

Briuselis, 2017 m. gegužės 24 d.
(OR. en)

Tarpinstitucinė byla:
2017/0015 (COD)

8596/1/17
REV 1

TRANS 155
CODEC 667
MI 359
EDUC 157
IA 66

ATASKAITA

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato
kam: Tarybai

Ankstesnio dokumento Nr.: 6813/5/17 REV 5 TRANS 85 CODEC 290 MI 171 EDUC 97

Komisijos dok. Nr.: 5671/17 TRANS 28 CODEC 107 MI 91 EDUC 32 + ADD 1-4

Dalykas: Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/59/EB dėl tam tikrų kelių transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti vairuotojų pradinės kvalifikacijos ir periodinio mokymo ir Direktyva 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų
– Bendras požiūris

IVADAS

1. 2017 m. vasario 1 d. Komisija pirmiau nurodytą pasiūlymą pateikė Europos Parlamentui ir Tarybai.
2. Nors, remiantis Komisijos vertinimu, Direktyva 2003/59/EB buvo įgyvendinta be didelių problemų ir tuo tinkamai prisidedant prie kelių eismo saugumo ir darbo jėgos judumo, pasiūlymu siekiama spręsti kelis trūkumus, kurie buvo nustatyti 2012–2014 m. vykdant *ex-post* įvertinimą.

3. Pasiūlymu siekiama:

- pagerinti privalomo profesionaliems vairuotojams teikiamo mokymo tarpusavio pripažinimą;
- modernizuoti mokymo reikalavimus ir paaiškinti jų ryšį su kituose ES teisės aktuose išdėstytais mokymo reikalavimais;
- sumažinti dviprasmiškumą, susijusį su direktyvoje nustatytų įpareigojimų išimtimis, ir
- paaiškinti minimalaus amžiaus reikalavimus vairuotojams, kurie atsiranda taikant direktyvas 2003/59/EB ir 2006/126/EB, siekiant užtikrinti vienodą ES taisyklių taikymą.

4. Prieš pateikdama svarstomą pasiūlymą, Komisija, teikdama horizontalų pasiūlymą, 2016 m. gruodžio 14 d. pasiūlė dalinius pakeitimus dėl reguliavimo procedūros su tikrinimu, kuri numatyta šioje direktyvoje ir Direktyvoje 2006/126/EB¹.

5. 2017 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento Transporto ir turizmo komitetas (TRAN) pranešėju paskyrė Peter Lundgren (EFDD, SE). Užimtumo ir socialinių reikalų komitetas (EMPL) nusprendė nepateikti nuomonės.

6. Planuojama, kad Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas nuomonę priims 2017 m. gegužės 31 d. Regionų komitetas nusprendė nepateikti nuomonės dėl pasiūlymo.

7. Rumunijos Parlamento Senatas 2017 m. balandžio 26 d. laišku pateikė nuomonę dėl subsidiarumo ir proporcingumo principų taikymo².

¹ Žr. dok. ST 5623/17 + ADD 1 REV 1.

² Žr. dok. ST 8562/17 INIT.

DARBAS TARYBOJE

8. Sausumos transporto darbo grupė pasiūlymą pradėjo nagrinėti 2017 m. vasario 3 d. Komisijos poveikio vertinimą ji išnagrinėjo 2017 m. vasario 7 d. Delegacijos iš esmės pripažino, kad šį vertinimą tinka panaudoti kaip pagrindą pasiūlymams dėl reglamentavimo. Kelios delegacijos pabrėžė, kad svarbu pasirinkti tokį politikos kelią, kad būtų pasiektas kitoje valstybėje narėje baigtų mokymų tarpusavio pripažinimas. Išsamesnės informacijos paprašyta apie vairuotojų kvalifikacijos vertinimo kortelių išdavimo kitų valstybių narių vairuotojams administracines išlaidas. Kai kurios delegacijos pastebėjo, kad poveikio vertinime buvo galima labiau įsigilinti palyginant administracinius reikalavimus ES šalių vairuotojams su reikalavimais trečiųjų šalių vairuotojams. Kelios delegacijos pareiškė skirtingas nuomones dėl „e. mokymosi“ sąvokos ir mokymo reikalavimų išimčių apibrėžties. Kalbant apie pastarąsias, pirmininkaujanti valstybė narė atkreipė dėmesį, kad Komisija nepateikė išimties taikymo vairuotojams, kurie vykdomi žemės ūkio veiklą veža su žemės ūkiu susijusias prekes, išsamios analizės (susijusių asmenų skaičius, galima problema siekiant direktyvos tikslų).
9. Nuo 2017 m. kovo 14 d. iki balandžio 11 d. pirmininkaujanti valstybė narė pateikė kelis kompromisinius dokumentus, kad būtų rastas bendras pagrindas dėl kai kurių siūlomų pakeitimų. Darbo grupėje padaryto darbo rezultatai įtraukti į priede išdėstytą tekstą.
10. Daliniai pakeitimai, dėl kurių sutarta, daugiausia yra susiję su išimčių formuluotėmis ir aiškinimu, procedūra ir priemonėmis, kurios bus naudojamos siekiant sudaryti palankesnes sąlygas baigto vairuotojų mokymo tarpusavio pripažinimui, vairuotojų mokymo organizavimui ir pereinamojo laikotarpio nuostatomis.
- 10a. 2017 m. gegužės 24 d. Nuolatinių atstovų komitetas patvirtino kompromisinį tekstą ir susitarė pateikti jį Tarybai (TTE (Transportas), 2017 m. birželio 8 d.), kad būtų priimtas bendras požiūris.

