavo geresnių įgūdžių ir žinių bei yra tinkamesni vairuoti. Be to, ES įvedus vieną vairuotojo pažymėjimą ir sukūrus RESPER tinklą, sumažintas eismo taisyklių pažeidėjų nebaudžiamumas.

### 1.5.4. *Suderinamumas su daugiamete finansine programa ir galima sinergija su kitomis atitinkamomis priemonėmis*

Siūloma Direktyvos dėl vairuotojo pažymėjimų peržiūra dera su kitomis ES priemonėmis ir atitinkamomis ES politikos sritimis, taip pat su tarptautiniais įsipareigojimais (1949 m. Ženevoje ir 1968 m. Vienoje pasirašytomis UNECE kelių eismo konvencijomis). Direktyva reglamentuojamos vairavimo teisės pagal atitinkamas transporto priemonių kategorijas. Konkrečios kategorijos apibrėžiamos vadovaujantis ES taisyklėmis, t. y.:

- Reglamentu (ES) Nr. 168/2013 dėl dviračių ir triračių transporto priemonių bei keturračių patvirtinimo ir rinkos priežiūros<sup>68</sup>, pagal kurį galima nustatyti mopedų, motociklų, motorinių triračių ir keturračių transporto priemonių tipus;
- Tarybos direktyva 96/53/EB, nustatančia tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis<sup>69</sup>, pagal kurią galima nustatyti alternatyviuosius degalus naudojančių transportų priemonių tipus.

Direktyvoje taip pat nustatomas minimalus amžius, nuo kurio vairuotojo pažymėjimą gali gauti būsimi profesionalūs vairuotojai, kuriems taikoma Direktyva (ES) 2022/2561 dėl tam tikrų kelių transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti vairuotojų pradinės kvalifikacijos ir periodinio mokymo<sup>70</sup>.

Be to, asmens duomenų apsaugos taisyklės taip pat taikomos su vairuotojo pažymėjimais susijusios informacijos mainams, visų pirma:

<sup>68</sup> OL L 60, 2013 3 2, p. 52–128.

<sup>69</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:01996L0053-20190814> OL L 235, 1996 9 17, p. 59–75.

<sup>70</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:02003L0059-20190726> OL L 226, 2003 9 10, p. 4–17.

- Reglamentas (ES) 2018/1725 dėl fizinių asmenų apsaugos Europos Sąjungos institucijoms, organams, tarnyboms ir agentūroms tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo<sup>71</sup>;
- Reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas)<sup>72</sup> ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/680<sup>73</sup>.

Galiausiai 2021 m. birželio 3 d. Komisija priėmė pasiūlymą<sup>74</sup> dėl Reglamento (ES) Nr. 910/2014 peržiūros<sup>75</sup> siekiant sukurti Europos skaitmeninės tapatybės sistemą. Naujoje sistemoje yra pagrindiniai elementai, susiję su mobiliaisiais vairuotojo pažymėjimais. Konkrečiai, rengiant sąveikų sprendimą dėl ES mobiliųjų vairuotojo pažymėjimų, galima panaudoti elektroninės tapatybės ir elektroninės piniginės funkcijas.

Siekiant užtikrinti Direktyvos dėl vairuotojo pažymėjimų derėjimą su kitomis teisinėmis priemonėmis dėl kelių eismo taisyklių vykdymo užtikrinimo aspektu, sukurtas derybų dokumentų rinkinys, kurį sudaro trys iniciatyvos: be šio pasiūlymo dėl naujos direktyvos dėl vairuotojo pažymėjimų, jame taip pat pateiktas pasiūlymas dėl direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva (ES) 2015/413, kuria sudaromos palankesnės sąlygos keistis informacija tarpvalstybinio lygmeniu apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, ir pasiūlymas dėl direktyvos dėl teisės vairuoti atėmimo poveikio visoje Sąjungoje.

