



Briuselis, 2025 m. rugsėjo 30 d.  
(OR. en)

8353/1/25  
REV 1 ADD 1

---

---

Tarpinstitucinė byla:  
2023/0053 (COD)

---

---

TRANS 153  
CODEC 493  
PARLNAT

### **TARYBOS MOTYVŲ PAREIŠKIMAS**

Dalykas: Per pirmąjį svarstymą priimta Tarybos pozicija siekiant priimti EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVĄ 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

- Tarybos motyvų pareiškimas
- Tarybos priimtas 2025 m. rugsėjo 29 d.

---

## **I. IVADAS**

1. 2023 m. kovo 1 d. Komisija pateikė Europos Parlamentui ir Tarybai pasiūlymą dėl Direktyvos dėl vairuotojo pažymėjimų visapusiškos peržiūros – 4-osios šios direktyvos reformos. Šis pasiūlymas buvo Komisijos REFIT iniciatyvų ir kelių eismo saugumo dokumentų rinkinio dalis.
2. 2023 m. gruodžio 4 d. Taryba susitarė dėl bendro požiūrio<sup>1</sup>.
3. Europos Parlamentas savo poziciją per pirmąjį svarstymą priėmė 2024 m. vasario 28 d. Parlamento pranešėja 10-osios kadencijos metu buvo paskirta Jutta PAULUS (Greens/EFA, DE).
4. Derybos prasidėjo 2024 m. spalio 22 d. įvykusių pirmuoju trilogu; kiti trilogai buvo surengti 2024 m. gruodžio 11 d. ir 2025 m. vasario 18 d. 2025 m. kovo 24 d. vykusio ketvirtojo trilogu metu derybininkai pasiekė politinį susitarimą.
5. 2025 m. balandžio 30 d. Nuolatinių atstovų komitetas išnagrinėjo galutinį kompromisinį tekstą siekiant susitarimo ir jį patvirtino.
6. 2025 m. gegužės 14 d. TRAN komiteto pirmininkė nusiuntė laišką Nuolatinių atstovų komiteto pirmininkui, kuriame patvirtino, kad jei Taryba per pirmąjį svarstymą patvirtintų sutartą tekstą, teisininkams lingvistams peržiūrėjus tekstą, Parlamentas patvirtintų Tarybos poziciją per savo antrąjį svarstymą.

## **II. TIKSLAS**

7. Bendri pasiūlymo tikslai – toliau gerinti kelių eismo saugumą ir palengvinti laisvą piliečių judėjimą ES. Pagrindiniai reformos elementai, kuriais siekiama šių tikslų, yra šie:
  - a. mobiliojo (t. y. skaitmeninio) vairuotojo pažymėjimo įvedimas,
  - b. pažanga siekiant suderinti valstybėse narėse taikomus sveikatos tikrinimo procesus,

---

<sup>1</sup> Dok. 6345/23.

- c. lydimosios vairavimo sistema vairuotojo pažymėjimui nuo 17 metų,
- d. bandomasis laikotarpis pradedantiesiems vairuotojams,
- e. leistina masė, kiek tai susiję su didžiausiąją pakrauto elektrinio lengvojo automobilio masę,
- f. paprastesnės galimybės gauti vairuotojo pažymėjimą piliečiams, persikeliantiems iš vienos valstybės narės į kitą, ir centralizuotas trečiosios valstybės kelių transporto sistemos vertinimas siekiant pakeisti vairuotojo pažymėjimą valstybėje narėje ir
- g. patikrinimo siekiant gauti vairuotojo pažymėjimą reikalavimų ir minimalių vairuotojo tinkamumo vairuoti reikalavimų atnaujinimas.

### **III. PER PIRMAJĄ SVARSTYMĄ PRIIMTOS TARYBOS POZICIJOS ANALIZĖ**

#### **1. Procedūrinis kontekstas**

- 8. Remdamiesi Komisijos pasiūlymu Parlamentas ir Taryba vedė derybas siekdami susitarti dėl per pirmąjį svarstymą priimtos Tarybos pozicijos, po kurių buvo pasiektas išankstinis susitarimas per antrąjį svarstymą. Tarybos pozicijos projekto tekstas visiškai atspindi abiejų teisėkūros institucijų pasiektą kompromisą.