NEIŠSPRESTI KLAUSIMAI

11. Darbo grupė išnagrinėjo visus delegacijų iškeltus klausimus ir parengė kompromisinią tekstą, kuris, panašu, priimtinas visoms delegacijoms. Kalbant apie išimtis, darbo grupė sugebėjo pateikti papildomus paaiškinimus, o kai kuriems terminams paliko galimybę juos aiškinti įvairiai, nes valstybėse narėse taikoma skirtinga praktika ir egzistuoja skirtingos sąlygos. Viena delegacija pakartojo savo nepasitenkinimą dėl kompromiso dėl išimčių.
12. Kelios delegacijos pareiškė susirūpinimą, kad rastam sprendimui kaip pagerinti tarpusavio pripažinimą reikalingos nemažos administracinės išlaidos. Kitos delegacijos būtų pageidavusios didesnio užmojo pasiūlymo, kuriuo būtų pasirengta elektroniniam keitimuisi informacija. Viena delegacija paprašė papildomų paaiškinimų dėl pereinamojo laikotarpio nuostatų.³
13. Kai kurios delegacijos pareiškė susirūpinimą dėl to, kad išlieka atskira procedūra, leidžianti trečiųjų šalių krovinių transporto priemonių vairuotojams toliau naudoti vairuotojo liudijimus, išduotus laikantis Reglamento (EB) Nr. 1072/2009, kaip įrodymą, kad laikomasi mokymo reikalavimų. Tačiau kompromisiniame tekste išdėstytomis nuostatomis esama procedūra patobulinama privalomai į vairuotojo liudijimą įrašant specialų kodą.
14. Šiame procedūros etape Komisija dėl šio pasiūlymo laikosi bendrosios išlygos, bet iš esmės palankiai vertina Tarybos pastangas siekti bendro požiūrio.

IŠVADA

15. Tarybos prašoma susitarti dėl bendro požiūrio dėl šio dokumento priede pateikto teksto.

³ Žr. šio pranešimo papildymą.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

**kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/59/EB dėl tam tikrų kelių transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti vairuotojų pradinės kvalifikacijos ir periodinio mokymo ir
Direktyva 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų**

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ¹,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ²,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

¹ OL C , , p. .

² OL C , , p. .

kadangi:

- (1) savo 2011 m. kovo 28 d. savo baltojoje knygoje ³ Komisija išdėstė visiškai saugaus eismo vizijos siekį, t. y. Sąjunga turėtų iki 2050 m. pasiekti, kad žūčių kelių eismo įvykiuose skaičius taptų artimas nuliui;
- (2) Komisija savo komunikate dėl 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos krypčių ⁴ pasiūlė iki 2020 m. dar perpus sumažinti bendrą žūčių Sąjungos keliuose skaičių, pradedant nuo 2010 m. Šiam tikslui pasiekti Komisija nustatė septynis strateginius tikslus, įskaitant tikslą gerinti kelių eismo dalyvių švietimą bei mokymą ir pažeidžiamų kelių eismo dalyvių apsaugą;
- (3) įvertinusi Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/59/EB ⁵ įgyvendinimą Komisija nustatė tam tikrų trūkumų. Pagrindiniai nustatyti trūkumai – išimčių aiškinimo sunkumai ir teisinis netikrumas; mokymo turinys, kuris, kaip nustatyta, tik iš dalies atitinka vairuotojų poreikius; vairuotojams sunku gauti baigto arba iš dalies baigto mokymo kitoje valstybėje narėje tarpusavio pripažinimą ir Direktyvoje 2003/59/EB ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2006/126/EB nustatyti nevienodi minimalaus amžiaus reikalavimai ⁶;
- (4) siekiant padidinti Direktyvos 2003/59/EB teisinį aiškumą, visos nuorodos į panaikintus arba pakeistus Sąjungos aktus turėtų būti pašalintos arba iš dalies pakeistos;

³ 2011 m. kovo 28 d. Baltoji knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (COM(2011) 144 galutinis).

⁴ Komunikatas „Kuriama saugi Europos kelių eismo erdvė. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys“ (COM (2010) 389 final)

⁵ 2003 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/59/EB dėl tam tikrų kelių transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti vairuotojų pradinės kvalifikacijos ir periodinio mokymo, iš dalies keičianti Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 ir Tarybos direktyvą 91/439/EEB bei panaikinanti Tarybos direktyvą 76/914/EEB (OL L 226, 2003 9 10, p. 4).

⁶ 2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų (OL L 403, 2006 12 30, p. 18).

- (5) siekiant suteikti tikrumo ir užtikrinti derėjimą su kitais Sąjungos aktais, turėtų būti atlikta tam tikrų su Direktyvos 2003/59/EB taikymo išimtimis susijusių pakeitimų, atsižvelgiant į panašias išimtis, kurios taikomos pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 561/2006⁷; Kai kurios iš šių išimčių yra susijusios su situacijomis, kai vairavimas nėra pagrindinė veikla, pavyzdžiui, kai vairavimas užima mažiau kaip 30 % mėnesio darbo laiko ir kai tokiems asmenims prievolė laikytis Direktyvos 2003/59/EB reikalavimų būtų neproporcinga našta.
- (5a) Tie vairuotojai, kuriems taikoma pradinės kvalifikacijos išimtis, vis dėlto turėtų, išlaikant šią išimtį, periodiškai lankyti mokymus ir atnaujinti esmines darbui žinias;
- (6) atsižvelgiant į mokymo ir švietimo srities pokyčius, taip pat siekiant padidinti Direktyvos 2003/59/EB indėlį į kelių eismo saugumą ir mokymo tinkamumą vairuotojams, su kelių eismo saugumu susijusiems dalykams (pavyzdžiui, pavojų suvokimui, pažeidžiamų kelių eismo dalyvių apsaugai ir taupiam vairavimui) mokymo kursuose turėtų būti skiriama daugiau dėmesio;
- (7) valstybėms narėms turėti būti suteikta aiški galimybė tobulinti ir modernizuoti mokymo metodus – daliai mokymo kursų naudoti IRT priemones (pavyzdžiui, e. mokymąsi ir mišrųjų mokymąsi) ir kartu užtikrinti mokymo kokybę. Didelė pagal šią direktyvą reikalaujamų mokymų dalis turėtų būti suteikiama patvirtintame mokymo centre;
- (8) siekiant užtikrinti skirtingų pagal Sąjungos teisę reikalaujamo mokymo formų derėjimą, valstybėms narėms turėtų būti suteikta galimybė derinti įvairias atitinkamo mokymo rūšis (pavyzdžiui, pavojingų krovinių vežimo srities mokymą, žinių apie neįgaliuosius gerinimą arba gyvūnų vežimo srities mokymą) su Direktyvoje 2003/59/EB numatytu mokymu;

