



Briuselis, 2025 m. rugsėjo 22 d.
(OR. en)

12678/25
ADD 1

Tarpinstitucinė byla:
2023/0053 (COD)

CODEC 1237
TRANS 372

PRANEŠIMAS DĖL „I/A“ PUNKTO

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato
kam: Nuolatinių atstovų komitetui / Tarybai

Dalykas: EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS dėl vairuotojo pažymėjimų, kuria iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1724 bei Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/2561 ir panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/126/EB bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 383/2012, projektas
(pirmasis svarstymas)
– Per pirmąjį svarstymą priimamos Tarybos pozicijos ir Tarybos motyvų pareiškimo priėmimas
= Pareiškimai

Kroatijos pareiškimas

Kroatijos Respublika pabrėžia trijų pagrindinių elementų, į kuriuos šia direktyva siekiama atsižvelgti, t. y. kelių eismo saugumo gerinimo, taikymo paprastumo ir bendros sistemos, svarbą.

Tuo pat metu reikėtų atsižvelgti į nacionalines aplinkybes ir išsaugoti turimą gerąją nacionalinio lygmens praktiką, kartu užtikrinant ir aukštą kelių eismo saugumo lygį.

Kroatijos Respublika negali pritarti šiems siūlomo teksto elementams:

1. 17 straipsniui, kuriuo valstybės narės įpareigojamos pagal lydimojo vairavimo sistemą išduoti B ir C kategorijų vairuotojo pažymėjimus (pažymėtus ES kodu 98.02) 17 metų sulaukusiems pareiškėjams.

Leidus vairuoti septyniolikmečiams, net ir su lydinčiu asmeniu, sumažės šiuo metu Kroatijoje taikoma minimalaus amžiaus riba ir kils didelių teisėsaugos, kontrolės ir kelių eismo saugumo srities iššūkių. Todėl, kadangi tokia sistema glaudžiai susijusi su nacionalinėmis eismo sąlygomis, esama eismo saugumo politika ir teisėsaugos pajėgumais, jos taikymas turėtų likti neprivalomas.

Jei tokia sistema būtų įgyvendinta, be saugumo problemų, kompetentingoms institucijoms tektų nemaža administracinė ir finansinė našta. Lydimojo vairavimo sąlygų (lydinčių asmenų tinkamumo, vairavimo apribojimų, tapatybės nustatymo procedūrų) laikymosi stebėseną būtų sudėtinga, pareikalautų daug išteklių ir praktikoje būtų sudėtinga veiksmingai užtikrinti, kad ji būtų vykdoma.

Todėl esame susirūpinę dėl to, kad privalomas lydimojo vairavimo sistemos įgyvendinimas galėtų neigiamai paveikti kelių eismo saugumą, lemti neproporcingų administracinių išlaidų atsiradimą ir sukelti nenumatytų pasekmių.

2. Nuostatai, kuria nustatomas privalomas trijų savaitių terminas fiziniam vairuotojo pažymėjimui išduoti (11 konstatuojamoji dalis).

Pagal galiojančius nacionalinės teisės aktus Kroatijoje vairuotojo pažymėjimas pagal įprastą procedūrą yra išduodamas per 30 dienų. Trumpesni terminai taikomi tik vykdant pagreitintas ir skubias procedūras, kurios yra brangesnės, todėl jomis retai naudojamosi.

ES lygmeniu nustačius privalomą trijų savaitių terminą, Kroatijoje galiojanti įprasta procedūra sutrumpėtų ir tektų sistemiškai koreguoti administracinius procesus. Taigi, kompetentingoms institucijoms atsirastų papildoma organizacinė ir finansinė našta, padidėtų bendros procedūros išlaidos ir galiausiai už tai mokėtų piliečiai.

Todėl Kroatija mano, kad fizinių vairuotojo pažymėjimų išdavimo terminas ir toliau turėtų priklausyti valstybių narių kompetencijai, o tai leistų lanksčiai prisitaikyti prie nacionalinių administracinių pajėgumų ir išlaidų struktūrų.

Kadangi galutiniame tekste nepakankamai atsižvelgta į pirmiau minėtus susirūpinimą keliančius klausimus, Kroatijos Respublika negali jam pritarti.

Kroatijos Respublika tebėra įsipareigojusi įgyvendinti ES mastu suderintą teisės aktų sistemą, kuri užtikrins aukščiausių kelių eismo saugumo standartų laikymąsi.

Maltos pareiškimas

Malta palankiai įvertino Komisijos pasiūlymus, įtrauktus į kelių eismo saugumo dokumentų rinkinį, pripažindama jų svarbą siekiant didinti kelių eismo saugumą visoje ES, skatinant saugesnes ir pažangesnes transporto sistemas. Šiame dokumentų rinkinyje išdėstyti tikslai iš esmės atitinka Maltos nacionalinę viziją ir įsipareigojimus.

Malta pripažįsta, kad galutinis su Europos Parlamentu pasiektas kompromisas apima keletą konstruktyvių pakeitimų, kuriais siekta tekstą gerokai patobulinti ir sugriežtinti, ypač kelių eismo saugumo požiūriu.

Lankstumas, leidžiantis valstybėms narėms ir toliau reikalauti, kad pirmą kartą prašymą gauti vairuotojo pažymėjimą teikiantieji ir vyresnio amžiaus vairuotojai, kurie kreipiasi dėl vairuotojo pažymėjimo atnaujinimo, atliktų sveikatos patikrinimą, yra sveikintinas. Be to, Malta palaiko tai, kad išlaikoma minimalaus amžiaus, nuo kurio turintieji B kategorijos vairuotojo pažymėjimą gali naudotis visomis vairavimo teisėmis, riba – 18 metų, kaip nurodyta 7 straipsnyje. Tačiau Malta vis dar negali išreikšti panašaus lygio paramos lydimojo vairavimo sistemai. Nepaisant to, kad Malta palankiai vertina savanorišką šios C kategorijos vairuotojo pažymėjimams skirtos sistemos pobūdį, ir toliau rimtai abejojame dėl privalomo jos taikymo B kategorijos vairuotojo pažymėjimams, ypač dėl to, kad tai neatitinka konkrečių Maltos kelių infrastruktūros realijų ir iššūkių. Kadangi mūsų kelių tinklas yra nedidelis ir itin urbanizuotas, B kategorijos vairuotojo pažymėjimų išdavimas demografinėi grupei, į kurią orientuota lydimojo vairavimo sistema, nedera su mūsų tikslu didinti kelių eismo saugumą. Tokia sistema papildomai apkraus Maltos kelių tinklą ir kartu apribos vyriausybės pastangas skatinti būtent tos demografinės grupės perėjimą prie kitų transporto rūšių.

Nors Malta tebèra visapusiškai įsipareigojusi didinti kelių eismo saugumą ir pasiekti bendrus „Visiškai saugaus eismo vizijos“ tikslus, dėl tokių sumetimų negalime pritarti 2025 m. kovo 24 d. pasiektam Tarybos ir Parlamento preliminariam susitarimui.