#### **2. Pagrindinių klausimų santrauka**

- 9. Per pirmąjį svarstymą priimta Tarybos pozicija dėl įvairių 7 punkte išvardytų reformos elementų po teisėkūros institucijų susitarimo yra tokia:
- 10. dėl laipsniško mobiliojo vairuotojo pažymėjimo įvedimo (3 ir 5 straipsniai) abi institucijos pasiekė kompromisą dėl terminų ir dėl apsaugos priemonių piliečiams, kurie pirmenybę teikia fiziniam dokumentui arba kuriems toks dokumentas reikalingas vėliau, pavyzdžiui, norint vairuoti trečiosiose valstybėse. Taryba taip pat susitarė dėl konkrečių duomenų apsaugos nuostatų.

11. Taryba iš esmės laikėsi bendrame požiūryje nustatytos savo pozicijos dėl fizinio ir psichinio tinkamumo vairuoti patikrinimo prieš išduodant ir atnaujinant vairuotojo pažymėjimus minimalių reikalavimų, remiantis įvairiomis valstybėse narėse sukurtomis sistemomis (11 straipsnis). Pirmą kartą išduodant vairuotojo pažymėjimą pareiškėjui turi būti atliktas sveikatos patikrinimas arba, motociklų ir lengvųjų automobilių kategorijų atveju, jis turi atlikti įsivertinimą. Siekiant stebėti tinkamumą vairuoti po pirmo vairuotojo pažymėjimo motociklams ar lengviesiems automobiliams išdavimo yra alternatyvi galimybė valstybėms narėms įdiegti nacionalinę sistemą, pagal kurią būtų užtikrinama, kad būtų reaguojama į reikšmingus fizinio ar psichinio tinkamumo vairuoti pokyčius. Taryba pritarė keletui Parlamento pasiūlytų papildymų, kurie yra suderinami su šiuo požiūriu.
12. Derybos dėl lydimojo vairavimo sistemos septyniolikmečiams vairuotojams buvo susijusios su platesnėmis diskusijomis dėl minimalaus amžiaus ir profesionalaus vairavimo. Viena vertus, Taryba išlaikė bendrame požiūryje nustatytą savo poziciją, kad lydimojo vairavimo sistema sunkiųjų transporto priemonių atveju turėtų išlikti savanoriška, užtikrinant automatinį tarpvalstybinį tarpusavio pripažinimą. Kita vertus, Taryba pritarė nuoseklesniam dabartinio minimalaus amžiaus sąrašui 7 straipsnyje ir minimalaus amžiaus didesnių autobusų kategorijoms gavus profesinės kompetencijos pažymėjimą suderinimui, su sąlyga, kad bus užtikrintos apsaugos priemonės dėl 21–23 m. amžiaus vairuotojų (direktyvos 27 straipsnis).
13. Kalbant apie pradedančiųjų vairuotojų bandomąjį laikotarpį (18 straipsnis), Taryba pritarė kelioms nuostatoms, kuriose išdėstytos valstybių narių taikomos priemonės kelių eismo saugumui šioje grupėje padidinti, taip pat nuorodą į valstybių narių taikomą visiško netoleravimo politiką. Taryba laikėsi savo pozicijos, kad vairuotojų elgesio, kiek tai susiję su suderintomis sąlygomis pradedantiesiems vairuotojams, reglamentavimas neturėtų būti nustatomas Sąjungos lygmeniu, nes tai priklauso valstybių narių kompetencijai.
14. Kalbant apie alternatyviuosius degalus naudojančių transporto priemonių masės apribojimus pagal vairuotojo pažymėjimo kategoriją (9 straipsnio 2 dalies j punktas), Taryba išlaikė savo poziciją, suderintą su Komisijos pasiūlymu, tačiau pritarė galimybei įtraukti priekabas (su sąlyga, kad vairuotojai dalyvaus mokymuose, jeigu bendra masė viršija 4 250 kg) ir dėl atitiktens alternatyviuosius degalus naudojančiams lengviesiems automobiliams, sujungtiems su sunkiąja priekaba (BE kategorija, 9 straipsnio 2 dalies j punktas), taip pat dėl trumpesnio – dvejų metų trukmės – perkėlimo į nacionalinę teisę termino (29 straipsnio 2 dalis). Komisija sutiko peržiūrėti nuostatas atsižvelgdama į technologijų pažangą.