⁷ 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1.)

- (9) siekiant išvengti, kad dėl skirtingos valstybių narių praktikos atsirastų tarpusavio pripažinimo kliūčių ir būtų apribota vairuotojų teisė kelti kvalifikaciją valstybėje narėje, kurioje jie dirba, turėtų būti reikalaujama, kad valstybių narių valdžios institucijos išduotų reikiamą dokumentą, kiekvienam vairuotojui, kuris tenkina Direktyvos 2003/59/EB reikalavimus. Dokumentui turėtų būti taikomas tarpusavio pripažinimas, be kita ko, atliekant patikrinimus kelyje. Šis reikalavimas turėti būtiniausias dokumentus neturėtų kliudyti toliau plėtoti valstybių narių bendradarbiavimą šioje srityje pasitelkiant elektroninį registravimą ir keitimąsi informacija;
- (9a) jei vairuotojai iš trečiųjų šalių kaip įrodymą, kad laikomasi mokymo reikalavimų, naudoja vairuotojo liudijimą, tai vairuotojams gali tapti kliūtimi, kai vežėjas grąžina liudijimą išdavusiajai institucijai, visų pirma, kai tie vairuotojai nori įsidarbinti kitoje valstybėje narėje. Siekiant išvengti situacijų, kai, esant tokioms aplinkybėms, vairuotojai turėtų iš naujo mokytis prieš pereidami į naują darbą, valstybės nares reikėtų paskatinti bendradarbiauti ir keistis informacija apie vairuotojų kvalifikaciją;
- (9b) siekiant sklandaus perėjimo, galiojantys vairuotojų liudijimai ir galiojančios vairuotojo kvalifikacijos kortelės, išduotos laikantis taisyklių, galiojusių prieš taikant pakeistas nuostatas, turėtų būti pripažįstami iki jų galiojimo pabaigos datos. Daliniai pakeitimai nepanaikina suteiktų mokymų ar vairuotojo pažymėjimų, išduotų patvirtinant šiuos mokymus, iki tų dalinių pakeitimų įsigaliojimo datos;
- (10) siekiant suteikti teisinio aiškumo ir užtikrinti, kad minimalaus amžiaus reikalavimai būtų suvienodinti, siekiant Direktyvoje 2003/59/EB nustatytų tikslų, Direktyvoje 2006/126/EB turėtų būti nustatyta aiški išimtis, t. y. nurodyta, kad vairuotojo pažymėjimai gali būti išduodami sulaukus Direktyvoje 2003/59/EB nurodyto minimalaus amžiaus. Šis išaiškinimas yra susijęs su bendru minimalaus amžiaus reikalavimu tam tikrų transporto priemonių kategorijų vairuotojams, kurie turi PKP, ir iš dalies nekeičia esamų galimybių tokį minimalaus amžiaus reikalavimą sumažinti arba taikyti jam išimtis;

- (10a) Direktyvos 2006/126/EB daliniai pakeitimai turėtų būti tik tie pakeitimai, kurie yra tiesiogiai susiję su Direktyvos 2003/59/EB peržiūra. Pageidautina atlikti išsamesnę Direktyvos 2006/126/EB įgyvendinimo ir taikymo analizę, įskaitant tam tikrų kategorijų transporto priemonių atskyrimą, ir ją reikėtų įtraukti į būsimą Direktyvos 2006/126/EB peržiūrą;
- (11) kadangi šios direktyvos tikslo – pagerinti tam tikrų kelių transporto priemonių kroviniams arba keleiviams vežti vairuotojams visoje ES taikomus pradinės kvalifikacijos ir kvalifikacijos kėlimo standartus – valstybės narės negali deramai pasiekti dėl kelių transporto tarpvalstybinio pobūdžio ir problemų, kurias šia direktyva ketinama išspręsti, ir todėl to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygiu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (12) todėl direktyvos 2003/59/EB ir 2006/126/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistos,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyva 2003/59/EB iš dalies keičiama taip:

- 1) 1 straipsnio pirma ir antra įtraukos pakeičiamos ir išdėstomos taip:

- „— transporto priemonės, kurioms vairuoti būtina turėti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2006/126/EB(*) apibrėžtą C1, C1+E, C ar C+E kategorijos vairuotojo pažymėjimą arba tokį vairuotojo pažymėjimą, kuris pripažįstamas lygiaverčiu,
- transporto priemonės, kurioms vairuoti būtina turėti Direktyvoje 2006/126/EB apibrėžtą D1, D1+E, D ar D+E kategorijos vairuotojo pažymėjimą arba tokį vairuotojo pažymėjimą, kuris pripažįstamas lygiaverčiu.