#### 1.5.5. Įvairių turimų finansavimo galimybių vertinimas, įskaitant persikirstymo mastą

Vienkartinės išlaidos 2025 m. ir nuolatinės Komisijos prisitaikymo išlaidos iki 2050 m. daugiausia susijusios su ekspertų grupės sudarymu, kad valdžios institucijos galėtų dalytis informacija ir geriausia praktika, susijusia su fiziniu ir psichiniu tinkamumu vairuoti, ir internetinės tinkamumo vairuoti mokymo programos bendrosios praktikos gydytojams kūrimu. Šioms dviem iniciatyvoms įgyvendinti nereikia didinti žmogiškųjų išteklių.

## 1.6. Pasiūlymo (iniciatyvos) trukmė ir finansinis poveikis

### trukmė ribota

<sup>71</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lt/TXT/?uri=CELEX:32018R1725> OL L 295, 2018 11 21, p. 39–98.

<sup>72</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:02016R0679-20160504> OL L 119, 2016 5 4, p. 1–88.

<sup>73</sup> 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/680 dėl fizinių asmenų apsaugos kompetentingoms institucijoms tvarkant asmens duomenis nusikalstamų veikų prevencijos, tyrimo, atskleidimo ar baudžiamojo persekiojimo už jas arba bausmių vykdymo tikslais ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo, OL L 119, 2016 5 4, p. 89.

<sup>74</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/ALL/?uri=COM%3A2021%3A281%3AFIN>

<sup>75</sup> 2014 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 910/2014 dėl elektroninės atpažinties ir elektroninių operacijų patikimumo užtikrinimo paslaugų vidaus rinkoje, OL L 257, 2014 8 28, p. 73.

- galioja nuo MMMM [MM DD] iki MMMM [MM DD],
- įsipareigojimų asignavimų finansinis poveikis nuo MMMM iki MMMM, o mokėjimų asignavimų – nuo MMMM iki MMMM;

**trukmė neribota**

- įgyvendinimo pradinis laikotarpis – nuo MMMM iki MMMM,
- vėliau – visuotinis taikymas.

**1.7. Planuojamas (-i) biudžeto vykdymo metodas (-ai)<sup>76</sup>**

**X Tiesioginis valdymas**, vykdomas Komisijos:

- padalinių, įskaitant Sąjungos delegacijų darbuotojus;
- vykdomųjų įstaigų.

**Pasidalijamasis valdymas** su valstybėmis narėmis

**Netiesioginis valdymas**, biudžeto vykdymo užduotis pavedant:

- trečiosioms valstybėms arba jų paskirtoms įstaigoms;
- tarptautinėms organizacijoms ir jų agentūroms (nurodyti);
- EIB ir Europos investicijų fondui;
- įstaigoms, nurodytoms Finansinio reglamento 70 ir 71 straipsniuose;
- viešosios teisės reglamentuojamoms įstaigoms;
- įstaigoms, kurių veiklą reglamentuoja privatinė teisė ir kurioms pavesta teikti viešąsias paslaugas, tiek, kiek joms užtikrinamos pakankamos finansinės garantijos;
- įstaigoms, kurių veiklą reglamentuoja valstybės narės privatinė teisė, kurioms pavesta įgyvendinti viešojo ir privačiojo sektorių partnerystę ir kurioms užtikrinamos pakankamos finansinės garantijos;
- atitinkamame pagrindiniame akte nurodytoms įstaigoms arba asmenims, kuriems pavesta vykdyti konkrečius veiksmus BUSP srityje pagal ES sutarties V antraštinę dalį.
- *Jei nurodomas daugiau kaip vienas valdymo būdas, išsamią informaciją pateikti šio punkto pastabų skiltyje.*

Norint įgyvendinti pasiūlymą, reikia sudaryti ir išlaikyti ekspertų grupę, kuri leistų valdžios institucijoms dalytis informacija ir geriausia praktika, susijusia su fiziniu ir

<sup>76</sup> Informacija apie biudžeto valdymo būdus ir nuorodos į Finansinį reglamentą pateikiamos svetainėje „BUDGpedia“: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

psichiniu tinkamumu vairuoti, ir internetinės tinkamumo vairuoti mokymo programos bendrosios praktikos gydytojams kūrimu. Šioms iniciatyvoms įgyvendinti nereikia didinti žmogiškųjų išteklių.