15. Derybos dėl masės apribojimų apėmė papildomus aspektus, kuriuos akcentavo Parlamentas, siekdamas, kad tam tikrais atvejais būtų padidintas lankstumas (6, 7, 9 straipsniai). Taryba, kuri savo bendrame požiūryje jau numatė lankstumo galimybę dėl kemprių, susitarė B kategorijos atveju leisti vairuoti kartu su priekaba, jei bendra masė neviršija 5 000 kg, su sąlyga, kad vairuotojai dalyvaus papildomuose mokymuose ar bus egzaminuojami. Tarybos nustatyta B kategorijos greitosios pagalbos automobilių leistina masė įtraukta į platesnį specialiosioms transporto priemonėms taikomų taisyklių rinkinį. Nors Taryba pritarė didesniai lankstumui, kiek tai susiję su didžiausią leidžiamąją masę (iki 5 000 kg) ir minimaliu amžiumi B ir C kategorijose, Parlamentas pritarė, kad vairuoti su papildomu svoriu turėtų būti leidžiama tik išlaikius egzaminą arba dalyvavus mokymuose, ir kad taisyklės yra nacionalinės priemonės, kurioms taikomas abipusis pripažinimas. Taryba taip pat pritarė dėl lankstumo, kiek tai susiję su galimybe vairuoti autobusus, jei juose nevežamas joks kitas asmuo, turint C kategorijos vairuotojo pažymėjimą, siekiant atlikti bandomuosius techninės apžiūros važiavimus šalia techninės apžiūros centrų ir remonto dirbtuvių (9 straipsnio 5 dalis).
16. Taryba priartino savo poziciją prie Parlamento ir Komisijos pozicijos suteikdama daugiau lankstumo lengvųjų automobilių egzaminą laikantiems asmenims pasirinkti egzamino vietą, kad persikėlus į kitą valstybę narę jiems netrukdytų kalbinės kliūtys (20 straipsnio 4 dalis). Dėl nekliudomo piliečių judėjimo per sienas Taryba taip pat pritarė, kad vairuotojo pažymėjimo pakeitimo arba naujo pažymėjimo išdavimo metu naujame straipsnyje (14 straipsnis) būtų užtikrinta, kad piliečiai bet kuriuo momentu galėtų įrodyti savo teisę vairuoti visoje Sąjungoje. Trečiųjų valstybių vairuotojo pažymėjimų klausimu Taryba ir Parlamentas nuo pat pradžių laikėsi labai panašių pozicijų ir abi institucijos pritarė naujai koncepcijai, pagal kurią siekiant valstybėje narėje pakeisti vairuotojo pažymėjimą būtų remiamasi trečiosios valstybės kelių transporto sistemos vertinimu Sąjungos mastu (15 straipsnis). Šiomis aplinkybėmis Taryba negalėjo pritarti panašiam požiūriui dėl trečiųjų valstybių profesionalių vairuotojų kompetencijos, tačiau pritarė, kad Komisijai būtų pavesta įvertinti galimybes palengvinti trečiųjų valstybių išduotų profesinės kompetencijos pažymėjimų pripažinimą.

17. Ir Parlamentas, ir Taryba II priede paliko keletą dalinių pakeitimų dėl vairavimo egzaminų ir reikalaujamų žinių bei įgūdžių. Tai susiję, pavyzdžiui, su technologijų pažanga (pažangiosiomis pagalbinėmis vairavimo sistemomis, patvariųjų stabdžių sistemomis, savanorišku treniruoklių naudojimu, elektriniais motociklais), papildomu dėmesio pažeidžiamiesiems kelių eismo dalyviams (aklosiomis zonomis, išlipimu gatvės pusėje, dėmesiu dviračių eismo juostoms) ir procesų supaprastinimu (įrodymu, kad gebama tinkamai valdyti transporto priemonę su rankine pavarų dėže). III priede dėl minimalių tinkamumo vairuoti standartų Parlamentas iš esmės pritarė Tarybos papildymams, o Taryba pritarė keletui Parlamento papildymų.
18. Galiausiai Taryba pritarė (tačiau mažesniu mastu) dėl ataskaitų teikimo reikalavimų valstybėms narėms, už kuriuos pasisakė Komisija arba Parlamentas (23 straipsnis). Taryba išlaikė savo poziciją dėl ketverių metų bendro perkėlimo į nacionalinę teisę laikotarpio (29 straipsnis).

#### **IV. IŠVADA**

19. Tarybos pozicijoje remiamas Komisijos pasiūlymo tikslas ir visapusiškai atspindimas kompromisas, pasiektas Tarybos ir Europos Parlamento neformaliose derybose, padedant Komisijai.
20. Todėl Taryba mano, kad jos per pirmąjį svarstymą priimta pozicija subalansuotai atspindi derybų rezultatus, ir kad priėmus naująją direktyvą dėl vairuotojo pažymėjimų bus svariai prisidedama prie kelių eismo saugumo didinimo ir laisvo piliečių judėjimo ES.