Šioje direktyvoje nuorodos į vairuotojo pažymėjimų kategorijas, kuriose yra pliuso ženklas („+“), turi būti vertinamos pagal III priede pateikiamą atitikties lentelę.

(*) 2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų (OL L 403, 2006 12 30, p. 18).“;

2) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) b punktas pakeičiamas taip:

„b) ginkluotųjų pajėgų, civilinės gynybos, priešgaisrinės tarnybos, už viešosios tvarkos palaikymą atsakingų pajėgų ir greitosios pagalbos tarnybų naudojamų arba kontroliuojamų transporto priemonių, kai vežimo operacija yra tiesiogiai susijusi su toms tarnyboms paskirtomis užduotimis“;

b) d–g punktai pakeičiami taip:

„d) transporto priemonių, kurios naudojamos paskelbus nepaprastą padėtį arba skiriamos gelbėjimo darbams, įskaitant transporto priemones, naudojamas nekomerciniam humanitarinės pagalbos vežimui;

e) transporto priemonių, kurios naudojamos visų asmenų, pageidaujančių įgyti vairuotojo pažymėjimą ar PKP pagal 6 straipsnį ir 8 straipsnio 1 dalį, mokymui vairuoti ir egzaminavimui, jei tos transporto priemonės nenaudojamos komerciniam krovinių ir keleivių vežimui.

Be to, ši direktyva netaikoma asmeniui, norinčiam įgyti vairuotojo pažymėjimą ar PKP pagal 6 straipsnį ir 8 straipsnio 1 dalį, kai tas asmuo papildomai mokosi vairuoti mokydamasis darbo vietoje, jei šį asmenį lydi kitas asmuo, turintis šiuo tikslu naudojamos transporto priemonės kategorijos PKP, arba tos transporto priemonės kategorijos vairavimo instruktorius;

f) transporto priemonių, kurios naudojamos nekomerciniam keleivių arba krovinių vežimui;

g) transporto priemonių, kuriomis vežamos medžiagos, įranga arba mechanizmai, kuriuos vairuotojas naudos atlikdamas savo darbą, jeigu transporto priemonių vairavimas nėra pagrindinė vairuotojo veikla.“;

c) Papildoma šiomis dalimis:

„valstybės narės gali taikyti išimtį žemės ūkio, sodininkystės, miškų ūkio, gyvulininkystės ar žuvininkystės įmonių naudojamų arba jų be vairuotojo išsinuotų transporto priemonių, kurias naudojant atliekamos su tų įmonių profesine veikla susijusios krovinių vežimo operacijos, jeigu transporto priemonės vairavimas nėra pagrindinė vairuotojo veikla, vairuotojams. Valstybės narės tokias išimtis gali daryti priklausomai nuo atskirų sąlygų savo teritorijoje ir, gavus atitinkamos valstybės narės sutikimą, kitos valstybės narės teritorijoje.

Valstybės narės praneša Komisijai apie išimtis, padarytas pagal šią nuostatą, o Komisija apie tai praneša kitoms valstybėms narėms.“

3) 7 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) pirma pastraipa pakeičiama taip:

„Kvalifikacijos kėlimas – tai mokymas, leidžiantis PKP turėtojams atnaujinti jų darbui svarbias žinias, ypatingą dėmesį skiriant kelių eismo saugumui ir degalų naudojimo racionalizavimui.“;

b) trečia pastraipa pakeičiama taip:

„Kvalifikacijos kėlimu siekiama pagilinti I priedo 1 skirsnyje nurodomų dalykų išmanymą ir pakartoti juos. Į jį visuomet įtraukiamas bent vienas su kelių eismo saugumu susijęs dalykas, be to, jis apima įvairius dalykus. Mokymo dalykuose atsižvelgiama į atitinkamų teisės aktų bei technologijų pokyčius ir, kiek įmanoma, į konkrečius vairuotojo mokymo poreikius.“;

4) 9 straipsnio pirma pastraipa pakeičiama taip:

„1 straipsnio a punkte nurodyti vairuotojai 5 straipsnyje nurodytą pradinę kvalifikaciją įgyja valstybėje narėje, kurioje yra jų įprastinė gyvenamoji vieta, apibrėžta Direktyvos 2006/126/EB 12 straipsnyje.“;

5) 10 straipsnis pakeičiamas taip:

„10 straipsnis
Sąjungos kodas

1. Valstybių narių kompetentingos institucijos, atsižvelgdamos į 6 straipsnyje nurodytą PKP ir 8 straipsnio 1 dalyje nurodytą PKP bei 5 straipsnio 2 ir 3 dalių ir 8 straipsnio nuostatas, Direktyvos 2006/126/EB I priede numatytą suderintą Europos Sąjungos kodą 95 įrašo šalia atitinkamų pažymėjimo kategorijų:

- vairuotojo pažymėjime, ir (arba)
- pagal II priede pateiktą pavyzdį parengtoje vairuotojo kvalifikacinėje kortelėje.

Jei valstybės narės, kurioje įgytas KPK, kompetentingos institucijos negali ant vairuotojo pažymėjimo nurodyti Sąjungos kodo, jos išduota vairuotojui vairuotojo kvalifikacinę kortelę.

Valstybės narės išduota vairuotojo kvalifikacinė kortelė turi būti tarpusavyje pripažįstama. Išduodamos kortelę kompetentingos institucijos patikrina vairuotojo pažymėjimo galiojimą atitinkamai transporto priemonės kategorijai.