- Apskaičiuota, kad 2025–2028 m. periodinės prisitaikymo išlaidos, susijusios su ekspertų grupės, kuri leistų valdžios institucijos dalytis informacija ir geriausia praktika, susijusia su fiziniu ir psichiniu tinkamumu vairuoti, steigimu, sudaro 30 000 EUR per metus.

- 2025 m. numatytos neperiodinės (vienkartinės) 80 000 EUR prisitaikymo išlaidos, susijusios su internetinės tinkamumo vairuoti mokymo programos bendrosios praktikos gydytojams kūrimu ir plėtojimu.

- Nuolatinės prisitaikymo išlaidos (internetinės tinkamumo vairuoti mokymo programos bendrosios praktikos gydytojams atnaujinimas) sudaro apie 80 000 EUR kas 5 metus.

## 2. VALDYMO PRIEMONĖS

### 2.1. Stebėsenos ir atskaitomybės taisyklės

*Nurodyti dažnumą ir sąlygas.*

Užduotys, kurias tiesiogiai įgyvendina Mobilumo ir transporto GD, bus vykdomos pagal metinį planavimo ir stebėsenos ciklą, kaip įgyvendinama Komisijoje ir vykdomosiose įstaigose, įskaitant rezultatų pateikimą Mobilumo ir transporto GD metinėje veiklos ataskaitoje.

Pagal Direktyvos dėl vairuotojo pažymėjimų 20 straipsnį valstybės narės kasmet informuoja Komisiją apie kiekvienos kategorijos išduotų, atnaujintų, naujai išduotų, atimtų ir pakeistų vairuotojo pažymėjimų skaičių, įskaitant duomenis apie mobiliųjų vairuotojo pažymėjimų išdavimą ir naudojimą.

Be to, Komisija įvertins, ar direktyva į nacionalinę teisę teisingai perkelta visose valstybėse narėse.

### 2.2. Valdymo ir kontrolės sistema (-os)

#### 2.2.1. *Valdymo būdo (-ų), finansavimo įgyvendinimo mechanizmo (-ų), mokėjimo tvarkos ir siūlomos kontrolės strategijos pagrindimas*

Už politikos sritį atsakingas Mobilumo ir transporto GD skyrius valdys direktyvos įgyvendinimą.

Išlaidos bus vykdomos taikant tiesioginį valdymą, visapusiškai taikant Finansinio reglamento nuostatas. Mobilumo ir transporto GD viešųjų pirkimų ir dotacijų kontrolės strategija apima specialią *ex ante* teisinę, veiklos ir finansinę procedūrų kontrolę (įskaitant viešųjų pirkimų atveju patariamą komiteto viešųjų pirkimų ir sutarčių klausimais atliekamą peržiūrą), taip pat sutarčių ir susitarimų pasirašymo kontrolę. Be to, prekių ir paslaugų pirkimo išlaidoms taikoma *ex ante* ir prireikus *ex post* bei finansinė kontrolė.

#### 2.2.2. *Informacija apie nustatytą riziką ir jai sumažinti įdiegtą (-as) vidaus kontrolės sistemą (-as)*

Kalbant apie su mechanizmo sukūrimu susijusių užduočių įgyvendinimą, nustatyta rizika yra susijusi su viešųjų pirkimų procedūrų naudojimu: vėlavimas, duomenų prieinamumas, laiku teikiama informacija rinkai ir t. t. Šiai rizikai taikomas Finansinis reglamentas ir ji mažinama taikant Mobilumo ir transporto GD vidaus kontrolės priemones, skirtas tokios vertės viešiesiems pirkimams.

2.2.3. *Kontrolės išlaidų efektyvumo apskaičiavimas ir pagrindimas (kontrolės sąnaudų ir susijusių valdomų lėšų vertės santykis) ir numatomo klaidų rizikos lygio vertinimas (atliekant mokėjimą ir užbaigiant programą)*

Mobilumo ir transporto GD metinėje ataskaitoje kasmet pateikia savo veiklos kontrolės išlaidų ataskaitą. Viešųjų pirkimų veiklos rizikos profilis ir kontrolės išlaidos atitinka reikalavimus.

