



Brüsszel, 2025. szeptember 22.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszám:
2023/0053 (COD)

12678/25
ADD 1

CODEC 1237
TRANS 372

FELJEGYZÉS AZ „I/A” NAPIRENDI PONTHOZ

Küldi: a Tanács Főtitkársága
Címzett: az Állandó Képviselők Bizottsága/a Tanács

Tárgy: Tervezet – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE a vezetői engedélyekről, az (EU) 2018/1724 európai parlamenti és tanácsi rendelet és az (EU) 2022/2561 európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint a 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és a 383/2012/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről **(első olvasat)**

– A Tanács első olvasatban kialakított álláspontjának és a Tanács indokolásának elfogadása
= Nyilatkozatok

Horvátország nyilatkozata

A Horvát Köztársaság ismételten hangsúlyozza az irányelv által figyelembe venni kívánt három fő elem – a közúti közlekedésbiztonság javítása, az alkalmazás egyszerűsége, valamint az általános keret – fontosságát.

Ugyanakkor szem előtt kell tartani a nemzeti körülményeket, meg kell őrizni a nemzeti szinten jelenleg alkalmazott bevált gyakorlatokat, és egyúttal biztosítani kell a közúti közlekedésbiztonság magas szintjét.

A Horvát Köztársaságnak nem tudja támogatni a javasolt szöveg következő elemeit:

1. A 17. cikk, amely bevezeti tagállamok számára azon a kötelezettséget, miszerint a kísérővel történő járművezetés rendszerében a 17. életévüket betöltött kérelmezők részére B, illetve C kategóriájú (98.02 uniós kóddal jelölt) vezetői engedélyt kell kiállítaniuk.

A 17 éves korban történő vezetés, még felügyelet mellett is, csökkenti a Horvátországban jelenleg alkalmazott alsó korhatárt, és jelentős kihívásokat jelent a bűnüldözés, az ellenőrzés és a közúti közlekedésbiztonság szempontjából. Egy ilyen rendszer bevezetésének tehát továbbra is opcionálisnak kell maradnia, mivel szorosan összefügg a nemzeti közlekedési viszonyokkal, a meglévő biztonsági politikákkal és végrehajtási kapacitásokkal.

A biztonsági aggályok mellett e rendszer megvalósítása jelentős adminisztratív és pénzügyi terhet róna az illetékes hatóságokra. A kísérővel történő járművezetés feltételeinek (a kísérő alkalmassága, a vezetésre vonatkozó korlátozások, az azonosítási eljárások) való megfelelés ellenőrzése összetett, erőforrás-igényes és a gyakorlatban nehezen végrehajtható lenne.

Ebből kifolyólag Horvátországot aggasztja, hogy a kísérővel történő járművezetés rendszerének kötelező bevezetése negatívan befolyásolhatja a közúti közlekedésbiztonságot, továbbá aránytalan adminisztratív költségekkel és előre nem látható következményekkel járhat.

2. A fizikai formátumú vezetői engedély kiállítására vonatkozó kötelező háromhetes határidőt bevezető rendelkezés ((11) preambulumbekzdés)

A hatályos nemzeti jogszabályok szerint Horvátországban a vezetői engedélyek a rendes eljárás keretében 30 napon belül kerülnek kiállításra. Rövidebb határidők kizárólag gyorsított és sürgősségi eljárások során léteznek, amelyek költségesebbek, ezért ritkán kerülnek alkalmazásra.

Az uniós szinten bevezetendő, kötelező háromhetes határidő lerövidítené a Horvátországban jelenleg alkalmazott rendes eljárást, valamint szükségessé tenné az adminisztratív eljárások rendszerszintű kiigazítását. Ez további szervezési és pénzügyi terhet róna az illetékes hatóságokra, növelné az eljárás összköltségét, és végső soron a polgárokra hárulna.

Ezen okok miatt Horvátország úgy véli, hogy a fizikai formátumú vezetői engedélyek kiadására vonatkozó határidőnek továbbra is a tagállamok hatáskörébe kell tartoznia, rugalmasságot biztosítva a nemzeti adminisztratív kapacitásokhoz és költségszerkezetekhez való alkalmazkodásra.

Mivel a végleges szöveg nem foglalkozik megfelelően a fent említett aggályokkal, a Horvát Köztársaság nem tudja támogatni azt.

A Horvát Köztársaság továbbra is elkötelezett az uniós szintű, a legmagasabb szintű közúti közlekedésbiztonsági előírások betartását biztosító, harmonizált jogszabályi keret végrehajtása mellett.

Málta nyilatkozata

Málta pozitívan fogadta a Bizottság közúti közlekedésbiztonsági csomagjában szereplő javaslatokat, elismerve azok fontosságát a közúti közlekedésbiztonság Uniós-szerte történő javítása, valamint a biztonságosabb és intelligensebb közlekedési rendszerek előmozdítása szempontjából. Az e csomagban rögzített célkitűzések jelentős mértékben összhangban vannak Málta nemzeti elképzeléseivel és kötelezettségvállalásaival.

Málta elismeri, hogy az Európai Parlamenttel elért végső kompromisszum számos konstruktív módosítást tartalmaz, amelyek célja a szöveg jelentős javítása és megerősítése, különösen a közúti közlekedésbiztonság szempontjából.

Málta kedvezően fogadta a tagállamok számára biztosított, arra irányuló rugalmasságot, hogy továbbra is előírják az orvosi vizsgálatot az első alkalommal jogosítványt kérelmezők számára, valamint az idősebb járművezetők számára a jogosítvány megújításakor. Emellett Málta támogatja, hogy a 7. cikk értelmében a B kategóriájú vezetői engedélyekre vonatkozó teljes járművezetési jogosultság esetében megmaradt a 18 éves korhatár. Málta azonban továbbra sem tudja hasonlóképpen támogatni a kísérővel történő járművezetés rendszerét. Annak ellenére, hogy Málta örömmel fogadja, hogy e rendszer a C kategóriájú vezetői engedélyek esetében önkéntes, továbbra is komoly fenntartásaink vannak azzal kapcsolatban, hogy azt kötelezően alkalmazni kell a B kategóriájú vezetői engedélyekre vonatkozóan, különösen mivel ez nem igazodik Málta közúti infrastruktúrájának sajátos valóságához és kihívásaihoz. Korlátozott és erősen urbanizált közúthálózatunkra tekintettel az, hogy a kísérővel történő járművezetés rendszer célcsoportja B kategóriájú vezetői engedélyt kapjon, nem áll összhangban a közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló célkitűzéseinkkel. Egy ilyen rendszer további terhet ró majd Málta közúthálózatára, miközben korlátozza a kormány azon erőfeszítéseit, amelyekkel a modális váltást ösztönzi ebben a demográfiai csoportban.

Ebben az összefüggésben, bár Málta továbbra is teljes mértékben elkötelezett a közúti közlekedésbiztonság javítása és a „zéró-elképzelés” célkitűzései elérése iránt, nem tudjuk támogatni a Tanács és a Parlament között 2025. március 24-én létrejött ideiglenes megállapodást.