2. 1 straipsnio b punkte nurodytam (-ai) vairuotojui (-ai), vairuojančiam (-ai) transporto priemonės, kuriomis keliais vežami kroviniai, taip pat leidžiama įrodyti, kad jis arba ji yra įgijęs (-usi) šia direktyva numatomą kvalifikaciją ir išklaušęs (-iusi) mokymo kursą, pateikiant Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1072/2009(*) numatytą vairuotojo liudijimą, jei jame yra įrašytas 95 Sąjungos kodas. Šioje direktyvoje išduodančioji valstybė narė atitinkamo liudijimo pastabų skiltyje nurodo Sąjungos kodą 95, jei atitinkamas vairuotojas (-a) yra įgijęs (-usi) šia direktyva numatomą kvalifikaciją ir išklaušęs (-iusi) mokymo kursą.

Sąjungos kodu 95 nepažymėti vairuotojų liudijimai, išduoti iki [OL: įrašykite 3 straipsnio 1 dalyje nurodytą datą] laikantis Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 5 straipsnio, visų pirma jo 7 pastraipos, reikalavimų, siekiant patvirtinti atitiktį šia direktyva nustatytiems mokymo reikalavimams bus priimami kaip kvalifikacijos įrodymas iki jų galiojimo pabaigos.

(*) 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių (OL L 300, 2009 11 14, p. 72).“;

- 6) I ir II priedai iš dalies keičiami pagal šios direktyvos priedą.

2 straipsnis

Direktyva 2006/126/EB iš dalies keičiama taip:

- 1) 4 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

- a) 4 dalis iš dalies keičiama taip:

- i) e punkto trečia įtrauka pakeičiama taip:

– „nustatytas minimalus amžius gauti C1 ir C1E kategorijų vairuotojo pažymėjimą yra 18 metų;“;

- ii) g punkto antra įtrauka pakeičiama taip:

– „nustatytas minimalus amžius gauti C ir CE kategorijų vairuotojo pažymėjimą yra 21 metai;“;

iii) i punkto antra įtrauka pakeičiama taip:

- „nustatytas minimalus amžius gauti D1 ir D1E kategorijų vairuotojo pažymėjimą yra 21 metai;“;

iv) k punkto antra įtrauka pakeičiama taip:

- „nustatytas minimalus amžius gauti D ir DE kategorijų vairuotojo pažymėjimą yra 24 metai;“;

b) įterpiama ši dalis:

„7. Nukrypstant nuo minimalaus amžiaus reikalavimų, nustatytų šios direktyvos 4 straipsnio 4 dalies g, i ir k punktuose, minimalus amžius gauti C, CE, D1, D1E, D arba DE kategorijų vairuotojo pažymėjimą yra atitinkamai Direktyvos 2003/59/EB 5 straipsnio 2 dalyje, 5 straipsnio 3 dalies a punkto i papunkčio pirmoje pastraipoje, 5 straipsnio 3 dalies a punkto ii papunkčio pirmoje pastraipoje arba 5 straipsnio 3 dalies b punkte nustatytas minimalus amžius, kurio būdami profesinės kompetencijos pažymėjimų (PKP) turėtojai gali vairuoti tokias transporto priemones.

Kai pagal Direktyvos 2003/59/EB 5 straipsnio 3 dalies a punkto i papunkčio antrą pastraipą arba 5 straipsnio 3 dalies a punkto ii papunkčio antrą pastraipą valstybė narė savo teritorijoje leidžia vairuoti nuo jaunesnio amžiaus, vairuotojo pažymėjimas galioja tik išduodančiosios valstybės narės teritorijoje, kol pažymėjimo turėtojas sulauks šios dalies pirmoje pastraipoje nurodyto atitinkamo minimalaus amžiaus ir jam bus išduotas PKP.“

2) 15 straipsnio esamas tekstas tampa 1 dalimi ir įrašoma ši dalis:

„2. ES vairuotojo pažymėjimų tinklu taip pat galima naudotis siekiant keistis informacija apie vairuotojo pažymėjimus kituose Sąjungos teisės aktuose numatytais tikslais.“

3 straipsnis

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad šios direktyvos būtų laikomasi nuo [*Leidinių biurui: prašome įrašyti DATA – 24 mėnesiai po šio teisės akto įsigaliojimo*]. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų nuostatų tekstą.

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

4 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

5 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu

Tarybos vardu

Pirmininkas

Pirmininkas

A. Direktyvos 2003/59/EB I ir II priedai iš dalies keičiami taip:

1) I priedas iš dalies keičiamas taip:

A) 1 skirsnis iš dalies keičiamas taip:

a) antra pastraipa pakeičiama taip:

„Minimalus kvalifikacijos lygis turi būti panašus bent į Europos kvalifikacijų sąrangos 2 lygmenį, nustatytą Europos Parlamento ir Tarybos rekomendacijos 2008/C 111/01(*) II priede.

—————
(*) 2008 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos rekomendacija dėl Europos mokymosi visą gyvenimą kvalifikacijų sąrangos kūrimo (OL C 111, 2008 5 6, p. 1).“;

b) 1.2 punktą pakeičiamas taip:

„1.2. Tikslas - išmanyti technines saugos valdiklių charakteristikas ir jų veikimą, siekiant, kad būtų galima valdyti transporto priemonę, sumažinti įprastą nusidėvėjimą ir užkirsti kelią veiklos sutrikimams:

stabdžių ir lėtintuvo naudojimo apribojimai, stabdžių naudojimas kartu su lėtintuvu, geresnis greičio ir pavarų dėžės perdavimo koeficiento naudojimas, transporto priemonės inercijos panaudojimas, transporto priemonės greičio mažinimas ir jos stabdymas važiuojant nuokalnėn, veiksmai gedimo atveju, elektroninių ir mechaninių prietaisų, pavyzdžiui, elektroninės stabilumo programos (ESP), pažangiosios avarinio stabdymo sistemos (AEBS), stabdžių antiblokavimo sistemos (ABS), traukos kontrolės sistemos (TCS), transporto priemonių stebėsenos sistemų (IVMS) ir kitų patvirtintų naudoti pagalbinių vairavimo ar automatizavimo įtaisų naudojimas.“;

c) 1.3 punktas pakeičiamas taip:

„1.3. Tikslas – sugebėjimas sureguliuoti degalų naudojimą:

optimalus degalų naudojimas remiantis praktine patirtimi, susijusia su 1.1 ir 1.2 punktais, eismo srauto numatymo svarba, tinkama distancija ir judančios transporto priemonės inercijos panaudojimas, pastovus greitis, nuosaikus vairavimo stilius ir tinkamas padangų slėgis.“;

d) prieš pavadinimą „C, C+E, C1, C1+E kategorijos pažymėjimai“ įterpiamas šis punktas:

„1.3a. Tikslas – gebėjimas numatyti, vertinti eismo pavojus ir prie jų prisitaikyti:

turėti žinių apie skirtingas kelio, eismo ir oro sąlygas bei prisitaikyti prie jų, numatyti būsimus įvykius, prisitaikyti prie eismo pavojų, atpažinti pavojingas situacijas ir prisitaikyti prie jų, visų pirma, kai tai susiję su transporto priemonių dydžiu ir svoriu bei pažeidžiamais kelių eismo dalyviais, pavyzdžiui, pėsčiaisiais, dviratėninkais ir dviratėmis motorinėmis transporto priemonėmis;

nustatyti galimas pavojingas situacijas ir tinkamai suvokti, kaip šios galimai pavojingos situacijos gali virsti situacijomis, kuriose nebus įmanoma išvengti susidūrimo, taip pat pasirinkti ir imtis tokių veiksmų, kuriais saugumo atsarga padidinama tiek, kad tuo atveju, jei galimi pavojai taptų realūs, susidūrimo dar būtų galima išvengti.“;

e) 1.4 punktas pakeičiamas taip:

„1.4. Tikslas – sugebėjimas pakrauti transporto priemonę deramai laikantis saugos ir tinkamų transporto priemonės naudojimo taisyklių:

važiuojančias transporto priemones veikiančios jėgos, pavarų dėžės perdavimo koeficientų naudojimas atsižvelgiant į transporto priemonės apkrovą ir kelio profilį, automatinės transmisijos sistemų naudojimas, transporto priemonės arba transporto priemonių junginio naudingosios apkrovos apskaičiavimas, bendro tūrio apskaičiavimas, krovinio paskirstymas, ašies perkrovos pasekmės, transporto priemonės stovumas ir sunkio centras, pakuočių ir padėklų tipai;

pagrindiniai krovinių, kuriuos būtina sutvirtinti, tipai, fiksavimo ir sutvirtinimo būdai, sutvirtinimo juostų naudojimas, sutvirtinimo įtaisų tikrinimas, krovos įrangos naudojimas, dengimas brezentu ir jo nuėmimas.“;

f) 1.6 punktą pakeičiamas taip:

„1.6. Tikslas – sugebėjimas pakrauti transporto priemonę deramai laikantis saugos ir tinkamų transporto priemonės naudojimo taisyklių:

važiuojančias transporto priemones veikiančios jėgos, pavarų dėžės perdavimo koeficientų naudojimas atsižvelgiant į transporto priemonės apkrovą ir kelio profilį, automatinės transmisijos sistemų naudojimas, transporto priemonės arba transporto priemonių junginio naudingosios apkrovos apskaičiavimas, krovinio paskirstymas, ašies perkrovos pasekmės, transporto priemonės stovumas ir sunkio centras.“;

g) 2.1 punktą pakeičiamas taip:

„2.1. Tikslas – išmanyti su vežimu kelių transportu susijusią socialinę aplinką ir tą vežimą reglamentuojančias taisykles:

vežimo sektoriui būdingas ilgiausias darbo laikas; Europos Parlamento ir Tarybos reglamentų (EB) Nr. 561/2006(*) ir (ES) Nr. 165/2014(**) principai, taikymas ir pasekmės; baudos už tai, kad nenaudojamas tachografas, jis naudojamas netinkamai ir už jo rodmenų klastojimą; su vežimu kelių transportu susijusios socialinės aplinkos išmanymas: vairuotojų teisės ir pareigos, susijusios su pradine kvalifikacija ir kvalifikacijos kėlimu.

(*) 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1.)

(**) 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo (OL L 60, 2014 2 28, p. 1).“;

h) 3.7 punktą pakeičiamas taip:

„3.7. Tikslas – išmanyti vežimo kelių transportu ekonominius klausimus ir rinkos organizavimą:

kelių transportas, palyginti su kitomis transporto rūšimis (konkurencija, krovinių siuntėjai), skirtingos kelių transporto veiklos rūšys (vežimas samdos pagrindais arba už atlygį, savo sąskaita, pagalbinė vežimo veikla), pagrindinių tipų transporto bendrovių organizacinė struktūra ir pagalbinės vežimo veiklos organizavimas, įvairių rūšių vežimo specializacija (automobilinėmis cisternomis, reguliuojamos temperatūros transporto priemonėmis, pavojingus krovinius vežti skirtomis transporto priemonėmis, gyvūnams vežti skirtomis transporto priemonėmis ir t. t.), sektoriaus pokyčiai (teikiamų paslaugų įvairinimas, vežimas geležinkelių / kelių transportu, subrangos sutarčių sudarymas ir t. t.).“;

i) 3.8 punktą pakeičiamas taip:

„3.8. Tikslas – išmanyti keleivių vežimo kelių transportu ekonominius klausimus ir rinkos organizavimą:

keleivių vežimas kelių transportu, palyginti su jų vežimu kitų rūšių transporto priemonėmis (geležinkeliu, privačiais automobiliais), įvairi veikla, susijusi su keleivių vežimu keliais, žinių apie neįgaluosius gerinimas, sienų kirtimas (tarptautinis vežimas), pagrindinių tipų bendrovių, keleivius vežančių kelių transportu, organizacinė struktūra.“;

B) 2 skirsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2.1 punktas pakeičiamas taip:

„2.1. *Galimybė, apjungianti kurso lankymą ir egzaminą*

Pradinė kvalifikacija turi apimti visų 1 skirsnyje išvardytų dalykų mokymą. Šio pradinės kvalifikacijos kurso trukmė turi būti 280 valandų.