Prašomas biudžeto padidinimas susijęs su valdžios institucijoms skirtos informacijos apie fizinį ir psichinį tinkamumą vairuoti mainų platformos sukūrimu ir (internetinės) mokymo programos bendrosios praktikos gydytojams parengimu. Kalbant apie kontrolės veiklą, susijusią su IT sistemomis, kurias sukūrė arba valdo už pasiūlymą atsakingas direktoratas, IT valdymo komitetas reguliariai stebi direktorato duomenų bazes ir daromą pažangą, atsižvelgdamas į Komisijos IT išteklių supaprastinimą ir ekonominį efektyvumą.

### 2.3. Sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos priemonės

*Nurodyti dabartines arba numatytas prevencijos ir apsaugos priemones, pvz., išdėstytas Kovos su sukčiavimu strategijoje.*

Būtų taikomos įprastos Komisijos prevencijos ir apsaugos priemonės, visų pirma:

- Komisijos darbuotojai tikrina mokėjimus už bet kokias paslaugas prieš atlikdami tuos mokėjimus, atsižvelgdami į visas sutartines pareigas, ekonominius principus ir gerą finansinę arba valdymo praktiką. Nuostatos dėl kovos su sukčiavimu (priežiūra, atskaitomybės reikalavimai ir kt.) bus įtrauktos į visus Komisijos ir mokėjimų gavėjų sudarytus susitarimus ir sutartis;

- siekiant kovoti su sukčiavimu, korupcija ir kita neteisėta veikla, be apribojimų taikomos 1999 m. gegužės 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES, Euratomas) Nr. 883/2013 dėl Europos kovos su sukčiavimu tarnybos (OLAF) atliekamų tyrimų nuostatos.

2020 m. Mobilumo ir transporto GD priėmė persvarstytą kovos su sukčiavimu strategiją. Mobilumo ir transporto GD kovos su sukčiavimu strategija grindžiama Komisijos kovos su sukčiavimu strategija ir specialiu vidaus rizikos vertinimu, atliekamu siekiant nustatyti sritis, kuriose kyla didžiausias sukčiavimo pavojus, jau taikomas kontrolės priemonės ir veiksmai, kurių reikia imtis norint pagerinti Mobilumo ir transporto GD gebėjimą užkirsti kelią sukčiavimui, jį nustatyti bei ištaisyti.

Viešiesiems pirkimams taikomomis sutarčių nuostatomis užtikrinama, kad Komisijos tarnybos, įskaitant OLAF, galėtų atlikti auditą ir patikrinimus vietoje, taikydamos OLAF rekomenduojamas standartines nuostatas.

### 3. NUMATOMAS PASIŪLYMO (INICIATYVOS) FINANSINIS POVEIKIS

#### 3.1. Atitinkama (-os) daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija (-os) ir biudžeto išlaidų eilutė (-ės)

- Dabartinės biudžeto eilutės

*Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorijas ir biudžeto eilutes nurodyti eilės tvarka.*

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis	Įnašas			
	Numeris	DA / NDA <sup>77</sup>	ELPA šalių <sup>78</sup>	valstybių kandidačių ir potencialių kandidačių <sup>79</sup>	kitų trečiųjų valstybių	kitų asignuotųjų pajamų
<b>01</b>	<b>02.200401</b>	DA	NE	NE	NE	NE

- Prašomos sukurti naujos biudžeto eilutės

*Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorijas ir biudžeto eilutes nurodyti eilės tvarka.*

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis	Įnašas			
	Numeris	DA / NDA	ELPA šalių	valstybių kandidačių ir potencialių kandidačių	kitų trečiųjų valstybių	kitų asignuotųjų pajamų
	[XX.YY.YY.YY]		TAIP / NE	TAIP / NE	TAIP / NE	TAIP / NE

<sup>77</sup> DA – diferencijuotieji asignavimai, NDA – nediferencijuotieji asignavimai.

<sup>78</sup> ELPA – Europos laisvosios prekybos asociacija.

<sup>79</sup> Valstybių kandidačių ir, kai taikoma, Vakarų Balkanų potencialių kandidačių.

