



Briselē, 2025. gada 22. septembrī  
(OR. en)

12678/25  
ADD 1

---

---

**Starpiestāžu lieta:  
2023/0053(COD)**

---

---

**CODEC 1237  
TRANS 372**

## "I/A" PUNKTA PIEZĪME

---

|           |  |
|-----------|--|
| Sūtītājs: | Padomes Ģenerālsekretariāts  |
| Saņēmējs: | Pastāvīgo pārstāvju komiteja / Padome  |
| Temats:   | Projekts – EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA par vadītāja apliecībām, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1724 un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2022/2561 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/126/EK un Komisijas Regulu (ES) Nr. 383/2012 (pirmais lasījums)<br>– Padomes nostājas pirmajā lasījumā pieņemšana un Padomes paskaidrojuma raksta pieņemšana<br>= paziņojumi |

---

### Horvātijas paziņojums

Horvātijas Republika atkārtoti uzsver to trīs galveno elementu nozīmību, kam paredzēts pievērsties minētajā direktīvā: ceļu satiksmes drošības uzlabošana, piemērošanas vienkāršība un vispārējā sistēma.

Tajā pašā laikā būtu jāņem vērā valsts apstākļi un jāsauglabā valsts līmenī pastāvošā pašreizējā labā prakse, vienlaikus nodrošinot augstu ceļu satiksmes drošības līmeni.

Horvātijas Republika nevar atbalstīt šādus ierosinātā teksta elementus:

1. Direktīvas 17. pants, ar ko ievieš pienākumu dalībvalstīm saskaņā ar shēmu transportlīdzekļa vadīšanai ar pavadošo personu izdot B un C kategorijas vadītāju apliecības 17 gadus veciem pretendentiem (ar ES kodu 98.02).

Transportlīdzekļa vadīšana 17 gadu vecumā, pat ja tā notiek uzraudzībā, pazemina pašlaik Horvātijā piemēroto minimālo vecuma sliekšni un rada būtiskas problēmas tiesībaizsardzības, kontroles un ceļu satiksmes drošības jomā. Tāpēc šādas shēmas ieviešanai arī turpmāk vajadzētu būt fakultatīvai, jo tā ir cieši saistīta ar satiksmes apstākļiem valstī, esošo drošības politiku un izpildes iespējām.

Papildus drošības apsvērumiem šīs sistēmas īstenošana kompetentajām iestādēm radītu ievērojamu administratīvo un finansiālo slogu. Uzraudzīt atbilstīgi prasībai par transportlīdzekļa vadīšanu ar pavadošo personu (pavadošo personu tiesības vadīt transportlīdzekli, braukšanas ierobežojumi, identifikācijas procedūras) būtu sarežģīti, resursietilpīgi un praksē grūti efektīvi īstenojami.

Tāpēc mēs esam nobažījušies par to, ka transportlīdzekļa vadīšanas ar pavadošo personu shēmas obligāta īstenošana varētu negatīvi ietekmēt ceļu satiksmes drošību, kā arī radīt nesamērīgas administratīvās izmaksas un neparedzamas sekas.

2. Noteikums, ar ko ievieš obligātu trīs nedēļu termiņu fiziskās vadītāja apliecības izdošanai (11. apsvērum).

Saskaņā ar spēkā esošajiem valsts tiesību aktiem vadītāja apliecību Horvātijā parastajā procedūrā izsniedz 30 dienu laikā. Īsāki termiņi pastāv tikai paātrinātās un steidzamās procedūrās, kas ir dārgākas un tāpēc tiek izmantotas reti.

Saistoša trīs nedēļu termiņa ieviešana ES līmenī saīsinātu Horvātijā pastāvošo pašreizējo parasto procedūru, un būtu jāpielāgo administratīvo procesu sistēma. Tas radītu papildu organizatorisko un finansiālo slogu kompetentajām iestādēm, palielinātu procedūras kopējās izmaksas un galu galā slogs tiktu pārnests uz iedzīvotājiem.

Šo iemeslu dēļ Horvātija uzskata, ka fizisku vadītāja apliecību izdošanas termiņam būtu jāpaliek dalībvalstu kompetencē, ļaujot elastīgi pielāgoties valsts administratīvajām spējām un izmaksu struktūrām.

Tā kā galīgajā tekstā minētās bažas nav pienācīgi ņemtas vērā, Horvātijas Republika to nevar atbalstīt.

Horvātijas Republika joprojām ir apņēmības pilna īstenot ES mērogā saskaņotu tiesisko regulējumu, kas nodrošinās visaugstāko ceļu satiksmes drošības standartu ievērošanu.

### **Maltas paziņojums**

Malta atzinīgi novērtēja ceļu satiksmes drošības paketes Komisijas priekšlikumus, atzīstot to nozīmi ceļu satiksmes drošības veicināšanā visā ES un drošāku un viedāku transporta sistēmu veicināšanā. Šajā paketē izklāstītie mērķi ir labi saskaņoti ar Maltas nacionālo redzējumu un saistībām.

Malta atzīst – galīgajā kompromisā, kas panākts ar Eiropas Parlamentu, ir ietverti vairāki konstruktīvi grozījumi, kuru mērķis ir būtiski uzlabot un stiprināt tekstu, jo īpaši no ceļu satiksmes drošības viedokļa.

Dalībvalstu elastība attiecībā uz to, lai pirmreizējiem transportlīdzekļa vadītāja apliecības pretendentiem un gados vecākiem autovadītājiem atjaunojot vadītāja apliecību, joprojām tiktu pieprasīts medicīniskais novērtējums, tiek uzverta pozitīvi. Turklāt Malta atbalsta to, ka saskaņā ar 7. pantu B kategorijas turētājiem, kas sasnieguši 18 gadu vecumu, tiek saglabāts minimālais vecums pilnu transportlīdzekļa vadīšanas tiesību iegūšanai. Tomēr Malta joprojām nespēj tādu pašu atbalstu paust attiecībā uz shēmu transportlīdzekļa vadīšanai ar pavadošo personu. Lai gan Malta atzinīgi vērtē šīs shēmas brīvprātīgo raksturu attiecībā uz C kategorijas apliecībām, mēs saglabājam nopietnas atrunas attiecībā uz tās obligātu piemērošanu B kategorijas apliecībām, jo īpaši tāpēc, ka tas neatbilst Maltas autoceļu infrastruktūras specifiskajai realitātei un problēmām. Ņemot vērā mūsu ierobežoto un ļoti urbanizēto ceļu tīklu, B kategorijas apliecība demogrāfiskajā segmentā, uz kuru attiecas shēma transportlīdzekļa vadīšanai ar pavadošo personu, neatbilst mūsu mērķim uzlabot ceļu satiksmes drošību. Šāda shēma radīs papildu spiedienu uz Maltas autoceļu tīkliem, vienlaikus ierobežojot valdības centienus veicināt modālo pārvirzi tajā pašā demogrāfiskajā segmentā.

Šajā nolūkā, lai gan Malta joprojām ir apņēmības pilna uzlabot ceļu satiksmes drošību un sasniegt mūsu mērķus attiecībā uz koncepciju “neviens bojāgājušais” (*Vision Zero*), mēs nevaram atbalstīt provizorisko vienošanos, kas 2025. gada 24. martā panākta starp Padomi un Parlamentu.

---