Kiekvienas vairuotojas mokinys bent 20 valandų turi individualiai vairuoti tam tikros kategorijos transporto priemonę, atitinkančią bent Direktyvoje 2006/126/EB nustatytus egzaminavimui naudojamos transporto priemonės reikalavimus.

Su apmokomu vairuotoju, kai jis individualiai vairuoja transporto priemonę, turi būti instruktorius, su kuriuo patvirtintas mokymo centras yra sudaręs darbo sutartį. Kiekvienas vairuotojas iš jam skiriamo 20 valandų individualaus vairavimo laiko ne ilgiau nei aštuonias valandas transporto priemonę gali vairuoti specialioje vietovėje arba naudodamasis aukščiausios klasės treniruokliu, kad būtų galima įvertinti įgytą gebėjimą racionaliai vairuoti laikantis saugumo taisyklių, ypač atsižvelgiant į transporto priemonės valdymą skirtingomis kelio sąlygomis ir jų pasikeitimą esant skirtingoms atmosferos sąlygoms, važiuojant dieną arba naktį, ir gebėjimą optimaliai naudoti degalus.

Valstybės narės gali leisti dalį mokymo kurso dėstyti patvirtintame mokymo centre naudojant informacinių ir ryšių technologijų priemones, pavyzdžiui, e. mokymosi priemones, kartu išlaikant tinkamą mokymo kokybę ir pasirenkant dalykus, kuriuos mokant informacijos ir ryšių technologijų priemones galima veiksmingiausiai panaudoti. Visų pirma valstybės narės reikalauja patikimo naudotojų tapatybės nustatymo ir tinkamų kontrolės priemonių.

Valstybės narės pagal kitus Sąjungos teisės aktus reikalaujamą specialų mokymą gali laikyti mokymo dalimi. Toks mokymas apima bent mokymą, kurį pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/68/EB(*) reikia baigti norint vežti pavojingus krovinius, žinių apie neįgaliuosius gerinimą, numatytą Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 181/2011(**), ir mokymą apie gyvūnų vežimą pagal Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1/2005(***) .

5 straipsnio 5 dalyje nurodytiems vairuotojams pradinės kvalifikacijos suteikimo kursas neturi būti trumpesnis nei 70 valandų, įskaitant penkias individualaus vairavimo valandas.

Mokymo pabaigoje valstybės narės kompetentingos institucijos arba jų paskiriama įstaiga surengia vairuotojui rašytinį arba žodinį egzaminą. Į egzaminą turi būti įtraukiamas bent vienas klausimas iš kiekvieno tikslo, kuris nurodomas 1 skirsnyje pateikiamame dalykų sąrašė.

(*) 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/68/EB dėl pavojingų krovinių vežimo vidaus keliais (OL L 260, 2008 9 30, p. 13).

(**) 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 181/2011 dėl miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transporto keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (OL L 55, 2011 2 28, p. 1).

(***) 2004 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1/2005 dėl gyvūnų apsaugos juos vežant ir atliekant susijusias operacijas ir iš dalies keičiantis Direktyvas 64/432/EEB ir 93/119/EB ir Reglamentą (EB) Nr. 1255/97 (OL L 3, 2005 1 5, p. 1).“;

b) 2.2 punkto b papunkčio antroji pastraipa pakeičiama taip:

„Praktiniam egzaminui naudojama transporto priemonė turi atitikti bent Direktyvoje 2006/126/EB nustatytus egzaminavimui naudojamos transporto priemonės reikalavimus.“;

C) 3 ir 4 skirsniai pakeičiami taip:

„3 skirsnis. 3 straipsnio 2 dalyje numatoma pagreitintu būdu įsigyta pradinė kvalifikacija

Pagreitintu būdu įsigyta pradinė kvalifikacija turi apimti visų 1 skirsnyje išvardytų dalykų mokymą. Jo trukmė turi būti 140 valandų.

Kiekvienas mokinys turi bent 10 valandų individualiai vairuoti tam tikros kategorijos transporto priemonę, atitinkančią bent Direktyvoje 2006/126/EB nustatytus egzaminavimui naudojamos transporto priemonės reikalavimus.

Su apmokomu vairuotoju, kai jis individualiai vairuoja transporto priemonę, turi būti instruktorius, su kuriuo patvirtintas mokymo centras yra sudaręs darbo sutartį.

Kiekvienas vairuotojas iš jam skiriamo 10 valandų individualaus vairavimo laiko ne ilgiau nei keturias valandas transporto priemonę gali vairuoti specialioje vietovėje arba naudodamasis aukščiausios klasės treniruokliu, kad būtų galima įvertinti įgytą gebėjimą racionaliai vairuoti laikantis saugumo taisyklių, ypač atsižvelgiant į transporto priemonės vairavimą skirtingomis kelio sąlygomis ir atsižvelgiant į jų pasikeitimą esant skirtingoms atmosferos sąlygoms, važiuojant dieną arba naktį, ir gebėjimą optimaliai naudoti degalus.