### 3.2. Numatomas pasiūlymo finansinis poveikis asignavimams

#### 3.2.1. Numatomo poveikio veiklos asignavimams santrauka

- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti veiklos asignavimai nenaudojami
- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti veiklos asignavimai naudojami taip: papildomų asignavimų nereikės. Projektui finansuoti reikalingos sumos bus perskirstytos iš asignavimų, jau numatytų oficialiame finansinio programavimo dokumente pagal konkrečius biudžeto punktus.

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

<b>Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija</b>	01	Bendroji rinka, inovacijos ir skaitmeniniai klausimai
--	----	---

GD: MOVE			2025 metai	2026 metai	2027 metai	2028 metai	IŠ VISO 2025–2028
○ Veiklos asignavimai							
02.200401 biudžeto eilutė <sup>80</sup>	Įsipareigojimai	1a	<b>0,110</b>	<b>0,030</b>	<b>0,030</b>	<b>0,030</b>	<b>0,200</b>
	Mokėjimai	2a	<b>0,110</b>	<b>0,030</b>	<b>0,030</b>	<b>0,030</b>	<b>0,200</b>
Biudžeto eilutė	Įsipareigojimai	1b					
	Mokėjimai	2b					
Administracinio pobūdžio asignavimai, finansuojami iš konkrečių programų paketo lėšų <sup>81</sup>							

<sup>80</sup> Pagal oficialią biudžeto nomenklatūrą.

<sup>81</sup> Techninė ir (arba) administracinė parama bei išlaidos ES programų ir (arba) veiksmų įgyvendinimui remti (buvusios BA eilutės), netiesioginiai moksliniai tyrimai, tiesioginiai moksliniai tyrimai.

Biudžeto eilutė		3						
<b>IŠ VISO asignavimų MOVE GD</b>	Įsipareigojimai	= 1a + 1b + 3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200	
	Mokėjimai	= 2a + 2b + 3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200	

○ IŠ VISO veiklos asignavimų	Įsipareigojimai	4	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Mokėjimai	5	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
○ IŠ VISO administracinio pobūdžio asignavimų, finansuojamų iš konkrečių programų paketo lėšų		6					
<b>IŠ VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos &lt;01&gt; IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ</b>	Įsipareigojimai	= 4 + 6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Mokėjimai	= 5 + 6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

**Jei pasiūlymas (iniciatyva) daro poveikį kelioms veiklos išlaidų kategorijoms, pakartokite pirmiau pateiktą dalį:**

○ IŠ VISO veiklos asignavimų (visose veiklos išlaidų kategorijose)	Įsipareigojimai	4						
	Mokėjimai	5						
IŠ VISO administracinio pobūdžio asignavimų, finansuojamų iš konkrečių programų paketo lėšų (visose veiklos išlaidų kategorijose)		6						
<b>IŠ VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos 1–6 IŠLAIDŲ KATEGORIJAS (Orientacinė suma)</b>	Įsipareigojimai	= 4 + 6						
	Mokėjimai	= 5 + 6						

**LT**

**LT**

<b>Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija</b>	<b>7</b>	„Administracinės išlaidos“
--	----------	----------------------------

Šią dalį pildyti naudojant administracinio pobūdžio biudžeto duomenų lentelę, kuri pirmiausia bus pateikta [finansinės teisės akto pasiūlymo pažymos priede](#) (Komisijos sprendimo dėl Europos Sąjungos bendrojo biudžeto Komisijos skirsnio įgyvendinimo vidaus taisyklių 5 priedas) ir įkelta į DECIDE tarnybų tarpusavio konsultacijoms.

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		N metai	N + 1 metai	N + 2 metai	N + 3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)			IŠ VISO
<...> GD									
○ Žmogiškieji ištekliai									
○ Kitos administracinės išlaidos									
<b>IŠ VISO &lt;...&gt; GD</b>	Asignavimai								

<b>IŠ VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ</b>	(Iš viso įsipareigojimų = Iš viso mokėjimų)								
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		N metai <sup>82</sup>	N + 1 metai	N + 2 metai	N + 3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)			IŠ VISO
--	--	--------------------------	----------------	----------------	----------------	--	--	--	---------

<sup>82</sup> N metai yra pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo pradžios metai. Pakeiskite „N“ numatomais pirmaisiais įgyvendinimo metais (pavyzdžiui, 2021 m.). Atitinkamai pakeiskite vėlesnius metus.

