



Bryssel, 22. syyskuuta 2025
(OR. en)

12678/25
ADD 1

Toimielinten välinen asia:
2023/0053(COD)

CODEC 1237
TRANS 372

ILMOITUS: I/A-KOHTA

Lähettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Pysyvien edustajien komitea / Neuvosto
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI ajokorteista, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1724 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2022/2561 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY ja komission asetuksen (EU) N:o 383/2012 kumoamisesta (ensimmäinen käsittely) – Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannan ja neuvoston perustelujen hyväksyminen = Lausumat

Kroatian lausuma

Kroatian tasavalta toistaa pitävänsä tärkeänä kolmea keskeistä seikkaa, jotka direktiivillä pyritään ottamaan huomioon: liikenneturvallisuuden parantaminen, soveltamisen yksinkertaisuus ja yleiset puitteet.

Samanaikaisesti olisi otettava huomioon kansalliset olosuhteet ja säilytettävä nykyiset hyvät käytännöt kansallisella tasolla sekä varmistettava liikenneturvallisuuden korkea taso.

Kroatian tasavalta ei voinut kannattaa seuraavia ehdotetun tekstin osia:

1. Ehdotuksen 17 artikla, jossa säädetään jäsenvaltioiden velvollisuudesta myöntää B- ja C-luokan ajokortteja 17-vuotiaille hakijoille (EU-koodi 98.02) avustetun ajamisen järjestelmän mukaisesti.

Ajaminen 17-vuotiaana, vaikkakin valvonnan alaisena, alentaa Kroatiassa nykyisin sovellettavaa alaikärajaa ja aiheuttaa merkittäviä lainvalvontaan, valvontaan ja liikenneturvallisuuteen liittyviä haasteita. Tällaisen järjestelmän käyttöönoton olisi sen vuoksi oltava vapaaehtoista, koska se liittyy läheisesti kansallisiin liikenneolosuhteisiin, olemassa oleviin turvallisuuspolitiikkoihin ja täytäntöönpanovalmiuksiin.

Turvallisuusnäkökohtien lisäksi järjestelmän täytäntöönpano aiheuttaisi toimivaltaisille viranomaisille huomattavia hallinnollisia ja taloudellisia rasitteita. Avustettua ajamista koskevien edellytysten (mukana oleville henkilöille asettavat edellytykset, ajorajoitukset, henkilöllisyyden todentamismenettelyt) noudattamisen valvonta olisi monimutkaista, vaatisi paljon resursseja ja olisi käytännössä vaikeasti toteutettavissa.

Tämän vuoksi olemme huolissamme siitä, että avustetun ajamisen järjestelmän pakollinen käyttöönotto voisi vaikuttaa kielteisesti liikenneturvallisuuteen sekä aiheuttaa suhteettomia hallinnollisia kustannuksia ja ennalta arvaamattomia seurauksia.

2. Säännös pakollisen kolmen viikon määräajan käyttöönotosta fyysisen ajokortin myöntämiselle (johdanto-osan 11 kappale).

Kroatian voimassa olevan kansallisen lainsäädännön mukaan ajokortti myönnetään 30 päivän kuluessa tavanomaisessa menettelyssä. Lyhyemmät määräajat ovat käytössä vain nopeutetuissa ja kiireellisissä menettelyissä, jotka ovat kalliimpia ja joita käytetään sen vuoksi harvoin.

Sitovan kolmen viikon määräajan käyttöönotto EU:n tasolla lyhentäisi Kroatian voimassa olevaan tavanomaista menettelyä ja edellyttäisi hallinnollisten prosessien järjestelmällistä mukauttamista. Tämä aiheuttaisi toimivaltaisille viranomaisille ylimääräisiä organisatorisia ja taloudellisia rasitteita ja lisäisi menettelyn kokonaiskustannuksia, jotka koituisivat lopulta kansalaisten maksettavaksi.

Näistä syistä Kroatia katsoo, että fyysisten ajokorttien myöntämistä koskevan määräajan olisi edelleen kuuluttava jäsenvaltioiden toimivaltaan, jolloin voidaan joustavasti mukautua kansallisiin hallinnollisiin valmiuksiin ja kustannusrakenteisiin.

Koska lopullisessa tekstissä ei oteta riittävästi huomioon edellä mainittuja huolenaiheita, Kroatian tasavalta ei voi kannattaa sitä.

Kroatian tasavalta on edelleen sitoutunut panemaan täytäntöön EU:n laajuisen yhdenmukaistetun lainsäädäntökehyksen, jolla varmistetaan tiukimpien liikenneturvallisuusnormien noudattamisen valvonta.

Maltan lausuma

Malta on suhtautunut myönteisesti liikenneturvallisuuspakettiin sisältyviin komission ehdotuksiin ja toteaa, että ne edistävät merkittävästi liikenneturvallisuutta kaikkialla EU:ssa sekä turvallisempia ja älykkäämpiä liikennejärjestelmiä. Nämä kyseisessä paketissa vahvistetut tavoitteet ovat hyvin linjassa Maltan kansallisen vision ja sitoumusten kanssa.

Malta toteaa, että Euroopan parlamentin kanssa saavutettu lopullinen kompromissi sisältää useita rakentavia tarkistuksia, joilla pyritään huomattavasti parantamaan ja vahvistamaan tekstiä erityisesti liikenneturvallisuuden näkökulmasta.

Jäsenvaltioille annetaan riittävästi joustovaraa määrätä lääketieteellisiä arviointeja ensimmäistä ajokorttiaan hakeville sekä ajokorttiaan uusiville ikääntyneille kuljettajille. Lisäksi Malta kannattaa sitä, että B-luokan ajokortin haltijoiden täyttä ajo-oikeutta koskeva alaikäraja on edelleen 18 vuotta 7 artiklan mukaisesti. Malta ei kuitenkaan edelleenkään pysty tukemaan avustetun ajamisen järjestelmää. Malta suhtautuu myönteisesti tämän järjestelmän vapaaehtoisuuteen C-luokan ajokorttien osalta. Se suhtautuu kuitenkin erittäin varauksellisesti järjestelmän pakolliseen soveltamiseen B-luokan ajokortteihin etenkin sen vuoksi, että se ei sovellu Maltan tieinfrastruktuurin nimenomaisiin realiteetteihin ja haasteisiin. Koska tieverkkomme on rajallinen ja sijoittuu pitkälti kaupunkialueille, avustetun ajamisen järjestelmän kohteena olevaan väestönsaan sovellettava B-luokan ajokortti ei vastaa liikenneturvallisuuden parantamista koskevaa tavoitettamme. Tällainen järjestelmä aiheuttaa lisäpainetta Maltan tieverkostolle ja rajoittaa samalla hallituksen pyrkimyksiä edistää liikennemuotosiirtymää kyseisen väestönosan keskuudessa.

Vaikka Malta on edelleen täysin sitoutunut liikenneturvallisuuden parantamiseen ja nollavisiostrategiamme (Vision Zero) tavoitteiden saavuttamiseen, emme voi tukea neuvoston ja parlamentin 24. maaliskuuta 2025 saavuttamaa alustavaa yhteisymmärrystä.