2.1 punkto ketvirtos pastraipos nuostatos taip pat taikomos pagreitintu būdu įgytai pradinei kvalifikacijai.

5 straipsnio 5 dalyje nurodytiems vairuotojams pagreitintu būdu įsigyjant pradinę kvalifikaciją mokymo kursas turi trukti 35 valandas, įskaitant dvi su puse individualaus vairavimo valandas.

Mokymo pabaigoje valstybės narės kompetentingos institucijos arba jų paskiriama įstaiga surengia vairuotojui rašytinį arba žodinį egzaminą. Į egzaminą turi būti įtraukiamas bent vienas klausimas iš kiekvieno tikslo, kuris nurodomas 1 skirsnyje pateikiamame dalykų sąrašė.

4 skirsnis: 3 straipsnio 1 dalies b punkte numatomas privalomas kvalifikacijos kėlimas

Privalomus kvalifikacijos kėlimo kursus turi organizuoti patvirtintas mokymo centras. Jų trukmė turi būti 35 valandos kiekvienus penkerius metus, kiekvieno mokymo trukmė yra bent septynios valandos. Patvirtintas mokymo centras tokius kvalifikacijos kėlimo kursus iš dalies gali organizuoti naudodamas aukščiausios klasės treniruoklius ir informacinių ir ryšių technologijų priemones, pavyzdžiui, e. mokymosi priemones, kartu užtikrinant tinkamą mokymo kokybę ir pasirenkant dalykus, kuriuos mokant informacijos ir ryšių technologijų priemones galima veiksmingiausiai panaudoti. Visų pirma valstybės narės reikalauja patikimo naudotojo tapatybės nustatymo ir tinkamų kontrolės priemonių. Bent vienu septynių valandų trukmės laikotarpiu turi būti dėstomas su kelių eismo saugumu susijęs dalykas. Mokymo turinyje atsižvelgiama į atitinkamus teisinius bei technologijų pokyčius ir, kiek įmanoma, turėtų būti atsižvelgiama į konkrečius vairuotojo mokymo poreikius. Įvairūs dalykai turėtų būti išdėstomi per 35 valandas, įskaitant pakartotinį mokymą, kai matyti, kad vairuotojui reikalingas specialus pakartojimas.

Valstybės narės gali numatyti, kad baigtas specialus mokymas, kurio reikalaujama pagal kitus Sąjungos teisės aktus, gali būti įskaitytas ne daugiau kaip vieną iš numatytų septynių valandų trukmės laikotarpių. Toks mokymas apima bent pagal Direktyvą 2008/68/EB reikalaujamą mokymą apie pavojingų krovinių vežimą, pagal Reglamentą (EB) Nr. 1/2005 reikalaujamą mokymą apie gyvūnų vežimą ir pagal Reglamentą (ES) Nr. 181/2011 reikalaujamą žinių apie neįgaliuosius gerinimą, kuris būtinas norint vežti keleivius.“;

2) II priedas iš dalies keičiamas taip:

A) pavadinimas pakeičiamas taip:

„SUSITARIMAI DĖL VAIRUOTOJO KVALIFIKACINĖS KORTELĖS EUROPOS SAJUNGOS PAVYZDŽIO“;

B) 2 skirsnis iš dalies keičiamas taip:

a) kiek tai susiję su vairuotojo kvalifikacinės kortelės pirma puse:

i) d punkto 9 papunktis pakeičiamas taip:

„9. transporto priemonių, kurias vairuotojui leidžiama vairuoti atsižvelgiant į jo pradinę kvalifikaciją ir kvalifikacijos kėlimo reikalavimus, kategorijos;“;

ii) e punkto pirmasis sakiny s pakeičiamas taip:

„pavadinimas „Europos Sąjungos pavyzdys“ kortelę išdavusios valstybės narės kalba ar kalbomis bei pavadinimas „vairuotojo kvalifikacinė kortelė“ kitomis Sąjungos oficialiomis kalbomis, atspausdintas mėlyna spalva, kad sudarytų kortelės foną.“;

b) kiek tai susiję su vairuotojo kvalifikacinės kortelės antra puse, a punkte 9 ir 10 punktai yra pakeičiami taip:

„9. transporto priemonių, kurias vairuotojui leidžiama vairuoti atsižvelgiant į jo pradinę kvalifikaciją ir kvalifikacijos kėlimo reikalavimus, kategorijos;

10. Direktyvos 2006/126/EB I priede numatytas suderintas Europos Sąjungos kodas 95“;

C) 4 skirsnyje vairuotojo kvalifikacinės kortelės pavyzdžio pavadinimas pakeičiamas taip:

„VAIRUOTOJO KVALIFIKACINĖS KORTELĖS EUROPOS SĄJUNGOS PAVYZDYS“. Antroje pavyzdžio pusėje, 10 punkte „Bendrijos kodas“ pakeičiamas žodžiais „Sąjungos kodas“.

D) Papildoma šiuo skirsniu:

„5. Pereinamojo laikotarpio nuostatos

Vairuotojo kvalifikacinės kortelės, išduotos iki [OL: įrašykite 3 straipsnio 1 dalyje nurodytą datą] galioja iki jų galiojimo datos pabaigos.“

B. Papildoma šiuo priedu:

„III priedas. Nuorodų į tam tikras vairuotojų pažymėjimų kategorijas atitikties lentelė

<i>Nuoroda šioje direktyvoje</i>	<i>Nuoroda į Direktyvą 2006/126/EB</i>
C+E	CE
C1+E	C1E
D+E	DE
D1+E	D1E

“