<b>IŠ VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos 1–7 IŠLAIDŲ KATEGORIJAS</b>	Įsipareigojimai																	
	Mokėjimai																	

3.2.2. Numatomas veiklos asignavimais finansuojamas atliktas darbas

Įsipareigojimų asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Nurodyti tikslus ir atliktus darbus			N metai		N + 1 metai		N + 2 metai		N + 3 metai		Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)						IŠ VISO	
	ATLIKTI DARBAI																	
↓	Rūšis 83	Vidutinės sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Bendras skaičius	Iš viso sąnaudų
1 KONKRETUS TIKSLAS <sup>84</sup> ...																		
– Atliktas darbas																		
– Atliktas darbas																		
– Atliktas darbas																		
1 konkretaus tikslo tarpinė suma																		
2 KONKRETUS TIKSLAS ...																		
– Atliktas darbas																		
2 konkretaus tikslo tarpinė suma																		

<sup>83</sup> Atlikti darbai – tai būsimi produktai ir paslaugos (pvz., finansuota studentų mainų, nutiesta kelių kilometrų ir kt.).

<sup>84</sup> Kaip apibūdinta 1.4.2 skirsnyje „Konkretus (-ūs) tikslas (-ai) ...“.

IŠ VISO																
---------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

### 3.2.3. Numatomo poveikio administraciniams asignavimams santrauka

- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti administracinio pobūdžio asignavimų nenaudojama
- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti administracinio pobūdžio asignavimai naudojami taip:

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	N metai <sup>85</sup>	N + 1 metai	N + 2 metai	N + 3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)	IŠ VISO
--	--------------------------	----------------	----------------	----------------	---	---------

<b>Daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJA</b>							
Žmogiškieji ištekliai							
Kitos administracinės išlaidos							
<b>Daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJOS tarpinė suma</b>							

<b>Neįtraukta į daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ<sup>86</sup> KATEGORIJA</b>							
Žmogiškieji ištekliai							
Kitos administracinio pobūdžio išlaidos							
<b>Tarpinė suma, neįtraukta į daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJA</b>							

<b>IŠ VISO</b>							
----------------	--	--	--	--	--	--	--

Žmogiškųjų išteklių ir kitų administracinio pobūdžio išlaidų asignavimų poreikiai bus tenkinami iš GD asignavimų, jau paskirtų veiksmui valdyti ir (arba) perskirstytų generaliniame direktorate, ir prireikus finansuojami iš papildomų lėšų, kurios atsakingam GD gali būti skiriamos pagal metinę lėšų skyrimo procedūrą ir atsižvelgiant į biudžeto apribojimus.

<sup>85</sup> N metai yra pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo pradžios metai. Pakeiskite „N“ numatomais pirmaisiais įgyvendinimo metais (pavyzdžiui, 2021 m.). Atitinkamai pakeiskite vėlesnius metus.

<sup>86</sup> Techninė ir (arba) administracinė parama bei išlaidos ES programų ir (arba) veiksmų įgyvendinimui remti (buvusios BA eilutės), netiesioginiai moksliniai tyrimai, tiesioginiai moksliniai tyrimai.

### 3.2.3.1. Numatomi žmogiškųjų išteklių poreikiai

- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti žmogiškųjų išteklių nenaudojama.
- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti žmogiškieji ištekliai naudojami taip:

*Sąmatą surašyti etatų vienetais*

	N metai	N + 1 metai	N + 2 metai	N + 3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)		
<b>○ Etatų plano pareigybės (pareigūnai ir laikinieji darbuotojai)</b>							
20 01 02 01 (Komisijos būstinė ir atstovybės)							
20 01 02 03 (Delegacijos)							
01 01 01 01 (Netiesioginiai moksliniai tyrimai)							
01 01 01 11 (Tiesioginiai moksliniai tyrimai)							
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti)							
<b>○ Išorės darbuotojai (etatų vienetais)<sup>87</sup></b>							
20 02 01 (AC, END, INT finansuojami iš bendrojo biudžeto)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT ir JPD delegacijose)							
<b>XX 01 xx yy zz<sup>88</sup></b>	- būstinėje						
	- delegacijose						
01 01 01 02 (AC, END, INT – netiesioginiai moksliniai tyrimai)							
01 01 01 12 (AC, END, INT – tiesioginiai moksliniai tyrimai)							
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti)							
<b>IŠ VISO</b>							

**XX** yra atitinkama politikos sritis arba biudžeto antraštinė dalis.

Žmogiškųjų išteklių poreikiai bus tenkinami panaudojant GD darbuotojus, jau paskirtus veiksmui valdyti ir (arba) persikirstytus generaliniame direktorate, ir prireikus finansuojami iš papildomų lėšų, kurios atsakingam GD gali būti skiriamos pagal metinę lėšų skyrimo procedūrą ir atsižvelgiant į biudžeto apribojimus.

Vykdytinų užduočių aprašymas:

Pareigūnai ir laikinieji darbuotojai	
Išorės darbuotojai	

<sup>87</sup> AC – sutartininkas, AL – vietinis darbuotojas, END – deleguotasis nacionalinis ekspertas, INT – per agentūrą įdarbintas darbuotojas, JPD – jaunesnysis delegacijos specialistas.

<sup>88</sup> Neviršijant viršutinės ribos, nustatytos išorės darbuotojams, finansuojamiems iš veiklos asignavimų (buvusių BA eilučių).

### 3.2.4. Suderinamumas su dabartine daugiamete finansine programa

Pasiūlymas (iniciatyva)

- Galima visiškai finansuoti perskirstant asignavimą atitinkamoje daugiametės finansinės programos (DFP) išlaidų kategorijoje.

Projektui finansuoti reikalingos sumos bus perskirstytos iš 02.200401 biudžeto eilutės.

- Reikia panaudoti nepaskirstytą maržą pagal atitinkamą DFP išlaidų kategoriją ir (arba) specialias priemones, kaip apibrėžta DFP reglamente.

Paaiškinti, ką reikia atlikti, ir nurodyti atitinkamas išlaidų kategorijas, biudžeto eilutes bei sumas ir pasiūlytas naudoti priemones.

- Reikia persvarstyti DFP.

Paaiškinti, ką reikia atlikti, ir nurodyti atitinkamas išlaidų kategorijas, biudžeto eilutes ir sumas.

### 3.2.5. Trečiųjų šalių įnašai

Pasiūlyme (iniciatyvoje):

- nenumatyta bendro su trečiosiomis šalimis finansavimo
- numatytas trečiųjų šalių bendras finansavimas apskaičiuojamas taip:

Asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	N metai <sup>89</sup>	N + 1 metai	N + 2 metai	N + 3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)			Iš viso
Nurodyti bendrą finansavimą teikiančią įstaigą								
Iš VISO bendrai finansuojamų asignavimų								

<sup>89</sup> N metai yra pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo pradžios metai. Pakeiskite „N“ numatomais pirmaisiais įgyvendinimo metais (pavyzdžiui, 2021 m.). Atitinkamai pakeiskite vėlesnius metus.

### 3.3. Numatomas poveikis pajamoms

–  Pasiūlymas (iniciatyva) neturi finansinio poveikio pajamoms.

–  Pasiūlymas (iniciatyva) turi finansinį poveikį:

nuosaviems ištekliams

kitoms pajamoms

nurodyti, jei pajamos priskirtos išlaidų eilutėms

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Biudžeto pajamų eilutė:	Einamųjų finansinių metų asignavimai	Pasiūlymo (iniciatyvos) poveikis <sup>90</sup>					Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)	
		N metai	N + 1 metai	N + 2 metai	N + 3 metai			
..... straipsnis								

Asignuotųjų pajamų atveju nurodyti biudžeto išlaidų eilutę (-es), kuriai (-oms) daromas poveikis.

Kitos pastabos (pvz., poveikio pajamoms apskaičiavimo metodas (formulė) arba kita informacija).

<sup>90</sup> Tradiciniai nuosavi ištekliai (muitai, cukraus mokesčiai) turi būti nurodomi grynosiomis sumomis, t. y. iš bendros sumos atskaičius 20 % surinkimo sąnaudų.